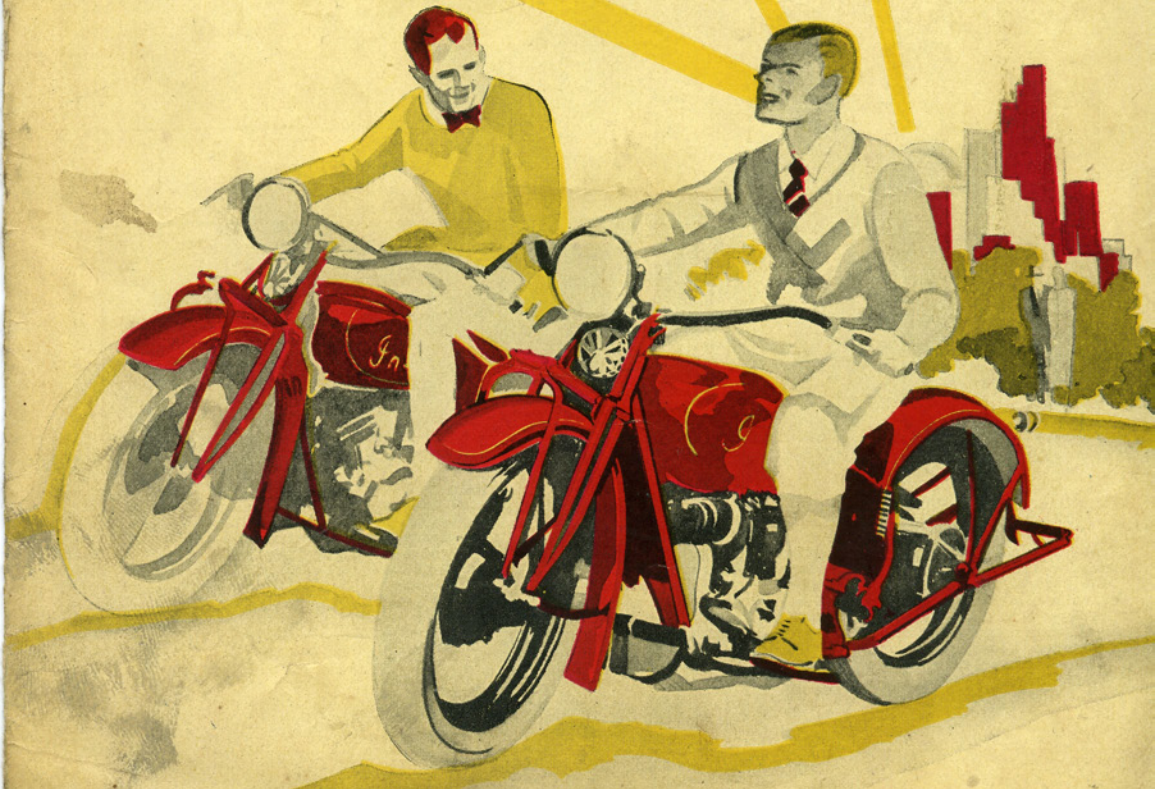
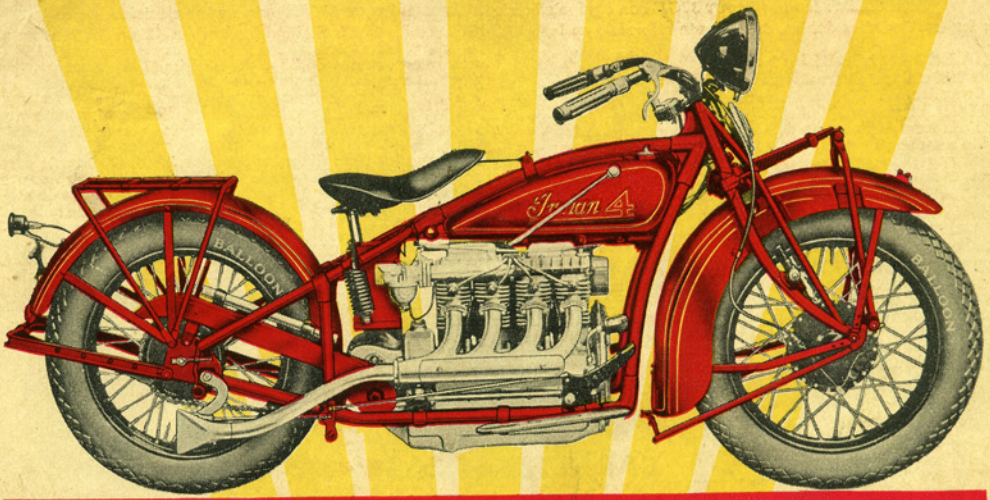
1931

