

VERANO 2022

# Indian<sup>®</sup>

## MOTORCYCLE

YOUR CHOICE / YOUR RIDE / YOUR MAGAZINE



UNA PURSUIT  
EN LOS ALPES

EMBAJADOR INDIAN  
SÉBASTIEN LOEB

WHY WE RIDE ?

UNA FTR EN LOS HIMALAYAS

COMPRAS

SCOUT ROGUE

CATARINA IMRG LISBOA





Indian Scout Rogue Thunder Black Smoke

**El año 2021 ha vuelto a ser un año de récords para Indian Motorcycle, con una demanda de modelos tan elevada que apenas hemos podido seguir el ritmo.**

Este éxito ha seguido en 2022, en gran parte gracias al lanzamiento de dos nuevos modelos increíbles, la Scout Rogue y la Indian Pursuit.

Las crisis actuales han causado una interrupción masiva en la cadena de distribución global de todo tipo de productos, cosa que ha traído muchos problemas a la hora de conseguir ciertos componentes electrónicos. También ha habido muchos problemas con el transporte. El mercado de dos ruedas en general, y el de las motocicletas en particular, se han visto afectados gravemente y las circunstancias actuales siguen

siendo un auténtico reto. Pero podéis estar seguros de que en Indian Motorcycle estamos tomando todas las medidas necesarias para minimizar estos inconvenientes y asegurarnos que tu motocicleta llega en el menor plazo posible.

La paciencia es una virtud, y de la misma manera que Indian Motorcycle es una marca única, la sensación que tendrás al tener una tuya no será menos excepcional. Eso te lo podemos garantizar.

Os damos las gracias por ser tan comprensivos.

**Grant Bester**  
Vicepresidente  
Indian Motorcycle International



@fa.\_.st



@azeria\_rider



@savage\_blondie



@teresa\_srz

# INDIAN MOTORCYCLE EN INSTAGRAM

Nuestras motos aparecen en todas las redes sociales. Asegúrate de compartir tus momentos Indian Motorcycle favoritos con nosotros @IndianMotorcycle.



@indianspinninwheel



@swizzlybiker



@big\_d\_speedshop



@santoanaya



@hezerisamsuri



@cdpflip



@indianmotorcyclesatelite

No elegiste cualquier moto con historia, sino una Indian. Tal vez encontraste el legado de esta marca irresistible; o tal vez sólo buscabas una forma de ir en moto que realmente pudieras hacer tuya. De cualquier manera, elegiste sobresalir de la multitud. Hemos recogido vuestras historias, con toda su espontaneidad, sinceridad, entusiasmo y sentimiento. Recibimos mucho más de lo que nos cabe aquí; publicamos una selección de lo recibido.



▲ **IVÁN - PALMA, SCOUT BOBBER**

Durante mi vida he tenido muchas motos y por lo tanto, marcas. Pero siempre tuve mi ojo derecho, Indian. Leí mucho sobre su historia y estuve seguro que un día volvería más fuerte que nunca reclamando su sitio en el mundo de las dos ruedas. Por suerte no me equivoqué. Justo hace un año que vi cumplido uno de mis mayores sueños, ser propietario de una Indian. Durante este año he hecho más de 10,000km con mi Scout Bobber, travesado Pirineos, incluso salido del país. Si pudiera volver a comprarla, lo haría con los ojos cerrados. Si juntas mi pasión por la fotografía e Indian, os da el resultado que tenéis en fotografías.



◀ **FRANCISCO - MURCIA, SCOUT**

Hay quien tiene una moto, y hay quien tiene un deseo. 5 largos años desde que vi por primera vez la que sería la moto de mis sueños, tiempo durante el cual he tenido oportunidad de comprar cualquier otra moto, pero, mi deseo era tener una Indian Scout.

# WHY WE RIDE





#### ◀ JESUS - GAVA, SCOUT BOBBER

Me llamo Jesús aunque muchos me conocen como Zortex. Lo mío con la Bobber fue amor a primera vista, empezó siendo algo platónico, casi imposible, hasta que me subí en una y durante una par de horas nos conocimos íntimamente recorriendo las curvas que llevan al Tibidabo en Barcelona, en ese momento supe que iba a ser mía. Ahora ya no es solo un sueño, y gracias a esta pasión, he conocido grandes personas, hermanos de asfalto. He vivido grandes aventuras y seguro que viviré muchas más que están por llegar.



#### ▼ ITALO & MONICA - TOSSA DEL MAR, SCOUT BOBBER

Hola a todos. Mi historia comienza en el verano de 2021, cuando un amigo y cliente del camping donde trabajo me invitó a que lo acompañase hasta Girona para hacerle una reparación a su moto (Harley customizada). En ese entonces yo tenía una Yamaha MT07. Vale mencionar que soy motero desde los 14 años y que he pasado por varios estilos de moto en todo este tiempo. Y siempre con el gusanillo de llegar algún día a disfrutar de una verdadera moto custom. Solo que esto no ha de ser apresurado; el momento de 'la llamada' llega solito. Bien, continuó con la historia. Cuando llegamos al taller, para mi sorpresa, resultó ser un concesionario Indian! Mi primera visita. Juro que nunca había visto una Indian en directo (no me juzguéis por ello, jeje). Y entonces... sucedió: Amor a primera vista.

