



3 mars 2025 | Norge 109 kr

SUPERSPORT 600-TEST: CBR 600 RR VS NINJA ZX-6R

MOTORRAD
NR 3 | 2025

MC
avisa



MARKEDSOVERSIKT
17 AIRBAGSYSTEMER

2025-NYHETER
H-D og Indian

2025-nyheter
prøvekjørt!

DUCATI PANIGALE V2 S

KAWASAKI Z900
ROYAL ENFIELD Bear 650
TRIUMPH Tiger Sport 800

XBIKE



OFFROADKOMPETANSE MED ALT EKSTRA

Test av BMW F 900 GS, Ducati DesertX og MV Agusta Enduro Veloce



MC-messen i Helsinki
55.000 MC-interesserte besøkende

TOURING – NEW ZEALANDS SØRØY MED KYRRE

TIDSAM 5258-03



9 771400 485650
RETURUKE 15

03

SCHUBERTH C5 TOPP MODERNE ÅPNINGSHJELM I NY DEKOR!

- PinLock 120 Antidugg film montert
– 100% duggfritt
- Ferdig installerte høyttalere og antenner
- Feste for fjernkontroll på hjelmen
- P/J Homologisering & ECE-R 22.06
godkjenning.
- Klargjort for kommunikasjon system SC2,
SC2 Standard eller SC Edge.

Nye dekor 2025



C5 Globe Black



C5 Globe Green



C5 Omega Antracite



C5 Omega Blue



C5 Omega White



C5 Omega Yellow

NYHET! SCHUBERTH J2

Arvtageren til ikoniske J1.

Med sin lave vekt og avtagbare bøyle i front,
gir J2 deg den perfekte kombinasjonen av
sikkerhet og komfort.

Lydnivå målt til lave 88dB(A) i 100km/t
på naken MC.

Klargjort for kommunikasjon system SC2,
SC2 Standard eller SC Edge.



Sigma Red



Glossy White



Matt Black



Sigma Blue



Sigma Grey



SCHUBERTH



SCHUBERTH

Importør





●● DRYTEX

ARBO

COMFORT FIT 



JASPER

COMFORT FIT 





PERFORMING BOOTS

NYE JAKKER, BUKSER OG HANSKER!



Airgobi 2.0, jakke

Airgobi 2.0, bukse



Ventu-r 2.0, jakke

Ventu-r 2.0, bukse



R-EX 2.0, jakke

R-EX 2.0, bukse



AFT 2.0



Ventu-r



Rocky-r



Finn din forhandler hos sps.no

[SPS.no](https://sps.no)



SUVEREN BESKYTTELSE FOR DIN MOTORSYKKEL

Våre perfekt tilpassede Wunderlich **ULTIMATE** og **GUARD** er vesentlige for forbedret motor- og chassiseskyttelse, og møter kravene til enhver fører.

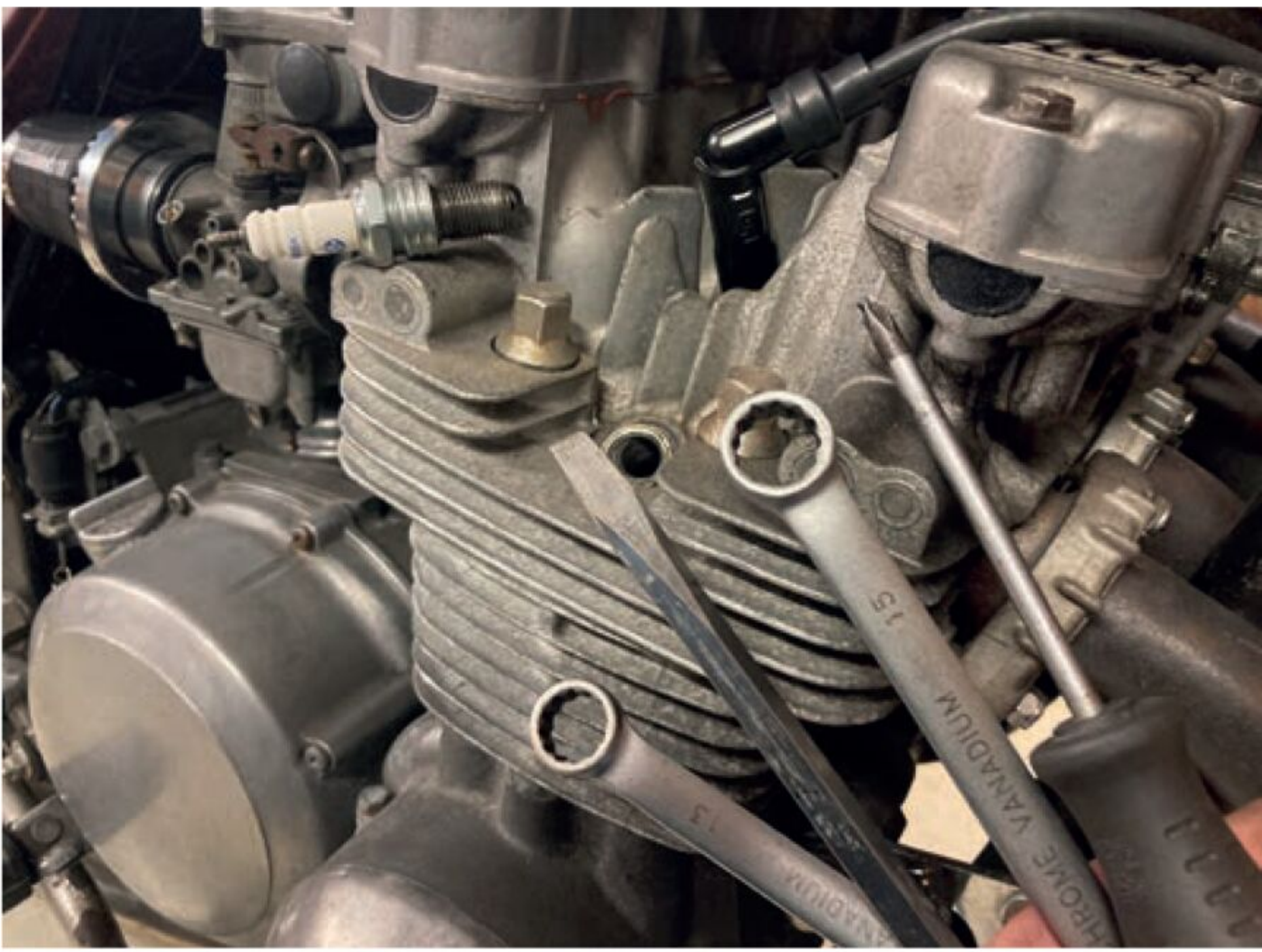
ULTIMATE – for adventureførere.
Når det virkelig gjelder.

GUARD – den sterke allrounderen.
Effektiv beskyttelse med optimalisert vekt.

**WUNDERLICH BESKYTTELSE.
BESKYTTER I ALLE TYPER TERRENG.
ON- OG OFFROAD.**



**TANKBESKYTTELSE
ULTIMATE PRO**



I tiden frem til sesongstart er det fint å mekke for å korte ned ventetiden.

MENS VI VENTER...



Redaktør
Oddbjørn Myklebust
 har vært redaktør i MC-avisa siden 2007. I hans garasje og mekkebule vil du finne både Kawasaki og Harley-Davidson. Det kommer helt sikkert flere etter hvert.
oddbjorn.mc-avisa@bike.no

Jeg fikk en mail av en av våre frilansere her forleden der han brukte ordet MC-advent. Han beskrev tiden vi er inne i nå som MC-advent. De fleste av oss forbinder jo advent som ventetiden på et lite barn som ble født i Betlehem. En ventetid med forhåpning om noe bra som skal komme. Jeg likte umiddelbart uttrykket MC-advent, for det er en fin beskrivelse som sier noe om at vi venter med forventning på noe godt. Og godt skal det bli å endelig komme ut på veien igjen på to hjul.

Denne adventstiden kan være lang, men det er mye gøy å fylle tiden med. Særlig for oss som har varm garasje hvor det gjerne står parkert flere motorsykler. Det kan være svært fornuftig å bruke tiden nå frem til sesongstart å ta en sjekk på sykkelen eller syklene for å se om alt er klart for å møte en ny MC-sesong. Hvis du er typen som ikke har kompetanse bør du nok få hjelp av noen som har. Et godt alternativ er ditt lokale MC-verksted. Her bør de ha det som trengs for å hjelpe deg. Men du bør være snar. Det er alt for mange som drøyer med vårsjekken og da blir du i verste fall stående fast i verkstedskøen. Vi vet at det er mange MC-verksted som også henter og leverer motorsykkelen din helt gratis. Det er service, det.

Liker du å gjøre ting selv og er litt fingernem er det mye du kan sjekke ut selv i garasjen.

Selv har jeg blitt en ganske bra mekaniker av å snakke med erfarne mekanikere og ikke minst Youtube. På Youtube kan man få hjelp til det meste, men ikke alt er god fisk. Sjekk alltid hvor mange som følger kanalen og kommentarfeltene. Hvis kommentarfeltene er fulle av advarsler om at denne karen ikke har peiling så hold deg unna. Jeg har mange ganger blitt overrasket over alt det lages filmer om. Selv har jeg lært meg mye om overhaling av forgassere. Jeg kan godt tilbringe lørdagskvelden med å sitte å se på overhaling av bremses, girkasser, motorer og forgassere. Min kone synes ikke det er så spennende, uforståelig nok.

Denne MC-advent-tiden kan også forkortes med å lage årets turplaner. Har du planene klar?

Hvor går ferden i år? Selv liker jeg svært godt å planlegge og drømme. Sjekke kart, lete etter overnattingssteder. Finne MC-turer som andre motorsyklister anbefaler. Destinasjonen trenger ikke være fjerne himmelstrøk. Vi bor tross alt i verdens beste motorsykkelland så sant været er på godsiden.

Før sesongstart kan det også være lurt å ta en ekstra sjekk av MC-utstyret. Er det noe som av en eller merkelig grunn ikke passer lengre? Det er svært ubehagelig og kaldt å kjøre i klær som er for små. Har hjelmen gått ut på dato? Levetiden på hjelm er ofte oppgitt til å være mellom 2-7 år alt etter materiale. Vi vet hva som skjer med mat som går ut på dato. Sørg for å ha en hjelm på hodet som gjør jobben hvis jobben må gjøres. En god hjelm trenger ikke koste en formue, men den kan redde en formue, skjønner?

God MC-advent.



MOTORSYKLER I DETTE NUMMERET

BMW F 900 GS	30
Ducati DesertX	30
Ducati Panigale V2 S	24
Harley-Davidson Breakout	18
Harley-Davidson CVO Road Glide/ST	17
Harley-Davidson Pan America ST	16
Harley-Davidson Street Glide Ultra	17
Honda CBR 600 RR	44
Indian Chief Dark Horse	20
Indian Chief RT	20
Indian Chieftain	20
Indian Roadmaster	20
Kawasaki Ninja ZX-6R	44
MV Agusta Enduro Veloce	30
Royal Enfield Bear 650	74
Triumph Tiger Sport 800	68

Test
Mellomklasse offroad



BIKE

POWERED BY
MOTORRAD

www.mcavisa.no www.bike.no

Utgiver:

MC-avisa/Bike
Postboks 3009
4392 Sandnes

Redaktør og ansvarlig utgiver:

Gerry Nordström
e-post: gerry@bike.no

Redaksjon:

Oddbjørn Myklebust, redaktør
e-post: oddbjorn.mc-avisa@bike.no
Svein Berli, senior editor
e-post: svein@bike.no

Design:

Sandrine Nordström
e-post: sandrine@bike.no

Bedriftsannonser:

Ole Martin P. Eidevik
+47 90 83 70 63
e-post: ompe@gtr.no

Abonnement:

Telefon: +47 22 53 53 34
e-post: mcavisa-bike@info-sys.no

Øvrige medarbeidere:

Stein Rømmerud, Kyrre Hagen,
Jon A. Lystad, Jarl Hole.

**Bike powered by Motorrad,
Sverige, Sjefredaktør:**

Gerry Nordström
e-post: gerry@bike.no

**Bike powered by Motorrad,
Finland, Sjefredaktør:**

Petri Suuronen
e-post: petri@bike.fi

**Bike powered by Motorrad,
Danmark, Sjefredaktør:**

Klavs Lyngfeldt
e-post: klavs@bikepbm.dk

Trykk: Printall, Estland

MC-avisa/Bike utgis 10 ganger i året.
Et abonnement koster 770 kr for hele året.
For abonnementsaker, adresseendring, etc.,
vennligst kontakt vår abonnementsjeneste
som ivaretas av Info-sys på telefon +47 22 53 53
34, e-post: mcavisa-bike@info-sys.no eller gå
inn på hjemmeside www.mcavisa.no eller www.bike.no og klikk på "Bestill blad".

Som abonnent har du
også adgang til den
digitale utgaven.



Bladet er ikke ansvarlig for materiale som ikke er bestilt.
Kopiering vil bli anmeldt. Siter oss gjerne, men oppgi
kilde.

Copyright © 2021 av Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.
KG. Dette bladet har en lisensavtale med Motor Presse
Stuttgart GmbH & Co. KG. Alle rettigheter til det
lisensierte materialet tilhører Motor Presse Stuttgart
GmbH & Co. KG. Reproduksjon, uansett om den er hel
eller delvis, er forbudt uten tillatelse fra Motor Presse
Stuttgart GmbH & Co. KG. Navnet "MOTORRAD" og dets
logo er registrerte varemerker som tilhører Motor Presse
Stuttgart GmbH & Co. KG.



58
Airbagsystem



44 Banetest
Supersport 600

UPDATE

MC-messe i Finland

Mer enn 50.000 besøkte mc-messen i Helsinki og fikk oppleve et variert show.

X-Trial VM

Under X-Trial VM i DNB Arena Stavanger ble det bevist at det umulige faktisk er mulig!

Nytt fra MC-Norge

Ole Martin rapporterer fra Gaselle-bedriften Kus MC og Bullfighters hjelmkampanje "Tid for hjelm".

Utstyr

Svein har testet Chigee TPMS, presenterer Schuberth J2 åpen hjelm og Senas nye SC Edge intercom system.

NYHETER 2025

Harley-Davidson

Det amerikanske merket satser på å ta igjen tapte markedsandeler med nyheter av det de kan best: Real American Bikes.

Indian

Indian ligger heller ikke på latsiden. Nyheter for 2025 fra det andre store US-merket.

TEST+TEKNIK

Prøvekjøring Ducati Panigale V2 S

Lavere effekt kombinert med lavere vekt har forvandlet Panigale V2 til en helt ny sykkel. Vi prøvekjører den på bane!

Test Mellomklasse offroad

Vi tester BMW F 900 GS, Ducati DesertX og MV Agusta Enduro Veloce.

Banetest Supersport 600

Honda CBR 600 RR mot Kawasaki Ninja ZX-6R – hvilken er raskest?

Prøvekjøring

Triumph Tiger Sport 800

Tomas Lofterud kjører en mellomklasse-maskin med lettkjørt chassis og moderne elektronikk.

Prøvekjøring Royal Enfield Bear 650

Klassiker i Scrambler-versjon – duger den offroad?

REPORTASJE

Jeg og min MC

Jon Asgeir dybdeintervjuer Eskild Wedum - en allsidig herre med bestemte og klart uttrykte meninger.

Airbagsystem

Nå er det nesten nødvendig mc-utstyr, men hvilken skal man velge? Vi ser nærmere en rekke forskjellige airbager.

TOURING

New Zealand

Kyrre utforsker sørøya på New Zealand.

FASTE SIDER

Lederen

Inside

Serviceguiden

MOTomania

Neste nummer

74 Royal Enfield
Bear 650



New Zealand
80



24

Ducati Panigale
V2S





BMW F 900 GS Adventure.



Gospel (Holy) Riders var på plass.



Indian Bobber Limited + Tech.



Det var to store haller med sykler og mopeder der publikum kunne kåre messens beste bygg i flere klasser.



Rukka hadde en nydelig stand med store plakater ut mot de brede messegangene.



CF Moto 450MT.



Yamaha Tenere 700 er Finlands mest solgte MC.

I HELSINKI SAMMEN MED 55.000 MC-INTERESSERTE!

Finnene er et motorfolk som liker å møtes! Det ble solgt kun 3.200 nye motorsykler i landet med de tusen sjøer i fjor. Men da MP Motor Show ble arrangert den første helgen i februar i år, så var det fullt kjørt i Messehallene noen få kilometer fra Helsinki sentrum. Det var stinn brakke, og lukten av både svette og motorrøyk ble blandet sammen i hall 5 der FXR-showet ble arrangert.

Tekst og foto: Ole Martin P. Eidevik

Vi må skryte av messehallen (Mes-sukeskus) til finnene. Det er en bred gangvei mellom de to største hallene, og der er det fullt av restauranter i to etasjer. I hallene der MC-bygg kjempet om å være beste moped, klassiker, street, enduro m.m., var det god plass rundt syklene. Det eneste som trakk ned var at det så ut som om strømkrisen også hadde nådd Finland. I de messeområdene der standene ikke hadde med seg lys, ble det litt vel mye skumring. Det var stands med salg av utstyr i alle hallene, mens hall 3 var kun forbeholdt firma som solgte utstyr, tilbehør, skilt, mat og annet som en også finner på MC-messen til Nova i Lillestrøm.

Fredagen var dagen det var minst trengsel. Da var det god plass til å titte på MC-, ATV- og utstyrsutvalget for årets MC-sesong. MP Motor Show hadde også satset på elektriske tråsykler, der importører og forhandlere hadde store stands. Det var også et eget aktivitetsområde i hjørnet av den største hallen. Da vi kom inn hovedinngangen, var det KTM, Husqvarna og Gas Gas som tok imot oss. Østerrikerne har som kjent økonomiske problemer, men her var det "business as usual". Bike sin egen stand lå rett bak KTM-standen, og den var fylt opp med lesere og inter-

esserte som besøkte standen. Det ble solgt ca. 500 av Bike sin MC-Katalog under messedagene, sammen med bl.a. flere abonnement.

Indian og Polaris hadde en stor stand, og her ble de nye Scout'ene vist fram sammen med Bagger- og Touring-nyhetene. BMW var på plass med en nydelig stand, og presenterte nyheten F 900 GS Adventure for første gang i Skandinavia. Stjernen i BMW-showet var selvsagt nyheten BMW R 1300 GS Adventure. Honda hadde ikke tatt med seg V3-motoren fra Eicma til Helsinki, så den største nyheten i år var ikke på plass. Vi falt spesielt for det nye lakkdesignet til Honda NX500 og Africa Twin i Repsol-lakkvariant. Nydelige sykler som vi håper kommer til Norge. Yamaha Tenere 700 er den mest solgte MC'en i Finland foran MT-09 og BMW R 1300 GS, og de tre modellen for 2025 hadde fått god plass på standen. MT-07 kom på 4. plass på modellstatistikken, og den nye modellen med automatkasse (Y-AMT) var selvsagt klar for prøvesitting.

Finnene hadde også store stands der MC-forhandlere solgte brukte MC. Her var utvalget utrolig stort, og det var nok mange besøkende som benyttet anledningen til å kjøpe seg et nytt kjøretøy før MC-sesongen



starter. Det var også store utstyrsstand, og spesielt var Rukka sin stand imponerende. Nå er Rukka finsk, og har nok et ønske om å vise seg igjen i sitt hjemmemarked. Yoko var et utstyrsmerke som forsvant som brand etter at Scott kjøpte opp MC-biten til denne finske utstyrsleverandøren. Vi fant Yoko på messen der de solgte bekledning til tråsykkel.

Ducati og H-D var ikke representert, men utenom de som allerede er nevnt, var bl.a. Kawasaki, Suzuki, Triumph, CFMoto og Talaria på plass. Det var full fres alle tre dagene, og til slutt var det 54.900 MC-interesserte som hadde besøkt den desidert største MC-messen i Norden. Vi anbefaler alle å ta turen innom Helsinki den første helgen i februar neste år, og har du ikke lyst til å gå i kø og vente på både mat og drikke, så er fredagen den absolutt beste dagen til å besøke MP Motor Show 2026. De andre dagene kan du bl.a. ta en gåtur i Helsinki sentrum og besøke havnen for å få et maritimt inntrykk av den finske hovedstaden. Men trenger du å få fylt opp MC-gleden, er et tredagers pass selvsagt en option!





Store duploaktige klosser i betong var på plass i hallen. Her er verdensmester Toni Bou i aksjon under VM i X-Trial i Stavanger.

Trial har WOW-faktoren! Når en ser på førerne både utendørs og innendørs, så sliter en med å forstå hvordan de gjør det. Under VM i X-Trial i DnB-arena i februar, var det over 3600 tilskuere som satt med hjertet i halsen og håpet at trialførerne kom seg helskinnet ned fra de forskjellige hinderne som var på plass.



En skal være glad en ikke har sånne hindere når en skal ta MC-lappen! Det får være nok med de plastikk-kjeglene som står og venter på de som skal kjøre opp.



Når var det sist over 3500 tilskuere på et MC-arrangement i Norge? Min MC-hukommelse går tilbake til 80-tallet, og jeg kan ikke erindre tilsvarende. Eldre motorsyklister snakker om store folkemengder på Speedway-stevner på 60- og 70-tallet, men det var før min tid. Nå var det som nevnt over 3600 tilskuere på DnB Arena under X-Trial VM i Stavanger 8. februar.

Trial er balansekunst på det mest utrolige; de kjører, stopper, hopper, "hinker", gasser og bremses. Jeg har alltid ment at trialførerne blir de beste motorsyklister. De må på noen få millisekund bytte kjøreteknikk. De som kjører racing er nok gode til å kjenne på bremse- og fartsfølelse, men både de og crossførerne kjører på baner. Enduroførerne har noe av de samme utfordringene som trialførere, men de trenger ikke lære seg å balansere når en står helt stille på toppen av en stor stein eller et betongtårn.

Det spesielle er at når trialførerne kommer seg ned på bakken, så puster de ikke lettet ut og roper "jeg overlevde", som vi vanlige dødelige ville gjort. Nei, de oppdager plutselig at de glemte noe oppå betongtårnet og tar turen opp igjen for å hente den, og "triller" rolig ned igjen!

X-Trial VM gikk over flere runder, og til slutt var det veteranen Toni Bou (38) fra Spania som stod øverst på pallen. I kvinneklassen ble det også favorittseier med Berta Abellan fra Spania. Vårt største norske håp, Sondre "Gekko" Haga fra Riska Trialklubb, kom desverre ikke til finalerunden i år. Det er hans far, Martin Haga, som har stått i breksen for arrangementet. Og sammen med 50 frivillige og folk fra DnB Arena, ble X-Trial VM en suksess. Det snakkes allerede om et nytt trial-arrangement i Stavanger neste år.

Huldeborg Barkved, fra Vaulali Trialklubb på Tau, var eneste norske deltaker i kvinneklassen, mens Mats Nilsen fra Riska Trialklubb kjørte i herreklassen sammen med Gekko.

Det var en liten mini MC-messe i foajeen. Riska Trialklubb som var arrangør sammen med Norges Motorsportforbund, hadde stand med merchandise. Det var også flere lokale MC-butikker representert, som Motor Centeret, Arena MC, Rovik MC og MB Racing.

Vi gratulerer Riska Trialklubb og Norges Motorsportforbund med et vellykket arrangement. Måtte vi se flere slike store arrangementer i Norge!



Tekst: Ole Martin P. Eidevik

Foto: Jan Magne Hogstad, Odd Kristian Øverland og Oddbjørn Myklebust.

NORGES STØRSTE MOTORSPORT-ARRANGEMENT PÅ 2 HJUL PÅ FLERE ÅR:

OVER 3600 TILSKUERE PÅ X-TRIAL VM I DNB ARENA!



Kus MC i Mysen Gasellebedrift 3 år på rad



Bilde av de ansatte i Kus MC fra venstre: Wojciech Kus, Magdalena Kus, Mikolaj Kopacz, Tymona Zdancewicz, Marcin Wochna, Krzysztof Wozniak, Dawid Bak, Kamil Olubiec, Zaitsev Oleksandr, Grzegorz Sacinki og Huber Bogusz. Foto: Kus MC.

Kus MC i Mysen startet i 2016, og har i løpet av disse årene blitt en av de større MC-forhandlerne på Østlandet. De holder nå til i samme område som Spinnin Wheel, og har de siste tre årene hatt en solid vekst og blitt kåret til Gasellebedrift av Dagens Næringsliv de tre siste årene. Denne utmerkelsen gis bare til firma som dobler omsetningen sin og har plussresultat. Kus MC Østfold AS satser på brukte MC, verksted, tilbehør og utstyr. Vi fikk gjort et intervju med eier Wojciech Kus etter et besøk i butikken.

Når startet dere, og hvor?

Firmaet ble etablert i 2016 som et enkeltpersonforetak, og i 2018 ble det omdannet til et

aksjeselskap (AS). Vi åpnet firmaet i Mysen.

Når flyttet dere til deres nåværende lokaler?

Vår virksomhet ble utviklet trinn for trinn. Vi begynte med handel i liten skala i en garasje hjemme (2016), og i 2018 åpnet vi en butikk og verksted i Mysen sentrum. I 2021 flyttet vi til vår nåværende lokasjon.

Hvor mange kvadratmeter har dere?

Nå har vi ca. 1000 kvadratmeter til sammen.

Hvor mange ansatte og hvor mange jobber i butikk og verksted?

Vi har 13 ansatte totalt, hvorav 4 jobber i butikken og 9 på verkstedet.

Dere startet med import. Hvilket land kom syklene fra?

Vi startet firmaet med import av motorsykler fra Sveits. Det var på dette grunnlaget vi bygde vår virksomhet, som i mange år var basert kun på salg av importerte motorsykler, hovedsakelig BMW.

Vi valgte Sveits for å sikre den beste kvaliteten på våre importerte motorsykler, og vi har solgt totalt rundt 1500 stykker fra Sveits gjennom årene.

Forstod også at dere nå har sluttet med import. Er dette riktig?

Ja, vi måtte slutte med import i midten av 2023 på grunn av den ugunstige valutakursen for norske kroner.

Hvordan har starten på 2025 vært til nå?

Per 20. februar har vi solgt 55 motorsykler. Det ser ut til å bli et bra år for oss. Vi selger vanligvis omtrent 330 motorsykler hvert år. I vår butikk i Mysen har vi også mellom 80 og 100 brukte motorsykler, med det - mest sannsynligvis - bredeste utvalget av alle typer motorsykler i Norge. Vi er en av de største forhandlerne som kun har brukte motorsykler.

Når og hvordan fikk du MC-interessen?

Etter å ha flyttet til Norge i 2013 begynte jeg å lete etter en ny hobby, og jeg oppdaget raskt at motorsykler ga meg mye glede. Gjennom å knytte nye bekjenskaper i motorsykkelmiljøet, fant jeg ut at dette også kunne være en måte å kombinere arbeid med hobbyen.



Det står rekke på rekke av brukte MC i Kus MC sine lokaler i Mysen.



Gaselle er Dagens Næringslivs (DN) kåring av Norges fremste vekstselskaper: -Gasellene er Norges raskest voksende og mest vellykkede bedrifter. En gaselle må ha minst doblet omsetningen på fire år, og tjene penger. Totalt var det over 3369 selskaper som oppfylte vekstkravene i 2024.

Bullfighter kjører hjelmkampanje med maleren Einar Nilsson fra TV-suksessen «Tid for Hjem»

Bjørn Høyer, som eier Bullfighter, forteller at Einar Nilsson var innom i fjor for å få tak i MC-utstyr til en reise han planlegger å gjøre i Europa i år. Da de snakket sammen så ble det sagt at nå var det "Tid for Hjem", ikke "Tid for Hjem". Begge lo av dette ordspillet, men Bjørn klarte ikke å legge det av seg og i år lanserer LS2, som Bullfighter importerer, hjelmkampanjen "Tid for Hjem" som varer fra 1. mars til 30. april.

Vi fikk et intervju med Bjørn da han var innom MC-utstyr i februar og han fortalte: – Målsettingen med kampanjen er at folk skal komme til våre forhandlere og prøve hjelmer der det finnes skikkelig ekspertise. Han fortsetter. -Vi ser ofte at folk returnerer hjelmer de har bestilt på vår nettside pga feil størrelse eller passform. Det er mye sikkerhet i at hjelmen passer skikkelig og har en passform som riktig for ditt hode.

En hjelm må byttes ut hvert 3-5 år hvis den har blitt behandlet pent. En må huske at alt blir eldre med årene, også polstringen i hjelmene. Så kjører du rundt en en alt for gammel hjelm så er det på tide å se etter noe nytt og bedre.

I 2023 ble den det innført nye CE-krav til hjelmer i Europa som heter ECE 22.06. Nye hjelmer som er produsert fra 2023 må ha dette merket. LS2 er verdens største hjelmprodusent. Det er et spansk varemerke som produseres i Kina av MHR Group. LS2 produserer nå 300.000 hjelmer pr. måned. Bullfighter er størst på hjelm i Norge og solgte i fjor over 12.000 LS2 hjelmer.

Bjørn avslutter intervjuet med følgende oppfordring: -Bruk tid på å finne den hjelmen som passer deg og velg kvalitet og komfort!



Foto: Bullfighter



Nå er det tid for hjelm! Bjørn Høyer (t.v) sammen med Kristian Kvilhaug hos MC-utstyr i Sandnes viser frem flere LS2-hjelmer.

Sigma med Åpent Hus

Tradisjonen tro så inviterte Sigma Motor i Hugesund til Åpent Hus siste helgen i februar. De som kom innom fikk se noen av Ducati og Yamaha sine nyheter. Kjetil Håheim fra Norsafe var på plass og det var flere som benyttet anledningen til å kjøpe seg nytt utstyr til sesongen. Jan Ove og Kjell med gjengen disket selvsagt opp med pølser og drikke. Nå venter vi på bedre og varmere vær!



Jan Ove Bygnes Olsen har stor tro på den nye Yamaha MT-07. Årets modell har også en variant med automatgir (Y-AMT), den skal komme i mars.



Kjetil Håheim fra Norsafe hjalp kunder som var innom med valg av utstyr og bekledning.

VÆR MED I TREKNINGEN AV GRATIS LS2-HJELMER!



Vinn en LS2-hjelm med Einar Nilsson og LS2

Fra 1. mars til 30. april kan du bli med på vår nasjonale kampanje «Tid for hjelm» med den kjente maleren Einar Nilsson fra TV-suksessen «Tid for hjem».

Vil du vite mer om hvordan du melder deg på så scann QR-koden!



TID FOR HJELM

bullfighter.no



**TROMSØ - TRONDHEIM - SANDNES - LIERSTRANDA - OSLO - PORSGRUNN - HADELAND
ARENDAL - BERGEN - MAGNOR - TRØGSTAD - JESSHEIM - RÅDE - MELHUS - ÅLESUND - VOLDAL**



Dette er SC2 versjonen av Schuberths plug & play intercom. Funksjonen er helt upåklagelig.

Schuberth intercom

Schuberth er de første i verden som kan tilby både Sena og Cardo Plug and Play integrert intercom. Sena SC leveres i tre utgaver: SC2 (Sena 50S) SC Standard (Sena 10S) og SC Edge (basert på Cardo Pactalk). SC Edge er Schuberth's Cardo versjon. Med SC Edge har du samme fordeler som med Cardo Pactalk Edge og enheten monteres på samme måte som det kjente SC2 plug & play. Systemet bruker HD høyttalere og ledningsnett som er innebygget i Schuberth-hjelmene C5, S3, E2 og J2. Cardo modellen SC Edge har blant annet Cardos 2 generasjon Dynamic Mesh kommunikasjon (DMC), Bluetooth versjon 5.2 og «over the air update», noe som betyr at man slipper å koble enheten til en pc med kabel for å oppdatere programvaren. Norsk Importør: Spare Parts Service AS. Priser: SC2: 4795,-. SC Edge: 4795,-, SC Standard: 3595,-

Ny åpenhjelm fra Schuberth

J2 kombinerer fordelene til åpen hjelm med banebrytende sikkerhet, komfort og innovasjon. Den avtakbare hakebøylen gir god beskyttelse uten reduksjon av frihetsfølelsen til åpen hjelm.

Ny, trinnløs visirmekanisme gjør at du kan sette visiret i akkurat den posisjonen som passer deg.

Visirdesignet bidrar til å gjøre J2 til den stilleste hjelmen i klassen. J2 er målt til 88 dB i 100 km/t på en nakensykel. Hjelmen har pre-installert HD høyttalere og ledningsnett til intercom, velg mellom Sena eller Cardo plug and play intercom. Passform kan tilpasses med tykkere eller tynnere puter. Hjelmskall er glassfiber forsterket med karbonfiber, og Schuberths Anti-roll Off System gjør at det skal mer til før hjelmen uforvarende blir «dratt av» hodet i en ulykke. Leveres i fargene hvit, svart, Pris 6695,-. Sigma Red, Sigma Grey, Sigma Blue, Pris 7595,-. Norsk importør: Spare Parts Service AS.

Schuberths nye J2 med avtakbar hakebøyle, her i fargen Sigma Blue.



Chigee dekktrykk overvåking (TPMS)

Punktering er ubehagelig og kan være farlig. Derfor er et system for å overvåke dekktrykk ikke bare praktisk – det kan faktisk være livreddende! Kinesiske Chigee har kommet opp med et frittstående system som er enkelt å montere, enkelt i bruk og som ikke koster det hvite i øynene. Best av alt: Det fungerer helt ypperlig! Systemet består av en oppladbar hovedenhet med lettlest skjerm og 2 stk sensorer med utbyttbart batteri som skrues på ventilene. Du får også med festeanordning som minner om den som brukes på GoPro. Dekktrykk kan måles i bar eller pund, alt etter hva som foretrekkes. I tillegg vises aktuell dekktemperatur i Celcius eller Fahrenheit. Systemet slås av automatisk når sykkelen står i ro, men aktiveres ved bevegelse. I og med at trykket måles real time vil trykket stige når dekkene varmes opp, noe som også registreres av temperaturvisningen.

Programmering og montering er, som sagt, super enkelt. Med dette systemet vet du til enhver tid hva dekktrykket er og du får blinkende varsel hvis trykket synker under angitt minimumsverdi. Vårt system ble levert av Lille Rolfs MC Shop. Pris komplett: 1499,-. Norsk importør: www.travellight.no

Potensielt livreddende. Frittstående TPMS fra Chigee.

Pan America ST

Motortype, slagvolum V2, 1252 cm³,
Effekt 112 kW (150 hk),
Maks. dreiemoment 127 NM,
Kjøreklar vekt 246 kg,
Setehøyde 825 mm,
Tankvolum/reserve 21,2/3,8 liter.
Pris fra: 334.900,-



HARLEY FORNYER

Harley-Davidson sliter med salget om dagen, det er det ingen tvil om. Det står særlig dårlig til her til lands. Hva som er grunnen er det delte meninger om, men pris er definitivt en av grunnene. Det omsettes svært mange brukte Harleyer på finn.no, så interessen er der. For 2025 har den amerikanske cruisergiganten ryddet litt i modellprogrammet og lagt til to nyheter; Pan America ST og Street Glide Ultra.

