
Vorstellung Indian FTR 1200: Neukunden im Visier

Von Ralf Bielefeldt

Greg Brew ist einer dieser Typen, denen in der Automotivebranche niemand so schnell etwas vormacht. Der 57-Jährige war im Laufe seiner Karriere unter anderem leitend in diversen Designcentern, bei BMW und bei Lancia. 2004 dann heuerte ihn Polaris an, um die Geländebiester des „Toys for boys“-Konzerns auf Vordermann zu bringen. Sieben Jahre später kaufte der US-Konzern die darbenende Traditionsmarke Indian Motorcycle. Und seitdem darf Brew als Vice President Industrial Design offiziell auch das tun, was er sowieso am liebsten macht: Motorräder entwerfen und bauen. Sein jüngstes Baby ist die hinreißend schöne FTR 1200.

Da sind ein breiter, flacher Tank, ein mächtiger Doppelauspuff und ein kunstvoller Gitterrohrrahmen. „Der erste Flat Tracker für die Straße“, so der Claim. Das Design-Vorbild aus dem Rennsport, den Flat-Track-Racer FTR 750, hat Brew dem Amerikaner Jared Mees vor drei Jahren auf den Leib geschneidert. Gleich im ersten Anlauf 2017 und mittlerweile zweimal in Folge holte er für Indian die US-Flat-Track-Championship mit dem Bike, Titel Nummer drei steht dieses Jahr an. Genau wie die lang ersehnte Straßenversion FTR 1200, die schon als Prototyp für Begeisterung bei der Fachpresse sorgte. Und künftig unter Leitung von Ola Stenegard, dem Designer-Vater der BMW R Nine T, weiterentwickelt wird.

Im Mai 2019 kommt die FTR als 1200 und 1200 S in den Handel. Fahrtechnisch hält sie, was sie optisch verspricht. Der komplett neu konzipierte 1,2-Liter-V-Twin schiebt kräftig von unten an. 115 Newtonmeter liegen als maximales Drehmoment an. 123 PS feuert der 60-Grad-Twin über eine 116-gliedrige Kette ans Hinterrad ab. Damit liegt die neue US-Style-Ikone leistungsmäßig teils deutlich vor den Heritage-Wettbewerbern aus dem Hause BMW, Triumph und Ducati. Eine klare Kampfansage.

Die Zutaten der Maschine aus Minnesota sind erlesen: Die Motordeckel sind größtenteils aus leichtem Magnesium. Vorn arbeitet eine voll einstellbare Cartridge-Upside-down-Gabel mit 43 Millimetern Standrohrdurchmesser, hinten ein voll einstellbares Monofederbein mit IFP-Ausgleichsbehälter. Beide bieten 150 Millimeter Federweg. Das Zwei-Kreis-Bremssystem von Brembo sorgt für souveräne Verzögerung: Vorn greifen zwei 320er-Scheiben ins Geschehen ein, hinten eine 265er-Scheibe. Bei den Testmaschinen war letztere US-untypisch eher schwach ausgelegt. In der Regel bevorzugen die Amerikaner den Heckanker als zentrales Anhalte-Instrument, was bei den weitverbreiteten Cruiser-Dickschiffen auch durchaus Sinn macht. Bei der fahraktiven FTR 1200 hingegen meistern die M4.32-Vierkolben-Bremssättel vorn das Gros der Arbeit.

Mit einem Trockengewicht von 222 Kilogramm ist die FTR 1200 das leichteste Bike, das Indian bislang auf die Straße gebracht hat. Kurven nimmt der Alltags-Flat-Tracker mit Bravour. Der vergleichsweise lange Radstand und die ungewöhnliche Radkombination – 19 Zoll vorn, 18 Zoll hinten – bedürfen einer minimalen Eingewöhnungszeit. Aber dann belohnt einen die handliche FTR mit einem äußerst haudegenhaften Handling. Die Dunlop-Bereifung (DT3-R Radial) und der tiefe Schwerpunkt ermöglichen waghalsige Schräglagen. Die grandiosen Kurven der Hollywood Hills sind so gesehen wie gemacht für die FTR. Indian gibt den Schräglagenwinkel mit 43 Grad an. Die Bodenfreiheit beträgt amtliche 183 Millimeter. Die schräglagenabhängigen Assistenzsysteme bürgen für hohe Sicherheit. Den Tank hat das Team um Greg Brew unter die Sitzbank verbannt. Diese Position rückt den Schwerpunkt näher an den Asphalt, zentralisiert die Massen, verbessert dadurch die Handlingeigenschaften und schafft zudem Platz für den Luftfilter, der direkt über dem Motor sitzt. Einziger Nachteil dieser Bauweise: Der Kraftstofftank fasst „nur“ 13 Liter. Da

wird aller spätestens nach 200 Kilometern dringend ein Tankstopp fällig.