Quedé prendado, enamorado de la Indian Scout Bobber. Me dije y le dije a mi compañera: -esta es "la moto definitiva", la que elijo y me elige para acompañarme en mis próximas rutas, aventuras y anécdotas de viaje-. Desde entonces puse rumbo fijo para llegar a la Indian. Lo que al fin sucedió en enero de este año. Y cómo fué? Pues no me fue fácil, debo admitir, pero me gusta retarme. Para conseguirlo tuve que tomar decisiones importantes como vender mi otra moto y mi coche, básicamente para llegar a reunir el dinero justo y necesario porque no contaba con nada más. Decisiones importantes como depositar mi confianza en la Indian como único medio motorizado de transporte. Y convencer a mis hijos (12 y 9) de que de ahora en más solo habría moto en la casa de papá y que la logística de movilidad sufriría algunos cambios (nada a lo que no nos pudiéramos adaptar

;). Pero no crean que me he dejado llevar solo por una idea locada o una aventura impulsiva. El espíritu aventurero ya lo llevo en mi ADN, eso sí, pero también hace ya unos años que voy incorporando a mi vida la filosofía del minimalismo. Este ha sido un paso más y estoy feliz de haberlo conseguido. Y para celebrarlo, junto con mi compañera de camino y vida (Mónica), hicimos nuestro primer viaje primaveral a Cadaqués, desde donde comparto estas fotos guapísimas. Y hasta aquí mi historia de cómo fui a parar a un concesionario Indian y cómo conocí y me enamoré de la Scout Bobber. Pero no os conté qué me sucedió cuando la monté por primera vez; cuando la acaricé; cuando la encendí; cuando puse primera y salimos... En ese mismo momento todo conectó y el mundo se redujo a 'ella y yo'. Y nos juramos lealtad, hasta que la muerte nos separe.





▲ **JACKO - FRANCIA, ROADMASTER LIMITED Y VICTORY FOR EVER**

Empecé a montar una moto de 125cc hace mucho tiempo. La cilindrada no hace al motero, pero las decenas de miles de km que he pasado tras su manillar lo demuestran. Forjan el espíritu y la experiencia. Mi sueño era montar una moto americana. En 2007, durante la Exposición de Motos de París, en el stand de Polaris, descubrí tres máquinas Victory y pedí información. A principios del 2011 pedí mi Vision, un poco locura, sabiendo que había muy pocos concesionarios en Francia. En 2014 mi mujer me ofreció una High-Ball para mi jubilación. Entonces, a principios del 2017, todo se colapsa, y Polaris anuncia que dejará de fabricar Victory. Una lástima, pero las motos son muy fiables, así que no me preocupa. El año pasado, mi mujer y yo probamos una moto alemana, una japonesa y una americana. Pero por razones inexplicables sigo siendo fiel al Grupo Polaris y elegí una Roadmaster Limited. Ahora nos vamos de vacaciones al menos 2 semanas con todo el equipaje que eso implica, ¡las dos terceras partes son cosas para mi mujer! Por eso necesito una moto cómoda, con espacio, fiable y que luzca bien. Cuidaros y que el viento sople a vuestro favor, desde mi casa en Saint Gilles Croix de Vie.

▶ **ARNAUD, LUXEMBURGO, SCOUT BOBBER**

Hola, ¿qué hacen tres fans de Indian durante unas vacaciones en Tailandia? Pues, Julie, Jack y Arnaud le dan un descanso a su chófer para visitar el único concesionario tailandés de Indian en Bangkok. Visita obligada, compramos souvenirs y hablamos con el tailandés a cargo, que se alegró mucho con nuestra visita. ¡Un bonito descanso!



▲ **PETRA Y ATILA - ESLOVAQUIA, SCOUT Y CHIEFTAIN**

En 2015 estaba paseando con mi familia por un centro comercial cuando vimos una Indian Vintage de color verde willow sobre crema ivory. Era preciosa, pero nunca imaginamos tener una moto así entre las manos. La miramos desde todos los ángulos y nos fuimos. Unos meses después, descubrimos que a través de internet podíamos reservar una prueba en marcha

incluso en nuestro país. Nos lanzamos a por ello. Conducimos más de 800 km sobre ella. Después de probarla, estábamos tan emocionados que cambiamos las motos. Así fue como empezó nuestra era Indian Motorcycle. Hoy en día, estamos enamorados de nuestras Indian. Incluso empezamos un IMRG con nuestros amigos y nuestro concesionario. Indian Motorcycle se ha convertido en nuestro estilo de vida.