Tekst: Oddbjørn Myklebust; Foto: Harley-Davidson

Amerikanerne har den siste tiden konsentrert seg om det de behersker best, Touring og Baggere. «Never change a winning team» heter det og disse store touring og bagger modellene har vært Harleys store salgsvare de siste årene. Nå er alle Electra Glide modellene borte, nå er det kun Street Glide og Road Glide som gjelder. Street Glide Ultra er årets touring-nyhet. Det er den velkjente Street Gliden som har blitt utstyrt med både toppboks og knekåper. Dette blir da modellen som tar over Electra Glide arven.

Adventure modellen Pan America kom i 2020 og har faktisk blitt ganske bra mottatt. Den har etablert seg og er allerede tilgjengelig i en CVO utgave. Harley har nå tatt enda et steg og lanserer Pan America ST. Denne modellen er enklere og leveres med 17 tommer hjul foran og bak. Dekkene er rene veidekk, så denne utgaven er kun til bruk på asfalt.

Pan America ST

Pan America ST er bygget for gatebruk. Motoren er den samme 1250 cc som også står i de andre utgavene. Demperne er lavere, kombinert med en ny lavere sal gir dette føreren bedre bakkekontakt ved stopp. Bak står en Showa monodemper hvor forspenning kan justeres elektronisk. Kompresjon og retur justeres manuelt. En ny sportslig framskjerm har blitt til for anledningen. Sportslige dekk har blitt valgt, Michelin Scorcher Sport. I front står en opp ned 47 mm Showa-gaffel. Sykkelen fremstår mer eller mindre helsvart, kun tilført en grå HD logo og litt rød grafikk, noe som gir den et sportslig og røft utseende. En lav sotet vindskjerm i front understreker den sportslige stilen. Quickshifter sørger for at man kan gire opp og ned uten clutch. Doble radialmonterte Brembo Monoblock kalippere griper 320 mm bremseskiver i front, slikt blir det ekstremt bra bremskraft av.



Road Glide customisert. Slik kan en Road Glide forvandles til nærmest det ugjenkjennelige. Bildet er tatt på Daytona Bike Week i fjor.

Street Glide Ultra

Dette er den ultimate touringmodellen fra Harley-Davidson. Street Glide er jo en levende legende, og helt siden den så dagens lys i 2006 har den vært superpopulær. Den har faktisk vært Harley-Davidson sin mest solgte modell flere år. Den har gjennomgått mange forandringer og oppgraderinger gjennom årene og dagens utgave er en svært moderne motorsykel fullstappet av moderne teknologi. Denne Ultra-utgaven har alt som trengs for de lengste turene. Toppboks og sidevesker med god plass til bagasje. En stor behagelig sal som er svært komfortabel for både fører og passasjer. Kne-kåpene sørger for god beskyttelse for beina og den høye vindskjermen omdirigerer fartsvinden. Man kan velge mellom to forskjellige trim-utgaver, sort eller krom. V-twin motoren har vokst seg til 1923cc, dette er virkelig store saker. Gjennom de senere årene har Harley-Davidson tilført en stor mengde moderne teknologi som

ikke er synlig for øyet: antispinnsystem, Drag-,Torque-, skrenskontrollsystem, Vehicle Hold Control, C-ABS som kalkulerer nedleggsvinkel og antispinn, for å nevne noe.

CVO Road Glide

Road Glide har blitt en svært populær modell. Så populær at den i år kommer i to forskjellige CVO utgaver. CVO Road Glide, med en heftig lakking og massevis av krom. Den andre utgaven er CVO Road Glide ST som er utstyrt med mange komponenter Harley-Davidson har utviklet på deres racingmaskin for deltakelsen i «King of the Baggers».

Road Glide modellen stammer fra helt tilbake på begynnelsen av 1980-tallet. Den fikk fort tilnavnet «Shark nose» på grunn av den utrolig stygge kåpen. Etter hvert vente Harley-folket seg til det spesi-

CVO Road Glide ST

Heftige Performance-baggere er stort i USA og derfor leverer Harley nå disse rett fra fabrikken. Mange av komponentene som står på denne modellen er hentet fra racing. Racing med baggere har blitt en greie. «King of the baggers» er svært populært i USA, og deler som blir tilvirket til dette formålet brukes nå også på denne ST modellen.





Breakout

Breakout er en av de populære Softail modellene. Massevis av krom og klarlakk. For 2025 leveres alle Softail modellene med 117 cui motor.

elle utseende og den fikk sin plass i modellprogrammet i USA. Her i Europa derimot var skepsisen mye større. Modellen har gått inn og ut av modellprogrammet mange ganger, men fra 2010 har flere og flere blitt glad i den. Den omdiskuterte kåpen har blitt modifisert en rekke ganger, senest i fjor. Mange bruker Road Gliden som utgangspunkt hvis de skal bygge seg en heftig custom-bagger. Det finnes enorme mengder customdeler tilgjengelig til Road Gliden. Hvis en besøker Daytona Bikeweek vil man få se mange ville eksempler på det.

Softail modeller

For 2025 har produsenten gjort et kraftig inngrep i modellprogrammet. En rekke velkjente modeller har blitt faset ut. Grunnen er nok svært enkel: svake salgstall. Softail Standard, som var det rimeligste innstegs-alternativet til de «store» syklene er borte. Fat Bob ble tatt svært godt imot da den kom i 2008. Den har gjennomgått mange forandringer gjenneom årene, men nå har også denne tjukkassen forduftet. Fat Boy derimot er med videre. Sport Glide, Softail modellen med liten batwing kåpe og sidevesker har også blitt fjernet fra katalogen. Det er altså tre kjente og kjære Softail modeller som nå er borte. Men kjenner vi Harley-Davidson godt vet vi at sjansen er stor for at de en eller annen gang vil returnere i en redesignet form. Alle 2025 Softail-modeller kommer med 117 kubikktommers motor, store motorer på 1923cc.

Følger man med på amerikanske Youtubere går det rykter og ønsker om flere nye modeller. Selvfølgelig er de mange som etterspør en ny og rimelig innstegsmodell, gjerne rundt 500 cc. Det ønskes også en mindre og rimeligere utgave av Pan America. Vi har ikke fått noe bekræftelse om noe av dette, men som ordtaket sier, ingen røyk uten ild.



CVO Road Glide. En svært vakker motorsykkel, det syns i vert fall Harley-menigheten. Eksklusivt utstyrt med heftige deler og en lakking som overgår det meste.



Street Glide Ultra. Den har alt som trengs for langturen. Rikelig med bagasjeplass, komfort av ypperste klasse og en motor som snakker den velkjente Harley-dialekten.

SE DE NYE 2025-MODELLENE

OUR ROAD. OUR RULES. LET'S RIDE.



3,9%
RENTEKAMPANJE
VED KJØP AV NY H-D!
3 ÅRS RENTESUBSIDIERING*

*Priseksempel MC-lån fra Santander Consumer Bank: 3,9 % flytende nom./ 5,45 % eff, 35% egenkapital, lånebeløp kr. 199.765,- o/7 år, pr.mnd. 2.806,- , kostnad kr. 39.244,-. Totalt kr. 235.735,-.



Prøvekjør 2025-modellene. Bestill plass på vår nettside og føl friheten på egen hånd.
Snart ny sesong! Våren kommer raskt! Bestill din nye H-D i dag!

SE 2025-UTVALGET PÅ [H-D.COM/NO](https://h-d.com/no)



©2025 H-D and its affiliates. HARLEY-DAVIDSON, HARLEY, H-D, and the Bar and Shield logo are trademarks of H-D U.S.A., LLC.

HARLEY-DAVIDSON | OSLO | TRONDHEIM | BALLANGEN | BERGEN | SANDEFJORD | [H-D.COM/NO](https://h-d.com/no)

INDIAN UTFORDRER

Polaris overtok Indian Motorcycle i 2011. Den første modellen hadde de allerede klar i 2013. Nye modeller har rullet ut på løpende bånd, effektiviteten har vært svært imponerende. Syklene har blitt godt mottatt og de har bevist at de fortjener sin plass i segmentene de representerer. 2025 er intet unntak.

Tekst: Oddbjørn Myklebust; Foto: Indian



Chieftain
2025 utgaven av Chieftain har fått ny motor og nytt kåpedesign.

Indian Motorcycle fortsetter å utfordre sin amerikanske storebror. I fjor presenterte de 2025 utgaven av Scout. MC-avis/Bike fikk teste den redesignede utgaven i fjellene rundt San Fransisco og ble imponert. Indian har virkelig tatt Scouten sin til nye høyder. Vi ble særlig glad i Scout 101. Den er godt utstyrt hva både demping og bremses angår.

Chief

Ved utgangen av januar i år ble vi presentert for resten av nyhetene for 2025.

La oss begynne med Chief-plattformen. Sport Chief RT er en helt ny modell som best kan beskrives som en performance-cruiser. Produsenten har observert at det er mange kunder som utstyret chiefene med massevis av performance-deler. Derfra kom ideen om å lage en performance-cruiser helt ferdig fra fabrikk. I tillegg har de satt på harde, låsbare sidevesker som praktisk lagringsplass. Dempingen i front er det en

heftig KYB USD gaffel. Bak står det to justerbare piggyback dempere fra Fox. Her kan man justere kompresjon og returdemping for å tilpasse kjøreprefranser. Sport Chief RTs Dual Brembo® fire-stempel kalipere med halv-flytende 320 mm bremseskiver gir ekstrem bremskraft. Den nye Super Chief Dark Horse lanseres sammen med Sport Chief RT. Super Chief Dark Horse er helsvart, med førsteklasses klarlakk. Modellen er tilgjengelig i to trimalternativer: Limited og Dark Horse. Super Chief har den legendariske Thunderstroke 116 motoren, og kommer godt utstyrt rett fra fabrikk. 101mm berøringskjerm drevet av RIDE COMMAND, kjøremoduser, cruisekontroll, nøkkelfri tenning og USB ladeport.

Touring/Bagger

Touring-bagger segmentet har også gjennomgått store forandringer. Den velkjente Thunderstroke-motoren er fjernet fra disse modellene. Nå er det PowerPlus som gjel-

der. Chieftain og Roadmaster modellene har nå den samme Poweplus 112 motoren som står i Challenger og Pursuit. Indian har økt motorstørrelsen på alle touringbaggerene. Tidligere var den 108 kubikktommer, nå er størrelsen 112. Fra 1768 cc til 1834 cc. Denne motoren er den samme som står i baggerne som Indian bruker på racing, «King of the baggers». Effekten oppgis å være 126 hestekrefter og dreiemomentet er 181,4 Nm. Dette bør være mer enn nok for både fører, passasjer og bagasje.

Modellene har også fått et kosmetisk løft med ny, slankere, og mer aerodynamisk kåpe. Ifølge produsenten bidrar dette til bedre kjøreegenskaper og gir mer stabilitet i høye hastigheter. Ny frontlykt gir bedre sikt og synlighet. For 2025 har PowerPlus-serien fått en rekke nye Rider Assist-funksjoner: Bike Hold Control, elektronisk kombinert bremsesystem, blindsonervarsling, Tailgate Warning, kollisjonsvarsling bak og Smart Lean Technology.



Super Chief RT

er en fiks ferdig performance-cruiser rett fra fabrikk. Godt utstyrt for fart. I tillegg har den låsbare harde sidevesker.



Super Chief Dark Horse

er helsvart, men man kan få den med blank eller svart motor.



Roadmaster

Roadmaster har komfort og bagasjeplass for de lengste turene.

Indian
MOTORCYCLE

NYHETEN SCOUT SIXTY BOBBER.

MER TILGJENGELIG
ENN NOENSINNE.

PRIS FRA 219.900,-



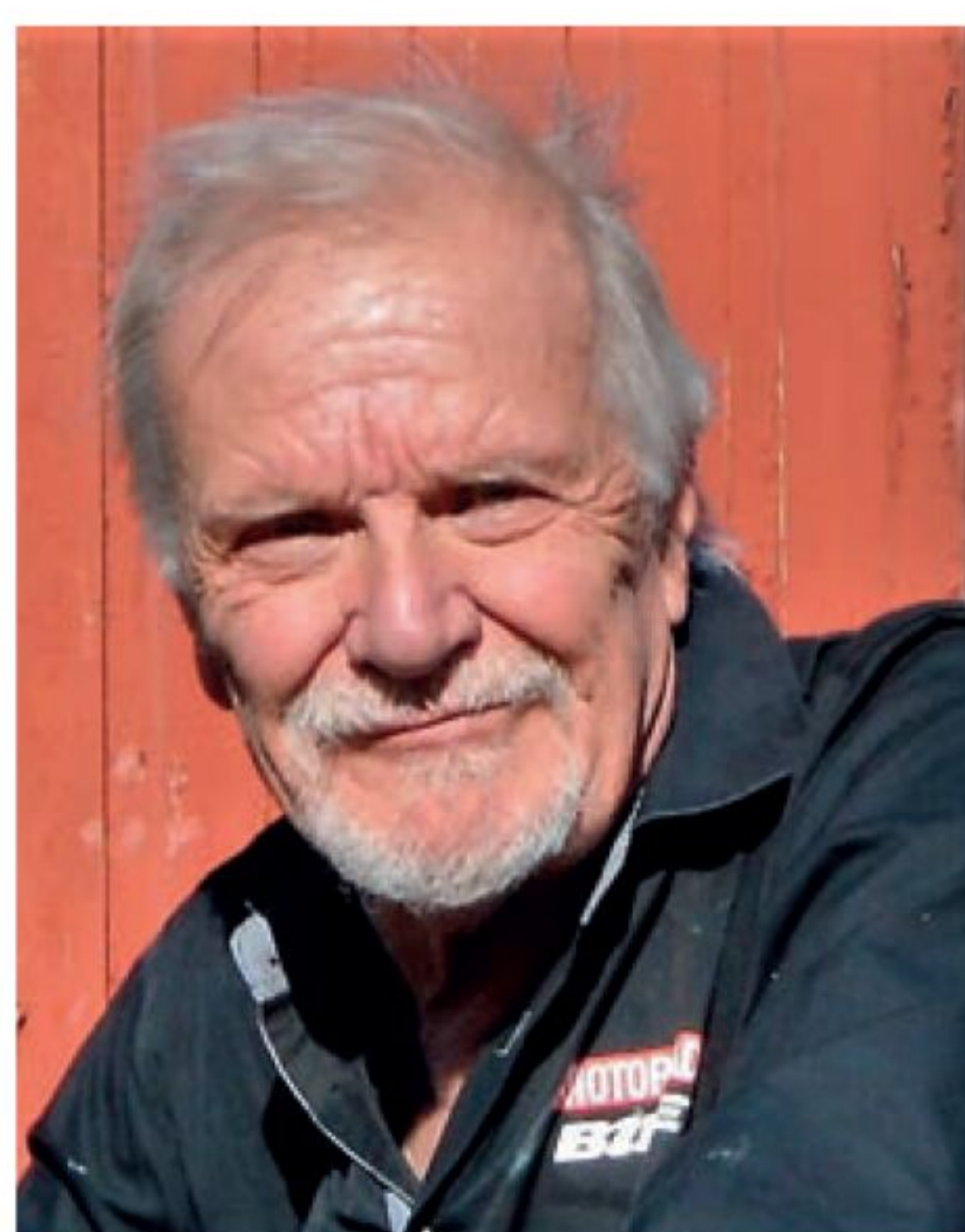
* Fem års motor- og elektronikkgaranti. Garantien gjelder kun for motorsyklar som importeres til Norge via Polaris Industries' datterelskap Polaris Norway AS. Garantien gjelder kun om kjøretøyet er registrert i Norge med gyldige skilt.





1903 Coventry Eagle – typisk eksempel på ingress og overskrift.

EN DOVEN MANN...



Svein Berli har lang erfaring – både som motorsyklist og skribent. Han er selverklært avhengig av MC og skriver fra hjertet.
svein@bike.no

Menneskets hjerne søker alltid etter enkleste løsning, men ser ikke bestandig konsekvensene av beslutningen.

Det krevdes dyktighet, spenst og en god del mot for å gi seg i kast med de første tråsyklene – de med digert framhjul og et knøttlite støttehjul bak. Vi kan trygt gå ut fra at mer enn en ung mann mislyktes da han skulle imponere venner eller de lokale ungjentene. Med ankomsten av det som ble kalt Safety Bicycle på 1880-tallet ble det lettere å være syklist: Hjul av samme størrelse, kjedetrekk med utveksling til bakhjulet og de nye, luftfylte gummidekkene gjorde livet som syklist vesentlig mer attraktivt.

Dette med å trække rundt på smale hjul på veier som knapt fortjente betegnelsen krevde imidlertid fremdeles sin mann, både når det gjaldt legemlig og sjelelig styrke. Vi må anta at muskelkraft med jevne mellomrom kom til kort mot søledybden (og hestmøkk) på veiene. Forbrenningsmotoren gjorde seg for alvor gjeldende på omtrent samme tid, og med tanke på ingressen og overskriften er det ganske naturlig at kreative sjeler så muligheten til å kjøre safety bicycle uten å måtte trække liv og helse av seg for å komme frem. Det var selvfølgelig enkelte som drev med konsekvensanalyse før de plasserte en motor i et tohjulet chassis – Hildebrand & Wolfmüller var et bra eksempel – men de fleste valgte kjappeste løsning og skrudde en motor fast på rammen til en tråsykel. Helt i tråd med ingress og overskrift. Resultatet var gitt: Mer fart, samme chassis og akkurat like dårlige veier førte til at begrepet «Safety» ble noe uthult. Mangel på bremses, rammer som ikke tålte belastningen og brakk, smale hjul, biler som lagde dype hjulspor på sølete veier – det var et tøff liv å være motorsyklist ved inngangen til det tyvende århundre.

Etterhvert slo den dovne mannen og hans hjerne til igjen – denne gang som en følge av at hastigheten på motorsyklene ble såpass høy at det kunne være greit med bremses. Ingres

sen gjorde seg også gjeldende: Det var ganske logisk å bruke samme løsning som fungerte på jernbanemateriell. Motorsykelens bakhjul hadde gjerne et stort remhjul til drivremmen og den dovne hjernen monterte rett og slett en bremsekloss som presset mot remhjulet. Frambremsen, i den grad den fantes, var også et resultat av doven hjerne: Saks-bremses som klemte på felgen, etter mønster av tråsykler, ble ansett som tilstrekkelig. Samme dovenskap gjorde seg gjeldende når det gjaldt starting av motoren. Biler hadde forlenget fått clutch og girkasse, men mc-ingeniørene fulgte prinsippet om manglende konsekvensanalyse og brukte direkte drift uten clutch. Drivremmen gikk fra en remskive på motoren direkte til et stort remhjul bak. For å komme i gang måtte motorsyklisten åpne en dekompressionsventil og så trække som om fanden var i hælene på ham før han slapp dekompressionsventilen – med et håp om at motoren ville starte.

Dette med enkleste løsning har fulgt motorsykkeldesign helt frem til våre dager. Imponert over all elektronikken som våre moderne motorsykler er utstyrt med? Ingen grunn til det – den er slett ikke ny. Bilfolket har hatt traction kontroll, anti-skrens, avstandsradar, blindsonevarsling, bremsehjelp, filvarsling og andre godsaker i årevis. Så lenge at en bil som ikke har slikt nesten ikke lar seg selge.

Derfor er det trygt å si at mc-designerens hjerne er tro mot både ingress og overskrift: Vent til andre finner opp noe og ta det så i bruk etter noen år. Og vi godtar det som banebrytende nyheter fordi våre dovne hjerner ikke gidder å ta bryet med å finne ut at dette faktisk er gammelt nytt....

Derfor lar vi oss både begeistre og forføre og jubler i trygg forvisning om at de gamle nyhetene faktisk er uunnværlige. Jeg venter spent på den selvkjørende motorsykel... 

TÉNÉRÉ 700 / TÉNÉRÉ 700 LOW / TÉNÉRÉ 700 RALLY

1983-
2025

TÉNÉRÉ

TÉNÉRÉ 700 WORLD RAID
M/ACRAPOVIC TIL KAMPANJEPRIS!



rovilk
ROVIK MC AS

Fabrikkveien 5, Forus,
Stavanger, Tlf. 51588800.
rovikmc.no

RYDDESALG!
OPPTIL 30% PÅ UTSTYR!

 **NMCF**
NORSK MC FORHANDLERFORENING



Visste du at du kan ta service på din BMW motorsykkel hos
KUS MC ØSTFOLD AS uten å miste garantien?

Vi tilbyr ekspertservice kun 1 time fra Oslo!

**NORGES STØRSTE FORHANDLER AV BRUKTE
MOTORSYKLER
GODKJENT MC VERKSTED**



- Avanserte Systemer: Inkludert BMW-systemet
- Originale og Kvalitetsdeler
- Erfarne Mekanikere: Inkludert BMW-eksperter.
- Gratis Lånemotorsykkel
- Komfortabel Ventetid med kopp kaffe
- Hentetjeneste for kun 599,-

**Bestill service hos Kus MC Østfold
AS og opplev pålitelig kvalitet!**

+47 486 10 372 Ramstadveien 2, 1850 Mysen

WWW.KUSMC.NO POST@KUSMC.NO

BMW, HONDA, KTM, SUZUKI, YAMAHA, KAWASAKI, DUCATI, TRIUMPH

MINDRE ER MER

Ducati tenker nytt om supersport-konseptet med en helt ny generasjon Panigale V2 som er 17 kg lettere, men som også har 35 hk mindre enn forgjengeren. Et skritt bakover? Ja, men bare hvis du er regnskapsfører. Resultatet er en motorsykkel med bredere appell og større potensiale på bane. Vi prøvekjører den på den helt nye Circuito de Sevilla.

Jeg har sjelden vært mer usikker på hva dagen vil bringe. Stedet er Circuito de Sevilla – en nybygd bane med høydevariasjoner, blinde høyhastighets svinger og trange S-seksjoner. Banekjøring er alltid en utfordring, men i dag er jeg mer oppstemt på grunn av motorsykkelen – Ducati Panigale V2 S.

I november slapp Ducati nyheten på den avsluttende pressevisningen på EICMA-messen. En helt ny Panigale V2 med en like ny V2-motor. Og så kom de tekniske dataene: 176 kilo uten bensin, 17 kilo lettere enn forgjengeren. Wow!

Og effekten er 120 hk. Hva?! 35 hk mindre enn forgjengeren! Tuller du?

Når Ducati lanserer en ny sportsmodell, har den som regel høyere effekt enn modellen den erstatter. Eller i det minste samme ytelse. Jeg kan ikke huske at det noen gang har vært annerledes. Ikke engang med Supersport, som har en historie på mer enn 30 år å se tilbake på. Det startet i 1994 med 748, som egentlig var en 916 med mindre motor. Den ble etterfulgt av 749 (basert på 999) i 2003, 848 (basert på 1098) i 2008 og deretter 899 Panigale (basert på 1199 Panigale) i 2014, samt 959 i 2016 og Panigale V2 i 2020.

Gjennom årene har den vært en nedskalert versjon av sin superbike-slektning. Et alternativ som var lettere og rimeligere – både med tanke på effekt, kjøreopplevelse og innkjøpspris. Men alltid bygget på den samme ultrasportslige filosofien som den store når det gjelder kjørestilling: lave clip-ons, hardt sete, høye fothvilere, og med en sportslig, turtallsorientert motorkarakter. Disse "mini-superbikes" har også vært designet med tanke på produksjonsracing.

Det var på en Ducati 748 at Paolo Casoli vant 1997 Supersport World Series, en serie som ble Supersport World Championship



året etter. Men mye har endret seg i motorsykelverdenen de siste årene. Supersport har gått inn i en ny æra: grensen ikke lenger er 600 kubikk for firesylindrede motorer, 675 for tresylindrede og 750 for twin. Klassen er nå åpen når det gjelder slagvolum – til gjengjeld balanseres den med minimumvekt og effektbegrensing. Ducati har vunnet Supersport-VM de to siste årene med en Panigale V2 som er begrenset til 140 hk – 15 hk mindre enn hva en registrerbar gatesykel gir.

Kjøperne av supersportsmaskiner har også endret atferd. De velger ofte den store

modellen fremfor det lettere alternativet. Noen ganger spiller også forsikringspremien en rolle her. Det samme gjør statusen ved å briefe med en 200-hesters og 1000 kubikk stor sykkel – selv om dekkene sannsynligvis ikke er slitt på sidene fordi sykkelen er så skremmende rask.

Kort sagt, det er færre kjøpere av mellomstore supersportsykler i dag. Og Ducati reagerer på dette. Den nye Panigale V2 er ikke en oppgradering av forgjengeren, men en helt ny motorsykel:

Den er mindre hardcore, en mer lettkjørt sportsmaskin som både nye førere, erfarne

og de raskeste trackday-bandittene kan ha glede av. Og selvfølgelig en motorsykel som bygger på italienernes kompromissløse innstilling når det gjelder ny teknologi.

Motoren som erstatter Superquadro V2 på 955 kubikk, er en helt nyutviklet motor (se egen faktaboks) på 890 kubikk. Den leverer de nevnte 120 hestene ved 10 750 o/min, og Ducati lover en mye mer moment-orientert karakter, med 80 prosent av de maksimale 93,3 Nm tilgjengelig over et bredt spekter: fra 4 000 til 11 000 o/min.

Rammen følger imidlertid samme prinsipp som forgjengerens: en monocoque



Prøvekjøring: Ducati Panigale V2 S

som er skrudd fast til motoren og som også huser luftinntaket, noe som både sparer vekt og reduserer sykkelens volum. Bakrammen er en støpt aluminiumskonstruksjon som er lettere enn forgjengerens rørramme.

Festene til øvre del av kåpen og frontlykten er laget av plast, noe som igjen sparer vekt, sammenlignet med forgjengerens i aluminium.

En mer iøynefallende endring er den

nye svinggaffelen, som erstatter forgjengerens monosvingarm. Sistnevnte var ikke bare stilig å se på, men senterbolten gjorde det også superenkelt å bytte bakdekk. Det nye designet er 1,1 kg lettere, inkludert kjedrevsnavet, og har en bedre balanse mellom torsjonsstabilitet og sideveis fleksibilitet. Hvorvidt dette fører til bedre tilbakemeldinger fra føreren og tillit til dekkets grep, vil vise seg i løpet av dagen på Circuito

de Sevilla. I stedet for de originale Pirelli Rosso IV-dekkene kjører vi med Pirelli Superbike-slicks som ligner de som brukes i Supersport World Championship. Og for nerdene: dekktrykket er 2,3 bar foran og 1,8 bar bak (varmt trykk).

Dette er dekk som griper så effektivt at du virkelig kan utfordre både ramme og fjæring. Vi kjører S-versjonen med Öhlins NIX30-gaffel og TTX-dempere bak. Standardversjonen, som er 18 900,- billigere, har Marzocchi-gaffel og Kayaba-demper. Alle komponentene er fullt justerbare.

Kjørestillingen er overraskende komfortabel, til tross for at Panigale V2 er en kompakt motorsykkel. Clip-on-styret, som er integrert i den øvre gaffelbroen, sitter høyt nok til å være utholdelig på veien, men lavt nok for banekjøring. Setehøyden på 837 mm er behagelig, men jeg kunne trengt mer plass når jeg prøver å flytte meg bakover på rettstrekken.

På den annen side slipper jeg å bøye de lange beina mine i en ekstrem vinkel for å få føttene på fothvilerne, som sitter litt lavere enn på forgjengeren. Jeg har også god kontakt mellom knærne og tanken, og vindbeskyttelsen bak kåpeglasset er grei.

Den typiske Ducati V2-lyden brummer kraftfullt, men ikke påtrengende høyt fra de to lydpuddene som er plassert over bakhjulet, etter mønster av Superbike-raceren og

Farvel til desmodromisk styrte ventiler

Alt har sin tid – også tekniske løsninger. Tiden da man kunne gjenkjenne en Ducati på fagverksrammen, monosvingarm, beltedrevne kamaksler og desmodromisk ventilstyring går mot slutten. Slik må det være når argumentene for å endre teknologien blir sterke nok. Ingeniørene har imidlertid ikke gitt etter for økonomenes vel-dokumenterte argumenter for å erstatte V2-motoren med en kompakt og mer rasjonelt utformet parallelltwin, selv om fordelene ved å beholde V2-motoren snart er rent estetiske.

Dette bevises av den nye motoren på 890 kubikk som sitter i Panigale V2 (og som også havner i 2025-modellen av Streetfighter V2 og Multistrada V2). Sylindrene er fortsatt arrangert i en 90-graders V, men ventilene lukkes nå av fjærer. Desmo-systemet, som tvangsstyrr ventilene med vippearmer og en ekstra kam, er

egentlig bare fornuftig når det er behov for høy ytelse, i praksis på motorer som går med høyt turtall og har store, tunge ventiler, aktivert av kamaksler med aggressive profiler og høyt løft.

Innsugsventilene på den nye V2-modellen måler 38,2 mm i diameter og har hule stammer. Det er en løsning som reduserer treggheten med fem prosent, og som aldri tidligere er sett på en Ducati. I tillegg gir den elektronisk styrte, variable innsugskammen en kamtid-variasjon på 52 grader. Innsuget mates av to 52 mm throttlehus med runde spjeld. Motoren er kraftig overkvadratisk, med et forhold mellom boring og slaglengde på 1,56. Den har også løse sylinderforinger i aluminium med Nicasil-belegg. De nye løsningene bidrar til å spare vekt. Motoren er 9,4 kg lettere enn forgjengeren Superquadro på 955 kubikk.



Ingen vinger her, bare en diskret spoiler under de doble frontlyktene. Speilpluggene er inkludert i Time Attack-settet.



Den helt nyutviklede V2-motoren på 890 kubikk har ventilfjærer i stedet for desmo. Den er 9,4 kg lettere enn forgjengeren.

Panigale 1299 Final Edition. Og allerede på vei ut av depotet avslører det lette forhjulet at det er rikelig med dreiemoment i den nye motoren.

Moment er nyttig når du skal bli kjent med en ny bane. Sving 1, for eksempel, tas optimalt i andre gir, men tredje er også mulig, og til og med fjerde gir fint driv i utgangen. Så bredt er 890-motorens momentregister.

Et annet overveldende inntrykk er styreegenskapene. De er nesten ekstreme, uten at sykkelen blir ustabil. Den relativt spisse profilen på slicks hjelper selvfølgelig til, men Ducati selv har så stor tro på den villige styringen at de i stedet for forgjengerens 180/60-bakdekk, har valgt 190/55-dimensjonen. Det gir større kontaktflate når du akselererer ut av svingene, og åpner også for et bredere dekkutvalg.

Sykkelen har et komplett sett med elektroniske hjelpesystemer, med kjøreprogrammene Wet, Road, Sport og Race, og tre effektmoduser: High, Medium og Low (95 hk). I tillegg kommer traction kontroll, motorbrems kontroll, wheelie kontroll og launch kontroll, toveis quickshifter og pit-limiter.

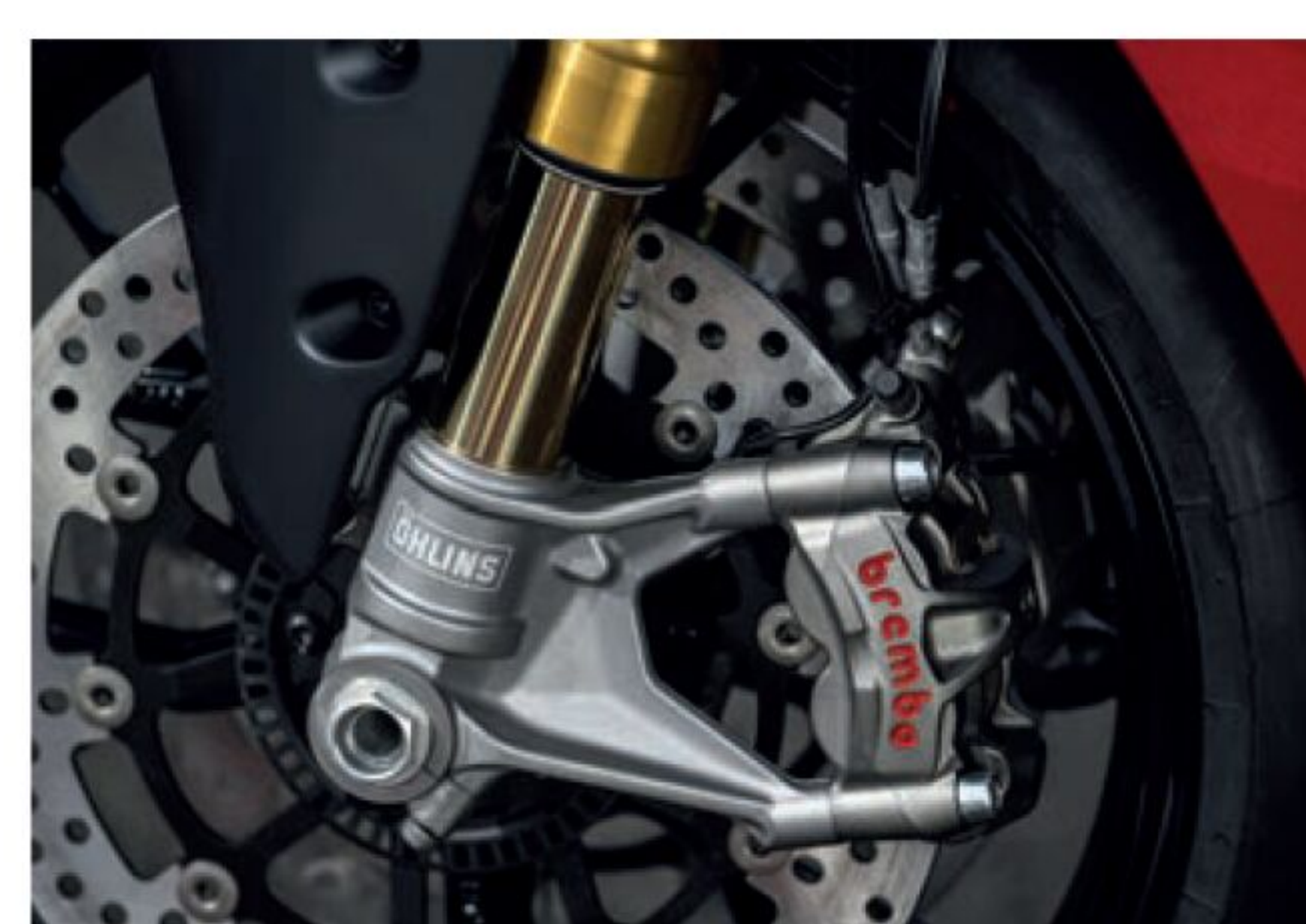
Det fem tommer store TFT-displayet gir



Clip-on styret er integrert i den øvre gaffelbroen, slik at kjørestillingen er sportslig uten å være ekstrem. TFT-displayet har tre forskjellige layout.



De to høyt monterte lyddemperne er inspirert av Ducatis Superbike-racer. Vi så dem også på 1299 Final Edition.



Öhlins NIX30-gaffel og Brembo M50-kalipere. Kompetent hardware, men hvorfor ikke Stylema eller Hypure?

bra oversikt over alle funksjoner i tre forskjellige layout, og har tydelig visuell informasjon for både gate- og banekjøring.

I Race-modus er fokuset på turtelleren, det behagelig store tallet på girindikatoren og rundetimeren, som også viser sektortider. På høyre side av skjermen vises nivåene for traction kontroll, wheelie control, motorbrems kontroll og ABS. De lyser også opp individuelt når funksjonene blir aktivert.