Indians



Resultado de treinta años de una técnica insuperable



1931

AHORA . . . MÁS QUE NUNCA . . .

SUPREMACÍA MECÁNICA

POR su desempeño se conoce una motocicleta. Lo que hace en servicio práctico indica lo que realmente vale bajo el brillo del metal y del esmalte. Por eso nos sentimos ufanos al señalar la larga lista de victorias alcanzadas por la Indian en subidas de cuesta, carreras de velocidad y concursos de resistencia.

Hace treinta años que las motocicletas Indian se fabrican de manera a procurar un desempeño impecable sin dejar por ello de ofrecer una seguridad tal como no se halla ni en vehículos que cuestan varias veces más. De año en año se le han añadido nuevas características ventajosas. La Indian fué la primera en ser lubricada por bomba mecánica—la primera con alumbrado eléctrico—la primera con encendido por magneto—la primera con grupo motor en bloque—y la primera en poseer otros detalles importantes que se hallan ahora en todas las motocicletas.

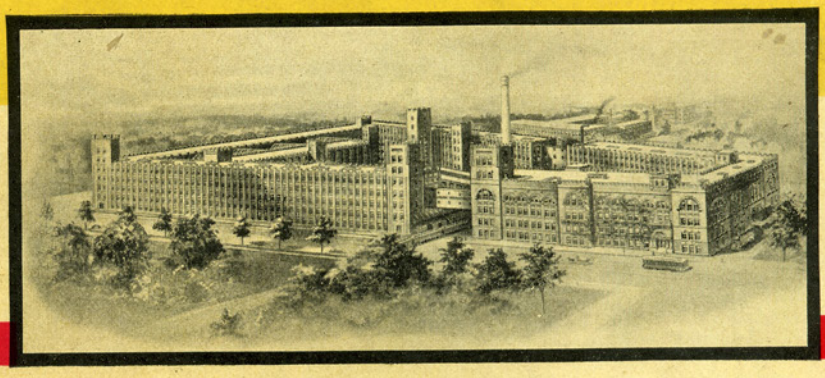
Y esa tradición no se desmiente en 1931. Todos los modelos de este año ofrecen nuevas ventajas que los motociclistas avisados han de saber apreciar. Estudie las ilustraciones—entérese de los detalles—y luego resuélvase a comprobarlos. Le bastará un paseo en una de ellas para quedar convencido de que las nuevas Indian saldrán victoriosas de la prueba de Ud. Permita que el agente de Indian le dé una demostración—sin que ello implique compromiso alguno por parte de Ud.

INDIAN MOTOCYCLE COMPANY

SPRINGFIELD, MASS., E. U. A.

MFS294-2-31-8M-L.&K. Printed in U. S. A.

ÉL TRIGÉSIMO ANIVERSARIO DE LA INDIAN



La fábrica de la Indian, tal como se ve actualmente.