# WHY WE RIDE



## ◀ CLARE - INGLATERRA DEL NORTE, ROADMASTER

Me llamo Clare Smith, tengo 44 años, mido 1,60 y hace 6 años que tengo carné de moto. La primera moto que tuve al sacarme el carné fue una Victory Gunner, que monté durante 1 año para después pasarme a una Indian Roadmaster.

El Tigrecito en la parte trasera de mi moto lleva conmigo desde que me saqué el carné.

Aún tengo las dos motos y me encanta conducir las. También me encargo yo de todo el mantenimiento, con la ayuda de mi familia, y suelo salir con familiares y amigos que habían tenido muchas motos, pero que ahora sólo montan Indians. Salimos con todo tipo de climas, y como vivimos en el norte de Inglaterra, no es algo que se ve a menudo.



## ▶ MARTIN - GRIMSBY, SPRINGFIELD

Hola. Me llamo Martin y vivo en Grimsby, en el noreste de Inglaterra y llevo montado Indians desde el 2018. Aunque monto en moto desde 1980, me cambié a Indian desde una Triumph. Aquí tenéis algunas fotos de mi moto. Mi Springfield en el puerto de Grimsby.



## ◀ HORIA Y MIHAELA - HUNGRIA, SCOUT BOBBER Y CHIEFTAIN LIMITED

Nuestros nombres son Horia Jacob y Mihaela Birescu. Los dos motoristas, enamorados gracias a esta pasión, y ¡porqué las parejas que montan en moto juntas, permanecen juntas! Como un poco nómadas, nacimos en Rumania, pero ahora vivimos en Hungría... Sí lo sé... Desde que empezamos hemos rodado por toda Europa y montamos Indians. Mi mujer tiene una Scout Bobber 2018 y yo una Chienftain Limited 2019. Estas motos son nuestra viagra... jajaja... sí, porque tenemos un estilo de la era dorada de los 50. Así que... disfrutamos de nuestros días felices con estos dos ponis... Las disfrutamos y las montamos... cómo si las hubiéramos robado... jajaja. Vamos, que no creo que montemos ninguna otra marca porque Indian es nuestro capricho... Monta con orgullo... ¡Monta con la tribu!!!!



# SÉBASTIEN LOEB

Movido por  
el talento y la pasión

**Nacido en Alsacia, Francia, en 1974, Sébastien Loeb fue gimnasta y atleta desde el principio. Doce años de competición en esa disciplina le llevo al nivel más alto de gimnasia atlética de Francia. Pero no tardó en engancharse a otra pasión, la de las dos ruedas, y allí es donde de verdad salió a relucir su espíritu competitivo. Corriendo por las carreteras de su tierra natal de Haguenau en un ciclomotor con un grupo de amigos, se sentía orgulloso de ir siempre el primero.**

A los 21 años, ya un adulto trabajador, Sébastien se gastó todo lo que tenía en un Renault Super5 GT Turbo, quemando neumático arriba y abajo por carreteras locales para practicar maniobras y volviendo locos a la patrulla de carretera. Dos años después, el prometedor piloto de carreras estaba listo para una nueva aventura y, con un par de amigos, se embarcó en su primer rally de coches de competición. Su situación económica era muy precaria y tuvo que hacer muchos sacrificios, pero Sébastien logró varias victorias como piloto de rally. Los triunfos se multiplicaron, y empezó a estar claro que se trataba de una estrella en potencia.

Tras una sorprendente temporada en 2000, Citroën le contrató como piloto profesional de rally. Consiguió nueve títulos consecutivos en el Campeonato del Mundo de Rally (WRC), entre 2003 y 2012, grabando para siempre el nombre de Sébastien Loeb en los anales del automovilismo de los cinco continentes donde triunfó.

Asimismo, también ha conseguido victorias en asfalto, como el segundo puesto en las 24 horas de Le Mans, el récord en la famosa subida de Pikes Peak y dos segundos puestos en el Rally Raid Dakar, en 2017 y 2022. Su regreso al Rally WRC en 2022 en el glorioso Rally de Montecarlo fue magistral. Ante la sorpresa de todos, consiguió



una victoria extraordinaria, sumando su 80ª victoria en la disciplina, a la edad de 47 años.

#### **Su otra pasión**

A pesar de su ajustado calendario participando en deportes de competición, el hiperactivo francés encuentra tiempo para tomarse un respiro de vez en cuando y ponerse detrás del manillar de una moto, su primer amor. En el verano de 2021, Loeb descubrió la Indian FTR1200, una potente roadster con la que recorrió el sur de Francia. Fue un auténtico placer. Luego, a principios de 2022, tuvo la oportunidad de reencontrarse con la moto que le había hecho pasar tan buenos momentos, pero esta vez fue aún mejor: consiguió firmar con Indian Motorcycle, que le cedió la llave de una FTR1200 R Carbon. Por fin, una máquina a la altura del hombre.