Jeg må imidlertid innrømme at jeg i stundens hete er opptatt med å prøve å holde linjen på den teknisk utfordrende banen, så i farten ser jeg vanligvis bare girindikatoren. Turtelleren blinker grønt når det er på tide å gire og blir rød like før sperre ved 11 350 o/min.

Etter hvert som rødmerkingen nærmer seg, savner jeg den mer eksplosive kraften fra forgjengeren, men jeg innser også at den nye V2-ens lineære effektutvikling gjør det enkelt å få flyt i kjøringen. Og etter hvert som tempoet øker og bremsingen begynner senere og senere, indikerer en viss nervøsitet i styret ved kursendringer at jeg sannsynligvis ikke bør presse hardere over banens få ujevnheter.

En Ducati-mekaniker gir den fullt juster-

bare fjæringen mer kompresjons- og retur-demping, og styredemperen får et par klikk. Det øker presisjonen før den siste av dagens seks kjøring.

Sammenlignet med forgjengerens Brembo 4.32-kalipere og 320 mm skiver foran, er den nye Panigale V2 oppgradert med M50-kalipere og en PR16/21 radial hovedsy-linder. Hvorfor ikke Stylema- eller Hypure-kalipere, tenker jeg, men disse bremsene er utmerkede. De er lettdoserte, kraftige og har godt bitt i starten – men de er ikke eksepsjonelle.

ABS-systemets kurvefunksjon har tre moduser med slide kontroll og utkoblet stoppie deteksjon i den mest ekstreme modusen. Bremsene er tillitvekkende, selv under ekstrem bruk.

Den nye Panigale V2 retter seg mot et bredere publikum enn forgjengeren. Ikke så mye til dem som faktisk vil ha en V4, men snarere til kunder som innser mulighetene som ligger i den nye Panigale V2-generasjonens bredere bruksområde.

Takket være den relativt komfortable ergonomien venter man at potensielle kjøpere av den nå utgåtte SuperSport 950 også vil velge en Panigale V2. Faktisk forventes

Prøvekjøring: Ducati Panigale V2 S



Ducatis Time Attack-kit, inkludert Termignoni-eksosanlegg (+6 hk, -4,5 kg), gjør den nye Panigale V2 klar for bane.

det at salget blir større enn salget av Panigale V2 og SuperSport-modellene til sammen.

Men med tanke på all denne brukervennligheten, er den nye modellen virkelig rask nok for erfarne baneførere? Ducati fant svaret i en test på Valledlunga-banen, der de lot førere på forskjellige nivåer kjøre forgjengeren og den nye Panigale V2, begge utstyrt med et performance-kit og Pirelli-slicks som dem vi kjører med i dag.

Den raskeste føreren var Davide Stirpe, den regjerende italienske Supersport-mesteren. Han satte en tid på 1.43,86, noe som var 0,22 sekunder langsommere enn tiden han satte med forgjengeren. En svært erfarne trackday-fører kjørte på 1.48,88 på den nye sykkel, noe som var 0,58 sekunder raskere enn hans beste runde på den forrige versjonen. Ifølge Ducati er fordelene med den nye Panigale V2 større, jo mindre erfaring føreren har.

Men hva om du lar en av verdens beste førere gjøre en lignende sammenligning? Da Ducatis-sjef Claudio Domenicali ringte til sine førere for å ønske dem en god jul, fortalte Ducatis nye fabrikkfører, Marc Marqu-

ez, at han skulle til Aspar Circuit i Valencia for å trene med en race-preppet Panigale V2 av fjorårets modell.

Domenicali foreslo at Marquez skulle prøve den nye modellen og kontaktet umiddelbart presseansvarlig Giulio Fabbri og Ducati-testfører Alessandro Valia, som klargjorde en pre-produksjonssykel og tok den med til banen i Spania. Marquez kjørte flere lange økter på 2024-modellen i løpet av formiddagen, men rørte ikke den nye Panigale V2. Kanskje fordi det var en gatesykel med lys, sidestøtte og det originale eksosanlegget – inkludert katalysator, men med Pirelli slicks.

Etter lunsj spurte Fabbri Marquez forsiktig om han kunne overtale til å kjøre to eller tre runder på 2025? Det kunne han, men i stedet for noen runder endte han opp med å bruke en hel tank med bensin.

MotoGP-stjernen satte en tid på 1.12,2 – bare en tiendedel av et sekund fra den uoffisielle Supersport-rekorden på den 2200 meter lange banen.

Det er en rundetid som tydelig demonstrerer Panigale V2s potensiale. Og den kan



S-versjonen har fullt justerbar og godt avstemt Öhlins-fjæring foran og bak.



Monosvingarmen fra forgjengeren er erstattet av Ducatis lettere Hollow Structure svinggaffel, som gir føreren bedre tilbakemelding.

gjøre enda mer på banen når den oppgraderes med Ducatis Time Attack-sett, som inkluderer et komplett racingeksosanlegg fra Termignoni, som øker ytelsen med 6 hk og 5 Nm. I tillegg er det 4,5 kg lettere. Settet, som også inkluderer justerbare fothvilere, crash pucks for motoren, Öhlins styredemper, lavere clip-on styre og pluggen for å kunne ta av speil og nummerskiltholder, er montert på V2 S-syklene som Ducati vil gjøre tilgjengelig for Marquez og teamkamerat Pecco Bagnaia for privat trening i år.

Selv vil jeg vurdere downsizing i 2025. Høy effekt er selvfølgelig et pluss på rettstrekkene, men lav vekt kommer deg til gode på hele runden.



Ducati Panigale V2 S

Motor

Væskekjølt 2-sylindret 4-takts 90° V-motor, 2 x 2 overliggende kamakslar, 4 ventiler per sylinder, 2 x Ø 52 mm throttlehus, regulert katalysator, hydraulisk betjent flerplate clutch i oljebad, 6-trinns girkasse, O-ring kjede, sekundær utveksling 2,80 (15/42).

Boring x slag	96,0 x 61,5 mm
Slagvolum	890 cm ³
Kompresjonsforhold	13.1:1

Maks effekt	88,0 kW (120 hk) ved 10 750 o/min
Maks dreiemoment	93,3 Nm ved 8.250 o/min

Ramme + fjæring

Monocoque i aluminium, motor bærende element, Ø 43 mm USD gaffel, hydraulisk styredemper, justerbar fjærforspenning, kompresjons- og returdem-

ping, svinggaffel i aluminium, støtdemper med justerbar fjærforspenning, kompresjons- og returdemping, Ø 320 mm skiver foran, radialmontert 4-stemplet monobloc-kaliper, Ø 245 mm skive bak, 2-stemplet kaliper, traction kontroll, kurve-ABS. Støpte aluminium felger 3,50 x 17, 5,50 x 17 Dekk 120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17

Mål + vekt

Akselavstand 1485 mm, styrevinkel 66,4°, forsprang 93 mm, fjæringsvei for/bak 120/140 mm, setehøyde 837 mm, egenvekt uten bensin 176 kg, tankvolum 15,0 liter.

Garanti
Farger
Pris

2 år
Rød
257 700,-

BIKE Oppsummering

Med den nye generasjonen Panigale V2 tar Ducati ikke bare farvel med den ikoniske desmo ventilstyringen, men introduserer også en ny måte å se på sportssykler på, en måte som kan nå et bredere publikum uten å gå på kompromiss med ytelse. Effekten er på nivå med konkurrentene, men teknologien, vekten og kjøreegenskapene er uovertrufne.



Tekst: Klavs Lyngfeldt
klavs@bikepbm.dk
Foto: Ducati



4 | Ever Ducati

4 year warranty

Ducati DesertX, DesertX Discovery og DesertX Rally Kampanje

15 000 kroner til å handle Ducati originaltilbehør og -klær for*

Ta steget inn i villmarken med en ny DesertX! Våg å utforske stien eller grusveien som fører rett inn i skogen – DesertX er et reisefølge du kan stole på. Nå er det enda en grunn til å kjøpe en DesertX; når du kjøper en ny DesertX eller DesertX Rally får du 15 000 kroner til å kjøpe originalt Ducati-tilbehør og -klær for. Dermed kan du oppgradere opplevelsen din med en Touring-pakke eller utvide eventyret med en ekstra drivstofftank.

*Kampanjen gjelder kun for kjøp av en ny DesertX, DesertX Discovery eller DesertX Rally og kan ikke kombineres med andre kampanjer eller tilbud. Verdien på 15 000 kan kun brukes til å kjøpe originalt Ducati-tilbehør og -klær hos samme forhandler der du kjøper motorsykkelen. Kampanjen varer til 31. maj 2025. Vi tar forbehold om mulige skrivefeil og endringer.

En 4-års garanti for ubegrenset kjørelengde er standard på alle DesertX-modeller.





DUCATI
DesertX



BMW
F 900 GS

TRE RETTERS MENY À LA CARTE

Hvis du er på utkikk etter en adventuresykkel med offroad-egenskaper og alt tilbehør, kan vi gi deg tre gode forslag: BMW F 900 GS, Ducati DesertX og MV Agusta Enduro Veloce.

Adventure-syklene blir stadig større, får sterkere motorer og blir, fremfor alt, tyngre. Et sted rundt 1 000 kubikk og 100 hester er mer enn nok, spesielt hvis syklene har 21-tommers forhjul og noenlunde grovmønstrede dekk, slik at de også fungerer utenfor asfalten. Og hvis du er ute etter noe litt mer spennende enn Ténéré eller Africa Twin, kan det være du finner din favoritt blant disse tre.

En av de største overraskelsene kommer fra Varese. De siste 80 årene har MV Agusta bygget motorsykler med mer eller mindre radikal karakter. Men en adventuresykkel har aldri rullet ut fra fabrikken – før nå.

Ved første øyekast ser det ikke ut til at den nye Enduro Veloce bryr seg så mye om merkets radikale aura. Modellen er stor, kraftig og veier over 250 kilo. Er dette virkelig en sykkel i mellomklassen? Neppe – kvalitetsinntrykket er på topp, alt fra svingarmen til motordekslene er vakkert utformet, og det samme er eikehjulene fra Excel og Termignoni-lyddemperen i titan. Og så er det selvfølgelig prislappen – MV Agusta er ikke billig! Du kan imidlertid trøste deg med at den er veldig mye billigere enn luksusversjonen "LXP Orioli" som lages i begrenset opplag, og som er en hyllest til den legendariske Cagiva Elefant 900 Lucky Explorer og dens legendariske fører Edi Orioli.

De to setene på Enduro Veloce er ikke typiske for merket. Sjenerøs polstring, god plass i alle retninger og en fin sittestilling – bortsett fra den ganske skarpe knevinkelen er den virkelig komfortabel, og det er ikke vanlig for en MV. Tydelig instrumentering, keyless system, omfattende elektroniske hjelpesystemer – alt betjenes noenlunde intuitivt og logisk. Har MV Agusta bygget en normal motorsykkel? Hmm, se på bryterne

MV AGUSTA
Enduro Veloce

Sammenligningstest mellomklasse offroad



på høyre styrende: hastighetsbegrenser, startkontroll og valg av kjøremodus via startknappen. Kanskje ikke, tross alt.

Trykker du på sistnevnte, øker den kognitive dissonansen. Med Termignoni-lyddempere gnedrer MV'en litt høyere enn vår forrige testmaskin, som også hadde kraftfull stemme, til tross for standard lyddempere. Den helt nye trippelen på 931 kubikk er et prakteksempel på mekanisk raffinement, den går praktisk talt uten vibrasjoner og svarer både kjapt og smidig på gasspådrag.

Dette gjelder i alle kjøremodusene som, hvis man skal være ærlig, har en ganske subtil spredning når det gjelder mapping. I hvert fall helt til du begynner å bruke den fritt konfigurerbare Custom All-Terrain-modusen. Touring-modus fungerer imidlertid bra for alle veiforhold, selv om gassen i utgangspunktet åpner litt for mye til å begynne med. Typisk MV.

Chassiset egner seg også for alle veiforhold, og flyter nesten majestetisk over asfalten uten å gynge, selv med to personer om

bord. Girkassen er både rask og smidig, og betjenes best med quickshifter, ettersom clutchen er ganske tung. Man sitter også godt beskyttet mot vær og vind.

Det eneste du ikke kan "unnslippe" er motorstøyen. MV har en nesten racingaktig hvesing ved kraftig pådrag og høres som en høyfrekvent trompet når gassen stenges. Ja-ja, den heter tross alt "Veloce", så ørepropper kan være et fornuftig valg her.

Når motoren utfordres er ytelsen lineær, kraftfull, akustisk dramatisk, og den finner raskt veien opp til høyere hastigheter, takket

MV AGUSTA

Enduro Veloce

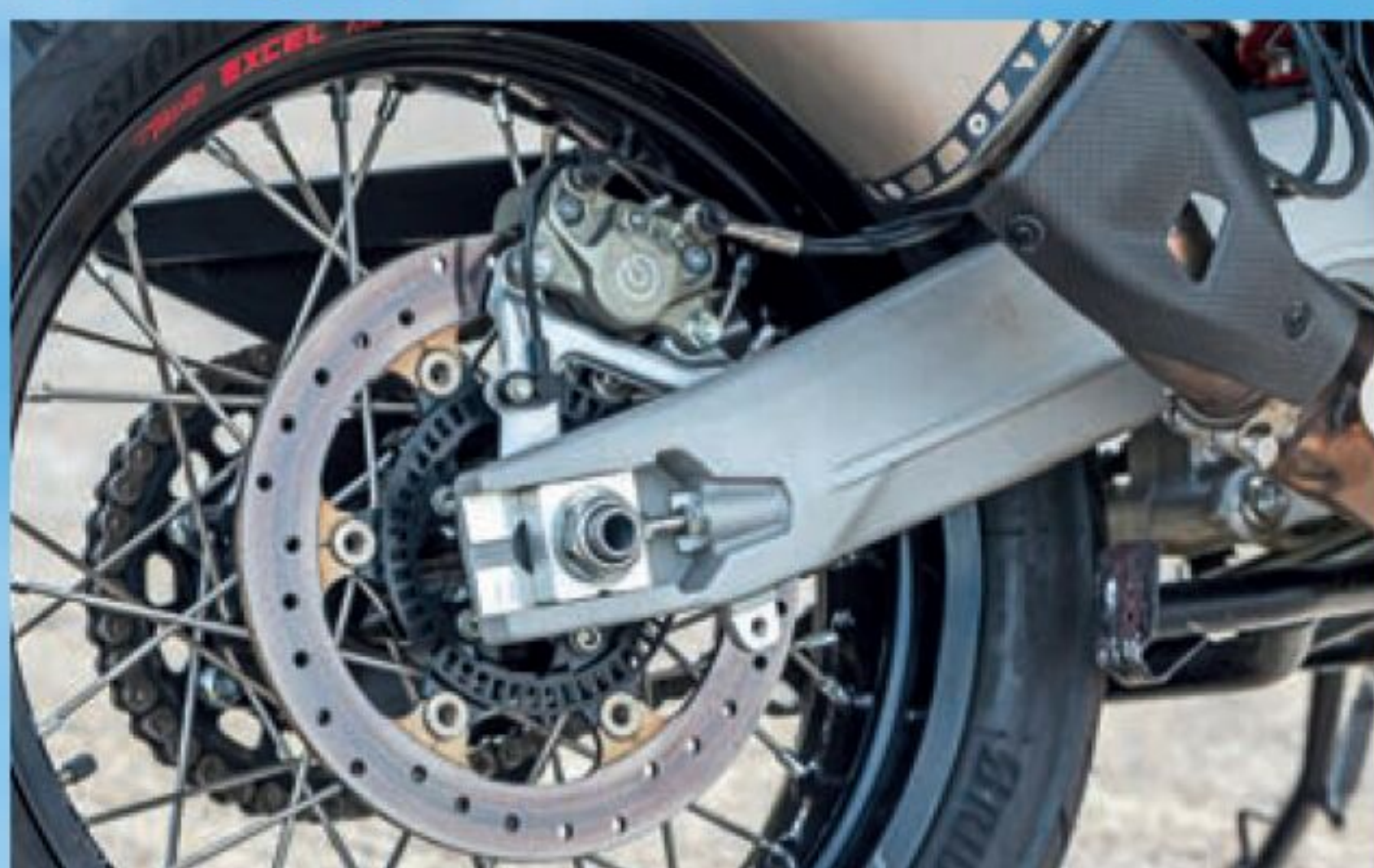


være den hurtig reagerende automatiske giringen. Det er utfordrende, spennende og til tider nesten racingaktig, og veldig MV. Men den høye vekten, det store frontarealet, og fremfor alt den ekstremt høye giringen gjør at noen av de utlovede 124 hestekreftene kjennes fraværende.

254 kilo er ganske mye, og det merkes ved hver eneste kursendring. Den ganske passive og lave sittestillingen, selv med setet i høyeste stilling, gjør det ikke lettere. Kiloene krever også mye av bremsene, noe som i sin



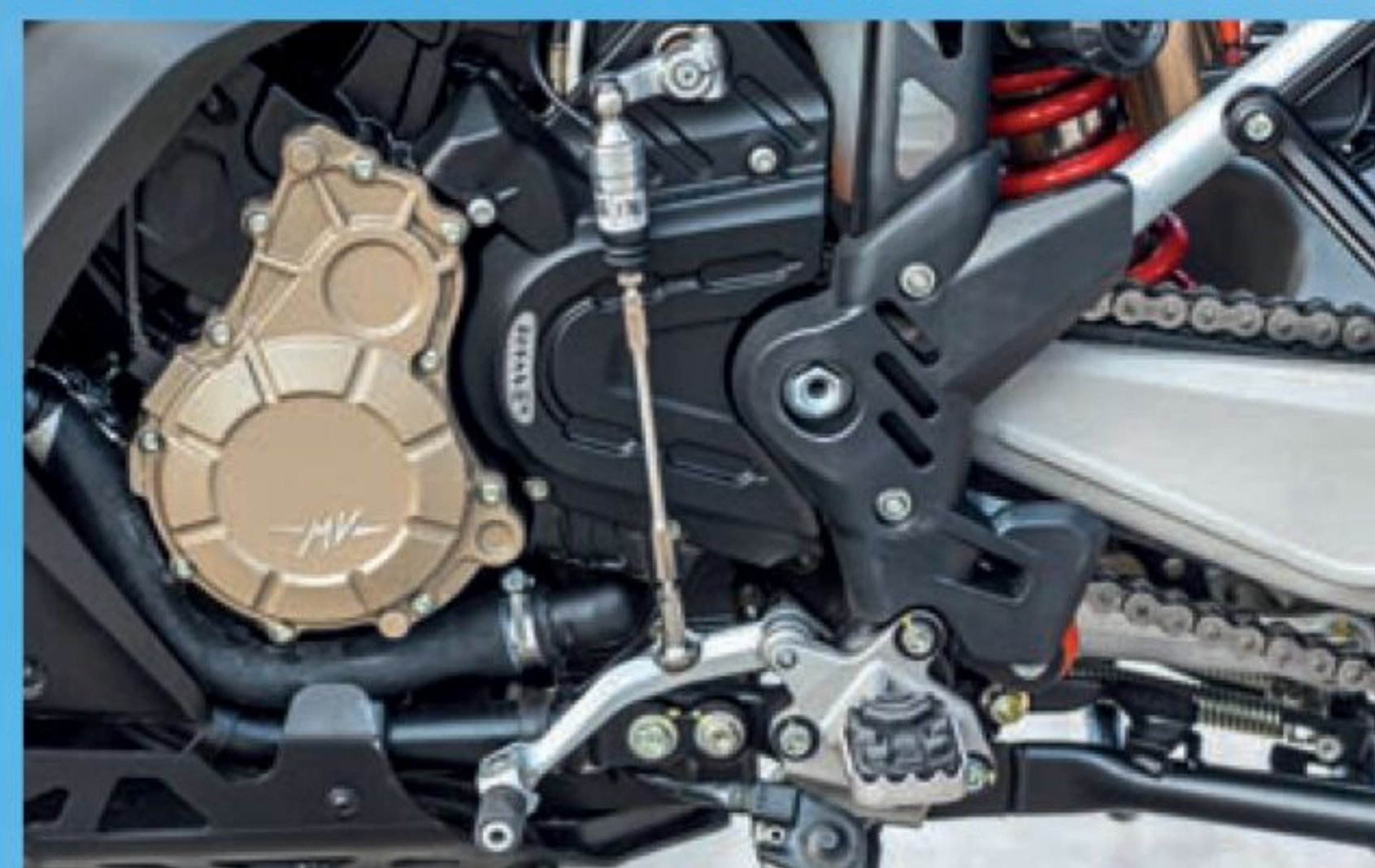
Launch kontroll og hastighetsbegrenser formidler MVs racingfølelse. Det er uvanlig å velge kjøremodus via startknappen.



MVs første adventuresykel sparer ikke på de finere detaljene: Excel-felger, svingarm av høy kvalitet og eksosanlegg i titan/karbonfiber.



Til tross for lavt støynivå ved stillestående, høres lyddemperen til tider veldig ambisiøs ut. Pakkebæreren kjennes rustikk.



Ekstravagant mekanikk og en smidig girkasse med sjalteautomatikk som er like god som den er rask.



Sammenligningstest mellomklasse offroad



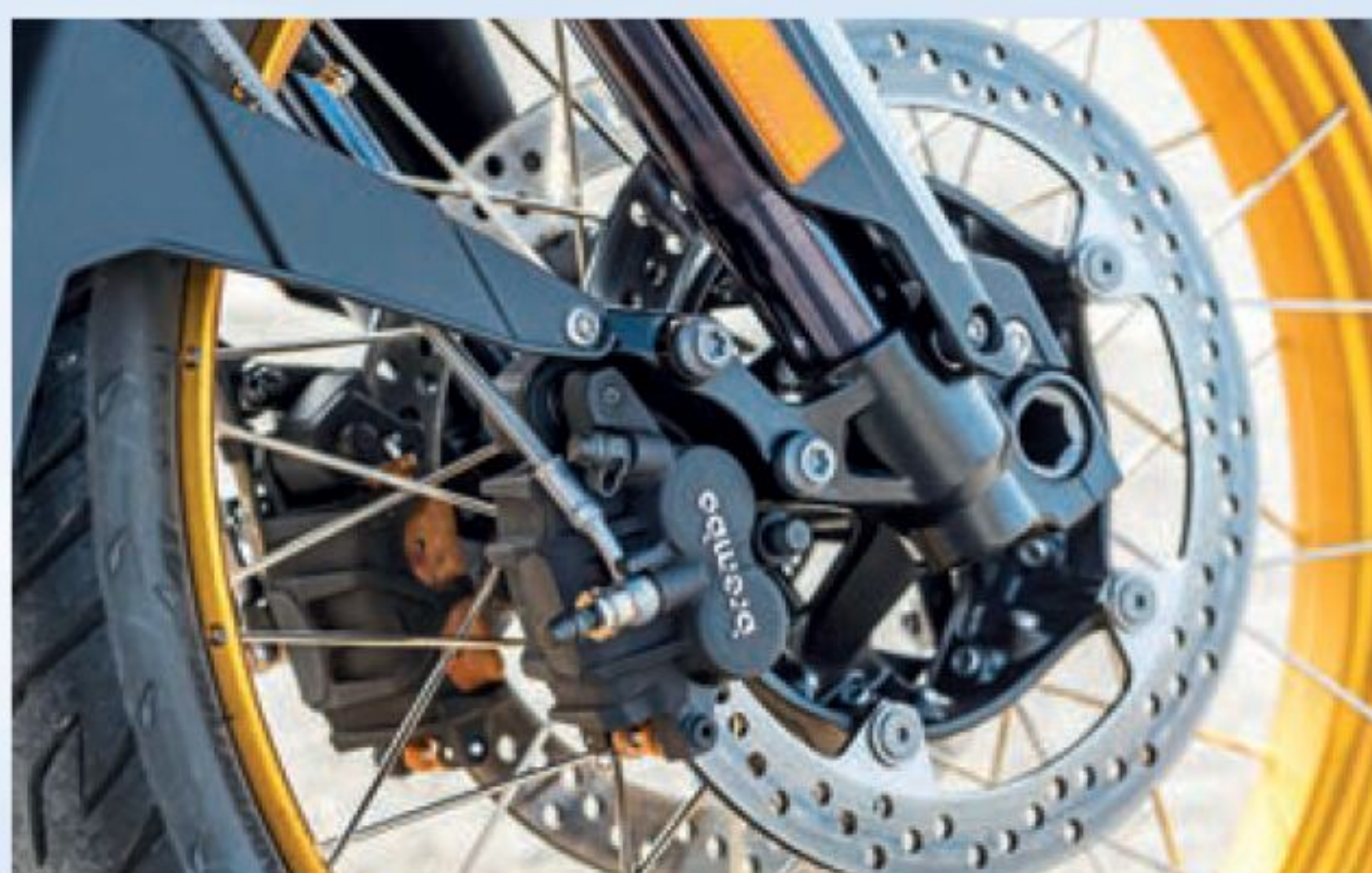
Fjæringen justeres uten verktøy. Reagerer fint, men arbeider på den hardere siden av komfortskalaen.



Diskret plassert styredemper som ikke påvirker styreegenskapene nevneverdig.



Gripevennlige fothvilere som også passer til kraftige støvler. Brems pedal kan vippes opp for stående kjøring.



Konvensjonelt monterte bremsekalipere er sjeldne i disse dager. Dette påvirker imidlertid ikke den kraftige retardasjonen.



BMW F 900 GS

tur forsterker den ubekvemme følelsen ytterligere. På den annen side takler fjæringen vekten uten problemer, til tross for den tydelige prioriteringen av komfort. Ingeniørene har utnyttet den generøse fjæringsveien effektivt og stilt inn dempingen presist.

Det er også fint at det store forhjulet ikke merkes ved inngang i sving, noe som ofte er tilfelle. Enduro Veloce ser likevel ut til å ha en liten identitetskrise. Er det en landeveissykkel eller en offroadtourer? Det virker som om Varese ikke helt har klart å bestemme seg.

BMW har overhodet ingen identitetskri-





se. Salgssuksessen til den store, komfortorienterte GS er så overveldende at den litt mindre modellen kan tillate seg å være helt annerledes. F 900 GS er helt klart designet for å være sportslig.

Muskuløs og krigsmalt står den der, med mer effekt (105 hk) og mindre vekt (225 kg) enn noen gang tidligere. Som om ikke det var nok, har vår testsykel også "Enduro Package Pro", som inkluderer en fin, men krevende sportsfjæring. Her inngås ingen kompromisser: Man sitter hardt, høyt, oppreist og med skarp knevinkel. Styret er bredt, og det samme er kåpen. Det er ag-

gressivt og provoserende, uten å kjennes for trangt.

Parallelltwinen på 895 kubikk er imidlertid ikke så provoserende, i hvert fall ikke akustisk. Standard Akrapovič-lyddemper gjør et ærlig forsøk på å berike følelsen med en behagelig klang og et moderat brøl når motoren dras ut på turtall, men sammenlignet med MV Agusta er volumet svært så diskret. Gasspådrag behandles uten den minste nøling fra så lavt som 2 500 omdreininger, deretter leveres effekten lineært opp til 7 000 omdreininger. Man kjenner ingen vibrasjo-

ner før 1 000 omdreininger senere. I praksis betyr dette at så snart du gir gass, kommer effekten, og det så det kjennes. Uvanlig nok for en BMW er forskjellen mellom kjøremodusene Road og Dynamic ganske stor. Begge gir en forutsigbar effektutvikling, men det kjennes som om sistnevnte legger til ytterligere 10-20 hester på topp. Totalt sett er motoren sannsynligvis det minst dramatiske på denne sportslige BMW-en, men den gjør det den skal, med æren i behold.

Det er ikke dårlige forutsetninger for hyggelige turer på svingete veier. Takket være



moderat tørst kan disse bli lange, til tross for en relativt liten tank. Men salen, som er lite ettergivende, krever nok forholdsvis hyppige pauser. Selv om chassiset reagerer godt på små ujevnheter, kan det ikke justeres for å gi bedre komfort. Den relativt begrensede vindbeskyttelsen motiverer heller ikke til lange motorvei-etapper.

Det handler mer om å kjøre enn bare å være med, og chassiset er som skapt for dette. Takket være det brede styret og den luftige kjørestillingen kan sykkelen vippe rundt med små input fra håndleddene. Fjæringens betydelige dempingsreserver gjør at F 900 GS skjærer gjennom terrenget på

en stabil og kompetent måte, og de rikelige effekt-resursene sørger for at sykkelen drar skikkelig i vei. Herlig!

Girkassen og bremsene holder ikke helt samme standard. Giring krever meget tydelige bevegelser, både med og uten quickshifter. Noen ganger er det faktisk enklere og raskere å gire med det meget lettbetjente clutchhåndtaket. Bremsene, med konvensjonelle kalipere som ikke lenger er så moderne, er behagelig gode, men kan oppleves som noe ufølsomme i bittet. På den annen side er ABS-funksjonen meget god.

Hvem hadde trodd at en BMW med GS-logo kunne oppføre seg slik? 900 GS vil

finne mange fans, ingen tvil om det. Men det hadde vært fint om den hadde hatt en litt mer allsidig følelse.

Tilbake til Ducati DesertX. Cagiva, Lucky Explorer og Orioli – disse berømte navnene er allerede nevnt i forbindelse med Enduro Veloce, men på en eller annen måte passer de bedre til den klassisk utformede Ducati-en, og ikke bare på grunn av fargevalget. I gamle dager hørte både Cagiva, Ducati og MV Agusta inn under Castiglioni-paraplyen, så det er kanskje ikke så overraskende.

Ørkenracer-utseendet virker ikke påklisset, det er mer som et fundament for De-

DUCATI

DesertX

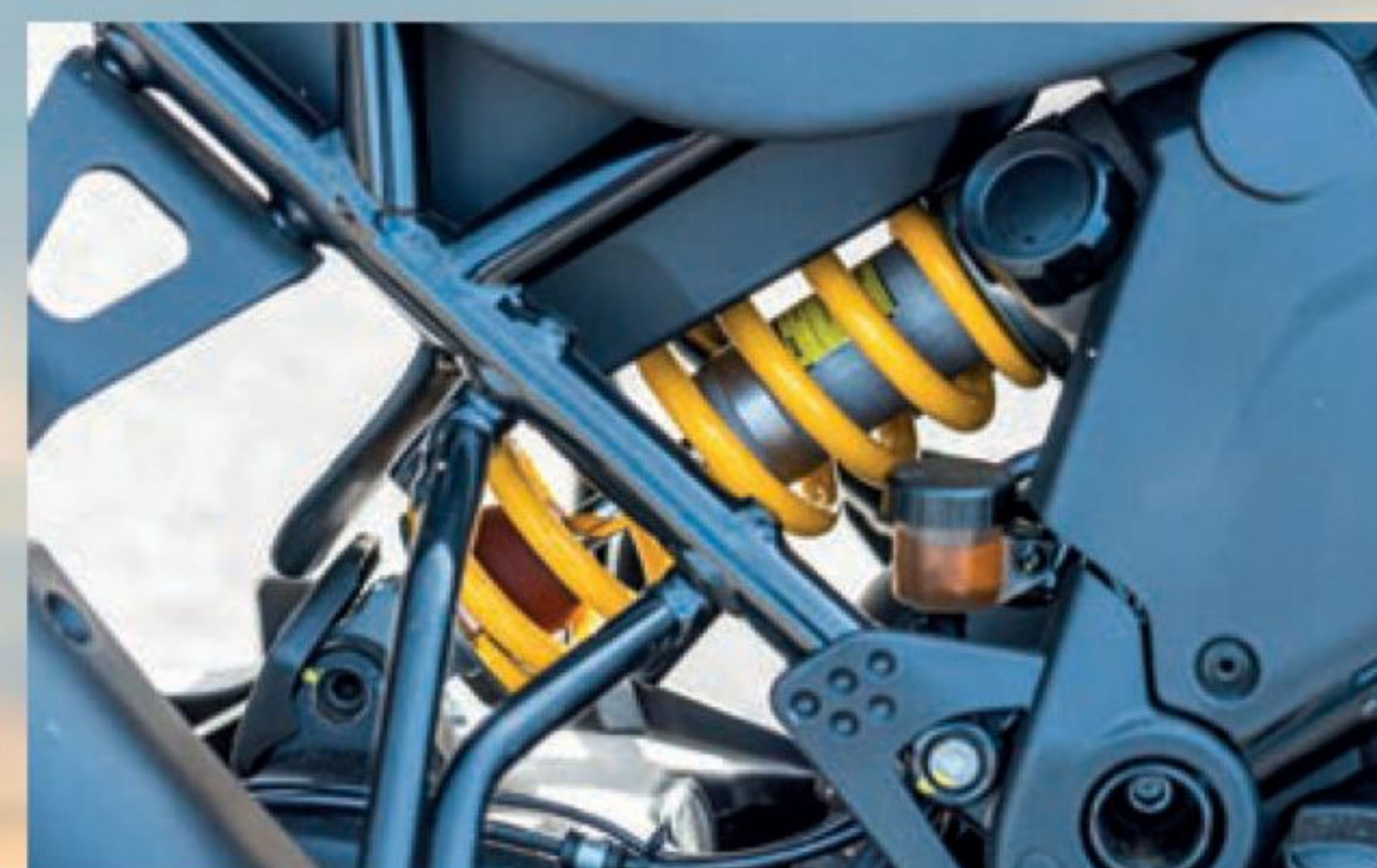


DesertX, og formene sikter rett mot hjertet. Selv motoren er stinn av følelser, for 937 Testastretta representerer alt det som har kjennetegnet Ducatis motorteknologi i flere tiår: 90-graders V-twin, desmodromiske ventiler og beltedrevne kamaksler. Etterfølgeren står allerede klar i startblokkene – den beholder bare antall sylindere og V-konfigurasjonen.

