



10 Nov-des 2025 | Norge 109 kr

2026-NYHETER: DUCATI, KAWASAKI, KTM

MOTORRAD
NR 10 | 2025

MC
avisa

BZKE



LANGTEST 100 000 KM
Ducati Multistrada V4 S



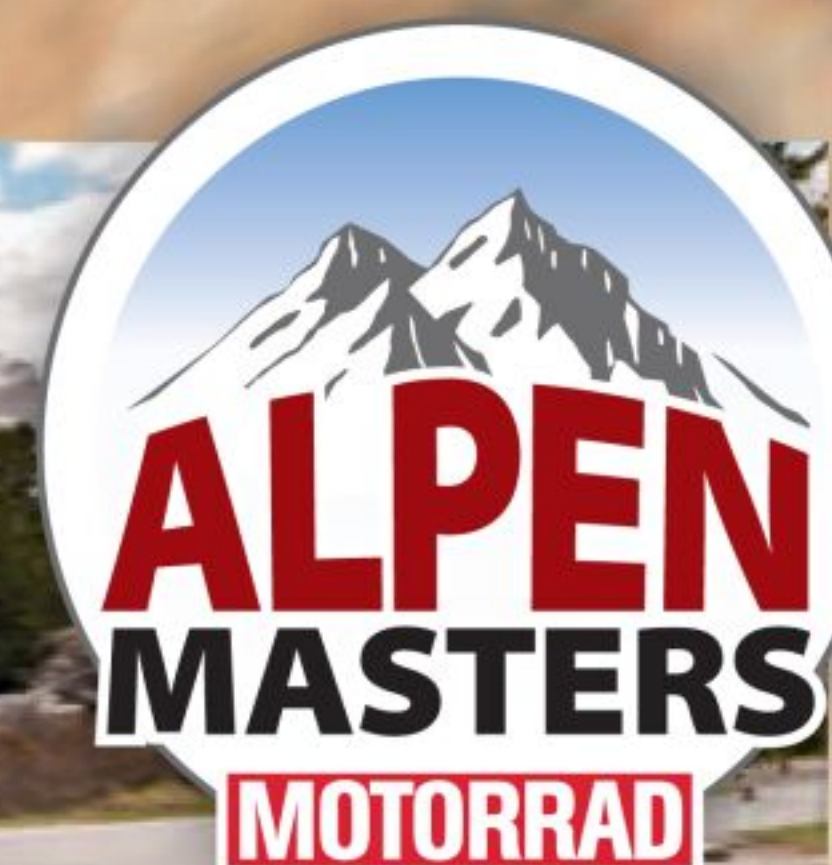
KTM er tilbake: KTM 990 RC R

Sportstourere i test:



Suzuki GSX-S 1000 GT Kawasaki Ninja 1100 SX SE
BMW R 1300 RS

Finalen i verdens største
motorsykkeltest!



LANGTOURING – SEKS MÅNEDER I MAROKKO!

TIDSAM 5258-10



9 771400 485650
RETURUKE 50

10

VINTERLAGRE MOTORSYKKELSEN SELV?

1: Vask grundig

Etter en hel sesongs bruk, samler det seg smuss, støv, rester av kjedesmørning etc på ulike steder på motorsykkelen. Alt dette kan forringe overflatene på motorsykkelen om det får lov til å bli der over lenger tid. Vask derfor grundig og sørg for å fjerne all skitt og smuss.



Anbefalte produkter:

Motorex Moto Clean Plus (59-1306-001)
Motorex Moto Clean Universal (59-1360-001)
Motorex Moto Shine MS1 (59-1361-001)
Motorex Moto Matt Care (59-1366)
Motorex Clean & Care Offroad vaskesett (59-9910)
Motorex Clean & Care Street vaskesett (59-9900)



**Komplette vaskesett
tilgjengelig!**

Motorex Clean & Care Offroad
vaskesett (59-9910)
Motorex Clean & Care Street
vaskesett (59-9900)



3: Bytt olje

Lagre motorsykkelen med fersk olje. Når motoren startes får man en temperaturøkning, og likedan en temperaturnedgang når den stoppes. Disse temperatursvingningene forårsaker kondens som tas opp i oljen. Bytt derfor olje når motorsykkelen skal stå lagret over lenger tid.

Anbefalte produkter:
Motorex motorolje
Hiflo filter



2: Rens og smør kjedet

Et kjede med for lite smøremiddel rustet. Det påvirker funksjonen betraktelig. Rens derfor kjedet og smør det grundig.



Anbefalte produkter:
Motorex Chain Clean (59-1201)
Motorex Chain Lube :
Offroad (59-1301-001)
Road (59-1302-001)
Racing (59-1303-001)
Adventure (59-1340-001)



4: Konserver bensinen på tanken

Økt innblanding av bioetanol i bensin har gjort det viktigere enn noensinne å bruke et tilsetningsstoff som bevarer bensinen. Under lagring vil bensinen tiltrekke seg fukt. Fukten reagerer med bioteanolen og bensinen skiller seg. Motorex Ethanol Treatment og Fuel Stabilizer motvirker dette. Fuel Stabilizer er fin til lagring, Ethanol Treatment kan brukes både til lagring og som forebyggende tiltak mens motorsykkelen brukes.