En una expresión genuina del vínculo entre Sébastien e Indian Motorcycle, aceptó honrar a la marca convirtiéndose en su embajador oficial. La prueba de fuego de esta hermosa FTR R Carbon también es una oportunidad para que Sébastien vuelva a sentir el placer de montar en moto. Como profesional experimentado, el nueve veces campeón exploró a fondo los diferentes modos de conducción y las ayudas electrónicas de la FTR 1200 S Carbon antes de salir a las carreteras de montaña de Annecy, en los Alpes franceses, en compañía de otras dos FTR 1200.

Es febrero y todavía hay nieve en los laterales de la carretera, pero eso no le hace desistir de su marcha: ¡Se lanza a la carretera a un ritmo vertiginoso! Como buen motorista experimentado, se siente a gusto en seguida, y para disfrutar al máximo de la experiencia desconecta el sistema de ayuda a la conducción de la máquina, que incluye el control de tracción, ABS y el control de wheelie. La sinuosa carretera es una sucesión de repentinos giros a la izquierda y a la derecha y de curvas cerradas, que él toma rápida y limpiamente, inclinándose en ellas, frenando con fuerza y con dominio absoluto, llegando a alta velocidad a la siguiente curva: este hombre realmente entiende lo que es la conducción y la carretera. Incluso en estas condiciones invernales, es impresionante. Puede que haga mucho frío afuera, pero él va caliente bajo el casco y cada vez que nos detenemos, podemos ver su gran sonrisa. Después de esta primera salida colectiva, que termina a orillas del lago de Annecy, nuestro pequeño grupo se dirige a un acogedor ambiente interior.

#### Una nota personal

Sébastien admite que no es un piloto de larga distancia, pero reconoce que las motos siempre han formado parte de su vida, mucho antes de empezar a competir con coches. De niño, Alsacia era su patio de recreo, donde él y sus amigos hacían carreras de enduro. También nos habla de su garaje y de las máquinas que posee actualmente; mañana tendrá que encontrar espacio para su FTR R Carbon entre una variedad de motos de circuito, off-road y custom americanas. "Siempre ha habido motos en mi vida. No monto tanto como me gustaría, pero siempre que puedo me reúno con mis buenos amigos y paso un rato en el circuito o en la naturaleza. También es una forma de mantenerme en forma y me da una experiencia diferente de la carretera que la que me da un coche". Entonces, ¿cómo acabó siendo piloto de rally? La respuesta es cuanto menos sorprendente: "Fue una cuestión de circunstancias. Peugeot organizaba una competición nacional para jóvenes promesas del automovilismo, así que aproveché la oportunidad, sin más". ¿Y si hubiera sido una marca de motos? "Habría hecho lo mismo, no me lo habría pensado dos veces". A veces, el camino de la vida y toda tu carrera dependen de cosas tan aleatorias.

Indian Motorcycle da la bienvenida a un embajador excepcional, Sébastien Loeb, con el que esperamos escribir juntos nuevos capítulos históricos.

---

#### El palmarés de Sébastien Loeb:

**9 títulos del Campeonato del Mundo WRC**  
**80 victorias en rally en el Campeonato del Mundo del WRC**  
**120 podios en el Campeonato del Mundo WRC**  
**Ganador y rompedor de récords en el Pikes Peak en 2013**  
**2º en las 24 horas de Le Mans en 2006**  
**2º en el Rally Dakar en 2017 y 2022**

---

# SCOUT ROGUE

LA NUEVA SCOUT ADOPTA EL ESTILO CLUB.

El equipo de producción de Indian Motorcycle ha diseñado la Rogue sobre la misma base que la super ventas de la marca, la icónica Scout, pero con más potencia. La Scout Rogue tiene unos rasgos más fuertes y definidos, especialmente en la parte delantera, alineándose así con la estética de moda de las motos de estilo club. A primera vista luce por su carenado deportivo al estilo clásico club, hermosamente coronado con un manillar mini-ape hanger. El manillar se inclina hacia atrás, acercándose a los brazos del piloto, para que pueda sentirse recto en una postura más firme sobre la máquina. Una rueda

La última moto en incorporarse a la familia Scout es la más rebelde de sus miembros, la Rogue, una moto del popular movimiento de estilo club que apuesta por el espíritu de comunidad y la conducción en grupo.

*Scout Rogue  
Thunder black Smoke*



de radios de 19 pulgadas acentúa aún más el estilo club y contribuye resaltar la parte delantera de la moto.

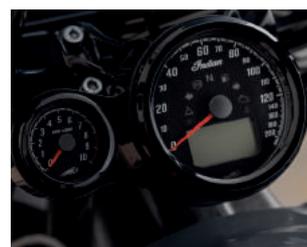
El asiento, con su parte de respaldo extendido, garantiza la comodidad y realza el espíritu de la Scout Rogue. Una serie de elegantes toques estéticos oscurecen las estilizadas tapas de válvulas, los guardabarros y los tubos de escape de la moto, poniendo de relieve su carácter rebelde y canalla. El estilo club también es sinónimo de rendimiento. En este sentido, la Scout Rogue lo consigue con un motor V-twin de 1.200 cc, refrigerado por líquido, que rinde 94 CV de potencia máxima. Este carácter musculoso la hace perfecta para todo tipo de conducción, incluso para viajes largos. La Scout Rogue está disponible en 3 colores: Negro Smoke Midnight, Sagebrush Smoke y Gris Stealth.