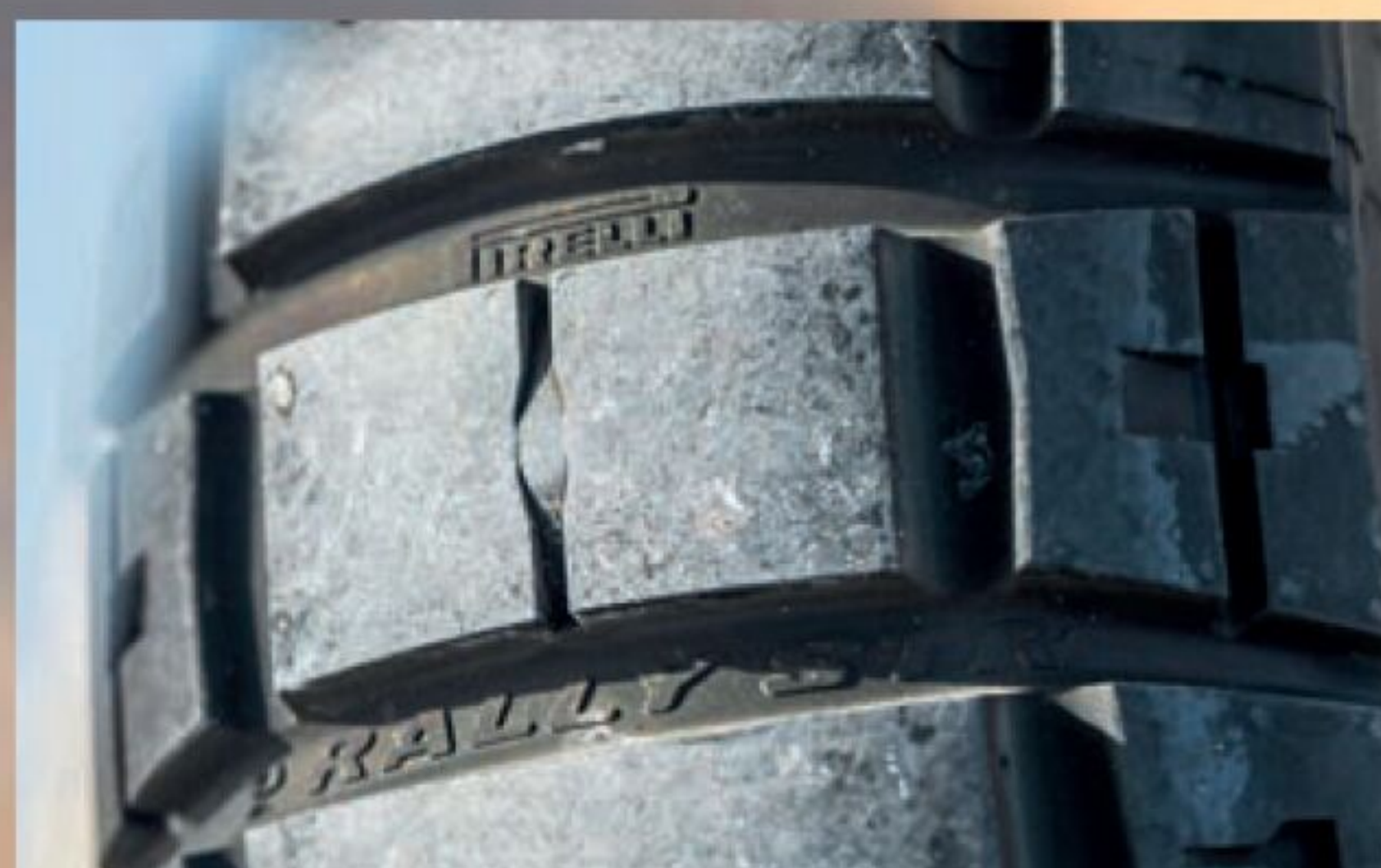
Det er imidlertid ikke bare den trivelige motoren som utmerker seg: Ducatien har den mest harmoniske sittestillingen av trioen. Hvis du er rundt 180 centimeter høy sitter du nesten perfekt, med bredt styre og en avslappet knevinkel. I



Ducati er den eneste i testtrioen som har en klassisk tenningsnøkkel.



Fjæringen byr på et godt kompromiss mellom komfort og dempingsreserver for aktiv kjøring.



De grovmønstrede Pirelli-dekkene er gode på grus, men på asfalt har de merkbare svakheter når det gjelder stabilitet og presisjon.



DesertX har det klassiske ørkenracer-looket, helt ned til minste detalj.



Sammenligningstest mellomklasse offroad

Tekniske data

Tekniske data		BMW F 900 GS	Ducati DesertX	MV Augusta Enduro Veloce
Motor	Motortype	Tosylindret firetakt parallelltwin	Tosylindret firetakt 90-graders V-motor	Tresylindret firetakt rekkemotor
	EFI	2 x Ø 48 mm	2 x Ø 53 mm	3 x Ø 47 mm
	Clutch	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch
	Boring x slag	86,0 x 77,0 mm	94,0 x 67,5 mm	81,0 x 60,2 mm
	Slagvolum	895 cm ³	937 cm ³	931 cm ³
	Kompresjonsforhold	13.1: 1	13.3: 1	13.4: 1
	Effekt	77,0 kW (105 hk) ved 8 500 o/min	83,1 kW (113 hk) ved 9 250 o/min	91,0 kW (124 hk) ved 10 000 o/min
	Maks. dreiemoment	93 Nm ved 6 750 o/min	92 Nm ved 6 500 o/min	102 Nm ved 7 000 o/min
	Støy, stasjonær	91 dB(A)	94 dB(A)	90 dB(A)
	Chassis	Ramme	Overliggende stålramme	Fagverksramme av runde stålrør
Framgaffel		USD gaffel, Ø 43 mm	USD gaffel, Ø 46 mm	USD gaffel, Ø 48 mm
Styredemper		Hydraulisk	Hydraulisk	–
Bremser framme/bak		Ø 305/265 mm	Ø 320/265 mm	Ø 320/265 mm
Elektroniske hjelpesystemer		Kurve-ABS, Traction kontroll	Kurve-ABS, Traction kontroll	Kurve-ABS, Traction kontroll
felger		2,15 x 21; 4,25 x 17	2,15 x 21; 4,50 x 18	2,15 x 21; 4,00 x 18
dekk		90/90 R 21; 150/70 R 17	90/90 21; 150/70 R 18	90/90 21; 150/70 R 18
Dekktype		Bridgestone A41 "G"	Pirelli Scorpion Rally STR	Bridgestone A41
Mål og vekt	Hjulavstand	1 590 mm	1 608 mm	1 610 mm
	Gaffelvinkel	28,0 grader	27,6 grader	27,0 grader
	Forsprang	120 mm	122 mm	118 mm
	Fjæringsvei framme/bak	230/215 mm	230/220 mm	210/210 mm
	Setehøyde	880 mm	885 mm	850-870 mm
	Vekt fulltanket	225 kg	228 kg	254 kg
	Tillatt last	220 kg	237 kg	226 kg
	Tankvolum/reserve	14,5/4,0 liter	21,0 liter	20,0 liter
	Serviceintervaller	10 000 km	15 000 km	15 000 km
	Pris	183 800,-	256 100,-	364 900,-
	Testsykkelens pris	241 610,-	293 805,-	Ikke oppgitt

Produsentens opplysninger; ¹Motorrad-målinger; ²inkl. Dynamic package, Enduro Package Pro, Keyless Ride, navigasjonssystem, Style GS Trophy, cruise kontroll, klargjøring for navigasjonssystem; ³inkl. motorbeskyttelse, veltebøyle, Termignoni lyddemper, ekstralys

Målinger

Toppfart	210 km/t*	214 km/t*	213 (240*) km/t
Akselerasjon			
0-100 km/t	3,8 sek	3,8 sek	3,7 sek
0-140 km/t	6,3 sek	6,6 sek	6,1 sek
0-200 km/t	16,2 sek	17,9 sek	15,5 sek
Trek-kraft på gir			
60-100 km/t	3,7 sek	4,4 sek	4,4 sek
100-140 km/t	4,0 sek	4,4 sek	5,1 sek
140-180 km/t	5,3 sek	5,9 sek	7,2 sek
Bensinforbruk			
Landevei	0,42 liter/mil	0,50 lit/mil	0,49 lit/mil
Rekkevidde landevei	345 km	420 km	408 km

Motorrads måling; * Produsentens opplysninger

tillegg er den todelte salen nesten like komfortabel som hos MV Augusta. Perfetto!

Men tilbake til motoren. Når den først er vekket til live, byr den på et fantastisk show – til tross for opplæring i etikette og omfattende innkapsling. Lyden er hard, med mye mekanisk støy, men vibrasjonene er til å holde ut. I tillegg reagerer V2 så mykt på gasspådrag at man gjerne bytter til Sport-modus. Den eneste ulempen er at dreiemomentet lar vente på seg opp til 5 000 omdreininger, noe som gjør at motoren kjennes litt treg i det nedre turtallsregisteret. Over 5000 fyrer Testastrettaen imidlertid løs med rikelig kraft i mellomregisteret.

Fjæringen leverer komfort uten at det går ut over feedback fra veien. Den reagerer kanskje ikke like elegant på de første millimeterne som BMWs komponenter, og den har heller ikke den samme luftige absorberingsevnen som MVs dempere, men totalbildet kjennes veldig harmonisk. Ingen av de andre syklene i denne gruppen kan manøvreres rundt hjørner med samme letthet og stabilitet – selv med passasjer. I tillegg har DesertX litt bedre vindbeskyttelse enn F 900 GS og nesten like lang rekkevidde som Enduro Veloce.

Men ikke la deg lure av disse trivelige kvalitetene eller det sjarmerende retro-looket. En Ducati er forpliktet til å være rask rundt svingene, samtidig som den taler til hjertet. I så måte er DesertX en ekte Ducati.

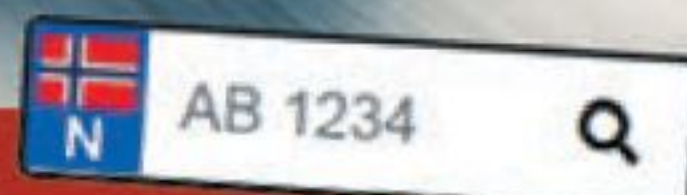
Ducatien ville ha vært den klare vinneren når det gjelder kjøreegenskaper – hvis ikke det hadde vært for dekkvalget. Konkurrentene bruker Bridgestone A41 på asfalt, mens DesertX har grovmønstrede Pirelli Scorpion Rally STR. På asfalt gir disse bedre grep enn man kanskje skulle tro, men ikke nok til å slå BMW og MV. Oppførselen påvirkes ikke av bremsing og raske retningsendringer, men DesertX mangler stabilitet og tydelige tilbakemeldinger fra underlaget i nedlegg. I lav hastighet er det litt tendenser til å tippe inn, og den kommuniserer ikke like tydelig som BMW og MV. I tillegg krever DesertX et litt fastere grep på styret når man kjører fort og/eller på ujevnt underlag.

Det faktum at den fortsatt er svært nær, eller til og med foran konkurrentene i mange henseender, viser kvaliteten på chassiset og gir en idé om hva som ville vært mulig med mer moderate dekk. Brembos M50 Monobloc-bremser biter hardt og er også enkle å dosere. Girkassen er presis og kan gires raskt og enkelt, både med og uten quickshifter. Jo mer kraft det er på kjedet, jo bedre. Og V-twinen elsker å spar-

NETTBUTIKK MED STORT UTVALG PÅ LAGER I NORGE



TID FOR VINTER- KLARGJØRING!



Alt du trenger til vinterklargjøring – Vær klar for neste sesong!
Olje, oljefilter, batterilader, bremseklosser, dekk og mye mer.
Prøv vårt skiltsøk for å finne modellspesifikke deler til din MC.

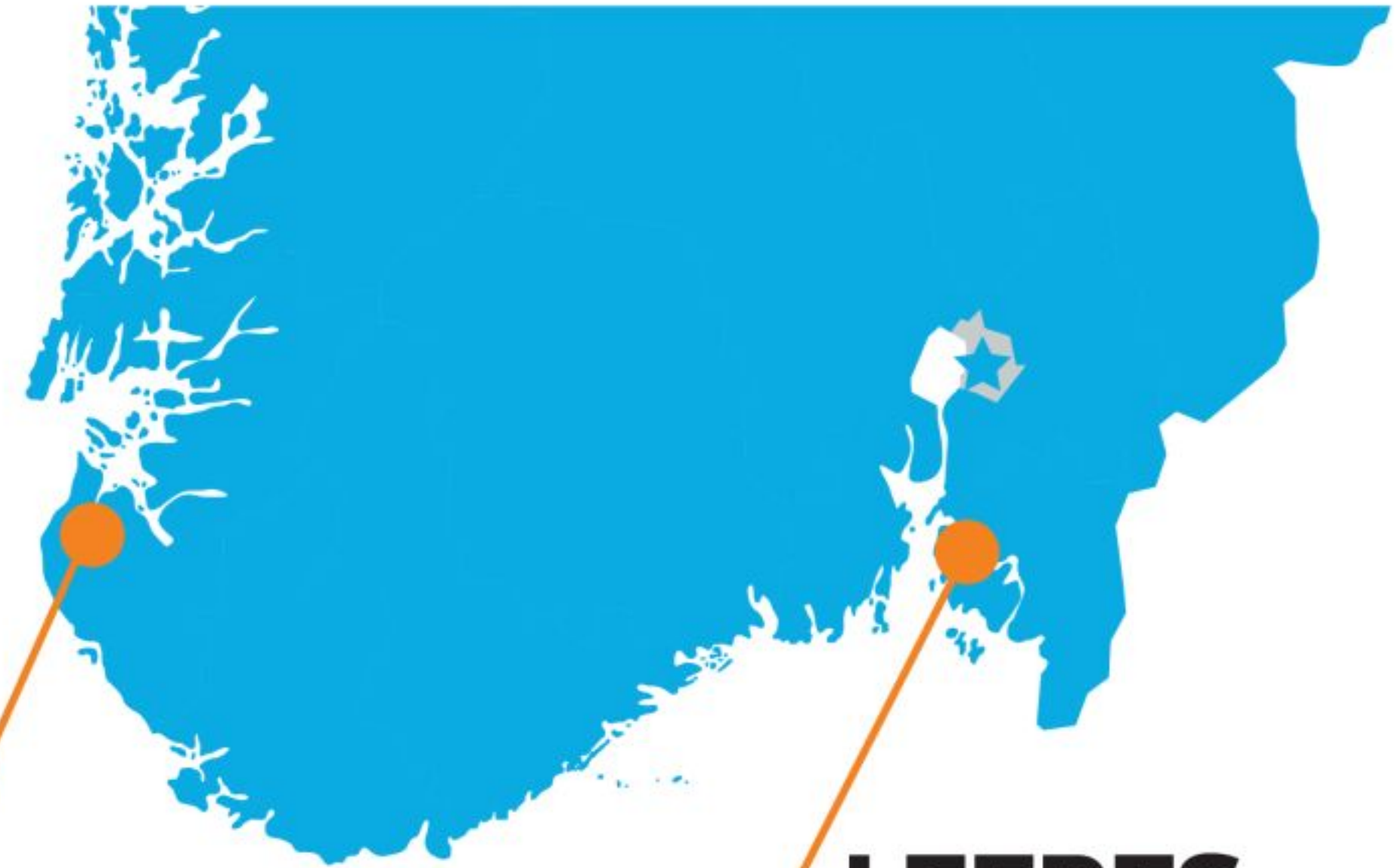
Lagerførte varer blir sendt samme dag ved bestilling før kl. 12.00.

Besøk oss på www.online-mc.no

ONLINE-MC.no
Med lidenskap for motorsykkel
www.online-mc.no



BMW-SERVICE PÅ ØSTLANDET & SØR-VESTLANDET



ROVIK MC

LEERES



rovilk
ROVIKMC.NO

Fabrikkveien 5, 4033 Stavanger
Tlf. 51588800. rovikmc.no

LEERE'S
MOTORSPORT
ETABLERT 1960

Mosseveien 47-49, Fredrikstad
Tlf. 69317959. leeres.no

NEXT
HORIZON

TÉNÉRÉ
700

YAMAHA
Revs Your Heart



Yamaha-spesialisten på Østlandet!

Vi har Ténéré 700 klar for levering!

Når du kjører Ténéré 700, kjører du en legende. Den er bygget for å tåle tøffe tak. Fra den nye justerbare fjæringen til den nøyte gjennomtenkte kjørestillingen og elektroniske hjelpemidler.

Asker MC
SENTER
Vollen, tlf. 66 79 82 44
askermc.no

Sammenligningstest mellomklasse offroad



MV Agusta Velvoksen, men også med god værbeskyttelse. Komfortabel, men lav sittestilling. Litt mer krevende knevinkel.



Sju svært konfigurerbare tommer med tilkoblingsmuligheter, app og stilig GPS-holder.



Den todelte salen gir sofakvalitet både foran og bak. Høydejusterbar 20 millimeter for føreren.



BMW Tett ergonomisk trekant med mye frontbeskyttelse men lite vindbeskyttelse. Trangt for knærne, fothvilerne ganske langt fremme.



BMWs velkjente duo med 6,5-tommers skjerm og separat navigasjon. Tilkoblingsmuligheter er standard.



Setet er smalt, kort og hardt, og preger mye av den sportslige karakteren til GS.



Ducati DesertX har en avslappet, men aktiv sittestilling. Det bredeste styret, den skarpeste knevinkelen og skikkelig vindbeskyttelse.



Fem tommer oppreist rallystil. Helt OK, med tanke på mangelen på tilkoblingsmuligheter.



Komfortabel både foran og bak. Trioens saftigste setehøyde, men det smale frontdesignet hjelper.

VI HAR NYHETENE, UTSTYRET OG UTVALGET!

Husqvarna 901 Norden / Expedition



2025 Cross & Enduro i butikk!

Husqvarna 801



mbracing.no

AUTORISERT VERKSTED



Fabrikkveien 8, 4033 Stavanger
Tlf: 979 63 883 - post@mbracing.no

Husqvarna Street, Enduro & Cross • TM Street & Enduro
Honda Enduro & Cross • Fantic Street, Enduro & Cross

KTM-CENTERET I OSLO!

READY
TO RACE

390 / 790 / 890 ADVENTURE
1290 / 1390 SUPER ADVENTURE S/R

790 ADVENTURE
NÅ 160.500,-*



*Pris eks. lev.omk.



125 DUKE
Fra 51.200,-*

125 / 390 / 790 / 990 DUKE
1390 SUPER DUKE R / EVO



📍 Verkseier Furulunds vei 10, Alnabru, 0668 Oslo ☎ 22 80 57 40 ✉ amd@amd.no 🌐 amd.no

Sammenligningstest mellomklasse offroad



Trippelen på 931 kubikk kombinerer myk gange og lineær effektutvikling med en aggressiv lyd.

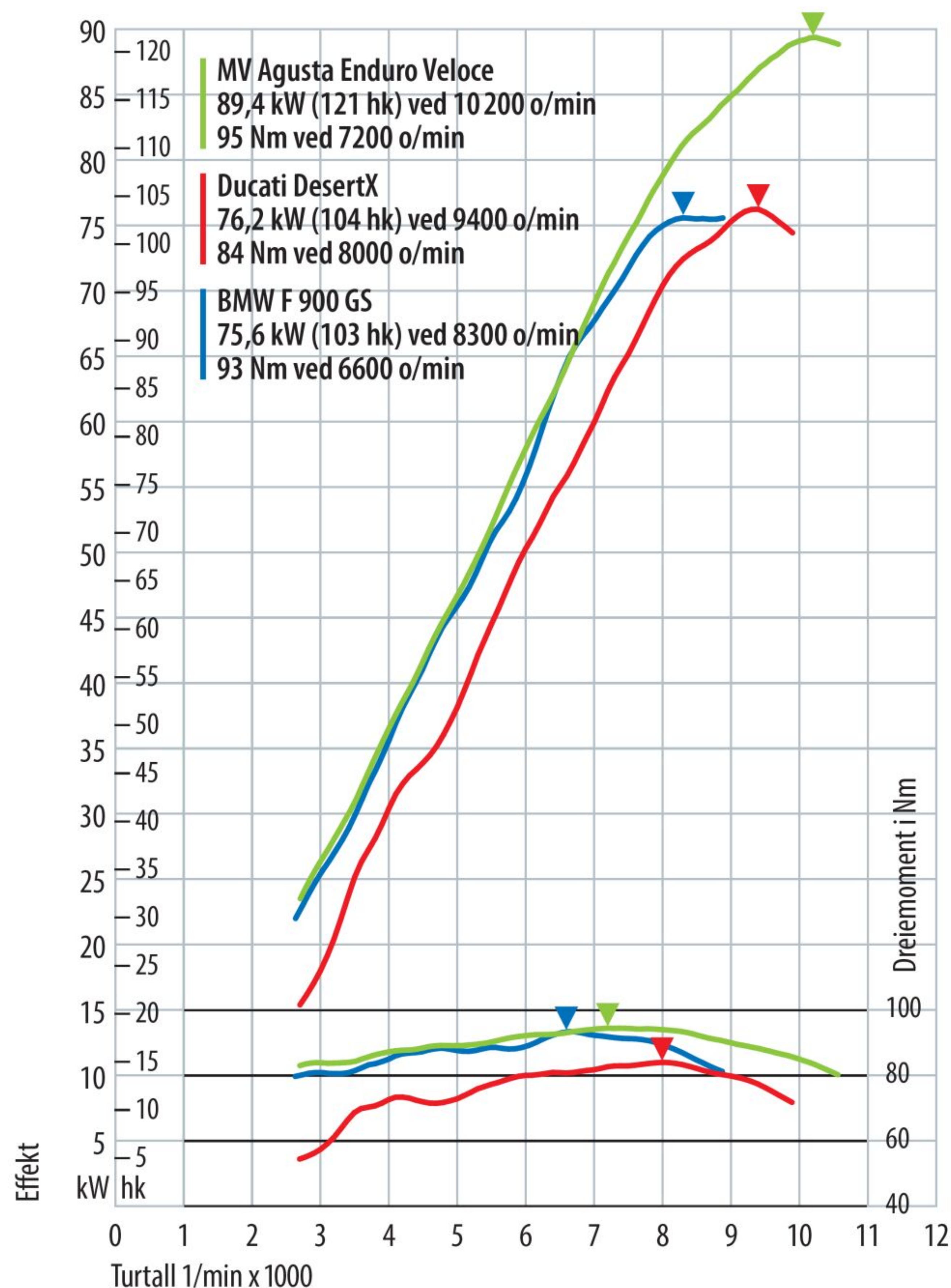


Smidig prallel twin på 895 kubikk med et lydbilde som fremhever bass og mellomregister.



Klassisk, mekanisk tilstedeværende V-twin på 937 kubikk, med et sterkt mellomregister og rikelig effekt på høye turtall.

Prestasjonsmåling



Festen starter på tre! Den nye Varese trippelen er riktig fin, smidig og kraftfull, men til tross for eksemplarisk effektutvikling må den slite med høy vekt, høy giring og stort frontareal. Den høye maks-effekten og raske quickshifteren gir likevel mulighet for kjappe akselerasjonstider. Den like kultiverte BMW-twinen har effekt og dreiemoment på

nesten samme nivå opp til 7 000/min og går like lineært i dette området, men har litt hardere gassrespons. Den mekaniske gangen og den buldrende lyden fra Ducatis V-twin er også hard, og den går veldig smidig fra 3 000 o/min, deretter øker lyden og effekten opp til nesten 10 000 o/min.

Effekt på veivakselen. Målinger på Dynojet 250 testbenk, korrigert i henhold til 95/1/EC, maksimalt mulig avvik $\pm 5\%$.



MOTORRAD Poengevaluering

		Maks poeng	BMW F 900 GS	Ducati DesertX	MV Agusta Enduro Veloce	
Motor						
Trekraft	40	30	26	24	BMW presser på, MV sliter, Ducati er midt imellom. MV-trippelen går og girer med enestående raffinement. Ekstra ros for BMWs lette clutch og den myke gassresponsen til alle tre. MV Agusta sliter med (for?) høy girring.	
Akselerasjon	40	23	21	25		
Toppfart	20	13	14	13 ¹		
Motorkarakteristikk	30	23	22	22		
Gassrespons/belastningsveksling	30	23	23	23		
Motorgange	30	20	18	22		
Clutch	20	16	15	14		
Giring	20	14	15	16		
Girkassens utveksling	10	8	8	7		
Start	10	9	9	8		
Totalt	250	179	171	174	Vinner, motor: BMW	
Chassis						
Manøvrerbarhet	40	29	30	28	Enestående smidighet hos Ducati, stabil MV og BMW er begge deler. Ros for MVs fine fjæringskomfort! Ducatis grovmønstrede dekk gir redusert presisjon og stabilitet. I sammenligning er MV noe treg og kjennes tung under nedlegg.	
Kurvestabilitet	40	30	27	28		
Styreegenskaper	40	29	28	24		
Tilbakemelding	10	7	6	7		
Bakkeklaring/i sving	20	18	18	17		
Stabilitet rett fram	20	16	15	16		
Basisinnstilling fjæring framme	20	13	13	14		
Basisinnstilling fjæring bak	20	13	13	13		
Fjæringskomfort	20	10	12	13		
Kjøring med passasjerer	20	12	13	11		
Totalt	250	177	175	171	Vinner, chassis: BMW	
Daglig drift						
Ergonomi fører	40	30	32	30	MV er komfortabel, har god værbeskyttelse, lang rekkevidde, midtstøtte, sidevesker som ekstrautstyr, og fin finish. Ducati gir det beste helhetsinntrykket og byr også på mange praktiske fordeler. Livet er hardt i BMW-salen. BMW har også kortest, men likevel god, rekkevidde. Godt merkbare ekstra kilo på Enduro Veloce.	
Ergonomi passasjer	20	11	13	14		
Beskyttelse mot fartsvind	20	10	11	14		
Sikt	10	7	6	7		
Lys	20	15	16	14		
Utstyr	30	21	16	20		
Daglig drift/vedlikehold	20	12	15	13		
Vekt fulltanket	10	5	5	4		
Fjæringens justeringsmuligheter	10	8	8	8		
Bagasje	10	1	1	4		
Tillatt last	10	10	10	10		
Rekkevidde	30	21	27	26		
Bearbeiding	20	15	14	16		
Totalt	250	166	174	180	Vinner hverdagsbruk: MV Agusta	
Sikkerhet						
Bremsevirkning	40	29	31	29	Alle tre bremses kraftig men Ducatien er mest kontrollerbar, og har den mest omfattende pakken med hjelpesystemer. Merkbar tendens til selvoppretting, når MV bremses under nedlegg.	
Dosering av bremses	30	23	26	24		
Bremsestabilitet solo/med passasjer	20	14	13	14		
Selvoppretting under bremsing	10	9	9	8		
ABS-funksjon	20	15	15	14		
Styreutslag	10	8	7	8		
Elektroniske hjelpesystemer	20	15	16	14		
Totalt	150	113	117	111	Vinner sikkerhet: Ducati	
Kostnader						
Pris testsykkel	30	10	10	5	Bensingjerrig BMW, god garanti og mobilitetsgaranti på Ducati. MV Agusta er veldig mye dyrere enn konkurrentene.	
Garanti	10	8	10	8		
Forbruk (landevei)	30	23	19	20		
Servicekostnader	20	18	18	18		
Vedlikeholdskostnader	10	6	6	5		
Totalt	100	65	63	56	Vinner, kostnader: BMW	
TOTALEVALUERING		1000	700	700	692	Vinnerpris/ytelse: BMW/Ducati Delt seier. GS og DesertX gir like mye for pengene.
PLASSERING			1.	1.	3.	
Valuta for pengene*		1.0	2,8	2,8	4,0	

*Pris/ytelse vurderingen er beregnet på grunnlag av basisprisen pluss funksjonsrelevant tilbehør; ¹Motorrad måling

ke ut effekt fra mellomregisteret og oppover.

Men man må være forsiktig med å skru ned traction kontrollen. På de lavere nivåene 1 og 2 kan du bli overrasket av de litt mindre grepsvillige Pirelli-dekkene. BMWs traction kontroll kan justeres med Driving Modes Pro-alternativet, noe som gjør den mye mer forutsigbar enn MV, hvis åtte moduser ikke kjennes spesielt intuitive.

Så hva skal man velge til slutt: en touring-sykkel med et rasende trepipers hjerte, en usedvanlig fyrrig tysker eller en allrounder forkledd som ørkenracer? Adventureresyklene i mellomklassen har noe for enhver smak... 



Tekst: Rene Correra
rene@motorradonline.de

Foto: Arturo Rivas

MOTORRAD-testresultat

- 1 BMW F 900 GS**
Den sportslige tilnærmingen kjennes virkelig vellykket for den lille GS, som nå har fått spennende kjøredynamikk. På typisk BMW-vis ignoreres ikke hverdagsenskapene, men en mer komfortabel sal hadde vært fint.
- 1 Ducati DesertX**
Fulltreffer – med en liten bom. Til tross for sitt sensuelle retroutseende har DesertX moderne kvaliteter når det gjelder ytelse, komfort og hverdagsbruk. Med mer praktiske dekk hadde den vært på førsteplass.
- 3 MV Agusta Enduro Veloce**
MV har bygget en stilig og kompetent touringsykkel med virkelig god komfort og en herlig motor. Enduro Veloce er imidlertid i tyngste laget, og attpåtil veldig dyr.



Kawasaki
Ninja ZX-6R



Honda
CBR 600 RR

DE SISTE SAMURAIENE

Yamaha? De har en racer som ikke kan registreres. Suzuki? De har trukket seg helt ut av segmentet. De eneste gjenværende klassiske supersport 600-ene kommer fra Honda og Kawasaki. Begge har fått oppgraderinger for 2024. Hvilken japaner er sjef på Valencia-banen.



Banetest Honda CBR 600 RR vs Kawasaki Ninja ZX-6R

Det er den sjette måneden i det Herrens år 2013. Tegneseriehelten Supermann fyller 75, og det er siste gang 600cc supersportsykler fra Honda og Kawasaki møtes i en shootout på bane. Det begynner å bli en stund siden. Hvordan Supermann har det i dag? Som udødelig har han det forhåpentligvis bra, og det samme kan sies om våre to japanske helter, CBR 600 RR og Ninja ZX-6R. De er også i fantastisk form etter oppgraderingen. De med god hukommelse husker at Honda ikke klarte å oppfylle Euro 4-standardene med CBR 600 RR, noe som førte til at den ble fjernet fra modellutvalget for 2017. For den grønne Kawasakien

var utviklingen litt mer variert. Den ble solgt som Euro 3-versjon i 2017, og gjorde deretter en forsinket Euro 4-inntreden i 2019. To år senere var den borte igjen, for så å få nytt liv på slutten av 2023 med Euro 5+. I supersport 600-duellen i 2013 plasserte Kawasaki seg rett foran Honda. Hvordan går det i dag?

ZX-6R knurrer mykt når den varmes opp i depotet. Ikke for høyt, men brummingen er umiskjennelig Kawasaki. Hondaen høres litt mer behersket ut. Den hveser en halv oktav høyere, men høres på ingen måte ufarlig ut. Man kan allerede gjette hvordan den genererer sin punch: turtall, turtall, turtall. Det må den, for slag-

volumet på 599 mot 636 kubikk er tross alt seks prosent mindre enn konkurrentens, og den ulempen må kompenseres. CBR 600 RR når sin maks effekt på 121 hk ved 14 250 omdreininger, mens de 124 utlovede hestene til ZX galopperer for fullt allerede ved 13 000 omdreininger.

Nå skulle man tro at Honda ville ha matchet det høye turtallet i CBR-motoren med lav giring for å oppnå høyere trekraft ved samme hastighet, men det er slett ikke tilfelle. Dette kan skyldes homologeringsgrunner, men valget av en ganske høy giring kan også være for å kunne oppnå en tilstrekkelig konkurransedyktig toppfart i Supersport World Championship. Med Pirelli slicks, som

Honda CBR 600 RR 1.44,123 min

ble brukt under testen (litt større omkrets enn standarddekk), når den teoretisk 267 km/t på sjette gir. Til sammenligning klarer Kawasakien bare 236 km/t. Den grønne har en fordel fordi ZX-6R for øyeblikket ikke har lov til å konkurrere i VM i henhold til regelverket (deltakelse i VM er planlagt fra 2025), og derfor kan man velge en sterkere, lavere giring. Tilfeldigvis tilsvarer dette nøyaktig hastigheten sykkelen når på høyeste gir ved bremsepunktet på slutten av start/mål langsiden, den raskeste delen av den sør-spanske banen. Flaks! På raske baner ville det helt klart være en ulempe. På samme punkt går Hondaen omtrent like fort på femte gir, men har fortsatt



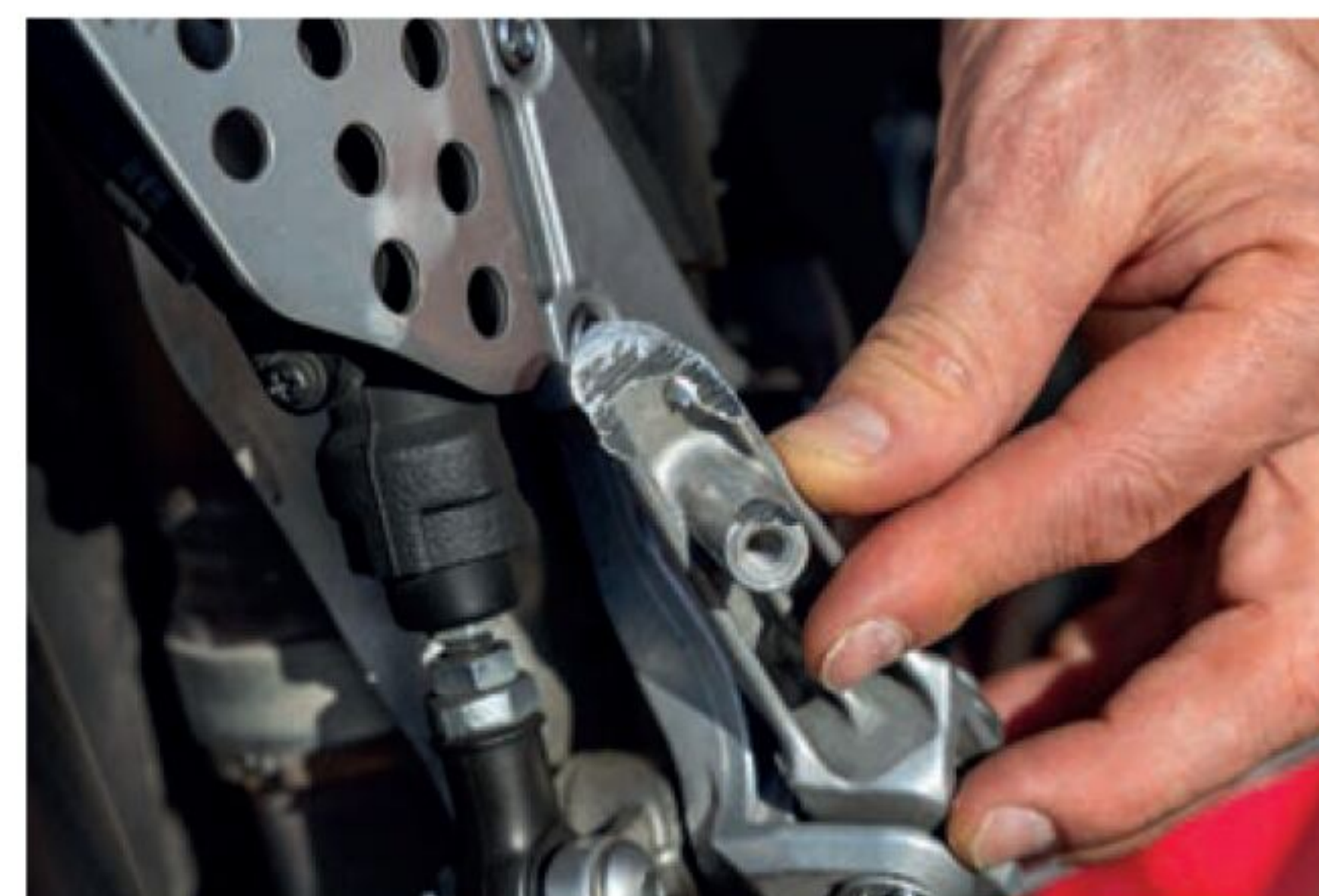
Suverene Tokico-bremser med fantastisk bitt, best doserbarhet, utmerket modulering, skarp, direkte bremsefølelse og et stabilt trykkpunkt.



Fin Showa-gaffel som har godt med reserver og krystallklar feedback. Individuelt justerbar demperinnstilling for hvert gaffelben.