Anbefalte produkter:
Motorex Fuel Stabilizer (59-1601)
Motorex Fuel Stabilizer 10ml (59-1601-50PK)
Motorex Ethanol Treatment (59-1605)

Optimate1
DUO**Optimate4**
quad program**Optimate5**
voltmatic**Optimate7**
select**Optimate™**Også for
litium-
batterier

2 - 50Ah

CanBus
Lithium og
syrebatterier

2 - 15Ah

(OPPDATERT)
Automatisk
6V / 12V6V: 10 - 192Ah
12V: 8 - 120AhRask
lading for
store
batterier

3 - 400Ah

6: Lad batteriet

Vi har laderen til ditt behov!
Bruker du en Optimate smartlader kan den stå tilkoblet batteriet hele vinteren.

Anbefalte produkter:

Optimate 1 Duo (TM-402-D)

Optimate 4 Quad (TM-630PR)

Optimate 5 (TM-320)

Optimate 7 (TM-250)



Kabel medfølger laderen, men kan også kjøpes ekstra ved behov.

5: Smør opp batteripoler

Etter en sesongs bruk kan en del av fettene på batteripolene ha blitt borte. Smør de opp på nytt.

Anbefalte produkter:

Motorex Accu Contact (59-0501)



7: Spray sykkelen med konserveringsspray

Konserveringsspray beskytter mot rustdannelse på skruer og andre deler hvor bart metall vises.

Dette er en billig måte å sørge for at motorsykkelen holder seg fin og rustfri til neste sesong.

Anbefalte produkter:

Motorex Moto Protect (59-1307)



59-1309



59-1319

59-1330-06
Eske 12x6

8: Ikke glem klær og hjelm!

Rengjør både kjøreklær og hjelm før du setter det bort. Da blir det mye triveligere å ta det fram til våren, og utstyret vil fungere akkurat likt som da du satte det bort. Har du vanntette/pustende plagg så anbefaler vi å impregnere dem før du setter dem bort.

Anbefalte produkter:

Motorex Helmet Care

Motorex Protex

Motorex Viso Clean

Macna Tech Wash

Macna Leather Gel

Macna Water-

Proof Spray





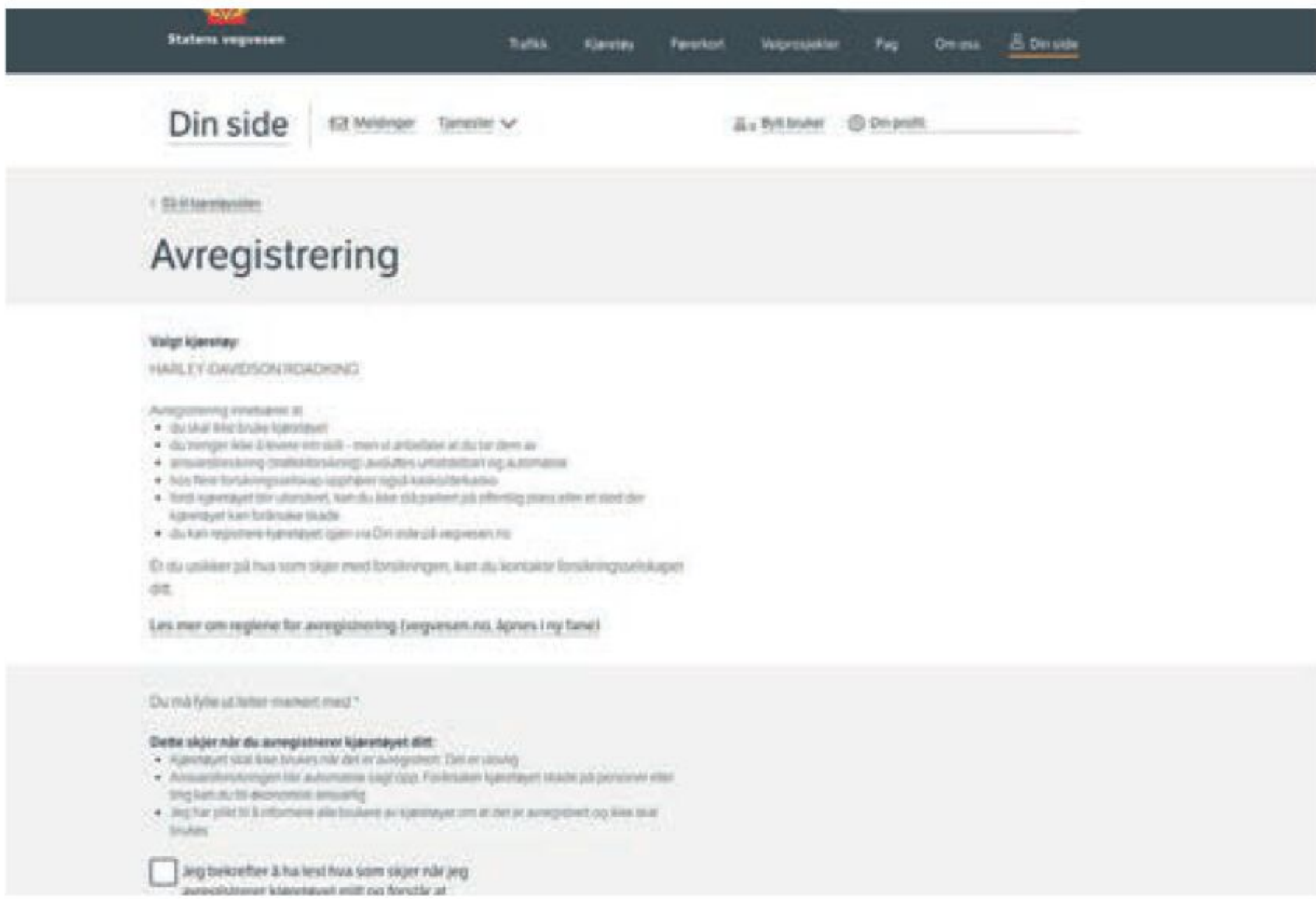
We are here to change the industry



Pris: **130 900,-**
Frakt/klargjøring kommer i tillegg.

675NK

www.cfmoto.no



**Det er svært enkelt
å avregistrere
motorsykkelen
for vinteren på
vegvesen.no.
Og det er penger
å spare.**

SKAL DU AVREGISTRE FOR VINTEREN?



**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

Det lønner seg å avregistrere motorsykkelen om vinteren hvis den ikke skal være i bruk. For de fleste motorsyklister i Norge markerer høsten slutten på sesongen, slik er det i vert fall for meg. Når temperaturen synker og veiene blir glatte, blir motorsykkelen gjerne stående trygt parkert i garasjen frem til våren. Men mange lar likevel forsikringen og registreringen løpe som vanlig gjennom hele vinteren. Er det mye å spare på å avregistrere sykkelen for vinteren?

Nå når vegvesen har gjort det så enkelt å avregistrere motorsykkelen er det mange som benytter seg av dette. Man kan enkelt logge seg inn på vegvesen.no og avregistrere sykkelen og man trenger ikke levere inn skiltene.

En ting man må huske på er at når man fjerner fullkasko forsikringen er man uten forsikring. Skulle det bli brann, uhell under lagring eller at noen stjeler motorsykkelen står en på bar bakke. Flere forsikringsselskap har en ordning der motorsykkelen automatisk går ned på det man gjerne kaller en lagringsforsikring. Da er man forsikret mot tyveri og brann om uhellet skulle være ute. Denne lagringsforsikringen er mye lavere.

Årsavgiften er for 2025 1967,- som utgjør kroner 5,39 pr dag. Når man avregistrer sparer man altså dette beløpet hver dag. Gjør man det i fem måneder sparer man ca 800 kroner

Jeg sjekket ut hva det vil koste for min del, på en av mine sykler, en Harley-Davidson Road King fra 2003. Ja den er gammel etter hvert, men i svært god forfatning. Min fullkaskoforsikring koster 5 263 kroner i året. Dette blir 14,42 pr dag. For fem måneder blir dette ca 2100 kroner. Nå er det jo slik at de fleste forsikringsselskapene har forskjellig prosentvis kostnadsfordeling gjennom månedene, gjerne 2% i vintermånedene og 14% i høysesong. Men dette blir ført konkretisert når man avslutter forsikringen om jeg har forstått det riktig.

Dermed kan det faktisk være noen tusenlapper å spare hvis du avregistrerer sykkelen for vinteren. Særlig hvis du har flere, slik som mange har. Skulle man plutselig komme på at man skal ut å kjøre igjen er det enkelt å gå inn og registrere igjen. Det som er viktig er at du ikke kjører uten forsikring. Jeg har hørt av flere som avregistrerer sykkelen at de skruer av skiltene og oppbevarer de separat. Praktisk også om sykkelen blir stjålet.

Lurer du på hva regnestykket blir for din/dine sykler kan det være smart å ta dette direkte med forsikringsselskapet ditt. Jeg prøvde meg på ChatGPT og den var helt på jordet. Regnestykket ble feil og informasjonen jeg fikk var feil. Derfor, hør heller med ditt forsikringsselskap. Forsikre deg også om at din kaskoforsikring går automatisk til lagringsforsikring når du avregistrer.

Nå nærmer det seg messetid. Vi er en god gjeng som reiser til Milano fra MC-avisa/Bike. Det blir svært spennende å se hva som rører seg på nyhetsfronten. Det går rykter om flere spennende nyheter og ny teknologi og dette vil vi trolig få førstehåndsinformasjon om på Eicma. Vi har sett at flere av de store aktørene har uteblitt fra messen de senere årene, blir det flere eller færre i år? Uansett, vi gleder oss!