*Ver todo  
Gama Scout*



*El asiento de estilo deportivo con respaldo extendido le da a este modelo un carácter distintivo, además de ofrecer un apoyo perfecto para la espalda, por lo que resulta muy cómoda incluso durante viajes largos.*



*Entre los numerosos accesorios disponibles, hay un cuentarevoluciones secundario con indicador de cambio de marcha que se adapta al lado del velocímetro original.*

# EL COMPROMISO DE UNA MUJER



Catarina Begonha, de 51 años, vive en Lisboa (Portugal). Motorista de larga distancia, empezó en las Azores por las empinadas carreteras del archipiélago volcánico, totalmente aislado en medio del Atlántico, con una Sachs de 50cc.

**Luego vino una 125cc y después, a medida que aumentaba la distancia de sus viajes, ¡modelos aún más grandes!**

Un día de 2017, una Indian Scout sustituyó la HD en el garaje de Catarina. *"Viva, ligera, fácil de manejar, equilibrada, tenía todo lo que buscaba. Un año después me enamoré de la Springfield Dark Horse, cuya comodidad me impresionó. Ya no siento ningún límite para llegar a cualquier punto del mapa, por muy lejos que esté. Fue precisamente ese año cuando decidí ir al Cabo Norte en Noruega, ya más de 5000 km de Lisboa! Aun así, sigo guardando mi Scout para viajes por Lisboa, por la ciudad y por los alrededores de mi casa. Las dos se complementan perfectamente".*

La llegada de Indian a la vida de Catarina la orientó y comprometió aún más. Empezó una nueva aventura con la creación del IMRG Lisboa (Lisboa) a finales de 2017, que obtuvo su carácter oficial el 27 de febrero de 2018. La junta, presidida por Catarina, está compuesta en su mayoría por mujeres, todas ellas apasion-





adas por las motos Indian. El grupo empezó a realizar sus primeras salidas a principios de 2018 en Portugal y España donde no faltan rutas y rincones por descubrir. ¡Luego fueron haciendo salidas más largas y lejanas, a Francia e incluso hasta el Indian Riders Fest de Budweis en 2019, ¡a 3000 km en el menor de los casos! Este año fuimos a los Pirineos y a Córcega. Portugal y la zona de Lisboa están en el extremo suroeste de Europa, ¡así que claramente tenemos esta cultura de viaje! Catarina se deja llevar por su pasión, que comparte montando en moto. Está muy comprometida con su IMRG.

*“El calendario propone unas quince salidas al año y realmente se han forjado unos vínculos muy fuertes dentro del grupo. También variamos nuestras actividades organizando, por ejemplo, un curso de conducción y seguridad dirigido por el GNR (Comando Territorial de Lisboa) para unos cuarenta miembros. Fue muy instructivo.*

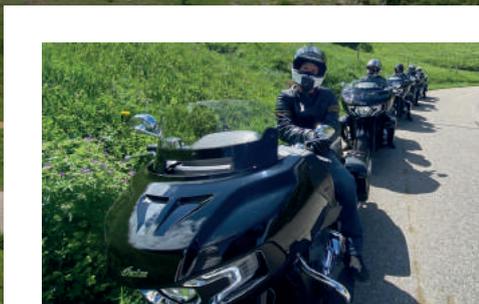
*Con el tiempo, el IMRG de Lisboa ha crecido y ahora nos acercamos a los 100 miembros. Nos hemos convertido en una asociación de amigos al que se cada vez se une más gente, lo que hace que el grupo esté cada vez más unido y activo.*

*Hoy mi Springfield tiene 60.000 km y eso aún deja espacio para nuevos destinos”.*



# PURSUIT EN LOS ALPES

Cuando Indian Motorcycle anunció la inminente llegada de la Pursuit en febrero, nos pilló a todos por sorpresa.



**Esta gran moto de turismo está diseñada sobre la base de la Challenger, con un motor bicilíndrico PowerPlus de 1.768cc con refrigeración líquida, para ofrecer un confort supremo, características de primera calidad y un rendimiento impresionante.**

El chasis de la Pursuit está construido sobre un bastidor de aluminio fundido con horquilla delantera invertida (UPSD) y una nueva suspensión trasera Fox® de un solo amortiguador que puede ajustarse electrónicamente desde el tablero. Estas características garantizan que la moto se agarre a la carretera y se maneje extraordinariamente bien, ofreciendo una conducción suave y muy segura, secundada por los potentes frenos de pinzas radiales Brembo con ABS y los neumáticos Metzeler® Cruisetec®.