Med den større omkretsen til slicks-dekket (190/60 dimensjon), kommer gummi- en faretruende nær svinggaffelen.



Fothvilerne slipes ned, fordi de er for lave for virkelig rask kjøring på slicks. Men det kan løses med tilbehørs-fothviler.

Elektronikk og fjæringsinnstillinger

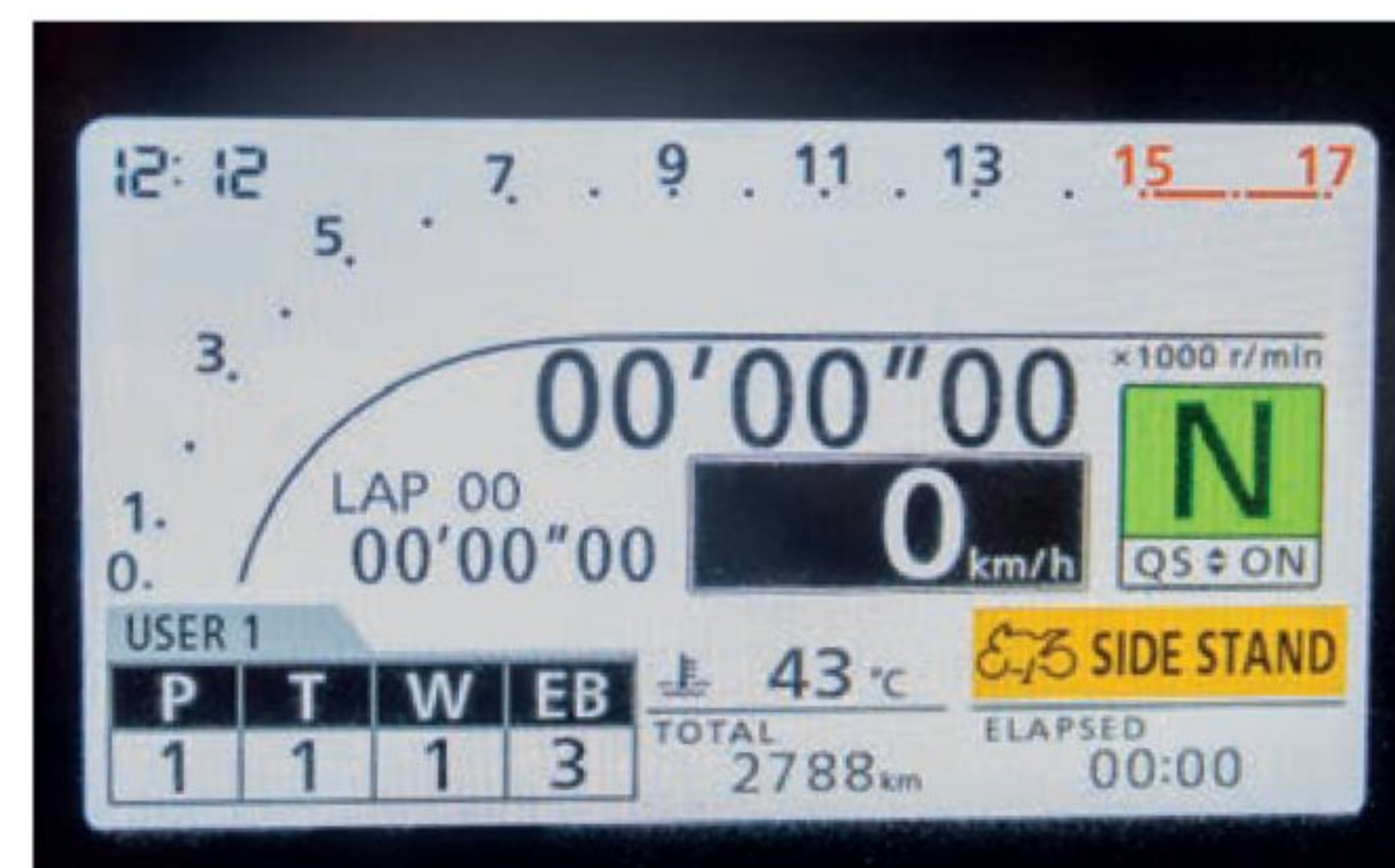
Framgaffel

Statisk negativ fjæringsvei 33 mm, kompresjon 4 omdreininger åpen, retur 3 omdreininger åpen, høyde i standardposisjon.

Støtdemper

Statisk negativ fjæringsvei 12 mm, kompresjon 12 gjenger åpen, retur 1 omdreining åpen, høyde i standardstilling.

I tillegg til basisdesignet "Street" tilbyr CBR også "Circuit"-design i instrumenteringen, med fokus på rundetider (bildet). Nederst til venstre finner du innstillingene for de elektroniske hjelpesystemene, og verdiene tilsvarer de vi brukte i rundetidskjøringen. "P" står for gassrespons og kraftoverføring, "T" for



traction control, "W" for wheelie control og "EB" for elektronisk styrt motorbremsmoment.



Banetest Honda CBR 600 RR vs Kawasaki Ninja ZX-6R



Også Showa, men et annet system med separate justeringer for damping (høyre gaffelben) og fjærforspenning (venstre gaffelben).



Ikke helt oppdatert. Kawaen bruker gassvaier i stedet for E-gass. Når det gjelder elektronikk, ligger ZX-6R generelt litt etter.



Monodemper med fjær som er litt for myk og har litt for lite dempereserver for hardkjøring på bane.



Girpedalen har blitt litt slitt, men piggen er intakt. Kawasakiens bakkeklaring i kurver er god.

Elektronikk og fjæringsinnstillinger

Framgaffel

Statisk negativ fjæringsvei 30 mm, kompresjon 2,5 omdreininger åpen, retur 1 omdreining åpen, høyde standard.

Støtdemper

Statisk negativ fjæringsvei 7 mm, kompresjon 0,25 omdreininger åpen, retur 0,25 omdreininger åpen, høyde standard.

Nå med smarttelefontilkobling: ZX-6R har TFT-instrumentering. Fire kjøremodus, inkludert den programmerbare Ride-modusen (bildet). Det er imidlertid bare mulig å gjøre endringer i effektmodusene ("Power", full og lav) og traction



control ("KTRC", tre trinn). ZX-6R tilbyr for øyeblikket ikke wheelie-kontroll eller justerbar elektronisk motorbremskontroll (EBC). Funksjoner for neste oppdatering? Hadde vært veldig velkomment.



Kawasaki Ninja ZX-6R

1.44,494 min

langt igjen til maks hastighet. Teoretisk sett klarer Hondaen 248 km/t på femte gir.

Effekt der man vil ha den

Mer slagvolum, god trekraft helt fra bunnen av registeret, og girkassens utveksling stemmer perfekt på denne banen: Kawaen plukker meter for meter på Honda, spesielt i utgangen av kurvene. Med en behagelig homogen kraftoverføring er den også energisparende for føreren som er ved godt mot, selv under den ofte krevende fotograferingen. Det eneste Kawasaki-motoren får litt kritikk for er den litt forsinkede gassresponsen. Å finjustere doseringen av gassen når man går fra rolig kjøring til belastningsmo-



dus er vanskeligere med Kawasaki enn med Honda, fordi Honda har et system som kan justeres til å være brutalt direkte, supermykt, eller alt i mellom.

Et spørsmål om kjørestil

For ikke å miste fart i de nevnte seksjonene, må CBR-RR-føreren legge inn et lavere gir eller gi gass mye tidligere ut av de fleste svingene. Begge deler krever økt konsentrasjon og oppmerksomhet. Det er noe for dyktige roadracingførere, som vår rundetidsjeger Sergio Romero. Han er tidligere racefører i det spanske mesterskapet, og har også startet flere ganger i det klassiske Isle of Man TT. Vår journalistkollega fra det spanske maga-

sinet Motociclismo er alltid like rask på banen. "Jeg foretrekker den sistnevnte kjørestilen fordi Hondaen drar for aggressivt ved høye turtall på de lavere girene, spesielt ved nedgiring." Vanlige førere, derimot, har en tendens til å foretrekke kjørestil én fordi den subjektivt sett kjennes raskere for dem. Og det er den sannsynligvis også, for det krever mye mot og dyktighet for å gi gass ekstremt tidlig under harde nedlegg. Uansett, hvis girene ikke matcher hastigheten, må CBR-føreren tette gapet på annet vis.

For eksempel når man går inn i kurve under bremsing. Det er rett og slett oppsiktsvekkende hvor lett og samtidig stabilt Hondaen styrer inn, hvor tydelig og direkte den

gir tilbakemelding på forhjulsgrepet og dermed gjør det lettere å kjøre på grensen. Det er heller ingen nøling i de videre svingene. Ingen gynging, ingen svaing, ingenting – høy klasse! Linjen bør imidlertid være perfekt helt fra begynnelsen, for CBR lar deg ikke knipe sporet, det er bedre å la CBR rulle gjennom. Totalt sett minner ytelsen veldig om den store Fireblade SP, som har nøyaktig de samme egenskapene. Samme utviklingsteam? Helt klart.

Kawasaki har ikke investert i like mye digital teknologi i den nye ZX-6R: TFT-instrumentering, LED-belysning, ny kåpe, modifisert motorstyring, det er omtrent det hele. Rammen, svingarmen og hjulene er i ut-

Banetest Honda CBR 600 RR vs Kawasaki Ninja ZX-6R

Tekniske data

	Honda CBR 600 RR	Kawasaki Ninja ZX-6R
Motor		
Motortype	Firesylindret, firetakts rekkemotor	Firesylindret, firetakts rekkemotor
EFI	4 x Ø 44 mm	4 x Ø 38 mm
Clutch	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)
Boring x slag	67,0 x 42,5 mm	67,0 x 45,1 mm
Slagvolum	599 cm³	636 cm³
Kompresjonsforhold	12.2: 1	12.9: 1
Effekt	89,0 kW (121 hk) ved 14 250 o/min	91,0 kW (124 hk) ved 13 000 o/min
Maks. dreiemoment	63 Nm ved 11 500 o/min	69 Nm ved 10 800 o/min
Støy, stasjonær	96 dB(A)	90 dB(A)
Chassis		
Ramme	Overliggende aluboxramme	Overliggende aluboxramme
Framgaffel	USD gaffel, Ø 41 mm	USD gaffel, Ø 41 mm
Bremser framme/bak	Ø 310/220 mm	Ø 310/220 mm
Elektroniske hjelpesystemer	Kurve-ABS, Traction Control	ABS, Traction Control
Felger	3,50 x 17; 5,50 x 17	3,50 x 17; 5,50 x 17
Dekk	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Dekktype	Pirelli Supercorsa SP V4 Diablo Superbike SC1/SC0	Pirelli Supercorsa SP V4 Diablo Superbike SC1/SC0
Mål og vekt		
Hjulavstand	1370 mm	1400 mm
Gaffelvinkel	24,1 grader	23,5 grader
Forsprang	100 mm	101 mm
Fjæringsvei framme/bak	120/128 mm	120/151 mm
Setehøyde¹	810 mm	830 mm
Vekt fulltanket	193 kg	205 kg
Tillatt last	180 kg	173 kg
Tankvolum/reserve	18,0 liter	17,0 liter
Serviceintervaller	12.000 kilometer	12.000 kilometer
Pris	209 990,-	232 990,-
Testsykkelens pris	209 990,-	232 990,-

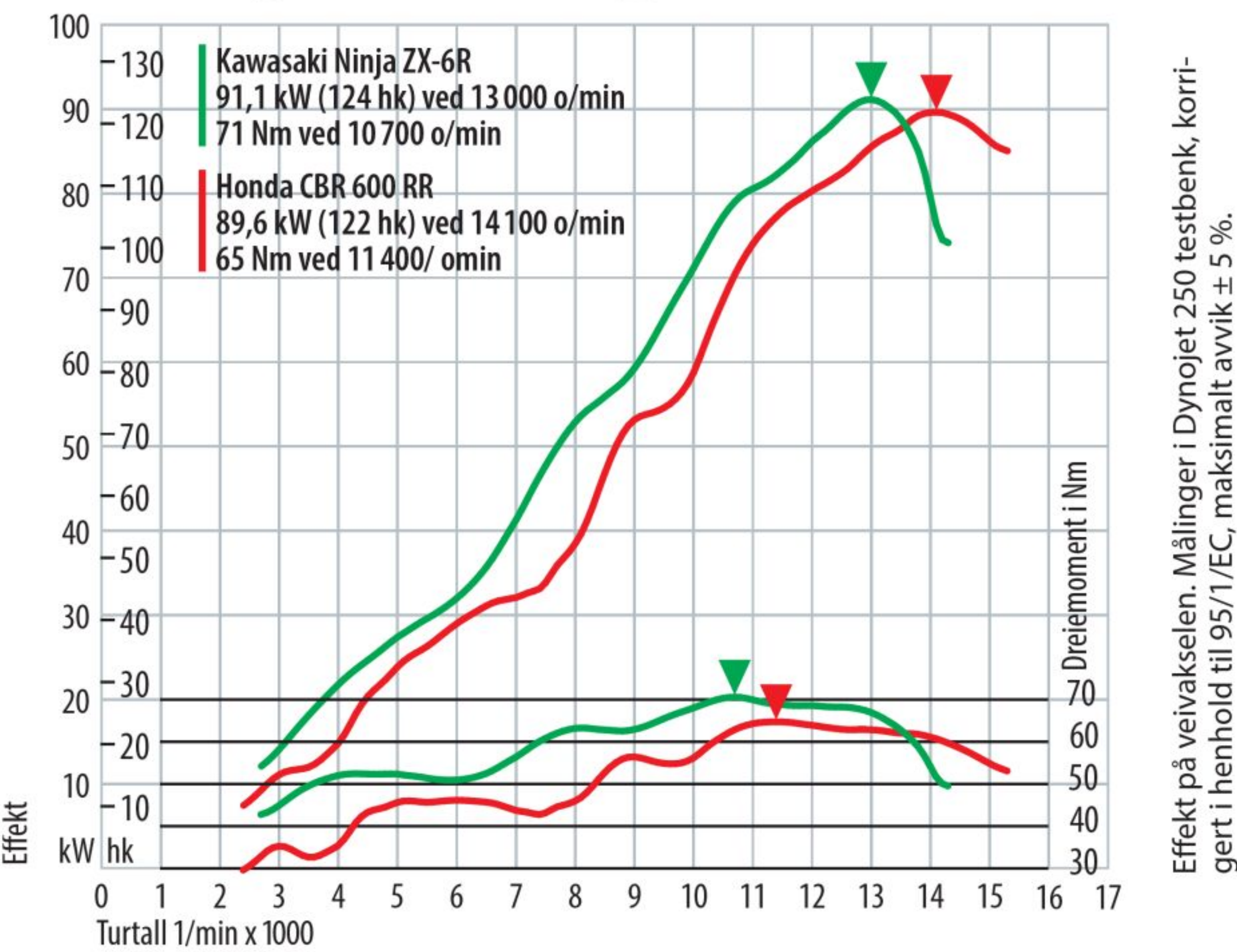
Produsentens data; ¹MOTORRAD-målinger.

Målinger

Toppfart*	255 km/t	234 km/t
Akselerasjon		
0-100 km/t	3,9 sek	3,4 sek
0-140 km/t	5,8 sek	5,3 sek
0-200 km/t	10,7 sek	9,9 sek
Trekk-kraft på gir		
60-100 km/t	5,6 sek	3,5 sek
100-140 km/t	5,9 sek	3,5 sek
140-180 km/t	5,9 sek	3,5 sek

Motorrads måling; * Produsentens opplysninger

Prestasjonsmåling



Kawasakis klare fordel når det gjelder effekt og dreiemoment i hele turtallsområdet kan ikke bare forklares med seks prosent større slagvolum. Forskjellene opp til maksimal effekt er mellom minimum ni og maksimum 56 prosent, avhengig av motorturtallet. Honda har bygget sin rekkefirer for høye turtall, og derfor nås de høyeste effekt- og dreiemomentverdiene mye senere enn på den grønne. Dette er spesielt merkbart under fotokjøringene.

Takker og bukker

Testdekkene. Vi gjennomførte nok en gang banetesten med italienske dekk. Pirelli Supercorsa SP V4 ble brukt til fotokjøringene og til innkjøringen, dekk som er helt fine for vanlig rask bane-kjøring. Derfor trengte vi bare å justere dempingen litt for slicks, som gir enda mer grep. Vi registrerte rundetidene med de raske gummiblandingene SC1 foran og SC0 bak i dimensjonene 120/70 og 190/60. Mille grazie, ragazzi!



MOTORRAD-løpsevaluering

	Maks poeng	Honda CBR 600 RR	Kawasaki Ninja ZX-6R
Motorkarakteristikk, bane	40	26	32
Gassrespons	20	18	16
Girskift	20	18	16
Kurvestabilitet	40	37	34
Styrepresisjon	40	38	35
Manøvrerbarhet	40	37	36
Tilbakemelding/grenseområde	40	38	35
Bakkeklaring	20	16	18
Chassisinnstillinger/justeringsmuligheter	20	18	15
Kjørestilling sport	20	17	16
Bremseegenskaper	40	37	36
ABS/justeringsmuligheter	10	8	7
Traction kontroll	10	9	8
Klassifisering av rundetider*	40	37	36
Rundetid		1.44,123	1.44,494
TOTALEVALUERING	400	354	340
PLASSERING		1.	2.

*Poengskala: 1.43,000 min til 1.43,299 min: 40 poeng, 1.43,300 min til 1.43,599 min: 39 poeng, 1.43,600 min til 1.43,899 min: 38 poeng, 1.43,900 min til 1.44,199 min: 37 poeng, 1.44,200 min til 1.44,499 min: 36 poeng.

MC-FORHANDLEREN I OSLO VEST!



NX500



CB750 HORNET

VI HAR UTVALGET
OG KOMPETANSEN!

Vi kan Honda! Innbytte - Finans!



MOTORCENTERET AS
#1 i ASKER og BÆRUM



Olav Ingstads vei 3, 1351 Rud, tlf. 66 85 70 00, salg@motorcenteret.no

motorcenteret.no



Vortex 3 – Inspirert fra MotoGP



Unikt og dynamisk design, optimalisert ventilasjon og bevegelsesfrihet, vil Ixon Vortex 3 garantert gi deg en solid og meget komfortabel føreropplevelse. Vortex 3 er sydd i racing-kjøreposisjon, og tilbyr deg toppnivå av innovasjon og ytelse, og en dress du absolutt bør vurdere – Prøv den – Du vil ikke bli skuffet!

Ixon Vortex 3 er kompatibel med Ixon IX-Airbag U04/U05!

Veil. 11.999,-

DAME



DEMONIO

Ixon Demonio racingdress stammer fra Vortex 3 men med ett par elementer fra Ixon sine GP-dresser og asymmetrisk design.

Veil. 11.999,-



Tlf 61 26 20 00 / post@ruco.no / Finn din forhandler: www.ruco.no

Banetest Honda CBR 600 RR vs Kawasaki Ninja ZX-6R

gangspunktet de samme som på 2013-versjonen. Og til tross for en mellomliggende oppdatering i 2019, bygger monodempere fremdeles ikke opp nok dempekraft. Den har også en mykere, progressiv fjær, og fokuset i basisoppsettet vil sannsynligvis fortsatt være på landeveiskjøring. På grunn av det vil det være noe bevegelse og uro i bakparten, selv når vi skruer opp fjærforspenningen maksimalt. Det er noe som overføres til hele chassiset. Den fine Showa-gaffelen, som produsenten også ga ZX-6R i 2019, har imidlertid tilstrekkelige fjæringsreserver. Selv om vi reduserer forspenningen med to omdreininger – etter oppfordring fra Sergio – for å senke fronten og dermed få bedre kjøreegenskaper, kommer den litt baktunge ZX-en likevel ikke i nærheten av Hondaens grådige styreegenskaper og krystallklare tilbakemeldinger. Felles for begge er den begrensede bakkeklaringen med slicks. På CBR-en skraper fotvilerne i asfalten, på Kawasakien er det girpedalen som tar nedi.

Når det gjelder bremses, som tradisjonelt

har vært Kawasakis domene, ligger den grønne sykkelen litt etter. Med sammenlignbart bitt krever Kawasakis Nissin-kalipere litt mer manuell kraft enn Hondas Tokico-kalipere. I tillegg holder CBR-bremsenes trykkpunkt seg stabilt, selv under høy belastning, mens det vandrer litt for Kawa. Sist, men ikke minst: det lille justeringshjulet for bremses-pakens posisjon beveger seg av seg selv noen ganger, og flytter bremsehåndtaket nærmere styret. For sikkerhets skyld har en bit gaffatape nå sikret vår favorittposisjon (maksimalt fremskutt håndtak). Det skal imidlertid bemerkes at vi snakker om kjøring på bane, nær den fysiske grensen. Og analysen av dataregistreringen viser også at ingenting er som det kan virke som.

Først noen ord om hjelpesystemene. Med hypersportdekkene (Pirelli Supercorsa SP), som ble brukt til fotoshoot og innkjøring, griper begge ABS-systemene inn behagelig sent. Med slick-dekk er situasjonen imidlertid litt annerledes. I jakten på raske rundetider frigjør ikke elektronikken nok

bremsetrykk ved hard nedbremsing i nedlegg. De forskjellige omkretsene på hjulene, sammenlignet med gatedekk, og det ekstra veigrepet blir tydeligvis ikke tatt hensyn til av systemene – sikkerheten kommer først. På den annen side skaper ikke traction kontroll noen problemer. Begge systemene gir en sikkerhetsmargin i den skarpeste posisjon (1) uten å redusere fremdriften. Det er kun Honda som har quickshifter med blipper-funksjon. Det samme gjelder wheelie kontroll og elektronisk justerbart motorbremsemoment (EBC), noe man leter forgjeves etter på Kawasaki. I tillegg fungerer clutchløs giring bare når man girer opp. Har Honda en fordel når det gjelder rundetid?

Er alle raskest på Honda?

Svaret er et definitivt nja. Den går rundt banen på 1.44.123 minutter, nesten fire tideler raskere enn Kawasakien (1.44.494). Men kombinasjonen av den skarpe motoren, som ikke kommer skikkelig i gang før ved 11 000 omdreininger, og den høye giringen



gjør at CBR krever en dyktig racefører i salen. Ligger du i feil gir? Det var som pokker! Amatører – ja, til og med viderekomne – har det lettere på ZX-6R fordi sykkelen skyver kraftfullt ut av svingene selv ved lavere turtall, noe som frigjør mer av førerens ressurser til bremse- og akselerasjonspunkter og linjevalg.

Hvor forskjellige de enn presterer, er Honda og Kawasaki for øyeblikket de eneste gjenværende representantene for en en gang så stolt art. Måtte de være med oss i lang tid fremover – de siste samuraiene. 

BIKE



Tekst: Volkmar Jacob
jacko@motorradonline.de

Foto: Jaime Olivares

MOTORRAD-testresultat

1 Honda CBR 600 RR

CBR tar seieren takket være det fantastiske chassiset. Manøvrerbarhet, stabilitet, tilbakemelding, presisjon, bremses: Honda har gjort en fantastisk jobb med den nye versjonen – hatten av for det! Og med en pris på 209 990,- er den også rimelig. Men når det gjelder å dra den ut for fullt på bane, krever RR en erfaren fører på grunn av dårlig bunndrag og høy girring. Landeveier? Bør kunne fungere på din svingete favorittvei.

2 Kawasaki Ninja ZX-6R

Motoren er bombastisk, men chassiset kunne vært bedre. Den taper noen poeng til Honda, blant annet på grunn av den myke støtdemperen bak og konsekvensen av det. Totalt sett er den bare moderat oppdatert, og derfor ligger ZX-6R også litt etter når det gjelder elektroniske hjelpesystemer. Rundetidsmessig holder den imidlertid følge med konkurrentene, og selv erfarne baneførere vil oppleve at det er mye lettere å suse rundt på bane med Kawasakien.





Hvem er den norske motorsyklisten? For å finne ut dette, går vi tett på motorsyklister som vi møter. Tett på helt vanlige, norske motorsyklister. Folk som kjører MC er nemlig ingen homogen gruppe, slik man gjerne får inntrykk av. Vi har forskjellig smak og forskjellige preferanser, men for oss alle er motorsykel en del av tilværelsen. Vi er forskjellige, men hvem er vi egentlig? I denne intervjuerien prøver vi å bli kjent med dem. Her er Eskild Wedvik. Han holder hus på Hamar, med kone, barn og en edel motorsykkelsamling. Ja, for Eskild er ikke opp-tatt av dagligdagse sykler som gud og hvermann kan kjøpe over disk. For han er det klassisk edelmetall som gjelder. Sykler som ser ut som motorsykler – med sjel! I hvert fall er det slik han uttrykker seg, Eskild, og da er han bare nødt til å fortelle oss hva han legger i det.

FRYD FOR ØYET: Han har mye å velge i, men på oppfordring fra artikkelforfatteren etablerte Eskild Wedum seg på CBX'en for å ta hovedbildet. Den er kanskje ikke den vakreste modellen i samlinga, men den brede kjøleribbe-prydede sekseren er en fryd for øyet.



DEN MÅ HA SJEL!

Lidenskapen for motorsykler oppstod i barndommen, men dermed er det ikke sagt at Eskild Wedvik elsker alt med to hjul og motor. Han er nemlig klar på at motorsykler må ha sjel. Garasjen hans er full av sykler. De er ikke helt nye, men de har sjel – alle sammen!

Eskild Wedvik er mer interessert i motorsykler enn de fleste, og han behersker dem! Det er nesten flaut å si det, men faktisk er jeg redd han har mer peil enn meg. Og det sier altså jeg, som lever av å skrive om motoriserte tohjulinger i landets ledende MC-organ. Men 40-åringen fra Hamar lever og ånder for motorsykel. Det har resultert i en samling på nærmere 30 sykler. Den eldste, en Husqvarna «Littvikter», kan snart feire 100-års jubileum. For tiden er den lånt ut som veggpyrd til en lokal restaurant. Hans 30-modell

Ariel 557 B er også 100 snart. Ariel, som hadde sitt hovedsete i Birmingham, var blant de store innen britisk MC-industri i årene før krigen. Imidlertid er ikke Arielen alene om å representere engelsk motorsykelbyggekunst. Hans personlige favoritt er Commandoen. En Norton Commando Combat Roadster 750 fra '72. I sin tid var den et av britenes siste forsøk på å kjempe mot de fremadstormende japanerne. I dag er Commando en lengende og altså den sykkelen som Eskild setter høyest i samlinga. Britisk edelmetall, som han sier. Men Commandoen er i godt sel-

skap: Eskilds motorsykkelsamling er, mildt sagt, omfattende og den inneholder ikke bare britisk edelmetall. Faktisk er japanerne i flertall, og de er heller ikke nye. 70-talls japanere er nemlig sykler som står Eskilds hjerte svært nær. Eller som han uttrykker det: – Jeg sa britisk edelmetall: På 70-tallet kom også japanerne med sykler som virkelig må kalles edle. Se bare på Kawasaki 900 Z1: Finnes det noe vakrere? Selv i dag, over 50 år etter tilblivelsen, står den som noe av det mest formfullendte som motorsykelverdenen har sett. En estetisk nytelse, spør du meg.



PÅ Plass: Nyeste tilskudd i samlinga er en Honda 350-racer fra 1972. Går det som han tror, vil den bringe Eskild ut på racerbanen. Tanke på racing har alltid fristet, og nå er meteriellet på plass.



PÅ GOD VEI: Eskild har vokst opp med motorsykler, og sønnen er på god vei. Håkon er bare syv, men han er stadig på verkstedet sammen med pappa.

Navn: Eskild Wedvik.

Alder: 40 år.

Bosted: Hamar.

Sivil status: Gift med Kari. To barn, Emma (10) og Håkon (7).

Yrke: Daglig leder i Silva Bolig AS

MC-erfaring: Begynte da jeg var 16.

Sykler: Mange, men jeg må framheve briten, en Norton Commando 750 fra 1972. Akkurat nå er den ikke kjørbær, men til våren er den forhåpentligvis på veien igjen. Jeg har hatt den siden jeg var 18. Jeg kommer aldri til å kvitte meg med den!

Bil: Flere, men jeg må framheve Taunus: En 76-modell Ford Taunus som jeg akkurat nå driver og bygger ny motor til.

Klubb: Motorveteranene Hedmark.

Akkurat der er vel de fleste motorsyklister, gamle som unge, enige. Jeg er i hvert fall der, men «sjel» sier du: Hva legger du i det?

– Godt spørsmål. Jeg snur heller litt på flisa og reflekterer litt rundt det som tilbys i dag. Selvsagt er dagens sykler bedre enn alt man hadde før. De er perfektjonistiske tekno-bomber, blottet for svakheter. De bare starter, går og gjør det som forventes. Noen av dem ser kanskje tøffe ut, men parkerer du dem ved siden av en 75-modell 900 Z1 kan du bare se hva som fanger interessen. Z1 stjeler all oppmerksomhet. Før i tiden fantes det designere som virkelig kunne skape linjer. Linjer som dagens designere ikke klarer å matche. De fikser ikke å få fram den balanserte harmonien. Mange eldre sykler er en fryd for øyet. Man kan hvile øynene på dem og bare nyte synet. Vis meg en ny sykkel med tilsvarende aura. Selvsagt er smaken som baken, men jeg har i hvert fall problemer med å finne moderne sykler som gir meg det samme behaget. Jeg er kanskje litt sær, men det er nå en gang meg.

Sær? I dag produserer Kawasaki en modell som

til forveksling likner Z1. Z900RS heter den nå. Kawa-designerne har altså kopiert 70-talls-skisser for å skape en ny prestisjemodell, noe de ikke er alene om. Mange fabrikker har nye modeller med utseende som godt kunne prydet brosjyrer fra 60- og 70-tallet. De ser ut som klassikere, men linjene skjuler teknologi som ikke fantes den gang.

– Skjuler og skjuler: Du nevner X900RS, Z1-kopien som de kaller den. Det er og blir en moderne sykkel, og det klarer de ikke å skjule. Ta bare motoren: Moderne støy- og avgass-krav har sørget for at motorer ikke lenger kan kjøles med luft. Riktignok har Kawa-designerne feiket inn noe som kan minne om kjøleribber på topplokket, men sylinderekka blir skjult av en diger radiator. RS'n er sikkert en fin sykkel, men bare Z1 er Z1! Noen synes sikkert jeg er reaksjonær, men jeg synes at motorsykler var penere før.

I så fall er vi to, men jeg er ikke ung lenger. Jeg vokste jo opp på 70-tallet og trodde at synet mitt var farget av det. Men når du Eskild, som faktisk kunne vært sønnen min, er av samme oppfatning, skjønner jeg at synet mitt ikke er helt antikvarisk. Tross det må jeg bare si at jeg også liker mye av det som er på markedet nå. Jeg har kjørt mange nye sykler som jeg virkelig liker. Det virker ikke som du er helt der...

– Vel, for å si som sant er, har jeg ikke noe forhold til nye modeller. Jeg liker best å kjøre eldre sykler, med alle de karaktertrekk som de har. Men for all del: Jeg har ingen ting imot moderne sykler. De fungerer sikkert bra, og noen av dem kan sikkert møte mine emosjonelle krav også. Skulle jeg for eksempel dratt på en lengre tur med mye grus, kunne jeg godt valgt BMW.

Skjønner det. På grus er det BMW GS som gjelder. Den har komforten, den er herlig på løst underlag og den har karakter. Stilig er den også. Kjør du forresten mye på tur?

– Egentlig blir det alt for lite. Jobben og mekkinga tar mye tid, men vi er en gjeng som kjører en del sammen. Hvert år tar vi en tur til Vestlandet. Da blir det gjerne 120 mil på en langhelg.

Hva kjører du da?

– I fjor kjørte jeg GSX-R'en.

Altså din 92-modell Suzuki GSX-R 1100, for-moder jeg...

– Ja. De siste årene har jeg brukt den. Selv om det er en «R», men den fungerer fint på langtur. Skal jeg bare en liten runde i nærmiljøet derimot, velger jeg heller en to-takter, gjerne H1. Er det snakk om en softis på brygga i Hamar, er den gamle 500-Kawa'n helt suveren!

Du er i hvert fall ikke i manko på sykler. Du har, for å si det slik, noe for enhver anledning. Da vi skulle ta bilder ba jeg deg om å ta CBX'en. Altså Honda-sekseren. Om den ikke er like vakker som Z1, er i hvert fall motoren en fryd for øyet. Hvilket forhold har du til CBX?

– Joda – den er ålreit den. Sammenliknet med Z1 er den en «kladd», men det er ikke til å komme fra at CBX er en motorsykelhistorisk gigant. Og, som du sa, er motoren en fryd for øyet. Den gjør seg nok godt på bilder.

Det gjør den, og det var først og fremst derfor jeg ville at du skulle kjøre CBX. Men tilbake til deg og det du holder på med. Hvem er egentlig Eskild Wedvik?

– Som motorsyklist eller som person?

Begge deler.

– Oj, det var ikke lite. For å ta det siste først, er jeg en hardt arbeidende forretningsmann. Jeg er utdannet siviløkonom med master i logistikk. I dag er jeg en av eierne og daglig leder i Silva Bolig AS, et firma som driver med utvikling av eiendom. Vi bygger boliger, leiligheter og hytter i Mjøsregionen. For å skryte litt, er jeg stolt av firmaet. Vi har utviklet et solid foretak med fantastiske ansatte som virkelig gjør sitt beste for å skape gode hjem. Det tar, som sagt, mye av tida mi, men jeg er også opptatt av å holde meg i form. Jeg trener mye og har som mål og få deltatt i minst én større konkurranse i året. Har gjennomført noen ultraløp, og det har gitt mersmak. Målet i år er «Birken» og muligens «Ultrabirken» hvis jeg klarer å holde meg skadefri. Så kommer selvsagt motorsykelgreiene.

Reportasje: Jeg og min mc

Kjerringa, altså Kari, gir uttrykk for at jeg har alt for mange hobbyer. Det er kanskje noe i det, men slik er jeg bare. Det å ta utfordringer og mestre ting jeg ikke kan fra før, er det som driver meg. Når ting er gjennomført og fiksa, gyver jeg løs på et nytt prosjekt. Det er alltid noe å henge fingra i.

Skjønner det, men du nevnte Kari: Hun gir jo uttrykk for at det kan bli i meste laget. Og hvor er barna oppi det hele? Dere har jo Emma og Håkon. De ser kanskje ikke mye til pappa?

– Joda, ellers hadde det ikke gått. Jeg er veldig opp-tatt av familien. Barna er første-pri. Jeg følger dem opp med aktiviteter og idrett. Vi holder hus i en villa på Hamar, med stor hage, verksted og garasje. Alt er samlet på én plass og vi er mye sammen. Og det at Håkon, oppå det hele, har begynt å vise interesse er gøy. 7-åringen liker å være med ut i verkstedet. Han prøver verktøy og er interessert i å skru, akkurat som jeg da jeg var liten. Han klarer å håndtere mye verktøy. Tror faktisk at gutten har mer peil enn mange voksne, og jeg er ikke den som holder igjen. Han er nok i ferd med å bli miljøskadd, akkurat som faren.

Miljøskadd? Du!?