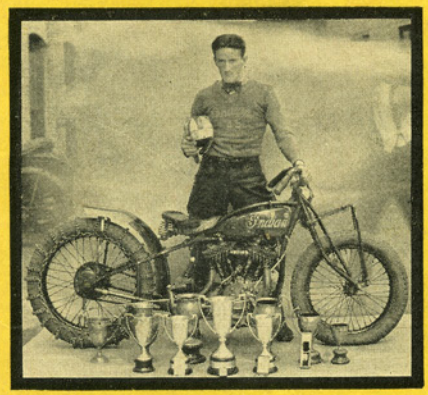
HACE treinta años, en la Exposición de Bicicletas de Nueva York, dos jóvenes concibieron el proyecto de construir una motocicleta perfecta. Uno de ellos era George Hendee, fabricante de bicicletas en Springfield, Massachusetts; el otro era Oscar Hedstrom, constructor de motores en Middletown, Connecticut. Juntos, emprendieron la realización de su ensueño. Hendee, el industrial, tomó la dirección de los negocios, en tanto que Hedstrom, el ingeniero, se dedicó a idear y poner en práctica las características que habían de hacer de la Indian una motocicleta tan perfecta como puede producirse. La primera máquina quedó bien pronto terminada y fué objeto de aceptación inmediata. Hendee y Hedstrom se rodearon de talentosos colaboradores que participaron de su entusiasmo, y los negocios prosperaron. Al correr de los años, el trazado adelantado y el renombre de la Indian llegaron a ser ejemplo y modelo para los demás fabricantes de todos los países.

Hoy en día, el rojo y oro bien conocidos de la motocicleta Indian se ven en los caminos de todos los países civilizados. Después de tantos años de rigurosas pruebas en arduo servicio, tanto en la guerra como en la paz, las máquinas Indian siguen recorriendo kilómetro tras kilómetro sin jamás flaquear—¡fieles a los ideales de los dos jóvenes que concibieron el sueño de la Indian, hace ya treinta años!

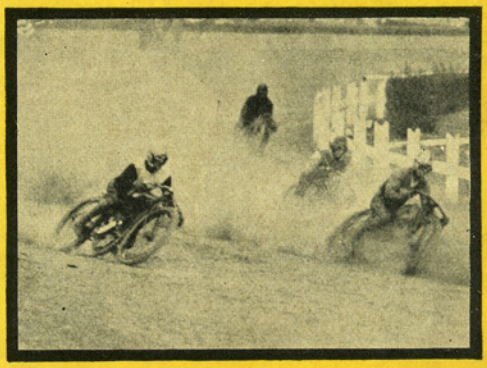


TREINTA AÑOS DE FABRICACIÓN DE BUENOS MOTORES

1901 **1931**



Este joven, que apenas cuenta veinte años, ganó todos estos trofeos en premio de su habilidad en subir las cuestas con su Indian. El año pasado, ganó el título de Campeón Nacional de los Aficionados, en una gran carrera presenciada por millares de gentes



Un As de la Indian en acción, dando la vuelta en una pista de tierra. Con su Indian, Ud. podrá presenciar concursos como éste y ver correr los campeones de este admirable deporte



Todos los años se celebran centenares de concursos de subida de cuestas, en que pueden verse los ases de la Indian conduciendo sus potentes motores. Admirable deporte, en verdad, de palpitante interés



montado en Indian





Indians

YA A DONDE QUIERA . . . CUANDO QUIERA

EN SU

Indian

¡EL camino que pasa por la casa de Ud. conduce a todas partes! . . . a las cumbres barridas por el viento, a las playas bañadas de sol, a las selvas en que abunda la caza—a todos esos sitios, allende el horizonte, que siempre le han atraído.

Monte una de las Indian de 1931,—ideada para la locomoción suave y económica,—y VAYA a donde quiera, cuando quiera, por la mitad de lo que le costaría en automóvil o en autobús.

Quien escoge una Indian opta por la vencedora. En el dominio de los deportes en motocicleta, la Indian goza fama de campeón. En 1930, por ejemplo, ¡el primer puesto, en 159 carreras en cuesta, correspondió 136 veces a concurrentes montados en Indian! Y durante el mismo período, ¡éstos salieron victoriosos 61 veces en 31 concursos!