MOTORSYKLER I DETTE NUMMERET

Benelli TRK 702X	40
BMW F 900 XR	40
BMW R 1300 GS	40
BMW R 1300 RS	24
Ducati Multistrada V2 S	40
Ducati Multistrada V4 S	40, 60
Ducati Panigale V4 R	15
Honda CRF 300 Rally	40
Kawasaki Ninja 1100 SX SE	24
Kawasaki Z 1100	14
Kawasaki Z 900 SE	40
KTM 990 RCR	16
MV Agusta Brutale 800 RR Ottantesimo	74
Suzuki GSX-S 1000	40
Suzuki GSX-S 1000 GT	24
Yamaha XSR 900 GP	40



24

Sportstourere



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.

BRANSJE

MC-salget 8
Ole Martin ser på utviklingen innen MC-salget i Norge.

Regnskapstall mc-bransjen 10
Vi har listet opp hvordan det gikk med de største MC-forhandlere i fjor.

Biltrend Tromsø – Yamaha i nord 12
Biltrend Tromsø er en mange-fasettert virksomhet som også har Yamaha på programmet. Ole Martin presenterer.

NYHETER

Kawasaki Z 1100 14
Kawasakis store nakensykel blir riktig potent når den utstyres med rekkefireren fra Ninja 1100 SX.

Ducati Panigale V4 R 15
Basisen for Ducatis Superbike World Championship-racere er ekstremt raskt, ekstremt lett, ekstremt avansert – og ekstremt dyr.

TEST+TEKNIKK

Prøvekjøring KTM 990 RC R 16
Gerry kjører KTM's splitter nye sportsykel både på bane i Sevilla og på svingete spanske landeveier.

Sammenligningstest sportstourere 24
BMW R 1300 RS mot Kawasaki Ninja 1100 SX SE og Suzuki GSX-S 1000 GT.

AlpenMasters 2025, Finalen 40
Kan noen av de åtte finalistene slå den regjerende mesteren, BMW R 1300 GS?

AlpenMasters i speilet 55
Alle vinnerne fra de siste 21 årene.

100 000 km: Langtest Ducati Multistrada V4 S 60
Ducatis luksuriøse adventuresykel har tilbakelagt distansen uten større problemer – men det har vært noen overraskelser i løpet av de tre og et halvt årene.

Prøvekjøring MV Agusta Brutale 800 RR Ottantesimo 74
Brutale 800 er en kul sykkel – og jubileumsmodellen er enda kulere.

REPORTASJE

Oslo Motor Show 36
Jarl Hole har sett på skjønnhetene og verstingene på Oslo Motor Show 2025.

Jeg og min MC 68
Denne gangen tar Lystad en prat med en bredspekret dame på lånt sykkel.



Finalen i
AlpenMasters 2025

40

INTERVJU

MV Agustas nye start 78
MV Agustas nye administrerende direktør Luca Martin og eier Timur Sardarov diskuterer merkets ambisjøs planer etter årene under KTM.

TOURING

Marokko 80
Henriette fikk sitt livs opplevelse da tre måneder i Marokko plutselig ble til seks måneder.

FASTE SIDER

Lederen 5
Inside 22
Serviceguiden 72
MOTomania 88
Neste nummer 90



60
Langtest Ducati
Multistrada V4 S



Touring
Marokko

80



KTM 990 RC R

16

CLOSE RACE! BMW MED STERK SEPTEMBER!

Nå har det tettet seg til i toppen av nysalg av tung MC. BMW hadde en sterk september, og var størst denne måneden med 56 nysalg. Deretter kom Triumph med 52 stk, Honda med 44 stk og Yamaha med 37 stk. Dette gjør at BMW nå leder salget med 2 sykler foran Honda og 6 stk på Yamaha. Det er en nedgang på tung MC-salget på 2,61 % ut september. KTM ligger på en solid 4. plass, deretter kommer Triumph på en trygg 5. plass.

Det er en oppgang i A2-salget på 4,86 %, og her toppper KTM salget foran Honda, Yamaha, Triumph og Kawasaki. KTM kan skilte med en oppgang på 43,56 % da deres 390-modeller top- per modellsalget.

Yamaha troner suverent når det gjelder 125-salget. Over 1/4 av lettvektene som er blitt solgt til nå i år har en Yamaha-logo på tanken. Honda og Suzuki dekker resten av pallen. Mopedsalget fortsetter oppgangen, og kan nå skilte med 10,43 % økning i salget.



Honda er med og kjemper om 1. plassen også i år. Her med nyheten GB350S.

Mest solgte MC-merke

Mest solgte (Tung MC unntatt 4-hjulung) jan-sep 2025

Merke	Antall	%	Endring
1. BMW	869	15,83%	-13,19%
2. HONDA	867	15,80%	-6,97%
3. YAMAHA	863	15,72%	7,34%
4. KTM	769	14,01%	-0,77%
5. TRIUMPH	550	10,02%	-9,54%
6. KAWASAKI	315	5,74%	28,05%
7. HUSQVARNA	164	2,99%	-34,92%
8. DUCATI	159	2,90%	11,19%
9. SUZUKI	146	2,66%	-31,13%
10. VOG	129	2,35%	13,16%
11. ROYAL ENFIELD	96	1,75%	6,67%
12. CFMOTO	94	1,71%	840,00%
13. INDIAN	79	1,44%	83,72%
SUM ALLE MERKER	5.489		-2,61%



BMW solgte mest i september, og kjører nå kampanje på F 800 GS og R 1300 GS (avbildet).