– I noens øyne er jeg nok det. I hvert fall er jeg farget av miljøet jeg vokste opp i. Jeg har levd med motorsykler hele livet. Faren min er veldig interessert, men det er først og fremst bestefar jeg kan takke for at jeg er så interessert i skruing. Han var teknisk sjef på Hamar Bryggeri og var for et mekanisk geni å regne. I fra 6-7 års alderen fotfulgte jeg han på verkstedet, og han lot meg prøve alt som var av maskineringsutstyr.

Du har altså en edel sykkelsamling. Ut fra de du sier, begynner den å bli i største laget. Hvorfor selger du ikke noen av dem?

– Det er vanskelig. Når man har skaffet seg en sykkel, gitt den omtanke og pleie slik at den er blitt slik man vil ha den, er den ikke lett og bli av med. Gjennom årene har jeg nok kvittet meg med noen, men da har jeg gjerne byttet dem i noe jeg har mer lyst på.

Skjønner det. Det å kvitte seg med sykler som man har et forhold til, er vanskelig. Jeg kjenner meg igjen. Også jeg har flere sykler i garasjen. Strengt tatt burde jeg kvittet meg med noen av dem, men jeg har ikke hjerte til å selge. I det minste er jeg kommet dit at jeg ikke skaffer meg flere, men der er ikke du Eskild. Du har akkurat fått tak i en racer....

– Ja, en Honda 350 fra 1971. Den går faktisk ganske bra. Det er vel feil å si at jeg går med konkrete planer, men jeg leker med tanken på å ta lisens og prøve meg på bane i år. Jeg er jo, som du kanskje har skjønnet, en innbitt konkurransemann. Tanken på racing er unektelig fristende, men så var det den tida – da.... Den strekker ikke til. Døgnet burde hatt flere timer.

I så fall hadde du vel brukt opp dem også, men her og nå er det i hvert fall ikke mer tid. Vi er i ferd med å gå tom for spalteplass, uten at vi har vært innom de andre tingene du holder på med. Jeg nevner bare «Motorveteranene Hedmark» og den 50 år gamle Ford Taunus som du driver og foredler. Men all den stund dette et motorsykelblad, håper jeg at du ikke blir sur for at vi «glemmer» Taunusen.

– Sur? Neida, men det kunne vært moro å for-



LINJER: Eskild er klar på at motorsykler var penere før. Eller for å sitere: -På 70-tallet klarte designere virkelig å skape linjer. Se bare på disse, Z1 og H1: Det kreeres ikke noe tilsvarende i dag.

telle mer om Taunusen. Det er en 76-modell som jeg driver og bygger ny motor til. Alt blir gjort fra bunnen av. 205 blokk med kvassere kam og CNC-porta topp som blir føret av doble Webere. Det blir gromme saker.

Tviler ikke på det, men spalteplass er spalteplass, og biler hører egentlig hjemme et annet sted.

– Skjønner det. Men praten har uansett vært god

og faktisk ganske morsom. Hyggelig å treffe noen har samme syn på motorsykler som meg. Fine bilder er det også blitt. Skal bli morsomt å se det på trykk.



Tekst: Jon Asgeir Lystad
jon@mcavisa-bike.no

Foto: Lystad Media/Privat

Eskild Wedvik

Digger:

– Klassiske kjøretøy med sjel. Kjøretøy med ekte mekanikk og emosjonell ytelse.

Digger ikke:

– Hvis ting går i stykker og jeg ikke har løsningen der og da, går det en smule varmt. Har innsett at det kan være smart å legge problemene til side og la dem gjære litt, før jeg går på'n igjen.

Folk jeg liker:

– De som er hyggelige og ærlige. Spesielt hvis de har interesser som sammenfaller med mine.

Folk jeg ikke har sansen for:

– Skal være forsiktig med å rakke ned på andre mennesker, men de som er overfladiske og uærlige står i hvert fall ikke høyt i kurs.

Positivt trekk:

– Selv om det går ut over egne aktiviteter, sier jeg stort sett «ja» til alle når de ber om hjelp.

Mindre positivt trekk:

– Snakker du om motorsykler, er jeg nok litt miljøskadd.

Dette er jeg god til:

– Å aldri gi meg. Det gjelder såvel i yrkeslivet og på verkstedet. Det finnes alltid en løsning!

Dette er jeg ikke så god til:

– Å kvitte meg med sykler. Samlinga begynner å bli i største laget.

Dette liker jeg å gjøre.

– Å pusle på verkstedet er som yoga for meg. Der kobler jeg av fra business og tall.

Dette kaster jeg ikke bort tida mi på:

– Shopping og cafe!

Det beste jeg vet:

– Når vi gutta tar frihelig på motorsykel. Hvert år tar vi en tur til Vestlandet.

Det verste jeg vet:

– Fisk!

Er stolt av:

– At jeg har klart å etablere en sunn og god bedrift. Familien min, ikke minst barna, er jeg også veldig stolt av

Er ikke så stolt av:

– Sikkert mye, men slikt glemmer jeg fortest mulig. Børster det heller av meg og går videre.

Hvis jeg hadde ubegrenset med penger:

– Da hadde jeg oppgradert verkstedet med utstyr slik at jeg har absolutt alt for hånden. I det daglige ville jeg knapt hatt bruk for det, men når behovet var der ville jeg aldri stått fast.

Eskild Wedvik om ti år:

Da har jeg forhåpentligvis et komplett verksted. Dessuten er Arielen på hjul – med skilter. Akkurat nå befinner den seg i molekyler, men alle papirene er omsider på plass. Det en voldsom jobb, men jeg har tida foran meg. 10 år bør holde i massevis!

Eskild Wedvik med egne ord:

– Gir meg aldri og er sta som f.... En snill og hjelpsom praktiker som stiller store krav til seg selv, men som liker å samarbeide med andre. Rent fysisk er jeg også gla i å pushe meg.

Hva andre sier om Eskild Wesvik:

– Jeg håper de sier at jeg er en ålreit kar og en god leder/kollega.

FEM FAVORITTER

Favorittmat: Kyllingvinger.

Favorittsnop: Smågodt.

Favorittvei på MC: Strekningen Nordfjordeid-Kalvåg i Vestland.

Favorittsted: Goodwood i England. Et mekka for alle som er interessert i klassiske kjøretøy.

Favorittoplevelse: Isle of Man Classic TT

QJ Motor har samme eier som Volvo og Polestar



5 års garanti



SRK125R

Introduksjonspris
kr 42.900,-



SRK125S

Introduksjonspris
kr 36.900,-

Effekt	15 Hk/11 kW
Slagvolum	125 ccm
Tankvolum	12,5 liter
Dreiemoment	10 Nm
Boring/slag	54 x 54,5 mm
Sylindre	1
Setehøyde	785 mm
Vekt	153 kg
Bakkeklaring	140 mm
Akselavstand	1360 mm
Bredde	750 mm
Høyde	1125 mm
Lengde	2010 mm
Førerkortklasse	A1

Effekt	15 Hk/11 kW
Slagvolum	125 ccm
Tankvolum	10 liter
Dreiemoment	11 Nm
Boring/slag	54 x 54,5 mm
Sylindre	1
Setehøyde	790 mm
Vekt	143 kg
Bakkeklaring	190 mm
Akselavstand	1345 mm
Bredde	785 mm
Høyde	1070 mm
Lengde	1970 mm
Førerkortklasse	A1

I butikk fra mars 2025

Mer info om nyhetene fra QJ Motor på www.erling-sande.no

erling sande
erling-sande.no

KNALL FØR FALL

Hvis du mister kontrollen over motorsykkelen, utløses airbagen med et høyt smell. Enten du er på landevei, på bane, eller offroad – bruksområdene er mange, og utvalget er enormt. Vi tar en nærmere titt på flere forskjellige systemer.



Ved en alvorlig ulykke utgjør airbag ofte forskjellen fordi den hindrer kontakt mellom kroppen og bakken.

Du kan ikke klare deg uten lenger: en airbag må rett og slett brukes som en sikkerhets backup når du kjører på bane. Men mange motorsyklister bruker også slike systemer på landevei og andre steder. Trenden er økende, og det er med god grunn. Airbag har vist seg å gi økt beskyttelse, spesielt ved mer alvorlige ulykker. Alle leverandører av airbag opplever økt salg, uavhengig av type system. Disse skiller seg fra hverandre når det gjelder hvordan airbag utløses: mekanisk ved hjelp av vaier eller sensorbasert elektronisk. I det første tilfellet er føreren koblet til motorsykkelen via en tynn vaier. Hvis føreren kastes av sykkelen, utløser vaieren en patron fylt med drivgass som fyller airbagen i løpet av noen millisekunder. For å forhindre utilsiktet utløsning, for eksempel ved overgang fra sittende til stående stilling, kreves det vanligvis et vaiertrekk på rundt 30 kg. Fordelene med dette systemet er at

det er relativt billig, krever lite (eller ikke noe) vedlikehold, er ufølsomt for smuss, radiobølger, varme og kulde. I tillegg krever ikke disse vestene batteri som må håndteres forsiktig og dessuten lades. Den største ulempen er at aktiveringstiden ofte er lenger. Dette skyldes at mekanismen først reagerer når føreren skiller lag med sykkelen. Ved en sidekollisjon med bil i området rundt takkanten kan dette allerede være for sent. I tillegg kan det å la snoren være lang nok til å gi god bevegelsesfrihet – for eksempel ved stående offroadkjøring – også forsinke utløsingen ved et eventuelt fall.

Elektronisk styrte systemer reagerer mye raskere. De er utstyrt med komplekse akselerasjons- og rotasjonssensorer som gjenkjenner avvik fra algoritmene som er programmert for de forskjellige bruksområdene og utløser patronen med pyroteknikk – pang! Elektronikken overvåker real time status opp til 1 000 ganger i sekundet. Man

skiller mellom tre tidsvariabler fra en ulykke inntreffer til fullt oppblåst airbag: identifikasjon, utløsning og oppblåsing. Man bør imidlertid være oppmerksom på at noen produsenter kun spesifiserer oppblåsingstiden, mens andre spesifiserer tidsrommet for hele prosessen. Volumet på airbagen og størrelsen på patronen påvirker også tiden som kreves. I motsetning til vaierstyrte produkter, bruker elektriske systemer ofte argon, helium eller en blanding av begge, i stedet for karbondioksid.

De fleste produsenter av elektroniske airbager har gratis apper til produktene sine. Appen kobles til via Bluetooth og slår systemet av og på etter behov, endrer modus ved behov (f.eks. landevei/bane), laster automatisk ned oppdateringer og viser batteristatus. Appen brukes vanligvis også til registrering og førstegangsaktivering. Noen systemer har GPS-støtte, noe som forhindrer utilsiktet



Markedsoversikt airbagsystemer

Alpinestars

Med fem forskjellige produkter har Alpinestars det største utvalget av elektronisk styrte systemer. Med unntak av Tech-Air 3/Stella-vesten, som kan brukes både under og utenpå kjørestyret, egner disse seg kun til å ha under. I Alpinestars' egen kleskolleksjon er airbagene ikke fastmontert, men tas på først og så tas kjørestyret utenpå. Et annet salgsargument er mangelen på GPS-støtte, utløsningssystemet fungerer uavhengig av dette. Toppsystemet Tech-Air 10 er utviklet

eksklusivt for bane og er det eneste på markedet som dekker en stor del av hofteområdet og lårene. Displayet kan også tas av og festes til ermet eller motorsykkelen. Tech-Air 7X er egnet for både bane og landevei. En klar fordel for førere som ønsker flere bruksområder er at endring av brukerprogram gjøres via app. Endurokjørere kan bruke Tech-Air Offroad, som også fungerer godt på asfalt med en egen landeveismodus. Alpinestars jobber også med en ren MX-versjon.



Tech-Air 10 er den eneste som dekker et stort hofteområde og deler av lårene.



Bryst og ryggbeskyttelse. Tech-Air Offroad har plass til drikkesystem. Tre moduser: Rally, Enduro og Street.



Tech-Air 7X for landevei og banedager. I Street modus utløses den også dersom du blir påkjørt bakfra, for eksempel når du stopper for trafikklys.



Tech-Air 3 er Alpinestars' enkleste system. Passer hovedsakelig i urbant miljø. Dameversjonen heter Stella.



Tech-Air 5 har en stor overkroppsbeskytter som dekker ribbeina. Prisen ligger i mellomklassen.

Bering

Franske Bering har to forskjellige vester i sin portefølje, E-Protect Air (elektronisk) og C-Protect Air (mekanisk). Det er kun den mekaniske versjonen som selges i Norge ettersom produsenten har lagt restriksjoner på salget av den elektroniske. Begge brukes utenpå klærne. Beskyttelsessessionene er også identiske, det samme gjelder bruksområdet: landevei. I den mekaniske versjonen lages det imidlertid en spesiell damemodell. Mens C-Protect må inspiseres en gang i året av produsenten eller forhandler, trenger E-Protect kun inspisering og patronskifte når den er utløst. Produsenten hevder at batterilevetiden for den elektroniske versjonen er hele 500 timer, noe som er unikt. Det er kun den elektroniske versjonen som gir mulighet for en abonnementsmodell med månedsleie etter kjøp av applikasjonstjenesten InFINITY. Etter tre år kan vesten kjøpes. Abonnementsavbrudd på to til fem måneder per år gis også dersom vesten ikke benyttes. Bering utgir også et sikkerhetsdatablad for karbondioksidpatron som kan presenteres for flyselskaper, som sertifisering for transport på fly.



Øverst: den elektroniske versjonen E-Protect. Til høyre: den mekaniske C-Protect. Sistnevnte er også tilgjengelig i lysere farger.



Dainese

Dainese begynte å forske på elektronisk styrte airbager for mer enn 25 år siden og regnes som pionerer på området. I 2007 ble D-Air systemet brukt for første gang i MotoGP og det er blitt kontinuerlig utviklet siden den gang. For gatebruk leveres Smart Air, en allsidig vest som kan brukes over eller under kjøreutstyr. For banekjøring finnes toppmodellen Mugello 3 Perf. D-Air (foto, 53 999,-) og Misano 3 Perf D-Air (29 999,-). I dag tillater Dainese tre (!) utløsinger før gasspatron og airbag må byttes ut. Disse to produktene kan også brukes til gatebruk, ettersom de kan veksle mellom de to ulike modusene når som helst og hvor som helst, via appen. Misano 3 er også tilgjengelig i dameversjon.



Den allsidige Smart Air-vesten har teknologi fra MotoGP.



Daineses avanserte Mugello 3 Perf heldress, pris: 53 999,-.

HELITE
airbag technology expert

Når sikkerheten kommer først!



* Kjøpt inn av Motorsykkelimportørenes Forening, MCF



AIRBAGVEST *
TURTLE 2 Hi-Vis
Vår bestselger!

Mekanisk eller elektronisk utløsning.



TURTLE 2 Black
Mekanisk eller elektronisk utløsning.



H-MOOV
Ryggsekk med airbag
Mekanisk eller elektronisk utløsning



TOURING
Inkl. airbag med mekanisk utløsning



GP AIR
Mekanisk eller elektronisk utløsning



ROADSTER
Inkl. airbag med mekanisk utløsning



VENTED
Inkl. airbag med mekanisk utløsning

helite.no

Markedsoversikt airbagsystemer

aktivering under en viss hastighet, for eksempel når du krypkjører i depot eller kjører offroad.

Alpinestars, Dainese og Helite produserer både airbager og spesialtilpassede klær, noe som kan gjøre det lettere å finne en komplett løsning. De leverer også til tredjepartsleverandører som integrerer systemene i sine egne kolleksjoner. In&Motion, derimot, leverer kun sine to airbagversjoner til partnere i klesbransjen.

Fra enkle vester til høyteknologiske skinndresser – de elektroniske systemene dekker et bredt spekter og etterlater ikke

noe å ønske. Når det gjelder modeller som brukes under klærne, bør favorittklærne dine ha tilstrekkelig plass i tilfelle airbagen utløses. Skinnklær bør være sertifisert for airbag. Systemene finnes ofte i forskjellige størrelser, noen er spesielt utviklet for damer og noen er tilgjengelige i forskjellige farger.

Prisen er den største ulempen med elektronisk styrte airbager. Den billigste versjonen, en enkel vest, koster rundt 5 000,-. I de fleste tilfeller er imidlertid prisene betydelig høyere og kan lett overstige 50 000 kroner for en skinndress. De som har pacemaker el-

ler andre elektroniske implantater, samt gravide, anbefales ikke å bruke disse systemene.

GPS-aktiverte modeller registrerer blant annet geografisk plassering, hastighet, dato og klokkeslett. Produsentene bruker dataene (kryptert) til å videreutvikle produktene sine, men i ekstreme tilfeller kan dataene brukes til, for eksempel, oppklaring av forbrytelser eller kartlegging av en alvorlig ulykke. Etter en rettskjennelse er selskapene pålagt å utlevere alle data. Så langt er det imidlertid ikke rapportert om et eneste tilfelle av dette.

Helite

Franske Helite har det største utvalget av airbagutstyr, og dekker alle typer kjøring – unntatt motocross. Av de sju produktene er fire elektroniske og tre utløses med vaier. "Offroad"-vesten, som er utformet som en jakke, bæres under klærne, og har en lomme på ryggen med plass til vannpose og avtakbare ermer. Med en jakke for varm sommertouring, og en for roadstere/choppere har Helite en egen liten kleskolleksjon med integrerte airbager. Helite er det eneste selskapet som tilbyr en gaffelmontert sensor, som er designet for å redusere utløsningstiden til 31 millisekunder – selv om den bare er kompatibel med de elektroniske versjonene e-Turtle 2.0 og e-GP Air 2.0. Sensoren er imidlertid ikke egnet for banekjøring. Helite selger også airbag-ryggsekker, en med vaierutløsning og en med elektronisk styring. Med en kapasitet på opptil 23 liter, inkludert utvendige lommer for småting, har de plass til en laptop, og eventuelt en vannpose.



E-GP Air 2.0 med utskjæring på baksiden for skinndress med pukkell. Egnet for både bane og landevei (kan omprogrammeres).



Den ekstra gaffelsensoren er ment å halvere utløsningstiden til 31 ms. Ikke egnet for banekjøring.



Turtle 2.0 er en av to vester med vaier som er tilgjengelig i varsel-farge og i sort versjon.



Liten ryggsekk for dagsturer og/eller daglig pendling i urbane områder. Finnes i mekanisk og elektronisk versjon.



Offroad-vest for rally- og enduroførere. Helites eneste produkt som har plass til to karbondioksidpatroner, i stedet for én.

Furygan, Ixon



In&Motions airbagsystem med "hjernen" In&box helt til venstre.



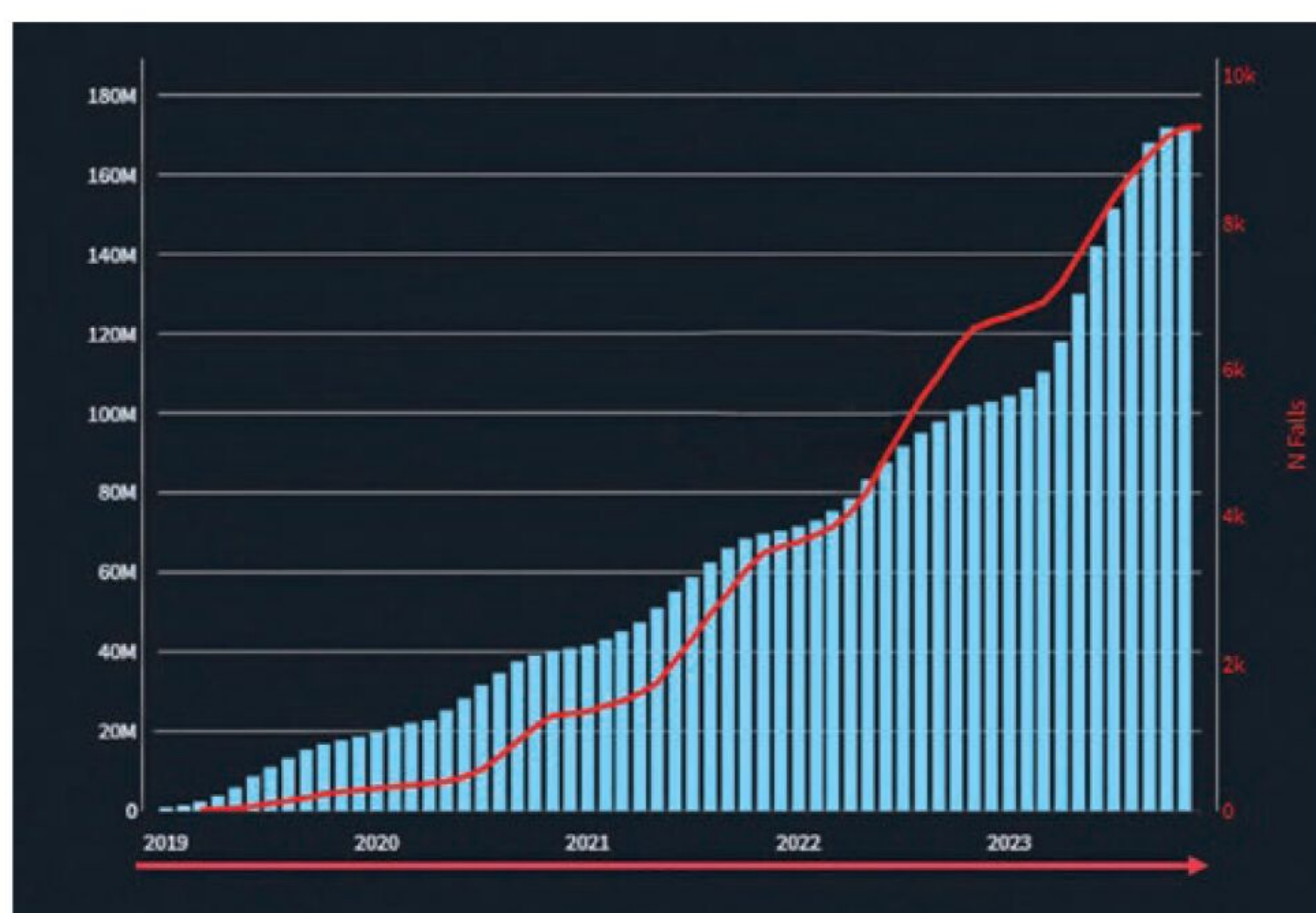
Kun tilgjengelig i Frankrike: Motocross-versjonen for tøff offroad-bruk på crossbaner.

Furygan og Ixon er blant dem som bruker airbag fra In&Motion. Dette selskapet har bare vært på markedet i ti år og i følge dem selv har de eget utviklingsteam for airbag for motorsykler. De er også representert i MotoGP, Isle of Man TT og Dakar Rally. Totalt har det franske selskapet nå tilgang til data fra 100 000 brukere med over 28 millioner kjørte mil. Hjernen i det elektroniske systemet: In&box. Avhengig av bruksområde – gate, bane, adventure, adventure racing eller motocross – finnes det forskjellige moduser og utløsingen er basert på spesialtilpassede algoritmer. In&Motion er forøvrig det eneste selskapet som har en airbag for motocross. De to modulene "Essential" og "Performance" har forskjellige beskyttelsessoner. Også her avhenger modulvalget av bruksområde. I motsetning til andre utviklere, selger ikke In&Motion sine

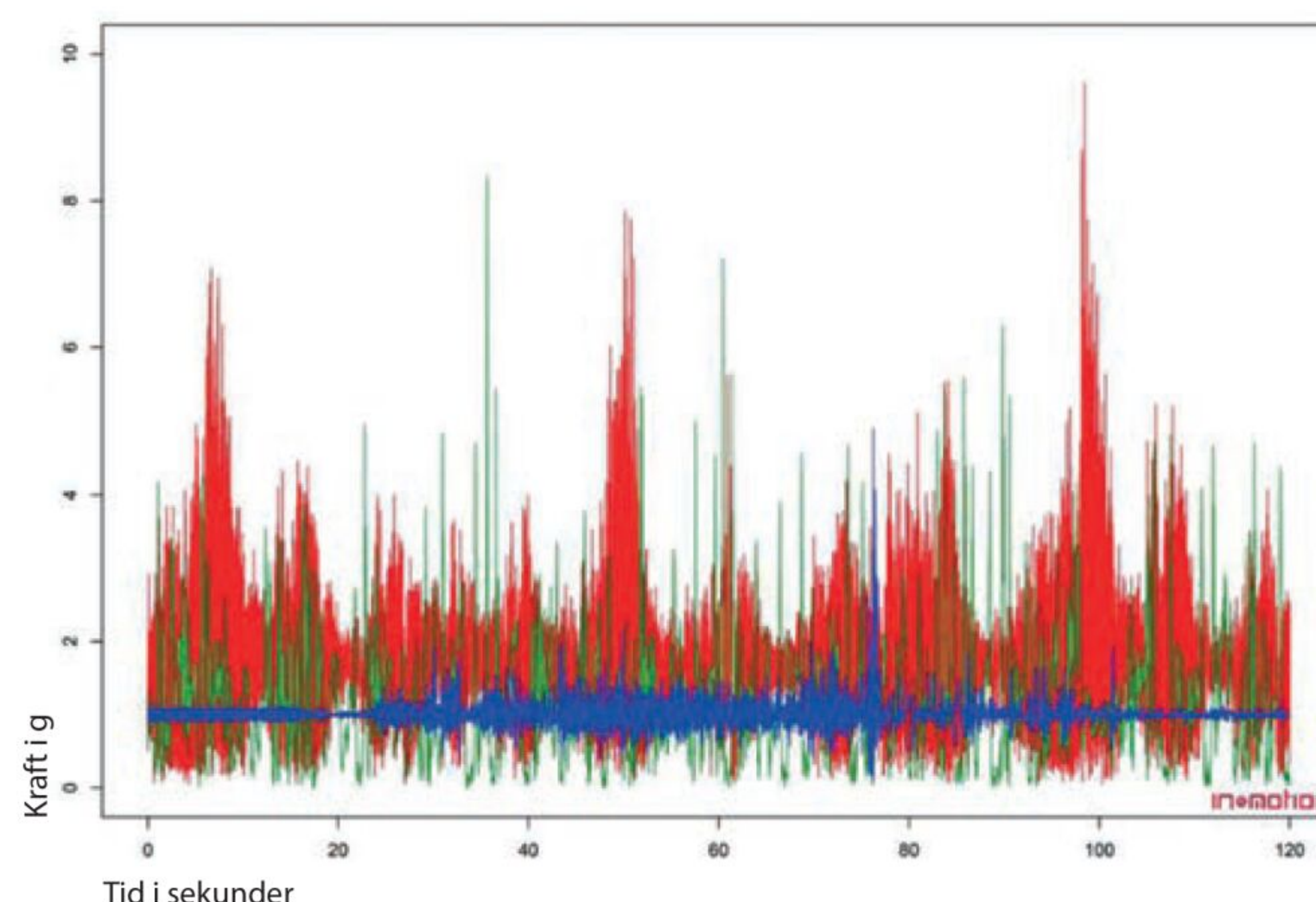
produkter til sluttbrukere, men leverer i dag til ti partnerbedrifter i klesbransjen. Disse bruker de to modulene i mer enn 30 forskjellige typer klær, fra vester til rene racingdresser. In&Motion krever ikke regelmessige vedlikeholdsintervaller. Systemet kan utløses 5 ganger før selve bagen må byttes – det eneste som må gjøres mellom hver utløsning er å bytte patron. Når det gjelder å kjøpe systemet: Du kan kjøpe vesten for rundt 4 500,- og leie elektronikken for ca 150,-/mnd eller ca 1 800,-/år. Prisen på selve klærne kommer i tillegg. Med utleiemodellen er det mulighet for å ta pause i inntil fire måneder. Leiemodellen har ubegrenset garanti og du kan kjøpe ut systemet når som helst. Klærne leveres til kunden i fritt valgbar modus (se over), og modus kan endres mot tillegg i prisen.



De to modulene Performance (nærmest) og Essential har forskjellige beskyttelsessoner.



Grafen viser det økende antallet utløsning av airbager fra 2019 til 2023 (mer enn 9 000 ulykker), samt den økende etterspørselen etter disse produktene.



De høyeste akselerasjonskreftene oppstår på bane (rød) med toppverdier på 9,5 g, og de laveste i bymiljøer (blå). Offroad er toppverdien 9 g (grønn).

Elektroniske systemer

Produsenter	ALPINESTARS					BERING	DAINESE	
Produkt	Tech-Air 10	Tech-Air 7X	Tech-Air 5	Tech-Air 3/Stella	Tech-Air Offroad	E-Protect Air	Smart Air	Mugello 3 Perf. D-Air
Cirka pris i kroner	15115,-	12595,-	9550,-	7450,-	13645,-	Ikke i Norge	7479,-	53999,-
Vekt i kg (størrelse M)	2,39	2,49	1,96	1,73	2,49	2,6	1,5	5,5
Bruks område	Bane	Gate, bane	Gate	Urbant	Gate, off-road, rally	Gate	Gate, lett offroad	Gate, bane
Kan koples om til andre bruksområder	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja
Bruk i timer	Opp til 24	Opp til 24	Opp til 30	Opp til 40	Opp til 30	Opp til 500	Opp til 12	12 til 14
GPS-støtte	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Ja
Dameversjon	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei
Utenpå eller under	Under	Under	Under	Begge mulig	Under	Utenpå	Begge mulig	Under
Sikkerhets-sertifikat for fly-transport	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Ja	Ja
Beskyttelsessoner	Krageben, skuldre, bryst, hofter	Krageben, nakke, skuldre, brystkasse	Krageben, skuldre, brystkasse, hofter, ribbein	Skuldre, brystkasse, rygg	Krageben, nakke, skuldre	Skuldre, nakke, rygg	Brystkasse, rygg	Krageben, skuldre, nakke
Totalt airbag-volum i liter	12	8–9	11–13	10–11	8–10	ca 20	5,6	4,5
Utløsingshastighet i millisekunder	80–90	80–90	80–90	80–90	80–90	50–75	Ikke oppgitt	Ikke oppgitt
Ekstra beskyttelse	Tilbake (level 2)	Rygg (level 2)	Rygg (level 1)	Nei	Bryst (level 1), skulder (level 1), albue, rygg (level 1)	Ryggbeskyttelse (level 1)	Nei	Ekstraustyr
Vedlikeholdsintervall/pris	Etter to år eller 500 timers bruk/ fra 1000,-	Etter to år eller 500 timers bruk/ fra 1000,-	Etter to år eller 500 timers bruk/ fra 1000,-	Etter to år eller 500 timers bruk/ fra 1000,-	Etter to år eller 500 timers bruk/ fra 1000,-	Først etter utløsning	Etter tre utløsinger	Etter tre utløsinger
Antall patroner	2	2	2	1	2	1	1	1
Cirka pris pr patron i kroner	2044,-	2153,-	2044,-	2044,-	2153,-	Ikke i Norge	2395,-	2395,-
Bytt patron selv	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Ja	Ja
Innhold gasspatron	Argon/helium-blanding	Argon/helium-blanding	Argon/helium-blanding	Argon/helium-blanding	Argon/helium-blanding	Helium	Argon/helium-blanding	Argon/helium-blanding
Bluetooth-Tilkobling	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Noen produsenter oppgir ingen spesielle vedlikeholdsintervaller, andre oppgir regelmessig etter en viss tidsperiode eller antall driftstimer. Atter andre bare etter en eller flere utløsinger. Følg bruksanvisningen nøye!

Skal du ha med airbagsystem på fly bør du ha med sertifikat fra produsenten. Trykk-

beholdere og pyroteknikk får alarmklokke-
ne til å ringe blant flyselskapene. Sertifikatet
bør også fremvises for flyselskapet noen
dager før avreise, og beslutningen om å
transportere eller ikke er opp til flyselskapet.
De som tror de kan unngå denne prosedy-
ren kan risikere å bli nektet adgang i sikker-
hetskontrollen.

Vi har imidlertid selv reist utallige ganger
med innsjekkede airbagdresser uten at fly-
selskapet har stilt noen spørsmål. 



Tekst: Volkmar Jacob
jacko@motorradonline.de

Foto: Yvonne Hertler, Alpinestars, Bering,
Dainese, Gimoto, Helite, In&Motion, Motoairbag,
Spidi

HELITE				FURY- GAN, IXON
e-Turtle 2.0	e-GP AIR 2.0	Offroad	H-Moov ryggsekk	Furygan, Ixon
8590,--	9790,-	12990,-	9290,-	Fra 5999,- /4999,-
2,0	2,2	2,7	3,0	1,3 til 2,0
Gate	Gate, bane	Rally, en- dure	Gate, ur- bant	Gate, bane, offroad, MX
Nei	Ja	Ja	Nei	Ja
Ca. 18	Ca. 18	Ca. 18	Ca. 18	30
Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Nei	Nei	Nei	Nei	Delvis
Utenpå	Utenpå	Under	Utenpå	Begge mulig
Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Krageben, nakke, ryg- grad, bryst, bekken, ha- leben, hode, indre orga- ner	Krageben, nakke, ryg- grad, bryst, bekken, ha- leben, hode, indre orga- ner	Rygg, nakke, brystkasse, mage	Krageben, nakke, rygggrad, brystkasse, haleben, hode	Krageben, nakke, rygg, bryst, mage eller ribben og skuldre
17 til 28	17	14	18	12
110–160	opp til 200	120–140	120–140	60
Ryggbeskyt- telse (level 2)	Ryggbeskyt- telse (level 1)	Bryst (level 2), skulder (level 2), albue (level 2), rygg (level 1)	Ryggbe- skyttelse (level 1)	Ryggbeskyt- telse (level 1 eller 2)
regelmessig sjekk/890,- inkl retur- frakt	regelmessig sjekk/ 890,- inkl. returfrakt	regelmessig sjekk/890,- inkl retur- frakt	regelmessig sjekk/ 890,- inkl. returfrakt	Nei
1	1	2	1	1
590,-	590,-	590,-	590,-	1499,- /1799,-
Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
CO ₂	CO ₂	CO ₂	CO ₂	Argon
Nei	Nei	Nei	Nei	Ja

Kontaktinformasjon

Alpinestars www.alpinestars.com

Bering bering-moto.com

Dainese www.dainese.com

Helite www.helite.com

In&Motion www.inemotion.com

Mekaniske systemer

Produsenter	BERING	HELITE		
Produktnavn	C-Protect Air	Turtle 2.0	GP-Air 2.0	H-Moov ryggsekk
Cirka pris i kroner	5690,- (vest)	7690,-	8190,-	7690,-
Vekt i kg (størrelse M)	1,6	2,0	2,0	2,95
Bruksområde	Gate	Gate	Bane	Gate, urbant
Dameversjon	Ja	Nei	Nei	Nei
Utenpå eller under	Utenpå	Utenpå	Utenpå	Utenpå
Beskyttel- sessioner	Skuldre, nak- ke, rygg	Krageben, nakke, ryg- grad, bryst, bekken, ha- leben, hode, indre orga- ner	Krageben, nakke, ryg- grad, bryst, bekken, haleben, hode, indre organer	Krageben, nakke, rygggrad, brystkasse, haleben, hode
Totalt airbag- volum i liter	18	17 til 28	17	18
Fyllingstid i millisekunder	100	80 til 100	75	Cirka 80
Ytterligere beskyttelse	Ryggbeskyt- telse (level 1)	Ryggbeskyt- telse (level 2)	Brystbeskyt- telse	Ryggbeskyt- telse (level 1)
Vedlikeholds- intervall/pris		regelmessig sjekk/890,- inkl retur- frakt	regelmessig sjekk/ 890,- inkl returfrakt	regelmessig sjekk/ 890,- inkl returfrakt
Antall patroner	1	1	1	1
Cirka pris pr patron i kroner	Ikke oppgitt	290,-	290,-	290,-
Bytt patron selv	Ja	Ja	Ja	Ja
Sikkerhets- sertifikat for fly- transport	Nei	Ja	Ja	Ja
Innhold gasspatron	CO ₂	CO ₂	CO ₂	CO ₂

Samarbeid om airbagsystemer

De store produsentene leverer også systemene sine til samarbeidspartne-
re i klesbransjen – her er en oversikt.