Y debido a tal conjunto de cualidades, —por ser veloz y potente, segura y económica,—la Indian es la preferida de la Policía Motociclista en todas partes del mundo.

¡OPTE POR LA VENCEDORA!



Nueva York—el cuerpo de policía más importante del

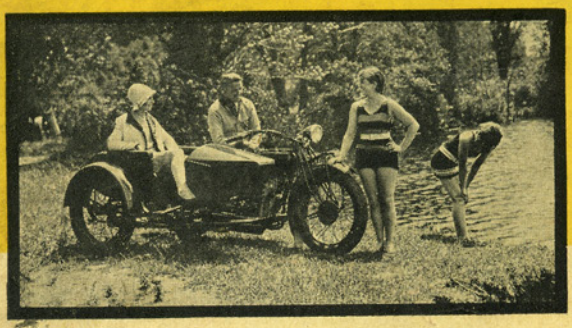
1931



La Indian es la máquina de sport por excelencia . . . para pasear por el campo en la tarde . . . para pasar el día en la playa . . . para trabajar o divertirse



La motocicleta procura placeres especiales. Quien toma asiento en el sillín de una Indian deja tras sí todas sus preocupaciones y ve el mundo entero frente a la rauda rueda. Ya verá Ud. nuevas caras—en nuevos parajes —¡y le embriagará el tener el dominio de este potente corcel de acero!



En una Indian, se pasa por lugares intransitables para un auto— por umbrosas veredas, por senderos angostos y apartados— ¡a los sitios en que mejor se gozan los placeres del baño, de los paseos en bote y de la compañía!







Indians

Resultado de treinta años de una técnica insuperable

1931 In

Indian SCOUT
45 and 37

MFS294-2-31-8M-L.&K.

Printed in U. S. A.

ndian Mot

Indian 74

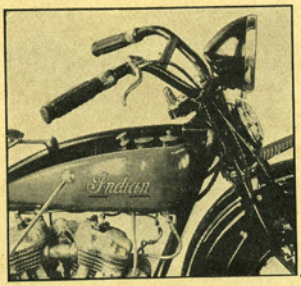
TREINTA AÑOS DE FABRICACIÓN DE BUENOS MOTORES

1901 1931

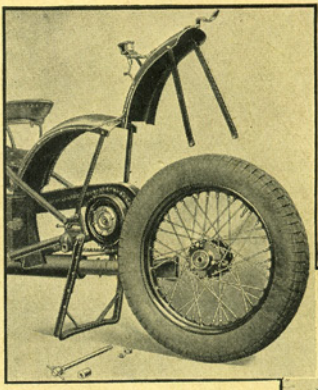
ocycles

RIO - POTENCIA - VELOCIDAD

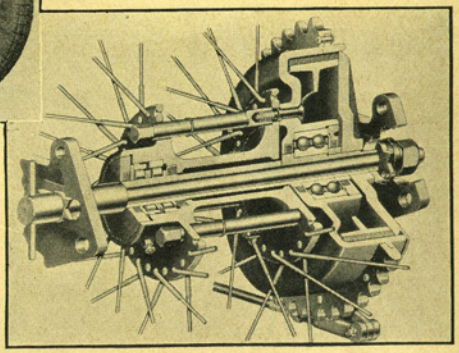
ECONOMÍA

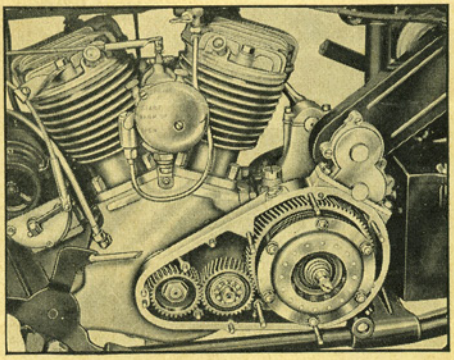


Vista que muestra varios detalles nuevos de las motocicletas Indian para 1931. La nueva guía resulta más descansada y da mejor dominio de la máquina. El nuevo montaje del farol permite dirigir mejor la luz y, por debajo de él, se halla una nueva bocina de alta frecuencia con una cara de indio especial. El nuevo tablero de tanque se presta a una combinación de colores más vistosa.