La Pursuit dispone de un motor PowerPlus de Indian Motorcycle que ofrece 90 kW (121 CV) y 178 Nm (131 ft-lbs) de par motor, lo que la eleva a un nivel superior en su clase. Además, cuenta con asistencia de embrague hidráulico, ajuste del juego de válvulas y tensión de correa de bajo mantenimiento.

La calibración del motor bicilíndrico en V permite un control muy bueno incluso a bajas velocidades. Además, el mapping del motor puede personalizarse para ajustarse a diferentes condiciones y estilos de conducción, con tres modos posibles: estándar, lluvia y sport. Cada modo tiene una gama muy amplia de parámetros, incluyendo control de tracción, que mejora la seguridad del piloto gracias a la intuitiva tecnología Smart Lean de Bosch que utiliza sensores IMU® (Sensores de unidad de medición inercial).

Ambas versiones, la Pursuit Dark Horse y la Pursuit Limited, cuentan con un carenado montado sobre el bastidor que aporta ligereza a la dirección, además de una gran protección. El para-



brisa se ajusta eléctricamente, los carenados inferiores están ventilados con ranuras, un potente faro de LED domina el frontal, y dispone de asiento y puños calefactados de serie. Las alforjas laterales y un maletero trasero con cierre remoto muy espacioso ofrecen más de 133 litros de espacio de almacenamiento. El tablero cuenta con una pantalla táctil Ride Command de siete pulgadas, muy completa y totalmente personalizable, con todos los datos en tiempo real, ajustes, indicadores para controlar los sistemas de la moto, un GPS, una interfaz Apple CarPlay®, Bluetooth para smartphones y un intercomunicador para auriculares.

## ¡Súbete a bordo!

Indian Motorcycle organizó una presentación para la prensa en los Alpes franceses en mayo, invitando a varias docenas de periodistas de revistas especializadas de 17 países europeos a Chamonix para ver esta nueva bestia y probarla por sí mismos. Esta región de montaña es muy popular para el turismo en moto, e Indian Motorcycle quería demostrar que la Pursuit cumple con creces en el sector de grandes turismo.

Se planificó una ruta para llevar a los periodistas por 180 km de carreteras muy variadas. Había calles urbanas, autopistas, carreteras secundarias, autovías, carreteras sinuosas, curvas, puertos de montaña, etc. Desde Chamonix, la ruta los llevó a Saint Gervais, a Megève y a Val d'Arly, antes



Ver todo  
Touring  
gama



de volver a subir a la estación de La Clusaz y al puerto de Aravis. A lo largo de este épico recorrido a través de un increíble paisaje alpino, el majestuoso Mont Blanc estuvo siempre presente como fondo. A la hora de la comida, los pilotos volvieron a bajar las montañas hasta Annecy para hacer un descanso. El viaje de vuelta a casa los llevó a rodear las hermosas orillas del sur del lago de Annecy y, a continuación, volvieron a subir por las montañas a través de Ugine, Flumet y el Val d'Arly, pasando por Mégève y, para terminar, regresando a Chamonix. A lo largo de este variado circuito, los periodistas reunidos pudieron dar un exhaustivo repaso a la Pursuit desde su perspectiva de especialistas, midiendo y analizando todos sus aspectos: cómo se movía en la carretera, lo cómoda que era, la posición de conducción, la manejabilidad en carretera y la facilidad de control, la capacidad de respuesta, la aceleración y frenada, el par motor, la suspensión, la velocidad... no se les escapó nada. Al final del día se sentaron a comparar notas con una cerveza, y el consenso fue que se aprecia una fuerte influencia europea en el diseño de la Pursuit, teniendo en cuenta la maniobrabilidad, el rendimiento y las cualidades positivas que demostró durante su salida.

El periodista británico Michel Neeves, de Motorcycle News, resume muy bien su experiencia al manillar de la Pursuit:

*"Indian celebró la presentación a la prensa de esta moto de turismo de 416 kg en los Alpes franceses, donde todo es curva tras curva y no hay una autopista a la vista. Esto podría parecer una tontería para una moto hecha para recorrer grandes distancias con una comodidad suprema, algo que sabemos que hace de forma brillante tras haber conducido su hermana Challenger en California hace unos años. Pero Indian quería demostrar que también tiene un apetito sorprendente por las curvas. Esto puede no preocupar a los pilotos que tradicionalmente compran una V-twin de turismo americana como ésta, pero si vienes de algo deportivo, estás de suerte".*



# THE ESSENTIALS

YA SEA SOBRE LA MOTO O FUERA DE ELLA, LUCE TU MARCA FAVORITA CON ESTAS CHAQUETAS, CASCOS, SUDADERAS Y MUCHO MÁS  
PARA VER TODA LA COLECCIÓN, VISITA [INDIANMOTORCYCLE.COM/OUTPOST](http://INDIANMOTORCYCLE.COM/OUTPOST).