Alpinestars: AG10 Moto, BKS Leather, Damen, Frank Thomas, Giuseppe,
Kushitani, Mithos, PSI, Rev'it, Rewin, Schwabenleder, Splash Design, Swe-
ep, Vircos.

Dainese: Ducati, Harley-Davidson, IXS.

Helite: Waco, Joeker.

In&Motion: Furygan, Held, Hyod, Ixon, IXS, Klim, RST, Shot, Tucano Urba-
no, WheelUp.

Serviceguiden – hele norges markeds plass

nettbutikk

NETTBUTIKK MED STORT
UTVALG PÅ LAGER I NORGE



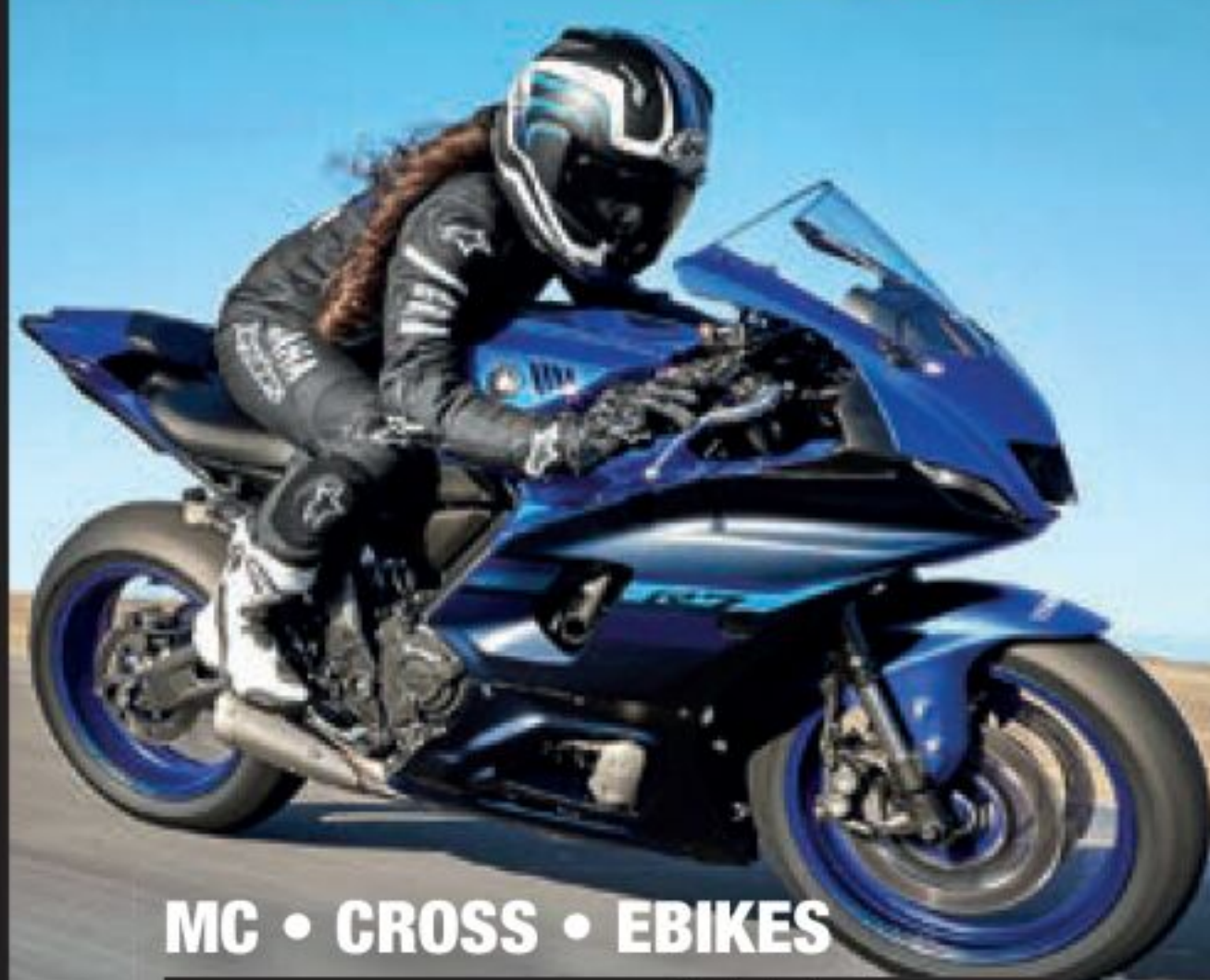
Alt du trenger av deler og utstyr til
moped, scooter, lett og tung motorsykkel
og ATV. Vårt skiltsøk hjelper deg med
å finne riktige deler til ditt kjøretøy.

ONLINE-MC
Med lidenskap for motorsykkel
www.online-mc.no

motorsykler



SALG • SERVICE



MC • CROSS • EBIKES

rovilk
ROVIK MC AS

Fabrikkveien 5, 4033 Stavanger,
Tlf. 51588800. rovikmc.no

motorsykler

MC-VERKSTED
i Stavanger!

Vi skrur på alle MC-merker!



Treskeveien 5 i Hafrsfjord

MC-BUTIKK
på Forus!



Fabrikkveien 8 på Forus



Husqvarna Street, Enduro & Cross
TM Street & Enduro • Honda Enduro & Cross
Fantic Street, Enduro & Enduro

MB Racing
Fabrikkveien 8, 4033 Stavanger
Tlf: 979 63 883 - mbracing.no

motorsykler



Din Yamaha-
forhandler på Østlandet!



Ny Husqvarna-
forhandler på Østlandet!



Ny Kawasaki-
forhandler på Østlandet!



Kawasaki
Let the good times roll.

Stort utvalg av brukte og nye MC!
Aut. verksted.

Speed Motorcenter AS
Skolmar 30, 3232 Sandefjord
Telefon butikk: 33 48 70 00
Speedmc.no

motorsykler



Best på Service!

Yamaha-spesialisten på Østlandet!

Asker MC
SENTER

Vollen, tlf. 66 79 82 44
askermc.no



aprilia

Vespa



Godkjent

Motorsykkelverksted

Vi reparerer og utfører service og
vedlikehold på alle merker.

HADELAND
MC OG FRITID AS

Storlinna 131, 2760 Brandbu
Tlf: 61 33 19 46 - post@hadelandmc.no

nettbutikk

KANSKJE VI HAR
NOE PÅ LAGER



Rask levering!

rovilk
ROVIKMC.NO

Års-
abonnement
10 nr. for
699,-!



bike.no
Tlf. 22535334

Hold deg
oppdatert!

mcavisa.no
bike.no



Serviceguiden – hele norges markedsplass

verksteder

**NORGES STØRSTE
H-D FORHANDLER**



**YTER SYKKELN DIN
SITT ALLER BESTE?**

Vår dynobenk avslører alle
svakheter og muligheter.
Vi hjelper deg med oppgraderinger.



HARLEY-DAVIDSON® OSLO

Lazy Boyz AS - Harley-Davidson Oslo
Strømsveien 266, 0668 Oslo
Tlf. 22 90 78 00 - post@lazyboyz.no
www.hdoslo.no

verksteder

**Serviceverkstedet
for BMW i Rogaland**



**BMW
MOTORRAD**



rovilk
ROVIK MC AS

Fabrikkveien 5, Forus,
4033 Stavanger, Tlf. 51 58 88 00.
rovikmc.no



Din leverandør av mc-utstyr på nett

verksteder



**AUTHORIZED
SERVICE**

HARLEY-DAVIDSON® VESTFOLD

Søndre Kullerød 2A, 3241 Sandefjord
Tlf. 33 47 13 70
hd-vestfold.no



Din leverandør av mc-utstyr på nett

verksteder

Norges råeste MC-verksted!



Vi reparerer alle merker!
Ingen jobb er for liten, og ingen for stor.
Spør oss gjerne om pris på forhånd.

Verkstedet er autorisert og driften
kvalitetssikret. Vi er blant annet
autorisert Öhlinsverksted.

TA SERVICE NÅ!



Hemmingstad v. 17 - Tlf. 52 70 73 30
5535 Haugesund. sigmamotor.no



mcavisa.no / bike.no



Best of two worlds!





EN TIGER SOM BÅDE KAN BRØLE OG MALE

Er dette en Triumph Tiger Sport 660 som har fått anabole steroider og breier seg? Nei, de to har ikke mye til felles, selv om de ser veldig like ut på avstand. Vi er i Portugal for å finne ut av hva sykkelen står for og kartlegge forskjellene fra 660. De er virkelig større enn du tror.

Jeg prøver å se det positive ved prøvekjøring i regn og blåst, men for å få et perfekt bilde av en ny motorsykkel bør man vel egentlig kjøre den på både vått og tørt underlag? Nå blir det dessverre bare på vått.

Etter i dag vil det vise seg at den nye Triumph Tiger Sport 800 er en svært anvendelig sykkel i til dels elendige forhold, så man kan bare drømme om hva den ville være på en tørr og solrik dag med perfekt asfalt? Algarvekysten viser seg fra sin vanskeligste side når vi gjør oss klar til å komme oss opp i salen og sette kursen mot fjellene overenfor Vilamoura.

Denne nye modellen fra Triumph har en helt ny motor, det er altså ikke en forstørret Tiger Sport 660-motor. Den er tvert i mot utviklet helt fra bunnen av. Trippelen på 798 kubikk har 115 hester ved 10 750 o/min og 84 Nm ved 8 500 o/min. En turtallsvillig motor med 120 graders veiv som allikevel har nok kraft ved lave og middels turtall. Vekten på 214 kg er ikke veldig mye høyere enn Tiger Sport 660, som veier 207 kg. Det er kanskje ikke noe stor overraskelse, ettersom de deler samme ramme (litt kraftigere på 800), hjulavstand og svinggaffel.

Tiger Sport 800 ser til en viss grad ut som en adventuresykkel, men med sine 17-tommers hjul er den helst beregnet på vanlige veier og fast underlag. I min fantasi har Triumph allerede en skikkelig crossover-modell på trappene, en med større eikehjul og plass til litt mer grovmønstrede on/offroad-dekk. Når jeg lufter tankene mine for Triumphs personale på stedet, ser de spørrende ut og tror at Tiger 900 er det jeg vil ha. Joda, men denne kjennes så mye lettere og smidigere enn den litt større modellen i adventure-segmentet. Den som lever får se, ikke glem hvor du leste det først!

En mulig konkurrent i kategorien er Yamaha Tracer 9 GT, som ligger litt høyere i pris, men som ellers er fullt sammenlignbar når det gjelder vekt og effekt. Utstyrsnivået på Yamahaen er også høyere, hvis det er flere finesser du er ute etter. Som med de fleste nye sykler er utstyret på Tiger likevel rikholdig og etterlater

Prøvekjøring: Triumph Tiger Sport 800

Sittestillingen er behagelig oppreist, og man sitter avslappet og godt på Tiger Sport 800. Ingen ettervirkninger i form av ubehag, selv ikke etter en hel dag i salen.



ikke mye å ønske. En seksakset IMU gir føre-
ren sikkerhetsfunksjoner som kurve-ABS og
krenkningssensitiv traction kontroll som til-
passer seg presist til de tre kjøremodusene
Rain, Road og Sport. Dessuten har den qu-
ickshifter, slipperclutch og cruise kontroll. På
chassis-siden er det Showa-fjæring med jus-
teringsmuligheter både foran og bak, der
den bakke har en praktisk justeringshjul.

Sykkelen ser ganske høy ut, men så
snart jeg har kommet meg på plass, har jeg
ingen problemer med å nå bakken med mi-
ne 174 cm. Sittestillingen er oppreist, og
hvis du er middels høy, er alt innen rekke-
vidde.

Heldigvis er vi en liten gruppe på seks per-
soner, alle skandinaver, og det er lett å hol-
de sammen, selv om det blir litt kjølig i peri-
oder. Det er tørt de første ti minuttene, og
som med så mange andre motorsykler i
denne størrelsen og kategorien er Tiger
Sport 800 veldig lettkjørt. Vi klatrer opp mot
skyene som blir mørkere og mørkere, og
vinden tar seg opp. Når regnet kommer,
henter jeg opp Rain-modus på dashbordet,
og det går lett. Men jeg synes skjermen kun-
ne vært større, det er nok plass. Skjermen er
en kombinasjon av LCD og TFT, der LCD-
delene kan oppleves som litt utydelige.

Regnet øker på, men jeg har likevel lyst
til å bytte tilbake til Road modus, og det er
den innstillingen jeg fortsetter med det
meste av dagen. For å være ærlig er jeg ikke
så begeistret for regnmodus på noen sykkel.
Kall meg gjerne gammeldags, men den bes-
te regnmodusen er vel i høyre hånd? Jeg
oppdaget senere at når du stopper motoren
og går fra sykkelen, for eksempel for en rask
kaffekopp mens vi venter på at politiet skal
stenge veien for fotokjøringen, forsvinner
ikonet for valgt kjøremodus, og du må bla i
menyen for å se hva du hadde før. Ikke noe
stort problem, men verdt å merke seg.

I enkelte partier som ser litt tørrere ut,
kan man dra ut motoren og nyte lyden. Den
er litt for dempet etter min smak, men den
raspende trippelsounden er der fremdeles.
Trivelig!

Jeg kjenner at det er nok kraft til å kjøre
på lavere turtall og høyere gir, men hvis du
bruker turtall får du umiddelbart belønnin-
gen i form av fart og en dempet knurring fra
den relativt lille lyddemperen. Personlig øn-
sker jeg meg Akrapovic-lyddemperen, som
er tilgjengelig som ekstrautstyr.

Det blir mye giring på de til tider smale
og svingete veiene, og quickshifteren fun-
gerer bra, men ikke alltid like silkemykt.
Clutchen brukes mer sjeldent, men kjennes

fint avstemt når man bruker den av gammel
vane. Bremsene fra J.Juan gir god feedback
og mykt inngrep, men på vått underlag
klemmer man ikke til så ofte. Der det er tør-
rere, kan jeg kjenne ABS-en slå inn hvis jeg
er for ivrig med bakkbremsen.

Jeg kunne sikkert ha tatt med tykkere
hansker, men jeg trodde ikke det skulle bli
så vått og kaldt, og dessuten har de jo mem-
bran for å holde regnet ute. Trodde jeg...
Når været kommer snikende, er jeg glad for
at syklene våre er utstyrt med varmekhånd-
tak, selv om knappen for å slå av og på, og
regulere varmenivået, er litt for liten og dis-
kret. Vindskjermen er justerbar og kan be-
tjenes med bare én hånd, men det krever
ganske mye kraft, og finjusteringen blir van-
skelig. Jeg fant aldri den perfekte posisjo-
nen, men som eier lykkes du helt sikkert.

På enkelte strekninger blåser det kraftig og
store blader faller ned fra palmene ved si-
den av veien. Det er litt glatt, men jeg mer-
ker likevel ingen usikkerhet i oppførselen.
Vindkastene sender sykkelen kraftig side-
lengs, men det er ikke noe problem å hente
seg inn igjen.

Tempoet er høyt, men ikke så høyt som
det kunne vært under tørre forhold. Til tross
for noen skikkelige regnskurer jobber Mic-



Quickshifteren i nærbilde. Snart standard på de fleste motorsykler. Smidig!



Høyden på vindskjermen kan justeres med én hånd. Sju posisjoner å velge mellom, men det bør helst gjøres stillestående.



Til tross for Triumph-logoen på bremsekaliperne, er det J.Juan som har produsert dem. Biter godt.



Bak kan du justere fjærforspenningen ved hjelp av et velplassert justeringshjul. All ære for det.



Festepunktene til sideveskene er svært diskrete, nesten usynlige, men gir likevel stabilt feste for originalveskene som leveres som ekstrautstyr.

helin Road 5-dekkene veldig bra i de fleste situasjoner, og 150 mm fjæringsvei bak er mer enn nok når underlaget periodevis blir humpete. Det er enkelt å justere fjæringen bak, men jeg beholdt basisinnstillingen, og det var helt greit for meg på denne regntunge dagen. På vei ut på en smal bro som går over i en skarp venstresving, får jeg et lite, men udramatisk slipp, sannsynligvis en stripe med grus. Tiger Sport 800 fnyser litt av denne lille hendelsen og fortsetter på valgt linje.

En uventet strekning i løpet av dagen var det Triumph-folkene kalte en grusvei, men det viste seg å være grov asfalt med løs grus oppå, en utfordring med landeveisdekk. Det gikk veldig sakte, og jeg drømte om en sykkel med litt grovere dekk. Strekingen var heldigvis ikke så lang.

Etter det begynner vi nedstigningen mot kysten igjen, og regnbygene kommer og går. Man kommer lett inn i vanen med nedgiring, brems og gass ut av en kurve, for så å gire opp og deretter gjenta prosedyren om og om igjen. Det er lett å føle seg hjemme på Tiger, selv under disse forholdene. Setet er fast, men komfortabelt, og jeg beveger meg bevisst frem og tilbake, men uten å tenke over det, ender jeg alltid opp i samme posisjon. Jeg skulle gjerne sett at

BIKE Oppsummering

Kan denne motorsykkelen overbevise og være et alternativ for dem som er lei av store, tunge adventuresykler? Den er lett og smidig, med ressurser til å ha det kanongøy på favorittveien, pendle til jobben eller ta med bagasje for korte eller lange turer. En crossover som garantert vil finne mange fans. Hvor mange blir levert til Norge? Vil det være mange nok?



Prøvekjøring: Triumph Tiger Sport 800

Gul, svart, grå eller blå. Det er det kundene kan velge mellom. Vi hadde bare gul tilgjengelig for prøvekjøringen. Grå er standard, andre koster ekstra.



fothvilerne hadde hatt gummiholker, for små vibrasjoner forplanter seg til fotsålene, og det våte føret fikk foten til å skli ved minst én anledning. Etter å ha sittet i salen fra ni om morgenen til fire om ettermiddagen hadde jeg ikke vondt noe sted, noe som definitivt er positivt med tanke på de til dels strabasiøse værforholdene.

Utseendemessig har Tiger Sport 800 en aggressiv profil med klart definert frontparti som har luter fremover. De automatiske kjørelysene har V-form for å forsterke "flytt deg, her kommer jeg"-inntrykket, og fjern- og nærllys bidrar også til designspråket. Sykle- ne vi kjører er alle "Cosmic Yellow", som koster ekstra, men jeg foretrekker den grå/svarte standardfargen ("Graphite/Sapphire Black"). Det finnes også en sort og en blå lakkvariant.

Tiger Sport 800 er en skikkelig allrounder, den passer både for en rask tur på favorittveiene dine og for touring med sidevesker og toppboks fra utstyrssortimentet. Ekstraustyr inkluderer innervesker for vesker og toppboks, Akrapovic-lyddemper, varme- håndtak, tåkelys, USB-kontakt, Bluetooth-tilkobling, dekktrykkovervåking og mer. Det blir fort dyrt, men personlig ville jeg ønsket meg alt det ovennevnte!

Prisforskjellen i forhold til Triumph Street Triple 765 R er ikke altfor stor, 176 900,- for Tiger Sport mot 163 900,- for Street Triple.

Antall hestekrefter er heller ikke så forskjellig: 115 for Tiger og 120 for Street Triple. Hvorfor gjør jeg denne sammenligningen, til tross for forskjellen på 21 000,-? Jo, hos Triumph-forhandlerne er det helt sikkert kjøpere som står som esler mellom høystakene i valget mellom de forskjellige kategoriene i mellomklassen.

Hva skal man velge? En allroundsykkel med en livlig motor og kanskje et mer "vanlig" design, eller en frekk streetfighter med litt flere hestekrefter? For meg er valget en-

kelt, det blir en Tiger Sport 800, men smaken er som baken: delt. Eller som en venn en gang sa: "Hvilken sykkel vil du bli sett på?" Det er en vel så viktig faktor når du skal velge motorsykkel.

Tiger Sport 800 kan både male og brøle, avhengig av om du stryker den med hårene eller turrer den.



Tekst: Tomas Lofterud
tomas@bike.se

Foto: Triumph

Triumph Tiger Sport 800

Motor

Væskekjølt tresylindret firetakts rekkemotor, 12 ventiler, doble overliggende kamakslar, kamsleper, våtsumpsmøring, EFI, regulert katalysator, mekanisk betjent flerplate våtclutch med slipperfunksjon, 6-trinns girkasse, X-ringkjede.

Boring x slag 78,0 x 55,7 mm

Slagvolum 798 cm³

Kompresjonsforhold 13.2: 1

Maks. effekt 84,6 kW (115 hk) ved 10 750 o/min

Maks dreiemoment 84 Nm ved 8500 o/min

Chassis

Fagverksramme av stålør, 41 mm USD gaffel, justerbar fjærforspenning, retur- og kompresjonsdemping, svinggaffel i presset stål, monodemper, justerbar fjærforspenning og returdemping, doble 310

mm flytende skiver foran, firestemplede kalipere, enkel 255 mm fast skive bak, flytende enstemplet kaliper, traction kontroll, kurve-ABS

Fem-eikers støpte aluminiumsfelger

3,5x17; 5,5 x 17

Dekk

120/70 R 17; 180/55 R 17

Mål og vekt

Hjulavstand 1.422 mm, gaffelvinkel 23,8 grader, forsprang 99 mm, fjæringsvei foran/bak 150/150 mm, setehøyde 835 mm, egenvekt 214 kg, tankvolum 18,6 liter

Garanti

2 år

Fargevalg

Grå/svart (standard), svart, blå, gul (ekstraustyr)

Pris

176 900,-

Best of two worlds!



FUCHS **Silkolene**



På tide med et oljeskift?

Uansett hvilken motorsykel du kjører ... Det er enkelt å finne det beste Silkolene produktet for ditt behov.

Silkolene oljeprodukter brukes av ledende profesjonelle racingteam inkludert MotoGP, World Superbike, British Superbike og mange flere inkludert Motocross og Karting.

Unn ditt kjøretøy et av verdens beste oljeprodukter, bruk Fuchs Silkolene!

 **NORSK
MOTOR IMPORT**
WWW.NORSKMOTORIMPORT.NO

DU FINNER DIN TIGER HOS OSS! KAMPANJEPRISER PÅ OVERLIGGERE!



FOR THE RIDE

**INNBYTTE!
FINANS!**



**NYHET!
TRIUMPH SPORT 800**



STORT UTVALG AV MODERN CLASSIC!
BONNEVILLE - THRUXTON - SPEEDMASTER - SCRAMBLER

 **Verkseier Furulunds vei 10, Alnabru, 0668 Oslo**  **22 80 57 40**  **amd@amd.no**  **amd.no**



DESTINY'S CHILD

Tror du på skjebnen? Da Royal Enfield lanserte Interceptor 650 i 2018, hadde inderne ingen anelse om at så mange ville bygge den om til scrambler. Så hva var vel mer nærliggende enn å ta frem en selv? Når går teppet opp for Bear 650.



Hvis du kaller en sykkel "Bear", ville det være naturlig å presentere den ved Lake Bear i California, ikke sant? Det var Royal Enfields plan, men ødeleggende skogbranner gjorde at presentasjonen ble flyttet til Palm Valley, rundt 150 km unna. Men det er en annen passende bjørneforbindelse der: I 1960 vant Eddie Mulder det siste, legendariske Big Bear Run – et ørkenrally som fant sted i Sør-California. Med sin Royal Enfield 500 pløyde den 16 år gamle studenten og rookieen seg frem gjennom 765 startende, tilbakela mer enn 150 km i ørkenen og vant, selv om han måtte starte sist grunnet motorhavari. Han lot ingen ta fra ham seieren, selv ikke når en av støtdemperne bak gikk i stykker. Løpet fikk raskt legendarisk status og bidro til at "Fast Eddie" fikk en vellykket karriere som stuntmann.

På lanseringskvelden ble den nå 81 år gamle bråkmakeren hyllet med en ny Bear 650 med sitt gamle startnummer, og kjederøkeren ble synlig rørt. Det samme ble de tilstedeværende journalistene. For en historie! For en fighter! Og – for en flaks at det hele skjedde på Big Bear Run. Ringen er sluttet, og Royal Enfield lanserer nå sin sjette oppdatering av den luftkjølte 650-motoren. Bear er basert på Interceptor, men små endringer var ikke nok, forklarer prosjektleder Glen Corbett. To tredjedeler av sykkelens er nye, sammenlignet med Interceptor. Modifisert bakramme, 2:1 eksosanlegg, lettere og mer stabile hjul, og utviklet ramme. Neste morgen, i midtsommervarmen, setter jeg meg forventningsfull ned på salen. Med sine 830 millimeter er setehøyden femten millimeter høyere enn på Interceptor.

Første tanke: Hva er egentlig en scrambler? Navnet kommer fra verbet "to scramble". Den vanlige scrambleren er en hybrid mellom en offroad- og en landeveissykkel, et kompromiss mellom de to. Man trenger selvfølgelig også de riktige dekkene. Royal Enfield satser på litt grovere dekk fra MRF, en indisk produsent. Disse dekkene er svært like de mer velkjente Pirelli STR, men ifølge MRF er de utviklet spesielt for Bear 650. Hvorfor de ikke benytter seg av velprøvde, europeiske produkter? Forklaringen er logisk: en indisk forskrift sier at motorsykler produsert i India også må være utstyrt med dekk produsert i India. Navnet til ABS-systemet er imidlertid mer kjent: Bosch.

For å komme tilbake til dekkene: gummiblandingen er noe hardere enn Pirellis. Hvorvidt MRF-dekkene fungerer i regn og snø var ikke mulig å teste, ettersom temperaturen var rundt 34 grader i skyggen. Allerede etter de første kilometerne blir man vant til sittestillingen. Sammenlignet med Interceptor er fothvilerne montert 25 mm lavere og 84 mm lenger frem, og tanken har et litt smalere anslag for knærne. Den brede motorblokken betyr også at føttene er ganske langt fra hverandre. For å

Prøvekjøring: Royal Enfield Bear 650



Er den ikke vakker? Bear er tilgjengelig i tre farger i Europa, men dette er dessverre ikke en av dem.

Royal Enfield Bear 650

Motor

Luft-/oljekjølt firetakts parallelltwin, én balanseaksel, én overliggende kjededrevet kamaksel, fire ventiler per sylinder, vippearmer, våtsumpsmøring, 34 mm drivstoffinnsprøyting, regulert katalysator, 156 W dynamo, 12 V/12 Ah batteri. Mekanisk betjent, flerplate våtclutch (med slipperfunksjon), sekstrinns girkasse, kjede, sekundærutveksling 2,533.

Boring x slag	78,0 x 67,8 mm
Slagvolum	648 cm ³
Kompresjonsforhold	9,5:1
Maks effekt	34,9 kW (48 hk) ved 7150 o/min
Maks dreiemoment	57 Nm ved 5150 o/min
Lydnivå stasjonært	86 db.

Chassis

Dobbel vuggeramme av stålrør, 43 mm USD gaffel, svinggaffel i stål, doble støtdempere, justerbart fjærforspenn, 320 mm bremseskive foran, flytende tostemplett kaliper, 270 mm bremseskive bak, flytende enstemplett kaliper, ABS.

Eikehjul med aluminiumfelger

	2.50 x 19; 3,50 x 17
Dekk	100/90 19; 140/80 R 17

Mål og vekt

Hjulavstand 1460 mm, gaffelvinkel 26,1 grader, forsprang 117 mm, fjæringsvei foran/bak 130/115 mm, setehøyde 830 mm, egenvekt 214 kg, tillatt totalvekt 400 kg, tankvolum/reserve 13,7/2,9 liter.

Garanti

Farger	Grønn/sort, sort/gull, hvit/grønn
Pris	114 900,-

øke bevegelsesfriheten er bremsepedalen flyttet 30 millimeter lenger frem, sammenlignet med de andre 650-modellene. Sykkelen er lett å håndtere og manøvrere, selv om fabrikkens oppgitte vekt på 214 kilo ikke kan kalles lett. Det betyr at Bear bare veier tre kilo mindre enn Interceptor, sannsynligvis fordi den har et eksosanlegg med én bakke lydpotte, ikke to. I stedet for Interceptors støpte hjul bruker Bear eikehjul. Nav og felger er laget av aluminium.

At den nye 650 kjennes tung ved første kontakt, skyldes at sidestøtten er mer vinklet enn normalt. Så snart du begynner å kjøre, blir den straks spennende, lett og smidig. Styrevinkelen er ganske bratt, noe som bidrar til å gjøre sykkelen lettmanøvrert. Følget vårt svinger inn på en motorvei, og jeg benytter anledningen til å gi full gass. I løpet av kort tid viser speedometeret 160. Det skal være mulig å få ut litt mer: toppfarten er oppgitt til 167 km/t.

Motoren tøffer villig av gårde med jevn effektutvikling, helt til turtallsperran setter stopp ved 7 500 omdreininger. Produsenten har funnet rundt åtte prosent mer dreiemoment ved å modifisere føringen av eksosrørene. 56,5 Newton ved 5 150 o/min er det som er oppgitt. Det er fire Nm mer enn Interceptor. Det høres lite ut, men økningen er imidlertid merkbar under kjøring. Twinen følger gasspådraget jevnt og den kjennes kraftigere enn i søstermodellene, selv om gireringen er nesten identisk. Girkassen jobber også veldig bra, den kan til og med gires helt fint uten clutch. Sykkelen er lavt giret, og sjetten er et kjøreger, ikke overdrive. På sjetten snurrer motoren 4 100 omdreininger ved 100 km/t.

Når vi endelig kommer opp i fjellene, er det på tide å surfe svinger. I USA kombineres ofte doble, heltrukne linjer med riller i asfalten for å vekke slumrende sjåfører som står i fare for å havne i grøfta. Den som kommer



Klassisk rundt instrument med kromring. Det fungerer som GPS via Bluetooth-tilkobling til mobiltelefonen.

START SESONGEN TIDLIGERE!

ROYAL ENFIELD HIMALAYAN



På den nye Himalayan er alt nytt fra framhjulet til belysningen bakerst. En nyutviklet væskekjølt motor på 452 cc øker både effekt og dreiemoment. Nye Himalayan er en svært moderne motorsykel med ride by wire, fire kjøremoduser og en helt ny TFT instrumentering kalt Tripper Dash med full navigasjon. Opplev Himalayan 452 i vår butikk og bestill prøvekjøring nå!

Veil. pris fra kr. 80.900,- eks. lev. omk.

royal-enfield.no

Bildet kan vise ekstrautstyr som ikke er standard.



Importør:

Lazy Boyz®

Strømsveien 266, 0668 Oslo, tlf. 22907800

Prøvekjøring: Royal Enfield Bear 650

brølende rundt svingen i høy fart og kjører skrått inn på disse linjene får umiddelbart en advarsel. Dette skyldes at inderne har gjort en liten tabbe med fjæringsoppsettet: Bear har bare 115 millimeter fjæringsvei bak, noe som er fem millimeter mindre enn Interceptor. Grunnen til dette er for å unngå at setehøyden skal bli for høy på grunn av de større hjulene. Det forklarer imidlertid ikke hvorfor Showa-støtdemperne ikke har noen negativ fjæringsvei, selv med minst mulig forspenn. De svarer dårlig, også. Det står i skarp kontrast til USD gaffelen på 43 mm (også fra Showa), som reagerer følsomt, men som til syvende og sist er veldig mykt avstemt. På spørsmål er forklaringen at i India kjører du nesten aldri alene, ofte er det til og med tre personer pluss bagasje på en motorsykkel. Seriøst?

Et sted på de svingete veiene i San Jacinto-fjellene svinger vi av asfalten og ut i lett offroad. Bear er lett å håndtere, takket være det brede styret. De grove dekkene gir godt grep, men den stive bakfjæringen legger en liten demper på moroa. Men scrambleren utmerker seg på andre måter: Traction kontroll er av den gamle skolen og kan betjenes med en enkel vri på håndledet, mens ABS kan deaktiveres bak ved å trykke på en knapp på høyre styre. To knapper på venstre side brukes til å styre det fire tommer store displayet. Det kan også gjøres om til et navigasjonssystem ved å kople til mobiltelefonen via Bluetooth. Samme system er også installert på Himalayan og Guerrilla 450. Hvis du vil kjøre offroad-strekninger stående, bør du ikke være storvokst: avstanden mellom fothvilerne og styret skriker bokstavelig talt etter et høyere styre. Tilbake på asfalt kjennes Bear mer komfortabel. Sammenlignet med de andre 650'ene har Bear en ny bremseskive foran. Det er ikke bare



Som en reise tilbake i tid. Den stilige bensintanken rommer i underkant av 14 liter, noe som holder til nesten 290 km kjøring før «bjørnen» begynner å hoste.



Bear er Royal Enfields første sykkel med full LED-belysning. Klassisk utseende, men moderne teknologi innvendig.

designet, men også materialet som er endret. Utvekslingsforholdet til hovedbremsesylinderen er også annerledes. Bremskraften til den 320 millimeter store bremseskiven foran er faktisk lett å kontrollere. Den er ikke så kjapp i bittet at en nybegynner får pustevansker offroad, men den er likevel effektiv. Retardasjonen er lineær i forhold til hvor hardt man klemmer på håndtaket, og passer perfekt til en motorsykkel i denne kategorien.

Så alt er OK? Ja, absolutt. Bear er Royal Enfields første sykkel med full LED-belysning. Finishen er mye bedre enn på motorsyklene som fant veien til Europa for noen år siden. Det gjelder både fargekvaliteten og sveisesømmene.

At de to fargevariantene gul/blå og hvit/oransje trolig ikke kommer til Europa, er synd og skam.



BIKE Oppsummering

Hvis du er ute etter en kul, luftkjølt scrambler som er ny og har oppdatert teknologi, er Bear 650 sykkelen for deg. 47 hk er nok til alle slags hverdageventyr, og hvis du bytter dempere, vil du sannsynligvis bli fornøyd med sykkelen på alle måter. I tillegg har Bear samme jordnære sjarm som en godt bevart 60-talls twin. Hva mer kan man ønske seg?



Tekst: Rolf Henniges
fuelhead@motorradonline.de
Foto: Royal Enfield, Rolf Henniges, Natascha Biermann



Den modifiserte føringen av eksosrørene og 2:1 anlegget gir åtte prosent mer dreiemoment.



Med unntak av bakre lyddemper er hele eksosanlegget laget av rustfritt stål. Den fremre lyddempere er godt skjult under svinggaffelen



Pirelli STR? Å nei, du! Bjørnen ruller på grovmønstrede dekk av indisk fabrikk.

VINN EN YAMAHA MT-07!

I samarbeid med Yamaha har vi nå mulighet til å la en av våre lesere vinne en hel sesong med Yamaha MT-07. Sykkelen er utstyrt med Y-AMT girkasse og padelgiring.



Gå inn på www.bike.no/MT-07 eller scann QR-koden ved siden av.