Nueva rueda trasera separable de la Indian. Se desmonta en unos minutos sin desajustar el freno ni la cadena, lo que facilita la reparación del neumático. La vista en corte muestra el grueso cojinete de doble hilera de bolas del cubo, en el lado correspondiente al piñón de cadena y al freno, y el cojinete doble de rodillos del otro lado. Los modelos Indian de 1931 tienen nuevos rayos extragruesos, enchapados de cadmio.

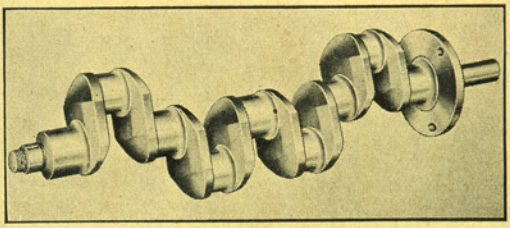




GRUPO MOTOR "EN BLOQUE"

El motor, la caja de velocidades y el embrague de las motocicletas Indian forman un solo grupo de alineamiento invariable.

En vez de efectuarse por cadena, la transmisión de la fuerza del motor a la caja de velocidades se lleva a cabo, en estos nuevos modelos de INDIAN, por medio de un engranaje helicoidal enteramente encerrado en baño de aceite. Este sistema de transmisión asegura una larga duración, una limpieza perfecta y un funcionamiento silencioso.



Robusto cigüeñal de la nueva INDIAN 4, perfectamente equilibrado y montado en cinco cojinetes . . . uno de los factores que contribuyen a la regularidad del funcionamiento del potente motor.

Indians

CARACTERÍSTICAS

MODELOS: INDIAN SCOUT 37GE con equipo eléctrico. INDIAN SCOUT 45GEP con equipo eléctrico

CUADRO: INDIAN de tubos dobles, doblemente reforzado en las uniones.
DISTANCIA ENTRE LOS EJES: 1 m. 46.
EMBRAGUE: De discos alternativamente de acero y Raybestos, en baño de aceite.
ENCENDIDO: Por magneto Splitdorf de alta tensión.
FRENOS: Delantero, INDIAN de dos zapatas de expansión interior, regido a mano. Trasero, INDIAN de dos zapatas de expansión interior, regido por pedal. Superficie total de frenaje: 215,35 cm. cuadrados.
GOBIERNO: Sistema INDIAN "Twist-of-the-wrist."
GUÍA: Tipo de turismo; guía del tipo de deporte, si se prefiere.
HORQUILLA: INDIAN de triple vástago, de suspensión por muelle de láminas.
INSTALACIÓN ELÉCTRICA: Un generador Auto-Lite con acumulador Wico de 16 amperios-hora y 6 voltios, enteramente independiente del encendido, suministra la corriente eléctrica para el farol, la linterna trasera y la bocina. El farol y la linterna trasera se rigen por medio de un solo interruptor. Amperímetro, interruptor de alumbrado y lámpara en un tablero situado en la guía, sobre el tubo de dirección.
LUBRICACIÓN: Automática, de presión regulable y regida por la admisión del carburador, directamente al cigüeñal y, de allí, a los cojinetes de biela.

