

O HOMEM COM ESTILO VIVE MELHOR

BRASIL

MODA
VERÃO
COM ESTILO
O GUARDA-ROUPA BÁSICO DO HOMEM GQ

GENTLEMEN'S QUARTERLY

EXCLUSIVO

O NOSSO HOMEM NA OMC

OS DESAFIOS DE
ROBERTO AZEVÊDO,
O HOMEM
MAIS PODEROSO
DO COMÉRCIO
MUNDIAL

EXCELÊNCIA NACIONAL

OS MÉDICOS
BRASILEIROS QUE ESTÃO
REVOLUCIONANDO
A HISTÓRIA DA MEDICINA

26 ANOS E INSTINTO MATADOR

GISELE
CADA
VEZ MELHOR

VIAGEM
AS MELHORES
BALADAS DE
RÉVEILLON
DO BRASIL

5 DESTINOS
PARA
APROVEITAR
A NEVE

SEXO
COMO
COMBATER OS
10 MAIORES
INIMIGOS
DA SUA LIBIDO

Sebastian Vettel

O PREÇO QUE ELE PAGA POR SER O MELHOR DA F1

Nº32 NOVEMBRO 2013 R\$ 15,00

ISSN 21798710



9 772179 871002

00032

CARGA TRIBUTÁRIA APROXIMADA 3,65%

WWW.GQ.COM.BR

GQ

O HOMEM COM ESTILO VIVE MELHOR | Nº 32 NOVEMBRO 2013 | SEBASTIAN VETTEL | WWW.GQ.COM.BR

EDIÇÕES | GLOBO CONDÊ NAST

GG Motor

SOBRE MÁQUINAS FANTÁSTICAS DO CÉU, DA TERRA E DO MAR

A volta do cacique

PRIMEIRA MARCA AMERICANA DE MOTOS, A **INDIAN** RETORNA EM GRANDE ESTILO E CHEGA AO BRASIL EM 2014

Por **Guilherme Silveira**

MARCA

O enorme para-lama é um atestado de originalidade

A Indian foi a primeira marca a produzir motocicletas nos Estados Unidos, em 1901, um ano antes da Harley-Davidson. Mas, na mesma velocidade da estreia, a Indian caiu. Após muito sucesso, inclusive como veículo militar, a marca faliu em 1953 e não teve um retorno merecido. A situação só mudou em 2011. Após dois anos de investimento massivo e muita engenharia, as Indian voltaram a ter o prestígio do passado.

SÓ O MUST

A rival da Harley enfrentou crises, mas não chegou a parar suas máquinas. A Indian agora retorna de vez com motos grandes, de alto luxo. Assim, as novas Chief – modelo que veio ao mundo em 1922 – miram saudosistas e possíveis clientes das maiores Harley-Davidson, como Road King e Street Glide. A linha engloba a Chief (Classic ou Vintage, com para-brisa à la Chips e malas de couro) e a Chieftain. Versão topo de linha, vem com bolsas rígidas, sistema de áudio e para-brisa elétrico.

O trio faz uso do novo motor V2 Thunder Stroke, que chega afinando a Harley com cilindrada pouco maior: 1.800 ante 1.700 cc. Refrigerada a ar (e óleo), a máquina usa injeção eletrônica e movimentada com destreza os quase 400 quilos da Chieftain, a mais pesada da linha. A marca não divulga a potência, mas o torque máximo é de poderosos 16,4 kgfm (a apenas 3.000 rpm), com transmissão de seis marchas e uma suave correia de borracha especial, como nas Harley.

Com leve chassi de alumínio (29 quilos), a embalagem imponente das Indian foi mantida. O grande para-lama dianteiro continua apoiado sobre as bengalas da suspensão, e a cabeça do cacique está lá, fechando um acabamento esmerado que se estende dos cromados diversos ao couro legítimo do banco e os instrumentos retrô high tech. Todo o trio incorpora *cruise control* e freios com sistema ABS de série.

Não são motos baratas (vão de US\$ 19 mil a US\$ 23 mil nos Estados Unidos, preço similar ao das Harley-Davidson de peso). Nem querem ser: pretendem tocada prazerosa e exclusiva, longe de ser clones da rival. Apesar do jeitão grandalhão e molenga, as novas motos têm sido elogiadas pela mídia especializada americana. Ao que parece, a alma voltou ao corpo: manevabilidade e freios cativantes, além de suspensão que pende para o firme e encara curvas mais rápidas. A fábrica ainda oferece garantia de cinco anos e recompra assegurada.

A Indian irá enfrentar, além de versões melhoradas de sua arquirrival, dezenas de cópias nipônicas com soluções modernas a preços mais baixos, porém sem o apelo emocional comum à marca do índio. Ao Brasil a Polaris (leia mais na página ao lado) pretende trazê-la em 2014. Público para isso não falta. Afinal, é a única marca considerada concorrente das Harley.



ON THE ROAD
A alta potência e o considerável peso garantem uma tocada segura na estrada



RETRÔ
A marca manteve detalhes das primeiras versões, como o emblema de índio, o hodômetro antigo e a traseira estilosa

FOTOS DIVULGAÇÃO

A PIONEIRA AMERICANA

Fruto da união entre o ciclista George Holder e o engenheiro Carl Hedstrom, em 1901, a Indian não demorou a obter sucesso. Em 1902 vendia sua primeira moto e, em 1906, lançava a inédita V2, que integrou o primeiro batalhão de polícia de Nova York. Também foi pioneira ao incorporar partida elétrica (1914) e a ter motor quatro cilindros em linha, com a Four, em 1927.

As Indian eram motos de reta, mas também boas de pista: em 1912, ocuparam os três primeiros lugares da famosa corrida de rua TT (Tourist Trophy) na Ilha de Man. Mas, nos anos 40, as dificuldades financeiras cresceram. A marca largou as

corridas, os criadores saíram de cena e os anos a seguir foram duros. A Scout, com modelos entre 600 e 1.200 cc, foi grande responsável pela Indian continuar. A Four também teve êxito e suportou até 1942.

No começo de 1953, endividada, a empresa fechou as portas. Os direitos de uso de marca acabaram nas mãos de empresas britânicas, a exemplo da Royal Enfield, que basicamente colocava logotipos das chefonas em motos menores e mais simples. Não vingou e, de 1977 a 1999, a Indian se arrastou em meio a confusões, fraudes e quebras. Em 2004, a londrina Stellican adquiriu a Indian e

chegou a lançar novos modelos em 2009. Eram belas, mas a qualidade deixava muito a desejar. A situação só se inverteu em 2011, quando a marca foi vendida para a Polaris, famosa pelos veículos off-road e por adquirir e reerguer as motos custom Victory. Aliás, o know-how de engenharia das novas Indian veio daí.

Até o momento, os caciques não têm chance de ameaçar o reinado da Harley. Tanto pelo número de vendas nos Estados Unidos (oito), como por ficar devendo modelos mais baratos. Mas a Indian promete abocanhar uma fatia de mercado nos anos a seguir. A conferir.

OS TRÊS MODELOS DA MARCA

Com mesmo motor, as motos variam apenas nos acessórios e no peso final



CLASSIC
Motor: 1.818 cc Peso: 368 kg
Torque: 16,5 kgfm a 3.000 rpm

VINTAGE
Motor: 1.818 cc Peso: 379 kg
Torque: 16,5 kgfm a 3.000 rpm

CHIEFTAIN
Motor: 1.818 cc Peso: 385 kg
Torque: 16,5 kgfm a 3.000 rpm