Längere Strecken bewältigt die Indian FTR 1200 ohnehin problemlos: Die Sitzposition ist entspannt, der Fahrer hält aufrecht sitzend hinterm breiten Lenker lange durch, bevor ihm die Sitzbank signalisiert: Ich lagere auf Metall. Wird es abends kühler, strahlt der hintere Zylinderkopf wohlige Wärme unter dem Gesäß aus. Das macht die sonst bei Indian übliche Sitzheizung überflüssig, könnte in Sommermonaten aber irgendwann zu viel des Guten werden. Die S-Version bietet serienmäßig drei Fahrmodi: Rain, Standard und Sport. Zusätzlich kann der Track-Modus aktiviert werden. Dann lassen sich Traktionskontrolle und ABS auch ganz ausschalten.

Das 4,3 Zoll große LCD-Display der S-Version macht einen guten Job. Die Bedienung erfolgt wahlweise per Touchscreen oder über die Lenkerarmaturen. Beides gelingt intuitiv, die Ablesbarkeit ist jederzeit gut. Mit einem kurzen Wischen nach unten lässt sich die Ansicht wechseln. Ins Menü gelangt man alternativ über ein kleines Hebelchen rechts am Lenker. Das Pendant dazu links am Lenker aktiviert das Fernlicht und die Lichthupe. Bei der Basis-FTR informiert ein klassisches Rundinstrument mit integriertem Display über Tempo und Co. Beide Modelle bieten serienmäßig USB-Anschluss, Voll-LED-Beleuchtung und Tempomat.

Musik und Telefon lassen sich bei der 1200 S per Bluetooth mit dem Display koppeln, Navigations-Apps leider nicht. Da sind Wettbewerber wie BMW mit der R-Baureihe weiter, nicht allerdings beim Hauptkonkurrenten der Indian FTR 1200, den Heritage-Bikes der Nine-T-Familie. „Ich denke, deren Käuferschaft überschneidet sich am ehesten mit unserem FTR-Klientel“, sagt Greg Brew: „Erfahrene Rider, klar über 30 Jahre alt, stilbewusst, oft im Besitz mehrerer Motorräder.“ Das Gros der Käufer sollen Neukunden sein. Biker, die Indian neu für sich entdecken.

Mit der FTR-Plattform hat die Polaris-Tochter Großes vor: Sie dient als Plattform für zahlreiche neue Modelle. Nach dem Flat Tracker für die Straße steht eine Adventure-Variante an. Weitere Derivate sollen folgen. Bis 2023 will Indian Motorcycle den Umsatz von derzeit zwei auf sechs Milliarden US-Dollar steigern. Betrachtet man die Entwicklung der vergangenen Jahre, erscheint das durchaus realistisch: 2014 wurde die Marke wiederbelebt mit drei Modellen. Heute gibt es insgesamt 23 Varianten. Das Händlernetz explodierte im gleichen Zeitraum von acht auf weltweit über 500 Dependancen in 44 Ländern.

Im EMEA-Raum – Europa, Mittlerer Osten, Afrika – hat Indian um 46 Prozent zugelegt, in Asien um 23 Prozent, in Lateinamerika um zwölf Prozent. Ende 2019 steigt die Marke erstmals in den japanischen Markt ein. Wie in China sollen dort vor allem jüngere Käufer angesprochen werden: Im Reich der Mitte sind die Fahrer in der Regel Mitte 30. Der Anteil von Männern und Frauen ist nahezu gleich groß. Ob diese Käuferschaft auch in Deutschland erreicht wird, muss sich zeigen: Die Preise starten selbstbewusst bei 14 690 Euro für die FTR 1200, die S-Version kostet ab 15 990 Euro. (ampnet/rbi)

Daten Indian FTR 1200

Motor: V-Twin, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum: 1203 ccm
Leistung: 90 kW / 123 PS bei 8250 U/min
Max. Drehmoment: 115 Nm bei 6000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0–100 km/h: 3,5 Sek.
Getriebe: 6-Gang-Schaltgetriebe
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 13 Liter

Sitzhöhe: 840 mm
Radstand: 1524 mm
Gewicht: 222 kg (trocken)
Normverbrauch: 5,9 l/100 km.
CO2-Emissionen: k.A.
Preis: 14 690 Euro

Bilder zum Artikel



Indian FTR 1200 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Polaris



Indian FTR 1200 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Polaris



Indian FTR 1200 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Polaris



Indian FTR 1200 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Polaris



Indian FTR 1200.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Polaris



Indian FTR 1200.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Polaris