MOTOR: Scout 37: Bicilíndrico en V a 42 grados, enfriado por aire; diámetro interior, 2¾" (69,85 mm.); carrera, 3 1/16" (77,8 mm.); cilindrada, 36,38 plgs. cúbicas (596 cm. cúb.). Culata separable en L. Válvulas INDIAN de resorte colocadas lado a lado. Embolos de hierro fundido con perno de 19 mm. de diámetro. Bielas de acero escogido, forjado a martinete y sometido a tratamiento térmico especial. Cojinetes del cigüeñal y de las bielas, de rodillos. Scout 45: Bicilíndrico en V a 42 grados, enfriado por aire; diámetro interior, 2⅞" (73 mm.); carrera, 3½" (88,9 mm.); cilindrada, 45,44 plgs. cúb. (744,6 cm. cúb.) Pernos de émbolo de 19 mm. de diámetro. Embolos de aleación de aluminio. Por lo demás, este motor es igual al de la Scout 37.
PESO: Scout 37, 175 Kg.; Scout 45, 180 Kg.
PINTURA: Corriente, Duco legítimo de color rojo Indian; cuatro combinaciones de colores a elegir, sin recargo de precio. Combinaciones especiales mediante un aumento en el precio. Enchapado al cromo.
TANQUE: De una pieza, con compartimientos para la gasolina y el aceite. Capacidad: Gasolina, 11 litros; aceite, 2¼ litros.
TRANSMISIÓN: Primaria, por engranaje helicoidal que asegura un ajuste siempre perfecto del motor con la caja de velocidades, enteramente encerrado en baño de aceite. Final, por cadena de rodillos de 16x9,5 mm. Desmultiplicaciones: Scout 37 sin sidecar, 4.21:1; con sidecar, 5.76:1—Scout 45 sin sidecar, 4.98:1; con sidecar, 5.47:1.

CARACTERÍSTICAS

MODELO: INDIAN CHIEF 74, HEP con equipo eléctrico.

CUADRO: INDIAN de tubos dobles, doblemente reforzado en las uniones.
DISTANCIA ENTRE LOS EJES: 1 m. 575
EMBRAGUE: De discos alternativamente de acero y Raybestos, en baño de aceite.
ENCENDIDO: Por magneto Splitdorf de alta tensión.
FRENOS: Delantero, INDIAN de dos zapatas de expansión interna, regido a mano. Trasero, INDIAN de dos zapatas de expansión interna, regido por pedal. Superficie total de frenaje: 215,35 cm. cuadrados.
GOBIERNO: Sistema INDIAN "Twist-of-the-wrist."
GUÍA: Tipo de turismo; guía del tipo de deporte, si se prefiere.
HORQUILLA: INDIAN de triple vástago, de suspensión por muelle de láminas.
INSTALACIÓN ELÉCTRICA: Un generador Splitdorf con acumulador Wico de 20 amperios-hora y 6 voltios, enteramente independiente del encendido, suministra la corriente eléctrica para el farol, la linterna trasera, la lámpara del tablero y la bocina. Las luces se rigen con un solo interruptor. Amperímetro, interruptor de alumbrado y lámpara en un tablero situado en la guía.
LUBRICACIÓN: Automática, de presión regulable y regida por la admisión del carburador, directamente al cigüeñal y, de allí, a los cojinetes de biela.

MOTOR: Chief 74: Bicilíndrico en V a 42 grados, enfriado por aire; diámetro interior, 3¼" (82,5 mm.); carrera, 4 7/16" (112,7 mm.); cilindrada, 73,625 plgs. cúb. (1206 cm. cúb.). Culata separable. Embolos de aleación de aluminio con dos segmentos de compresión y un segmento de regulación de aceite; pernos de émbolo de 19 mm. de diámetro. Válvulas de resorte. Bielas de acero níquel escogido, forjado a martinete y sometido a tratamiento térmico especial. Cojinetes del cigüeñal y de las bielas, de rodillos.

PESO: 208 Kg.

PINTURA: Corriente, Duco legítimo de color rojo Indian; cuatro combinaciones de colores a elegir, sin recargo de precio; combinaciones especiales mediante un aumento de precio. Enchapado al cromo.