Mest solgte A2 – MC-merke

Mest solgte merke (A2/tom 35kw) jan-sep 2025

Merke	Antall	%	Endring
1. KTM	580	28,28%	43,56%
2. HONDA	411	20,04%	-7,43%
3. YAMAHA	215	10,48%	0,47%
4. TRIUMPH	153	7,46%	-20,73%
5. KAWASAKI	124	6,05%	45,88%
6. HUSQVARNA	97	4,73%	-25,95%
7. ROYAL ENFIELD	96	4,68%	6,67%
8. CFMOTO	63	3,07%	2000%
9. VOG	60	2,93%	-37,50%
10. QJMOTOR	33	1,61%	100,00%
11. VESPA	29	1,41%	-47,27%
SUM ALLE MERKER	2.051		4,86%

(A2-SALGET ER INKLUDERT I TUNG MC-TABELLEN OVER)

Mest solgte Lett MC-merke

Mest solgte (Lett MC) jan-sep 2025

Merke	Antall	%	Endring
1. YAMAHA	274	25,44%	-27,13%
2. HONDA	149	13,83%	-35,22%
3. SUZUKI	115	10,68%	-14,81%
4. KTM	99	9,19%	-48,97%
5. STARK	97	9,01%	
6. KAWASAKI	44	4,09%	-2,22%
7. VOG	38	3,53%	-13,64%
8. FANTIC	37	3,44%	-28,85%
9. BMW	36	3,34%	350,00%
10. QJMOTOR	29	2,69%	
11. HUSQVARNA	27	2,51%	-40,00%
SUM ALLE MERKER	1 077		-18,22%

Mest solgte Moped-merke

Mest solgte (Moped unntatt 4-hjulung) jan-sep 2025

Merke	Antall	%	Endring
1. PEUGEOT	241	24,74%	-2,43%
2. TALARIA	127	13,04%	78,87%
3. SUPER SOCO	95	9,75%	26,67%
4. YAMAHA	65	6,67%	-7,14%
5. VESPA	51	5,24%	37,84%
6. VIARELLI	43	4,41%	115,00%
7. NIU	40	4,11%	-25,93%
8. SYM	40	4,11%	33,33%
9. SUR-RON	36	3,70%	-16,28%
10. SAKURA	22	2,26%	266,67%
11. HANWAY	20	2,05%	
SUM ALLE MERKER	974		10,43%

Av Ole Martin P. Eidevik

Salget tung MC

Det er BMW R 1300 GS og Yamaha Tenere 700 som topper salget i september med 13 stk. solgte hver. Deretter kommer BMW R 1300 GS Adventure med 12 stk og KTM 390 Adventure med 10 stk. BMW har som før nevnt fått fart på salget og deres to R 1300-modeller selger bra og ligger på 3. og 4. plass på toppselgerlisten.

Yamaha selger bra av nyhetene MT-09 og MT-09 SP. Begge to ligger på topp 18-listen på modellsalget og totalt er det solgt 141 stk. av MT-09/SP.

Triumph startet året med en god tilbakegang. De har de siste månedene økt salget og nå er tilbakegangen på -9,54 %. På topp 10-listen er det Kawasaki som har den største oppgangen med 28,05 %. Deretter kommer Voge med 13,16 % og Ducati med 11,19 %.

Modellsalget A2

Det er KTM sine 390-modeller som topper salget med 335 og 104 nysalg. Deretter kommer Yamaha MT-07 med 93 stk, Triumph Scrambler 400X med 85 stk, Honda NX500 med 66 stk og Honda CRF300L med 64 nysalg.

Lettvektersalget

Yamaha sin storselger, MT-125, fortsetter å imponere. Den ligger suverent på toppen av modellsalget med 142 stk. Stark sin elektriske enduromodell Varg EX ligger nå på 2. plass med 97 stk. Denne kjøpes nok av eldre motorsyklister som liker å kjøre utenfor asfaltveier. På 3. plass kommer street-modellen Suzuki GSX-S 125. KTM Duke 125 er ennå populær, og ligger på 4. plass

Scooter- og mopedsalget

Oppgangen i 50cc-salget var på 43,28 % i september. Det gjør at den totale oppgangen går fra 7,73 i august til 10,43 % i september. Peugeot sine scootere topper salget, foran Talaria, Super Soco, Yamaha og Vespa. Talaria selger elektriske enduro-sykler som for det meste kjøres utenfor asfaltveier