6



7



8



9

1. Chaqueta Freeway 2 de mujer en negro, Artículo 2862635;
2. Bandana de la colección Roadmaster Owner's, Artículo 2862872;
3. Camiseta IMC de hombre en caqui, Artículo 2862768;
4. Camiseta EST. 1901 de hombre en negro, Artículo 2862758;
5. Camiseta de mujer con estampado en las mangas blanco, Artículo 2862785;
6. Chaqueta Freeway 2 de hombre en negro, Artículo 2862634;
7. Maillot de carreras No.1 de hombre azul, Artículo 2862790;
8. Camiseta de mujer de tirantes carbón, Artículo 2862781;
9. Camisa de espiquilla de hombre azul marino, Artículo 2862755.

# THE ESSENTIALS



1

2



1. Chaleco Lindy de mujer negra, Artículo # 2862739;
2. Chaqueta casual bomber de hombre negra, Artículo 2862740;



# MÁS DE 120 IMRG EN EUROPA



El programa Indian Motorcycle Riders Group es una asociación que se gestiona a través de tu concesionario para que puedas conocer a otros propietarios de motos Indian, salir a rodar juntos y disfrutar de la compañía de gentes afines en encuentros u otros eventos sociales.

Hay más de 120 Indian Motorcycle Riders Groups en más de 30 países europeos, sumando miles de miembros. ¡Así que hay un montón de oportunidades para reunirse y compartir buenos momentos!

- Cada IMRG está vinculado a un concesionario local y representa oficialmente a Indian Motorcycle.
- El propósito de estos grupos es reunirse y socializar con otros miembros en tu región, tu país o incluso a nivel internacional.
- Tu IMRG local te da la oportunidad de participar en encuentros y eventos oficiales con otros IMRG de tu país y en el extranjero.



Ver la lista de IMRGs en Europa



**ANOTA LA FECHA**  
**INDIAN RIDERS FEST - 9 AL 11 DE JULIO DE 2023 - BUDWEIS - REPÚBLICA CHECA**

## INDIAN RALLY

Inscríbete gratis en el Indian Rally 2022

y cuando salgas a la carretera aprovecha para parar en algún concesionario de Indian Motorcycle. Reúne sellos en tu pasaporte del Indian Rally de las ciudades que visites.



# LONDON CALLING

Bike Shed Motorcycle Club

El Bike Shed Motorcycle Club nació en 2011 a partir del blog de Anthony "Dutch" van Someren, un piloto de motos deportivas modernas con predilección por las cafe racers, las brats y las scramblers. En solo dos años, el blog se convirtió en lectura obligada y llegó a una audiencia mundial.



En 2013 el blog pasó de ser una comunidad virtual a un evento motero en persona, centrado en la creatividad y la cultura de las motos custom. La primera feria Bike Shed exhibió un conjunto de 55 motos custom procedentes de varios países, cercanos y lejanos, y atrajo a 3.000 visitantes a Shoreditch. Más que una simple exposición, la feria presentó todo un estilo de vida motero expresado a través del arte, la fotografía, los vendedores especializados y los proveedores de buena comida, todos reunidos por un mismo espíritu.

Diez ediciones más tarde, la exposición Bike Shed de Londres en Tobacco Docks atrajo a 18.000 personas para admirar más de 270 motos custom, con 500 expositores, música en directo, cine y artistas del tatuaje que se sumaron a la animada atmósfera de este evento de fama mundial.

La presión para encontrar un lugar permanente para el Bike Shed empezó a intensificarse: un destino único para los moteros en un espacio similar a un club, con buena comida, gran hospitalidad y un ambiente agradable



En el que personas con ideas afines pudieran reunirse en torno a su amor por las motos. El objetivo era romper con los estereotipos de moteros, sin ser demasiado elegante, sino simplemente ofrecer un lugar agradable para compartir la pasión y la cultura por las motos.

En la actualidad, el Bike Shed Motorcycle Club ocupa un local de casi 1.200 m<sup>2</sup> en el 384 de Old Street, en Shoreditch, la zona céntrica de Londres donde se originó. El club cuenta con una cafetería y un restaurante con capa-

ciudad para 100 personas, aparcamiento para 60 motos en una calle privada, una zona de ventas, galerías de motos y de arte, una barbería y un espacio para eventos, además de las oficinas del BSMC.

El Bike Shed está abierto a todo el mundo y recibe 2.500 visitantes a la semana. También cuenta con un sistema de afiliación al BSMC, con eventos regulares, salidas y reuniones organizadas para que los miembros puedan disfrutar. En 2021, el Bike Shed también se instaló en el Distrito de las Artes de Los Ángeles (EE. UU.), en un espacio de casi 3.000 m<sup>2</sup>, con un club que replica la experiencia del London Bike Shed, pero a mayor escala.