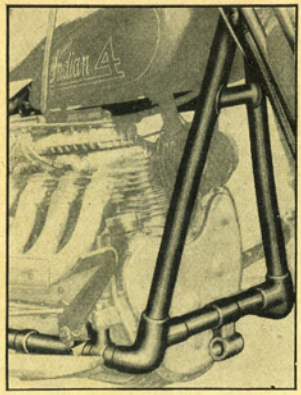
TANQUE: En dos piezas, del tipo de silla, de aluminio fundido. Forma ahusada, con reserva de gasolina. Capacidad: Gasolina, 14 litros; aceite, 3¾ litros.

TRANSMISIÓN: Primaria, por engranaje helicoidal que asegura un ajuste siempre perfecto del motor con la caja de velocidades, enteramente encerrado en baño de aceite. Final, por cadena de rodillos de 16x9,5 mm. Desmultiplicación: Sin sidecar, 4.21:1; con sidecar, 4.87:1.

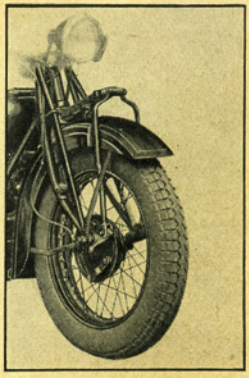
CARACTERÍSTICAS

MODELO: INDIAN 4VE, con equipo eléctrico.

CUADRO: INDIAN, de cuna, con tubo delantero doble y tirantes adelante y atrás para mayor rigidez. Sillín muy bajo.
DISTANCIA ENTRE LOS EJES: 1 m. 51.
EMBRAGUE: De un tipo nuevo con discos de acero, encerrado en el volante y en baño de aceite.
ENCENDIDO: Por magneto de alta tensión con acoplamiento flexible.
FRENOS: Delantero, INDIAN de dos zapatas de expansión interior, regido a mano. Trasero, INDIAN de dos zapatas de expansión interior, regido por pedal. Superficie total de frenaje, 215,35 cm. cuadrados.
GOBIERNO: Sistema INDIAN" Twist-of-the-wrist." La palanca de cambio de velocidad se halla en el lado derecho del tanque.
GUÍA: Del tipo de turismo; guía del tipo de deporte, si se prefiere.
HORQUILLA: INDIAN de triple vástago, de suspensión por muelle de láminas.
INSTALACIÓN ELÉCTRICA: Un generador Auto-Lite con acumulador Wico de 16 amperios-hora y 6 voltios, enteramente independiente del encendido, suministra la corriente eléctrica para el farol, la linterna trasera y la bocina. El farol y la linterna se rigen por medio de un solo interruptor. Amperímetro, interruptor y lámpara en un tablero situado en la guía. Botón de escape libre en la guía.
LUBRICACIÓN: El sistema de alta presión envía el aceite a todos los cojinetes, con presión proporcional a la velocidad de marcha y a las necesidades del motor. Manómetro del aceite en el lado derecho del motor. bien a la vista. Todo el aceite queda en el cárter del motor, con un indicador de nivel en el lado izquierdo.
MOTOR: INDIAN de 4 cilindros, enfriado por aire; diámetro interior, 2¾" (69,5 mm.); carrera, 3¼" (82,5 mm.); cilindrada, 77,21 plgs. cúb. (1265 cm. cúb.). Culata en F con la admisión por encima del escape. Embolos de aleación de aluminio, con cuatro segmentos, dos de compresión y dos de retorno de aceite. Válvulas de resorte. Mecanismo de válvulas de admisión encerrado en compartimiento impenetrable al polvo. Una nueva almohadilla de fieltro aceita los balancines, los levantaválvulas y vástagos de válvula de admisión. Cigüeñal montado en cinco cojinetes de 35 mm. de diámetro. Bielas de acero escogido, forjado a martinete y sometido a tratamiento térmico especial. Cojinetes de pie de biela ligados a la biela. Cojinetes del cigüeñal y del árbol secundario, de bronce forrado de metal antifricción, ajustables para compensar el desgaste.
PESO: 205 Kg.
PINTURA: Corriente, Duco legítimo de color rojo Indian; cuatro combinaciones de colores a escoger, sin recargo de precio. Combinaciones especiales mediante un aumento de precio. Enchapado al cromo.
TANQUE: De una pieza, para gasolina solamente. De forma ahusada. Capacidad: 14 litros.
TRANSMISIÓN: Primaria, por engranaje helicoidal que asegura un ajuste siempre perfecto del motor con la caja de velocidades, encerrado en baño de aceite. Final, por gruesa cadena de rodillos de 16x9,5 mm. Desmultiplicación: Sin sidecar, 3.94:1; con sidecar, 4.43:1 en tercera velocidad.