Mest solgte MC

Mest solgte modell (Tung MC)	antall
1. KTM 390 ADVENTURE	335
2. YAMAHA MT-07	222
3. BMW R 1300 GS ADVENTURE	206
4. BMW R 1300 GS	161
5. YAMAHA TENERE 700	155
6. KTM 390 DUKE	104
7. BMW F 800 GS	103
8. HONDA NC750X	101
9. YAMAHA MT-09	86
10. TRIUMPH SCRAMBLER 400 X	85
11. HONDA CB750 HORNET	84
12. HONDA XL750 TRANSALP	78
13. YAMAHA TRACER 9 GT	70
14. HONDA NX500	66
15. HONDA CRF300L	64
16. YAMAHA R7	59
17. TRIUMPH SPEED 400	58
18. YAMAHA MT-09 SP	55

Mest solgte lett MC

Mest solgte modell (Lett MC)	antall
1. YAMAHA MT-125	142
2. STARK VARG EX	97
3. SUZUKI GSX-S 125	95
4. KTM 125 DUKE	87
5. HONDA CB125R	60
6. YAMAHA XSR 125	46
7. BMW CE 02	36
8. YAMAHA YZF-R 125	35
9. FANTIC XMF 125	34
10. VOGÉ 125R	33
11. HONDA CB125F	32
12. YAMAHA RAYZR	31
13. KAWASAKI Z125	29
14. HUSQVARNA SVARTPILEN 125	20
15. SUZUKI GSX-R 125	20
16. YAMAHA NMAX 125	20
17. SUR-RON ULTRA BEE	19
18. QJMOTOR SRK 125S	18



Yamaha kommer til å selge flest 125-kubikkere i vårt landstrakte land også dette året. MT-125 har kommet i nye generasjoner etter introduksjonen i 2014, og blir også i år toppselgeren blant lettvektene.



Talaria har nå over tresifret antall solgte 50-kubikkere. Utenom dette selger de også crossere i både 50- og 125cc.



Kawasaki har den største oppgangen på topp-10 listen på merkestatistikken. Her representert med A2-modellen Ninja 500.



KTM kommer til å bli det største merket på A2 i år. Dette mye takket være storselgeren 390 Adventure.

Fra 1. januar til 30. september 2025 (unntatt firehjulinger). Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS. Forbehold om feil.

Resultater MC-forhandlere 2024		
Navn:	Omsetning:	Årsresultat:
1. MC OSLO AS	169.970.000,-	7.061.000,-
2. Alf Graarud Motor AS, Sarpsborg	160.513.000,-	5.207.000,-
3. Motorspeed AS, Lillehammer ^{1/4}	153.926.000,-	1.000,-
4. Speed Motorcenter AS, Sandefjord	123.068.000,-	577.000,-
5. MC-Huset Nydal AS, Hamar	95.046.000,-	1.837.000,-
6. CBP AS, Skien ⁴	63.512.000,-	-916.000,-
8. Motor-Teknikk Kristiansand AS	56.396.000,-	-1.809.000,-
9. AMD Motor Sykler AS, Oslo	54.310.000,-	633.000,-
10. Leeres Motorsport AS, Fr.stad ^{3 (2023)}	54.579.000,-	527.000,-
11. Ride Bergen AS	54.557.000,-	-1.874.000,-
12. Lazy Boyz Speed & C. (H-D Oslo)	47.863.000,-	-6.458.000,-
13. Kus MC Østfold AS, Oslo	45.232.000,-	2.887.000,-
14. Yamaha Bergen AS ³	43.986.000,-	-3.512.000,-
15. Verdal Båt Scooter & Mc AS ^{3/4}	43.142.000,-	-29.000,-
16. Cross Centeret Snellingen AS ²	41.749.000,-	-161.000,-
17. NST Gardermoen MC AS	41.100.000,-	2.765.000,-
18. AB Motor AS, Melhus ⁴	40.605.000,-	-323.000,-
19. MC Tuning, Trondheim	38.376.000,-	403.000,-
20. Motorcenteret AS, Rud	37.753.000,-	203.000,-
21. Eker Performance AS, Fr.stad ^{3/4}	36.770.000,-	3.746.000,-
22. Arctic Motor AS, Bodø ⁴	36.742.000,-	-4.029.000,-
23. Arena MC AS, Sandnes	35.713.000,-	1.171.000,-
24. AMS Motorsykkelsenteret AS, Ålesund	33.038.000,-	-84.000,-
25. AllSuperMoto AS, Stavanger	31.254.000,-	1.114.000,-
26. Rovik MC AS, Stavanger	31.062.000,-	-224.000,-
27. Løvaas Motor AS, Holmestrand	29.817.000,-	939.000,-
28. Førde Motorsport AS ³	29.041.000,-	2.014.000,-
29. Big Twin Midt-Norge AS (H-D Tr.heim)	28.915.000,-	321.000,-
30. MC Drammen AS, Drammen	28.824.000,-	-337.000,-
31. MC-Marine AS, Bergen	27.354.000,-	1.647.000,-
32. Ride Trondheim AS (Yamaha)	25.742.000,-	775.000,-
33. Leks Motor AS	25.437.000,-	-625.000,-
34. Bergen V-Twin AS (H-D Bergen)	24.955.000,-	344.000,-
35. Lillerolf MC Shop AS	24.238.000,-	420.000,-
36. GMS-Gjøvik Motor Service AS	22.689.000,-	-343.000,-
37. Spinnin Wheel AS, Mysen	22.352.000,-	-3.572.000,-

1) Driver også med ATV, Snøscooter og engrosvirksomhet gjennom Ruco Scandinavia.

