

Escala 1/6

Indian 1913 TT de Pere Tarragó

Los mejores años de INDIAN



Indian dominó el mercado americano de las dos ruedas e incluso el mundo de la competición, pero no pudo frenar el crecimiento de las cuatro del Ford T



DEL T. T. AL FORD T

Ya a principios de siglo, Indian mejoró sus motos a base de hacerlas competir en competición. Sus motos oficiales dominaban el motociclismo americano de ese período pero también costaba imponerse en el mítico Tourist Trophy de la Isla de Man.

En 1912, tres Indian consiguieron ocupar todos los peldaños del podio en Douglas, logrando ya por entonces una repercusión mediática importante que se tradujo en un aumento de ventas considerable. Un año más tarde, el mismo de la fabricación de la moto que hoy presentamos, Indian produjo alrededor de 35.000 motocicletas en dura competencia con su eterna rival Harley Davidson. Se había convertido ya en el principal productor mundial de motocicletas.

Cuarenta años es el mismo 1913 un punto de inflexión para Indian. En ese mismo año, John de Rousier, el piloto que hiciera de Indian la marca con más triunfos consecutivos de la historia del motociclismo americano, y que podía presentar un palmarés de más de 900 victorias, muere en una carrera pocos meses después de que George Hendley, uno de los fundadores de Indian, decidiera prescindir de él como piloto oficial. En un emotivo duelo, la consigna fúnebre desfilaba

por las calles de Springfield y a su paso frente a la fábrica Indian, toda la plantilla de trabajadores salió al exterior bajo las banderas a media asta de la fachada. Ese mismo día, Oscar Hartman, el tío socio de Indian, que tenía sus arraigos al espíritu deportivo, decidió dejar la empresa. Empezaba el declive de la marca justo cuando la primera guerra mundial estaba a punto de estallar.

Muchas veces a lo largo de la historia que vivió los grandes competidores en el mercado americano de Indian era Harley, pero lo cierto es que en aquel momento más de 250 marcas de motocicletas se repartían el mercado. De todas ellas, el mayor crecimiento se produjo del estado de los dos ríos, Total cinco mil millones. Competían, entonces, con Indian contraponiendo a la revolución de movilidad que estaba marcando la sociedad americana. Indian no pudo competir con los precios que ya en 1914 Henry Ford marcaba para sus coches y que eran incluso inferiores al precio de una Indian con sidecar. Ello retrasó definitivamente la motocicleta a un uso deportivo y de reparto urbano mientras que los coches de Ford empezaron a llevar las polvorrientas carreteras americanas. Quiso Dios o pagó así por una marca que por un coche que le afecta más actualidad y seguridad.



El nivel de realismo alcanzado en esta reproducción hace dudar de la escala. El movimiento de los componentes se confirma viendo estas imágenes.



El trabajo sobre el velocímetro, bujías, timón y muelle trasera solo una observación lenta y detenida.



1/8 y 1/11

Entrando en el garaje de Pete Tarrago quedé gratamente sorprendido de encontrarme frente a frente con una fila larga de Indios que me atraían aumentando cual exacción de pros desde una estirada Indian de 700 cc. de 1913. El rojo fuerte de la pintura y los neumáticos blancos son lo más relevante y característico de esas Indian de pintura épica. Como buscando algo más interesante desvié la mirada del Indio, posiblemente un Semi-sold, para encontrar lo que en el mismo animal

sería un cachorro pero que en nuestro particular mundo no dejó de ser una extraordinaria réplica a escala.

Si la genética es capaz de clones seres vivos, Pete Tarrago podría ser un buen ingeniero genético del mundo no exótico. El índice de perfección del que las fotos que este reportaje pueden dar fe, solo se puede conseguir con una dedicación y una imaginación especial no exenta de habilidad innata.

Cuando los datos de realización de esta réplica salten a la luz, quedan