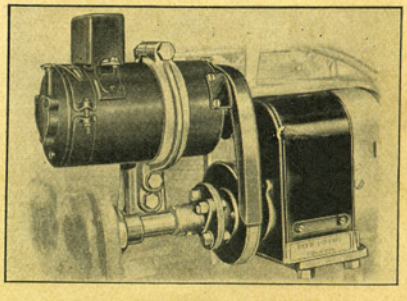


El cuadro reforzado de tubos dobles de la Indian constituye un abrigo seguro y compacto para el grupo motor. Destinado a hacer frente a la potencia de la Indian, tiene una enorme resistencia tanto en el plano vertical como en el horizontal.

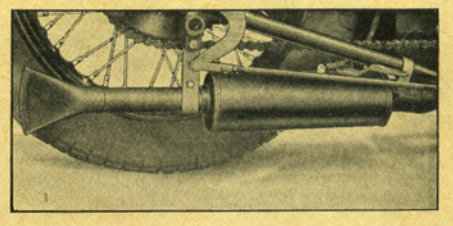


HORQUILLA DELANTERA

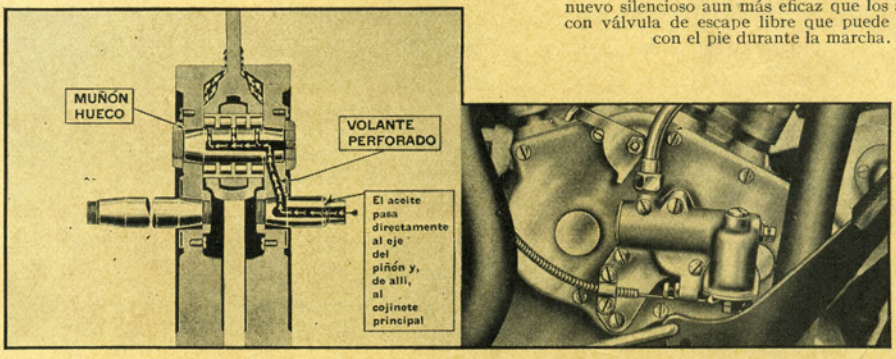
Esta es otra característica exclusiva de la Indian, que contribuye a la suavidad de la marcha y a la seguridad de conducción. Un muelle de cinco láminas, sencillo y muy duradero, absorbe los choques del extremo delantero. Esta horquilla se ajusta fácil y rápidamente al peso del motociclista y es con mucho la más práctica que se ha ideado hasta ahora.



La instalación eléctrica de la Indian consta de dos aparatos separados y distintos—un magneto de alta tensión para el encendido y un excelente generador para cargar el acumulador. Este sistema resulta infalible en todo tiempo. Los modelos Scout e Indian 4 de 1931 llevan un generador Auto-lite de nuevo estilo.



La Indian Scout y la Indian 74 de 1931 tienen un nuevo silencioso aun más eficaz que los anteriores, con válvula de escape libre que puede accionarse con el pie durante la marcha.



Vista parcial del sistema de lubricación de los nuevos modelos Indian de dos cilindros. La bomba envía el aceite al motor en cantidad proporcionada a la velocidad, por hallarse enlazada con el gobierno de la admisión del carburador, y ese aceite pasa directamente al corazón del motor, por los conductos que aquí se ven. Este sistema, exclusivo de la Indian, es seguro y eficaz, y contribuye a la potencia, al rendimiento y a la regularidad del motor.

Indians