Indian Motorcycle forjó una relación muy especial con el Bike Shed, creando una línea de ropa conjunta en 2020 y organizando varios encuentros allí. La marca también participó recientemente en la feria anual Bike Shed Show en Tobacco Docks, donde se expusieron al público 300 motos con historias fascinantes. Para crear un mundo fiel a los valores y la filosofía de Anthony "Dutch" van Someren, el evento congregó un amplio abanico de música en directo, arte, fotografía, accesorios y equipos artesanales junto a puestos de marcas, pequeños comerciantes y expositores, varios bares temáticos, restaurantes, zonas chill-out y tatuadores.

El Bike Shed se centra en la calidad en todos los aspectos de este evento de visita obligada, garantizando una calurosa bienvenida y un ambiente agradable para sus más de 10.000 visitantes.

[www.bikeshedmoto.co.uk](http://www.bikeshedmoto.co.uk)  
[www.bikeshedlondonshow.com](http://www.bikeshedlondonshow.com)



# FTR RALLY

El equipo editorial de la popular revista india de motocicletas XBHP no rehúye los retos cuando se les pide que pongan a prueba una moto, por muy exigentes que sean las condiciones.

## ENFRENTÁNDOSE AL LADAKH



**Después de que muchos planes se vieran trastocados por dos años de COVID, los chicos de XBHP volvieron a la carga con un largo viaje por la región de alta montaña de Ladakh, en el Himalaya del norte de India.**

La altitud media en Ladakh supera los 3.000 metros y para llegar a los remotos valles de Zaskar, en el sur, y Nubra, en el norte, hay que recorrer una de las carreteras y pistas transitables más altas del mundo, el paso de Kardung, a 5.359 metros.

Ante unas condiciones tan extremas e inusuales (el sueño de todo trotamundos aventurero), el equipo de redacción de XBHP se decidió por la FTR1200 Rally. Aquí nos cuentan su historia...

*"Hemos rodado mucho con la FTR 1200 Indian y sabemos lo bien que funciona. Pero Ladakh es una región que puede poner de rodillas incluso a la mejor de las máquinas. Elijas la moto que elijas, Ladakh es un auténtico desafío. Pero después de recorrer casi 2.600 km con ella, en todas las condiciones meteorológicas que puedas imaginar, podemos afirmar que la FTR 1200 no ha sido una apuesta arriesgada, ni mucho menos!*

*La FTR 1200 tiene todo lo que podrías desear cuando se trata de conducir en carretera: mucha potencia, gran estabilidad, una ergonomía atractiva y cómoda y, lo más importante, ¡control de crucero! Por mucho que te guste conducir una moto, las carreteras pueden ser agotadoras. El control de crucero de la FTR 1200 está perfectamente adaptado y es muy fácil de usar.*

*El motor es agradable y tranquilo, con vibraciones mínimas y un suave rumor del escape que no sólo te mantiene alerta,*





sino que también te da una buena indicación de la potencia que controlas con tu mano derecha.

En las carreteras sinuosas, la suspensión de la FTR 1200 es muy confortable, pero es en las curvas donde realmente se luce y te permite darle rienda suelta. El rendimiento en carretera es muy bueno y los frenos simplemente son excelentes para hacer frente a todas las eventualidades. Nunca nos han faltado elogios a la forma en que la configuración de la geometría y el diseño del chasis se unen en esta moto para convertirla en uno de los modelos más maniobrables del mercado.

Tras el suave asfalto, lo que estábamos a punto de encontrar era quizás una de las pruebas más duras, tanto para el hombre como para la máquina. A medida que nos acercábamos a Ladakh, no había carreteras en tramos de varios kilómetros. Todo lo que había era una traicionera pista de polvo y gravilla, con muchos pasos de agua. Incluso la mejor de estas carreteras era estrecha y muy sinuosa, bordeada de laderas rocosas a un lado y barrancos al otro.

La Indian FTR 1200 no es una moto de aventura en toda regla, pero una vez más, nos sorprendió. Se desenvolvió muy bien en esas peligrosas carreteras



y pistas, icon la opción de desactivar el ABS cuando las condiciones lo permitían para poder ir a toda pastilla!

La potencia del motor es colosal y una vez que le coges el tranquilo a no derrapar, la conducción se convierte en un auténtico placer y es maniobrable sea cual sea el modo de conducción que hayas elegido, Lluvia o Estándar. ¡Imagina lo que podría hacer el modo Sport! Ten la certeza de que también se pueden desactivar los controles, y es entonces cuando la Indian FTR 1200 saca a relucir todo su potencial, liberada de sus grilletes electrónicos.

En general, la Indian FTR 1200 es una moto muy competente. Pero cuanto más tiempo pasamos con ella y cuanto más la apretamos, nuestro amor por ella crece más y más. No es una máquina para todos, pero en las manos adecuadas la FTR Rally sale ganadora en casi todos los ámbitos”.

Equipo editorial XBHP – India

FTR STEALTH GRAY  
SPECIAL EDITION



[WWW.IMRGMEMBER.EU](http://WWW.IMRGMEMBER.EU)

#WEAREIMR