2) Store på motocross. 3) Driver også med båtvirksomhet. 4) Driver også med ATV og/eller Snøscooter.

Hos de forhandlerne som ikke har levert tall for 2024, har vi tatt med 2023-tallene (2023).

Kilde: www.purehelp.no. Forbehold om feil.

MC OSLO STØRST, FORAN GRAARUD OG MOTORSPEED!

Nå har de fleste MC-firmaene sluppet sine tall for 2024. Vi prøver igjen etter beste evne å ta med de forhandlerne som hadde over 20 millioner i omsetning i fjor. Det kan være vanskelig å lese ut fra disse tallene hvordan fjoråret har vært regnskapsmessig. Flere av firmaene har både eiendoms-selskaper og holdingselskaper en kan flytte inntekter og utgifter over til. Det er firmaer som ennå ikke har levert regnskap for 2024. Her har vi tatt med 2023-tall.

Av Ole Martin P. Eidevik

2024 var et år med skiftende resultater. Det er solide tall fra noen forhandlerne, mens andre har dårlige tall. De fleste går i pluss. Det er bytting på pallen denne gang. Nå er det MC Oslo som er størst i omsetning, fulgt av Graarud i Sarpsborg og Motorspeed i Lillehammer. MC Oslo har i år skiftet navn til MCO. I MCO-gruppen er det nå 3 butikker med MCO Furuset som forhandler Yamaha og holder til i MC Oslo sine lokaler nær IKEA. I januar åpnet de en ny butikk i Oslo med navnet MCO Vollebekk som forhandler BMW og Honda. MCO Drammen (tidl. Monsterbike) forhandler BMW, Honda og Suzuki.

Det er for de fleste en liten nedgang i omsetningen i forhold til 2023, dette kan bl.a. skyldes at 125-salget hadde en nedgang på -27,43 % i 2024. Tung MC-salget hadde en liten nedgang på -0,54 %, men det ble solgt flere sykler i A2-klassen og disse syklene er rimeligere enn sykler med større effekt.



BMW Hedin Automotive på Forus selger BMW motorsykler. Dette er det desidert største firmaet i omsetning som selger motorsykler i Norge, men da motorsykler er en liten del av omsetningen og de ikke har eget MC-regnskap er de ikke tatt med på listen. Det samme har vi gjort med **Biltrend Tromsø** som er en av de største bilforhandlerne i nord. De selger også bl.a. Yamaha MC og båt.



MC-Huset Nydal AS ligger på 5. plass og nærmer seg 100 millioner i omsetning. De flyttet inn et nybygg på 2800 kvadratmeter ved E6 i Hamar i august. Dette er en av de råeste og flotteste MC-butikker i vårt langstrakte land.



Kus MC AS på Mysen ligger på 13. plass og har en solid drift. De har spesialisert seg på brukte MC.



Ride Bergen AS har i år utvidet sortimentet med Kawasaki i tillegg til BMW og KTM. Terje Bøe og gjengen har laget en nydelig Kawa-avdeling!



Cross Centeret Snellingen AS har i år flyttet noen kilometer fra Alnabru til Furuset. Den nye adressen er Søren Bulls vei 2, 1051 Oslo.

BILTREND TROMSØ – SOLID YAMAHA-FORHANDLER I NORD

Det er noen få MC-forhandlere i Norge som også også er bilforhandlere. Biltrend Tromsø er en av disse. Selskapet har et av Skandinavias største Motorvarehus som ligger 6 km fra Tromsø ved E8. Lokalene er store og i 3. etasje finner vi Yamaha MC-avdelingen sammen med deres egen kafe.

Tekst og foto: Ole Martin P. Eidevik

Vi er tre generasjoner som besøker Biltrend Tromsø på sensommeren. De to yngste tar heisen opp til 3. etasje og Yamaha-syklene, mens jeg tar turen innom utstyrsavdelingen som ligger ved hovedinngangen. Her bugner det av utstyr og bekledning til både MC og snøscooter.

I Yamaha sin MC-avdeling finner vi selger Emil Robertsen som viser utvalget av Yamaha sine MC og elsykler. Biltrend Tromsø har også solgt bra med elsykler kan Emil fortelle. Her er det selvsagt Yamaha Design Store og lyse lokaler som huser årets MC-utvalg fra Yamaha.

Biltrend Tromsø er den eneste MC-butikken i Norge som har egen kafe med servering. Vi måtte selvsagt innom for en liten matbit. Skal du nordover og til Tromsø så anbefaler vi en tur innom Nord-Norges største MC-forhandler.

MC BIKE



Det er et stort og godt utvalg av utstyr og bekledning i 1. etasje.