Der kan du svare på noen enkle spørsmål og fortelle hvorfor nettopp du burde vinne denne motorsykkelen.

Vinneren blir kunngjort i Bike nr 5 og på www.bike.no

Lykke til!



GOING DOWN UNDER

Kenny Dundee tar New Zealand med storm...

Etter syv uker med kenguruer, wombats, edderkopper, slanger og australiere, var det på høy tid for Kenny Dundee og Arkitekten å vende nesa mot nye eventyr. Heldigvis sto ikke Norge på menyen ennå – New Zealand ventet! Dette landet, som minner om Norge med sine fjell og fjorder i vest, og flate områder i øst, bør være enhver motorsyklist sitt drømmeland.



Hvem er Kenny Dundee?
For de uinnvidde: Kenny Dundee er navnet jeg adopterte i Australia, fordi ingen der nede klarte å uttale mitt egentlige navn. Det høres jo unektelig tøffere ut, og gir meg en fin unnskyldning til å krydre historiene litt ekstra. Men bare så det er sagt: alt du leser her, er sant. Det lover jeg.

Forberedelser i minimalistisk kaos

Når Kenny planla denne turen tenkte han at dette var så langt av gårde han kunne komme, og at han mest sannsynlig bare ville komme hit en gang i livet. Da måtte han jo passe på å få med seg New Zealand i samme slengen. Det var jo bare en fem timers flytur

fra Australia. Tidsforskjellen mellom Norge og New Zealand er hele 12 timer, det vil si er dette er den største tidsforskjellen vi nordmenn kan få. Før Kenny og Arkitekten kunne sette kurs mot "kiwienes land," må de gjennom den siste store utfordringen i Australia, på et knøttlite hotellrom nær Sydney flyplass. New Zealand har nemlig strenge regler for innreise, og alt må være skinnende rent. Det betyr en skikkelig skrubbeseanse av telt, støvler og liggeunderlag. Problemet var bare at badet var på størrelse med de på danskebåten. Å vaske et helt telt der inne var ikke lett, men etter noen intense timer med såpe og banning, var alt klart. Eller vent... Visum!?

Mens Arkitekten nesten fikk hjerteinfarkt

over at Dundee hadde glemt dette, kunne Kenny heldigvis redde situasjonen ved å betale seg ut av problemet på ti minutter. "For oss Dundee'er ordner ting seg alltid," smilte han fornøyd. Dermed var de klare for nytt eventyr.

Ankomst Christchurch – en støvel på hodet

New Zealand tok imot dem med grå himmel og regn. Sørøya, som er formet som en støvel på hodet (hvis du ser både Sør- og Nordøya samlet), viste seg fra sin dystre side. Kenny og Arkitekten marsjerte rett inn i "forbryterkøen" for folk med "suspekt" turutstyr. Men etter å ha vist frem de gullende rene teltpluggene, slapp de greit unna.

Å kjøre motorsykkel på New Zealand er som å kjøre i den flotteste nasjonalpark. I vest stiger flotte snødekte fjell til værs, selv om det er midt på sommeren her. Arkitekten nyter det hele på sin Suzuki DR 650.



Touring i New Zealand



Arkitekten og Kenny Dundee vet å kose seg på tur. På vestkysten tar Arkitekten seg et bad i det Tasmanske hav. Nedenfor ser du Kenny og Arktitekten idet dramatiske landskapet på vei mot Milford Sound. Under ser du Arkitekten i det de to kommer opp i fjellmassivet Art-hurs pass. De to er lykkelige over å endelig være på den flotte Sørøya.





Christchurch som er kjent som "Garden City," er den største på Sørøya og full av sjarmerende parker, hager og de historiske Christchurch Botanic Gardens. Første kveld ender Dundee og Arkitekten opp på The Church Pub, en omgjort kirke med glassmalerier, et orgel og en bartender som serverer pints foran alteret. På t-skjortene til serveringsdamene står det "Take me to church". En trubadur spiller fengende låter, og nabobygget – et cannabis-museum – minner dem på at dette er et spesielt sted. Skal du ut å spise i Christchurch er Riverside stedet. Her finnes det en stor mathall, med et vrirlende liv, og masse forskjellig mat.

Motorsykel-magi og verdens beste paier

Neste dag hentet de hver sin motorsykel. Hos hver sin utleier. Arkitekten blir hentet av utleieren en halvtime før avtalt, dermed må hun dra av gårde uten frokost. -Verst for dem, tenker Kenny. Selv kunne han spasere ned til sin utleier, der han fikk utlevert en Suzuki DL 650 V-Strom som føltes splitter ny, sammenlignet med den gamle BMW'en han hadde hatt i Australia.

De skulle møtes i Sheffield, men snart ligger Arkitekten i rompa på Kenny. Hun er i ekstase over å få nesten samme sykkel som sist, bare nyere, penere og raskere – ifølge henne er denne i en helt annen liga. Suzuki DR 650'en ser nærmest ny ut. Det var på høy tid med frokost, og da passet det bra at de ble stoppet av... paier. Sheffield Pies, kjent for å lage verdens beste paier, hadde en kø som strakk seg ut på veien. Kenny, som aldri sier nei til mat, forstår raskt hvorfor stedet er berømt, for dette var de beste paiene de noen gang har spist. Nå, når de både har fått seg sykler og frokost, kan eventyret for alvor begynne.

Arthurs Pass – fjell og 25 millioner sauer

Så bar det vestover, mot Arthurs Pass. Horisonten dekkes av fjell som ser ut som noe er tatt rett ut av en fantasi-film. "Det mangler bare Hobbiten og drager," bemerker Kenny. Landskapet er tørt, og på jordene står enorme vanningsanlegg – stålkonstruksjoner så lange at de ser ut som de kunne ha blitt designet av en veldig ambisiøs ingeniør på rulleskøyter. "Hvordan i all verden flytter de disse greiene?" undrer Kenny.

Langs veien beiter sauer i åssidene – 25 millioner av dem, for å være nøyaktig. Fem ganger landets menneskepopulasjon! Veiene, som er i topp stand, slynger seg elegant som spagetti mellom åsene og stiger til slutt opp på et høyfjellsplatå. Kenny og Arkitekten blir stadig mer begeistret og stopper ved nesten hver sving for å ta bil-

der og gape over utsikten. "Vi kommer aldri fram hvis vi fortsetter sånn," ler Kenny, men begge vet at det er helt verdt det. Det er rett og slett usedvanlig vakkert. De passerer store elveleier, der veiene nesten alltid snevres inn slik at broa bare har et kjørefelt. Vannføringen i elvene er ikke så høy, og sand og grusbankene er enorme. Selv om det alltid er skiltet hvem som har forkjørsrett, utvikler Arkitekten en automatikk i å bremse inn mot disse innsnevringene, uansett om det er møtende trafikk eller om hun har forkjørsrett. Det ligger i hennes natur å aldri stole på noen.

Stjernelys og selvlysende larver

Første natt på New Zealand blir på en camp i Jackson, med det rene teltet trygt bardunert og stjernehimmen som tak. Kenny og Arkitekten ligger og lytter til de nye lydene fra insekter og fugler, etter å ha forsøkt å finne de berømte selvlysende larvene – "glow worms" – i skogen. Men de måtte innse at når det er bekmørkt, er det faktisk vanskelig å finne noe som helst. De har bare så vidt startet på eventyret i New Zealand, og det er allerede klart: dette landet har like mange overraskelser som svingete veier.

Morgenen etter blir de vekket av en frekk liten weka, som stikker hodet inn i teltet som om den eier stedet. Denne fuglen kan, i likhet med kiwi og papegøyen kea, ikke fly. Det var nemlig ingen pattedyr på New Zealand før menneskene kom. Disse fuglene var derfor ikke avhengig av å kunne fly. De hadde ingen andre fiender enn rovfugler. I dag er kiwi utrydningstruet, og myndighetene har satt i gang et program for å forsøke å redde dem. Kea'en er derimot ikke utrydnings truet, og den nysgjerrige fuglen kommer bort til teltet for å se om det er noe å stjele. Om den finner noe som er interessant, tar den det gjerne med seg, så Kenny må redde tannbørsten sin.

Ferden går videre langs vestkysten på vei nummer 6. I noen partier smyger den seg langs havet og i andre svinger den seg gjennom regnskog som har fått altfor mye gjødsel. Her er det grønt – og vi snakker ikke norsk skoggrønt, men tropisk palme-grønt. Elvene er krystallklare og turkise, som om de var photoshoppet, og landskapet føles som en reklame for et liv uten stress.

De tar en rast ute ved havet og Arkitekten tar en forfriskende dukkert mens Kenny konsentrerer seg om lunsjen. Videre går turen til Fox Glacier, der veiene er så svingete at Kenny ikke lenger klarer å ligge bak Arkitekten. Her føler han seg som en MotoGP-fører på sin Suzuki DL 650 V-Strom. Fra å være landeveiens langsomste,



Touring i New Zealand

bak Arkitekten, er han nå en av de raskeste, tror han.

Teltet blir satt opp med en utsikt som kunne selges som postkort: Mount Cook og Mount Tasman bader i den lave kveldssola. Kenny slår seg ned i campingstolen og erklærer: "Jeg flytter meg ikke." Det var helt til sandfluene kom på banen. Hvis du trodde mygg og knott var ille, kan du takke flaksen for at sandfluer ikke bor i Norge. De jager deg inn i teltet, og får norsk mygg og knott til å fremstå som dine beste venner til sammenligning.

Kenny forsøker å gi bort BH'en til Arkitekten

Kenny og Arkitekten våkner med samme utsikten mot fjellet, bare i et annet lys. En bedre start på dagen kan du ikke få. De ruller videre mot Wanaka, og turen inkluderer et stopp ved den legendariske Cardrona Bra Fence. Ja, et gjerde dekket med BH-er. Hvem kom på dette? Ingen vet, men det har gått fra tullete stunt til veldeighetsfenomen, og nå henger tusenvis av BH-er her. Kenny forsøkte å lirke av Arkitekten BH'en hennes, for å henge den på gjerdet, men det går ikke. Han gir opp og donerer i stedet en slant til innsamlingen mot brystkreft, som nå er misjonen til BH-gjerdet.

Ferden fortsetter gjennom et vakkert "Ringenes Herre"-landskap – bratte fjell, episke innsjøer og den slags utsikt som gjør at du stopper for å ta bilder hvert tredje minutt. Ved Lake Wakatipu ender de på et billig, men sjarmerende hotell med utsikt mot Lake Manapuri.

Milford Sound

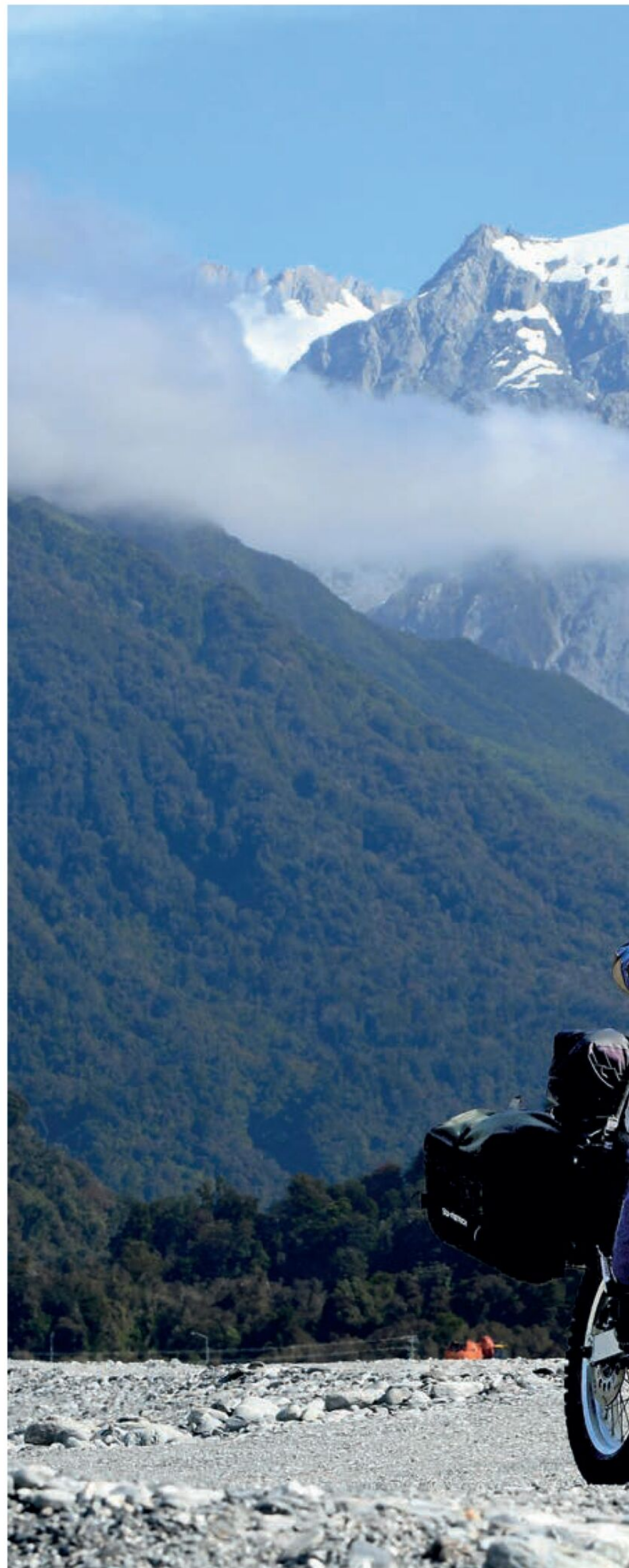
En av Kennys venner har anbefalt dem turen ut til Milford Sound, og etter frokost bærer det av sted. Veien går langs innsjøer, over heier dekket med gress og gjennom grønne, tette regnskoger. Det er mildt sagt variert. I vest er de dramatiske fjellene pakket inn i regn og tåke på et helt magisk vis. Her mangler bare orkene (fra Ringenes Herre). De er ikke alene på veien. Mengder med turister i busser, biler og campingbiler er ute i samme ærend, og i det Arkitekten er klar til å ta et kjørebilde av Kenny, tyter det små asiater ut av en diger buss. De siste milene går inn gjennom en trang dal, der du virkelig får følelsen av å være nær den ville naturen. Veien er smal, og smyer seg gjennom det bratte og ville landskapet. Noen steder hugget inn i fjellet, andre steder over smale broer, og et sted gjennom en trang og mørk tunnel. De kommer til Milford Sound, som er navnet på både stedet og fjorden som går inn

her. Det er vakkert, og minner på mange måter litt om Lysebotn. Turistbåtene går i skytteltrafikk med alle som vil se landskapet fra vannet. Fjorden her er 291 meter på det dypeste. De ti øverste meterne er ferskvann fra elvene, og under dette er det saltvann. I dette dypet lever det absolutt ingenting, eller gjør det det? Plagsomme sandfluer på stranda jager dem snart inn i kjøreutstyret igjen, og returen i motsatt retning blir også en fin opplevelse. En vei oppleves som regel forskjellig i motsatt retning. De finner en hyggelig plass langs et vann, og lager varm lunsj.

Litt om New Zealands historie

De første menneskene som kom til New Zealand, var polynesierne, som antas å ha ankommet rundt 1200-tallet. De brukte stjerner, havstrømmer og fuglenes trekk-mønstre for å navigere. Denne bemerkelsesverdige sjøfartskompetansen gjorde det mulig for dem å oppdage og bosette seg på avsidesliggende øyer som New Zealand, som de kalte Aotearoa – "Den lange hvite skyens land". Maoriene, som dette folkeslaget kalles, brakte med seg en rik kultur og komplekse sosiale strukturer. De utviklet unike tradisjoner og kunstformer, som krigsdansen haka, tatovering (moko) og utsøkte treskjæringer. Deres samfunn var organisert i stammer (iwi), og de levde hovedsakelig som fiskere, jegere og jordbrukere. I dag bor det rundt 900 000 maorier i New Zealand, noe som utgjør omtrent 17 % av landets befolkning. Mange av dem er gjenkjennelige på sine tradisjonelle tatoveringer, ofte i ansiktet. Innvandringen fra Europa til New Zealand begynte på 1800-tallet, drevet av britiske koloniseringsinitiativer. Mange europeiske nybyggere kom for å søke bedre økonomiske muligheter og for å etablere jordbruks-samfunn. Denne innvandringen har hatt en betydelig innvirkning på New Zealands demografi, kultur og økonomi, og den danner grunnlaget for dagens flerkulturelle samfunn. Møtet mellom maoriene og europeiske oppdagelsesreisende fra 1600-tallet og utover førte til dramatiske endringer for maori-samfunnet. Likevel fortsetter deres tidlige historie og kulturarv å spille en sentral rolle i New Zealands nasjonale identitet. I perioden 1870–76 emigrerte nærmere 1000 nordmenn til New Zealand.

Tilbake på Manipuri Lake View Motel vil Arkitekten på puben, for også her har de bygget om en gammel kirke til pub, og den ligger rett borti veien. Dette blir imidlertid en liten nedtur, da det er 1,5 time å vente på maten, og på den tida vil både Arkitekten og Kenny bli mannevonde. I





Langs den vakre vestkysten på Sørøya står fotomotivene i kø. De flotte fjellene ligger majestetisk på rekke langs kysten, og Mount Cooch rager aller høyest til værs. Når Kenny har fått opp teltet sitt er han ikke til å rikke. Arkitekten derimot trives alle best når hun kan nyte en ingefærøl fra badekaret, med utsikt mot fjellheimen.



Touring New Zealand



Touring i New Zealand



Naturen på vei mot Milford Sound er av det mest spektakulære på New Zealand. Dette er landskap fra Ringenes Herre filmene. Her mangler det bare at orkene kommer ridende over slettene.



stedet nøyer de seg med en øl på terrassen her før de vandrer tilbake, og angriper hermetikkboksene de har liggende i bagasjen. Med dette blir det middag på vårt tradisjonelle vis. Chunky Chicken eller Big'n Chunky Butter Chicken.

Neste gang? Sørøya avsluttes med Motorcycle Mecca og turen nordover til Cape Farwell. Kenny Dundee, over og ut – foreløpig!



Sykkelen på New Zealand er leid av <https://bikaroundnz.com>
Kjøreutstyr fra Scott, TCX og Nolan er levert av Ruco Scandinavia.



Text: Kyrre Hagen
kyrre@mcbilder.com
Foto: Lenka Leginova og Kyrre Hagen



Ved det legendariske Cardrona Bra Fence forsøker Kenny å lirke av Arkitekten Bhen. Det går ikke, selv om tusenvis av kvinner tidligere har hengt Bhene sine opp her. I stedet donerer han en slant til innsamlingen mot brystkreft, som nå er misjonen til gjerde.



NYTT

SAVALEN TOURINGTREFF 2025

SAVALEN 19. - 22. JUNI

Vi inviterer til årets fjelltreff **SAVALEN TOURINGTREFF 2025**

- Prøvekjøring av motorsykler med Motorspeed Lillehammer
- Kurs i gruskjøring og hvordan lage egne gpx-spor
- Foredrag om «gode råd om MC-touring» ved NAF MC
- Sosialt samvær, musikk og grillparty i fjell-lavvoen m.m.

**Adventure
MC Tours
of Norway**



Savalen Booking
post@savalen
Tlf 62 47 17 17



savalen.no

TOURING GORE-TEX®

MAKSIMAL KOMFORT OG TØRRE FØTTER

TCX GoreTex touring støvler leverer høy standard, både teknisk og kvalitet uavhengig av hvilken modell man velger. Alle har den optimale membranen på markedet, GoreTex – ifht. Slitestykke, pustegenskaper og vanntetthet.

Alle har en optimalisert såle med godt grep, men samtidig høy slitestykke. Passformen er litt forskjellig – hvor X-Five GTX og Clima 2 Surround GTX er det med bredest fot og høyest vrist, hvor Airtech 3 GTX er den mest sportslige med slankere/småere passform.



**TCX CLIMA 2 SUR-
ROUND®
GORE-TEX®**
4399,-



**TCX AIRTECH 3
GORE-TEX®**
3999,-



**TCX EXPLORER
GORE-TEX®**
2899,-



**TCX X-FIVE
GORE-TEX®**
3699,-



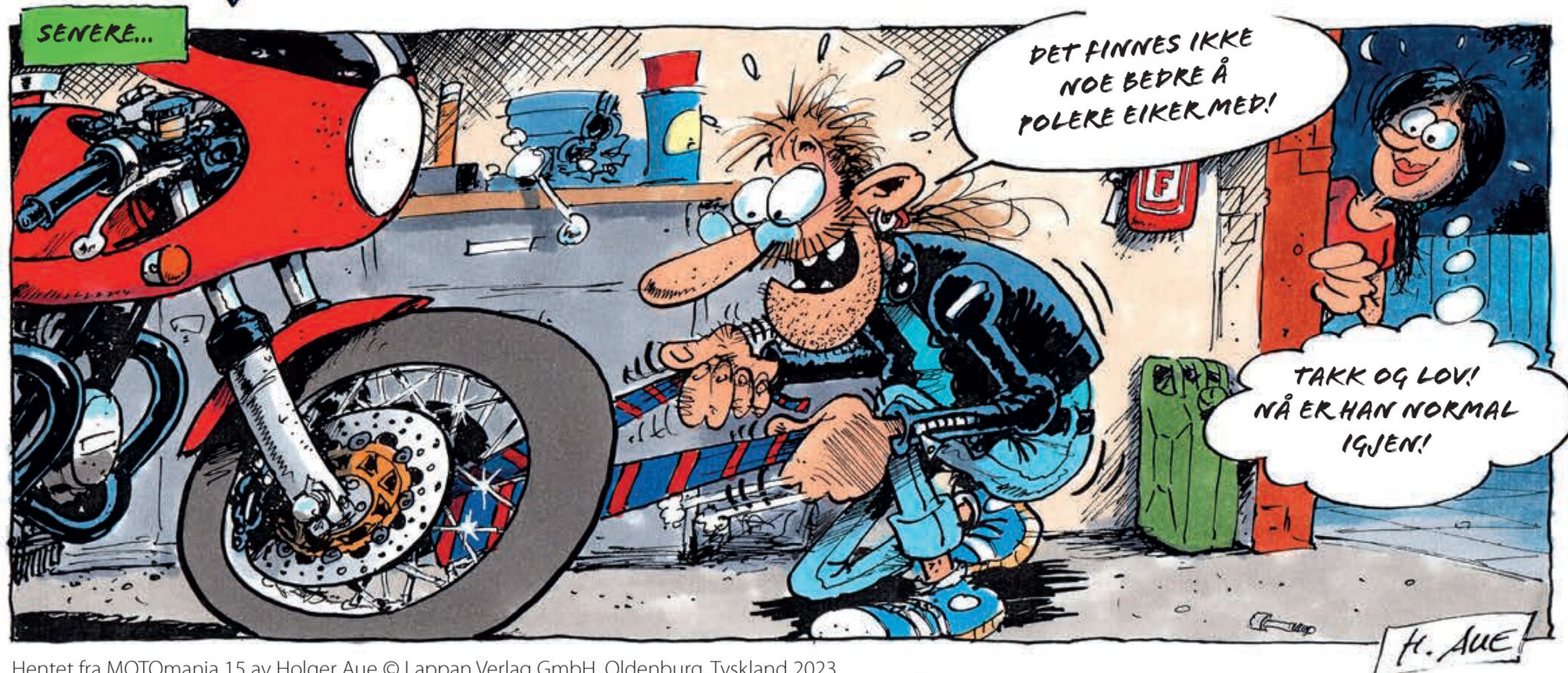
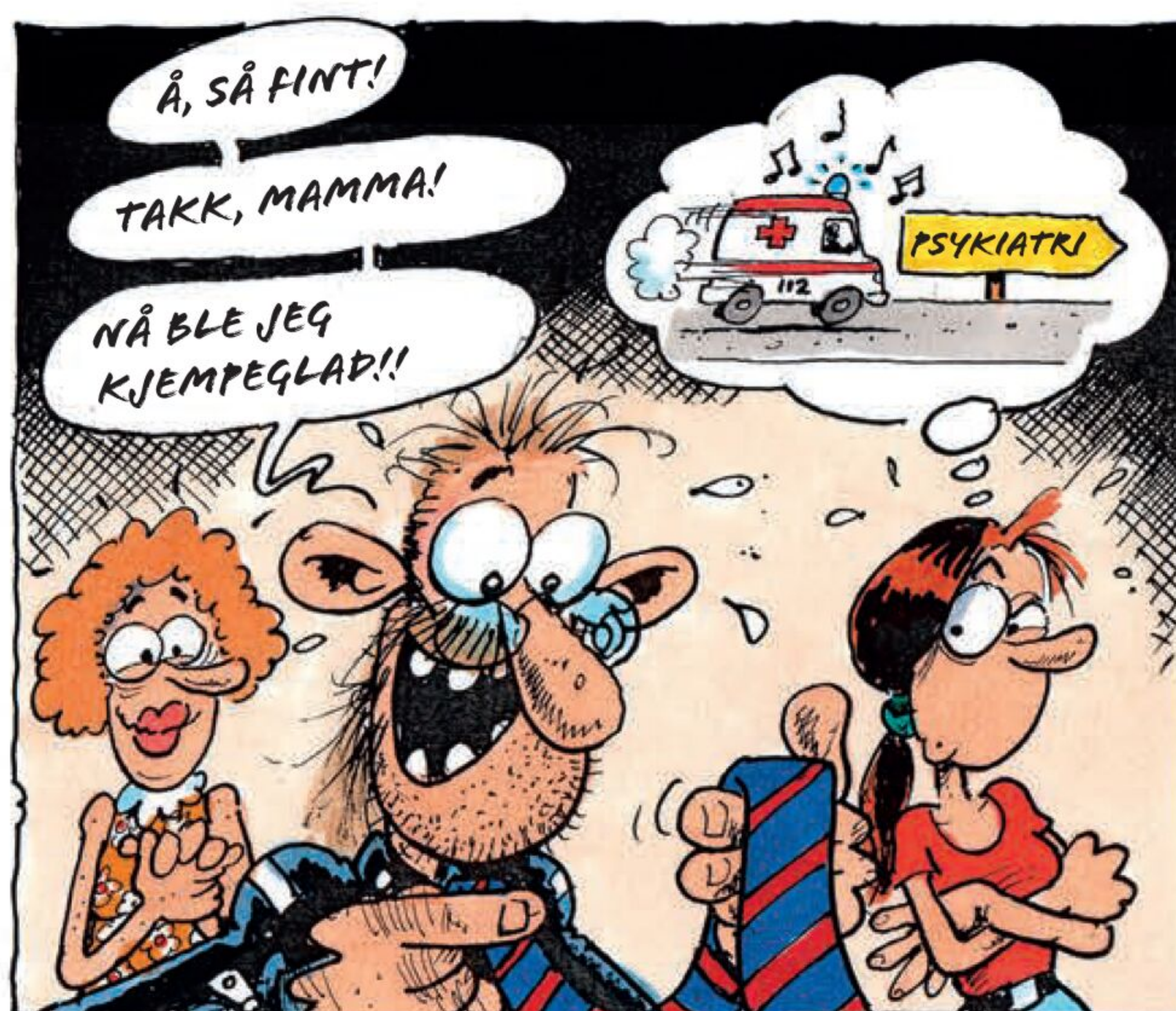
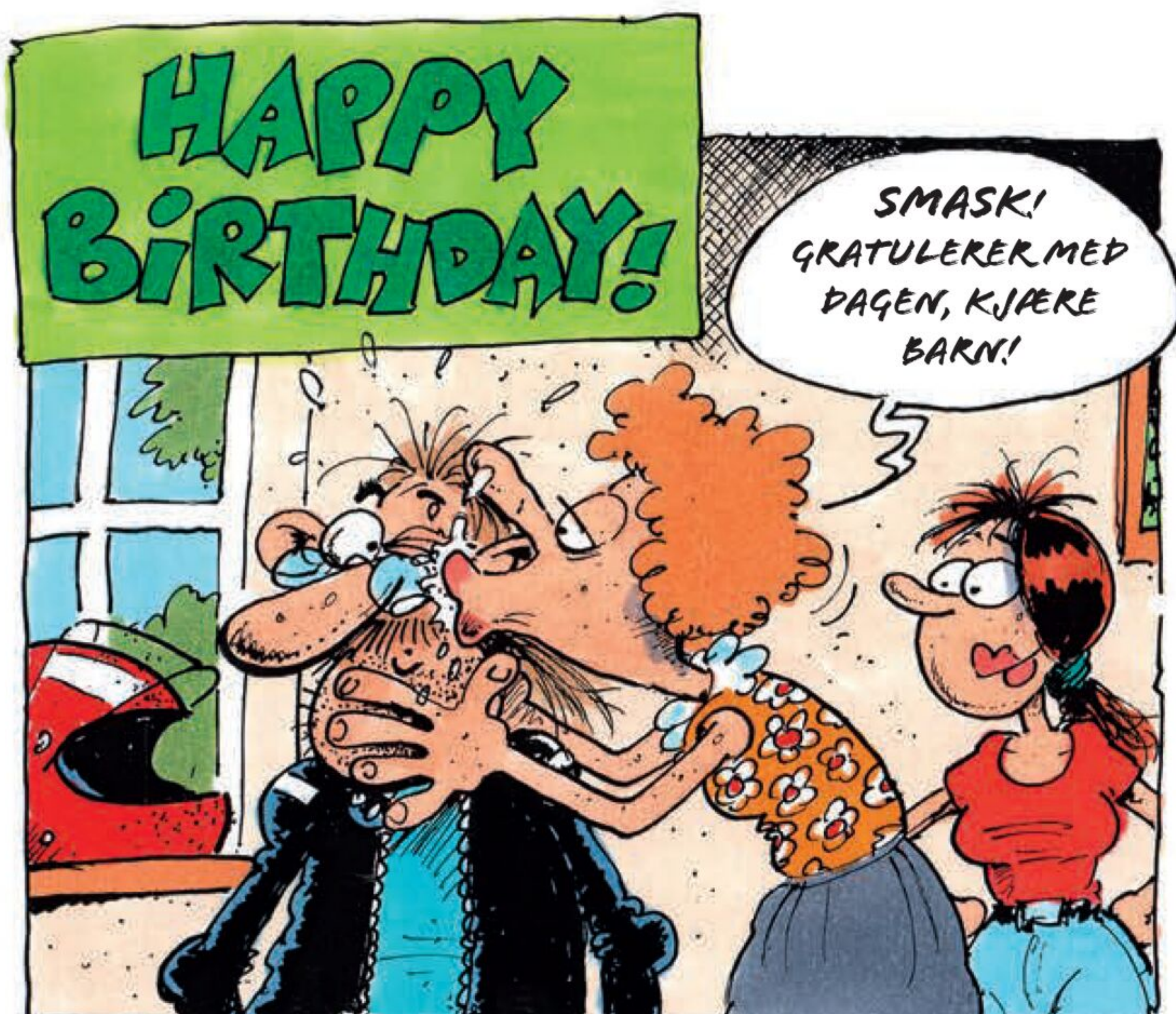
Finn din forhandler på www.ruco.no



Ortholite®



TCX
FOCUS ON BOOTS



leave no place uneXplored.



**ADV
KIT-X**



TOURING SPESIAL

I neste nummer blir du tatt med til spennende resemål på mc, både hjemme og i utlandet.

MELLOMKLASSE NAKENSYKLER



Vil de tresylindrede motorsyklene få problemer nå som Honda kommer med sin firesylindrede 1000 Hornet? En høy-aktuell 1000-punkts test av de populære nakne mellomklassesyklene.

Honda 1000 Hornet SP
Triumph Street Triple 765 RS
Yamaha MT-09 SP

SUPERBIKE SHOOT-OUT



Tre fantastiske 200-hesters sportssykler i banetest på Valencia-banen.

Ducati Panigale V4S
BMW M 1000 RR
Honda CBR 1000 RR
Fireblade SP

DEKKTEST



Stor test av forskjellige typer dekk for GS-klassen.

Helår:
10 nr for 770,-
2 år:
20 nr for 1 430,-

Abonner på Bike!

Ring kundeservice på
+47 22 53 53 34.

Du sparer penger, får bladet direkte i postkassen og kan lese alt digitalt.

Du kan også besøke vår nettside www.bike.no for mer informasjon og bestilling av abonnement. Klikk på "Bestill avis" på toppen for gode tilbud.



Scan me

BIKE 4/2025 ute den 9 april

Redaksjonen forbeholder seg retten til å endre innholdet.

Global kompetanse. Takket være samarbeid med våre 10 bladkolleger i Motorrad-gruppen har vi en unik styrke og kompetanse som du kan nyte godt av i form av tester og reportasjer av høy kvalitet.



Bike
Norge



Bike
Sverige



Bike
Finland



Bike
Danmark



MOTORRAD
Tyskland



Motociclismo
Spania



Moto Plus
Nederland



Töff
Sveits



Motocykl
Tsjekkia



Motorevija
Kroatia

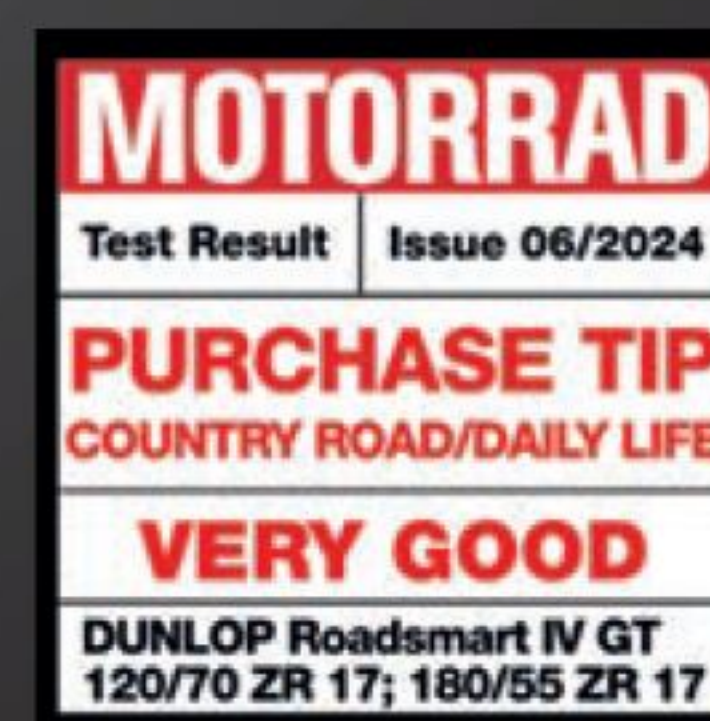


Motorrevue
Ungarn



THE ROAD **IS** YOURS. JUST RIDE.

VI HAR DE **BESTE** DEKKENE TIL **DIN** MC.



DUNLOP

**GEOMAX
MX14**

SPORTSMART mk4

TRAILMAXRAID

ROADSMART IV



Finn din forhandler på www.sps.no

SPS.no

En komplett MC-opplevelse

Alt du og MC-en din trenger, finner du hos AGM!



Hos oss finner du både nye og brukte motorsykler.



Vi har alt du måtte ønske deg av deler og tilbehør.



Uansett hva og hvor du kjører, har vi kjøreutstyr for deg.



Våre dyktige mekanikere tar godt vare på MC-en din.



Et fellesskap som passer for alle motorsyklister.



Sammen skaper vi gode opplevelser