

# Onlinemotor

## INDIAN FTR 1200 RALLYE

Mit der FTR 1200 bietet Indian seit 2019 ein kultiges und gleichzeitig sportliches Bike mit den legendären Sandbahngenen der Marke an.

Klar, dass ein Fahrtstest der aktuellen FTR 1200 Rallye ganz oben auf der Prioritätenliste bei Onlinemotor ist.



Die FTR 1200 Rallye bietet mit 240 vollgetanktem Leergewicht kein Leichtgewicht, aber dennoch ein sauber verarbeitetes und agil zu fahrendes Bike an. Der breite Lenker in Verbindung mit der 840mm hohen Sitzposition bietet ein gutes Handling. Der Fahrer sitzt lenkerorientiert also eher sportiv.



Der Platz für die Sozia ist eher von zierlicher Natur und die hohen Fußrasten für den Mitfahrer zeugen nicht von ausgeprägter Langstreckentauglichkeit.



Der im Gitterrohrrahmen integrierter 13 Liter Tank bietet eine Reichweite von knapp 250KM

und ist damit für meisten Schönwetter-WorkOut-Runden vollkommen ausreichend. Der mit sehr schönen Schweißnähten versehene Gitterrohr Brückenrahmen vermittelt solide Steifigkeit führt am 19Zoll Vorderrad eine UpsideDown-Gabel und mündet hinten in einen recht flach liegenden Single-Dämpfer für die Schwingeneinheit mit dem 18Zoll Hinterrad. Rallye entsprechendes Profil in Form der Pirelli Scorpion Rally STR vermittelt einerseits eine gute Bodenhaftung und untermalen andererseits die Gene zur Sandbahn Renn Geschichte.



In die runde Mono-Tachoeinheit sind alle Fahrerinformationen zumindest wahlweise alternativ integriert. Der Zündschlüssel ist ein wenig versteckt in der Tankabdeckung nahe dem Lenkkopflager platziert.



Der minimalistische Windschutz oberhalb des LED Scheinwerfer erinnert an die legendären Nummerntafeln der FlatTrakRacer.

Der Style der rückwärtigen Blinker trifft in Form und Positionierung nicht meinen Geschmack, die Zubehörindustrie bietet hierfür mehr als ausreichende Alternativen an.

# Onlinemotor

## INDIAN FTR 1200 RALLYE

---



Herzstück der FTR ist ein 1203 Kubik großer V2 mit 60 Grad Zylinderwinkel. Dieser bietet 88kW/120PS sowie ein Drehmoment von 115Nm. Vom Temperament her ist dies ein echter Dampfhammer mit Kraft aus dem Drehzahlkeller, der aber auch bis über 8.000 1-min drehen kann, aber selten muss. Kupplungs- und Bremsbefehle werden hydraulisch umgesetzt, die Gasannahme erfolgt digital (Drive by wire).



Fazit: **Kultiger Freizeitsportler**