Biltrend Tromsø er merkeforhandler og verksted for diverse Yamaha-produkter som MC, moped, ATV, båtmotorer, og snøfresere. De er også forhandler av TIKI-tilhengere samt båtmerkene Buster, Finnmaster, Jeanneau, Merry Fisher, Yamarin, Øien, og Pioner. Biltrend Tromsø selger både nye og brukte biler til de fleste formål. De er merkeforhandler av Hyundai, Mazda, Seres, Exlantix, Jaguar og Land Rover. Biltrend har til sammen 7 avdelinger rundt om i Nord-Norge.



Emil Robertsen er en ihuga motorsyklist og har stor kunnskap om Yamaha sitt modellutvalg.



Ved siden av MC-avdelingen med utsikt mot Tromsø by ligger Biltrend sin egen kafe som er åpen kl. 9-15 på hverdager.

TRENGER VI NYE REGULERINGER ELLER ER FRIVILLIGHET NOK?

Det var spørsmålet da NMCF deltok med innlegg for MC-bransjen på et fagmøte som Trygg Trafikk arrangerte denne uken. Stadig flere mener tiden er moden for å innføre obligatorisk kontroll av teknisk tilstand på MC.

Pressemelding NMCF

«Mange forbinder motorsykkel med frihet og gode opplevelser. Samtidig er dette et krevende kjøretøy hvor føreren sitter ganske ubeskyttet. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd på lett og tung MC er mye høyere enn for andre kjøretøy. Førerkompetanse har stor betydning for å redusere ulykker, men vi trenger flere tiltak når det gjelder infrastruktur, atferd og sikkerhetsutstyr.»

Dette var bakteppet for fagmøtet i Trygg Trafikks lokaler. NMCF, Statens vegvesen, MC-forsker Jan Petter Wigum, importørene og brukerorganisasjonen NMCU holdt innlegg med sine tanker om MC-ulykker.

Møtet ble ledet av Trygg Trafikks fagsjef, Bård Morten Johansen. Han er også organisasjonens deltaker i MC-dugnaden.

Mange aktiviteter med sikkerhetsfokus

NMCFs Olaf Olstad tok for seg aktivitetene MC-forhandlerne har gjennomført på dette området i 2025. NMCF er blant bidragsyterne i «MC-dugnaden», en dugnad som arbeider

med føringene i Nullvisjonen. NMCF har flere tiltak med i handlingsplanen som skal bidra til færre ulykker på norske veier.

– NMCF har fokus på de områdene vi har kompetanse på og der vi kan gjøre en forskjell. Det gjelder spesielt teknisk tilstand på motorsykler, bruk av sikkerhetsutstyr og arbeid med holdninger direkte mot brukerne, sa Olstad.

Målrettede tiltak

Han understreket betydningen av at MC-dugnaden bruker fagekspertise innenfor de ulike feltene når det skal arbeides med ulykker.

– Dersom vi skal nå målgruppene med gode og målrettede tiltak er det helt avgjørende at det er troverdighet bak de ulike budskapene, utdyper Olstad.

Ekstra innsats i år

NMCF har gjennom flere år gjennomført sikkerhetstiltak, både sentralt og ute hos



NMCF sin sikkerhetsbrochure kan du laste ned på nmcf.no/mc-sikkerhet

forhandlerne. Viktigst har den årlige «TS-dagen» hos forhandlerne vært. Denne arrangeres på våren.

I tillegg har det vært ekstra fokus på sikkerhetsbekledning gjennom hele årets sesong, og spesielt under kickstarten i april.

NMCF har også produsert en helt ny sikkerhetsbrochure med mange gode tips, veiledning og holdningsskapende arbeid. Disse er delt ut hos forhandlerne. Unge og ferske motorsyklister har vært prioritert målgruppe for dette arbeidet.

Har avdekket mange feil

NMCF har bistått myndighetene med data for teknisk tilstand på MC. Dette arbeidet har avslørt at mange kjører rundt med alvorlig feil på sine tohjulinger. Statens havarikommisjon har sett spesifikt på 125-kubikkene, og her er det avdekket mer eller mindre alvorlige feil på en av tre lettmotorsykler.

– Det kan ikke utelukkes at feil med brems, støtdempere eller dekk kan ha bidratt til alvorlige ulykker. Det må vi gjøre noe med, og tiden er kanskje inne for å drøfte obligatorisk kontroll av tohjulinger, slik det allerede er på biler. Så får man sammen se på hvordan dette skal løses i praksis, sier Olstad.

BIKE



I tillegg til SE er den nye Z 1100 også tilgjengelig i en standardversjon uten Brembo- og Öhlins-komponenter.

GULLGLANS

Bak har Z 1100 SE en Öhlins S46 støtdemper med ratt for justering av forspenn.

DESIGN

Den nye Z 1100 ligner veldig på den siste Z 1000 og har LED-belysning.

SVINGGAFFEL

Bakhjulet må klare seg uten eksenterjustering, men har i stedet to konvensjonelle kjedestrammere.

EKSOSANLEGG

4-2-1 anlegget har tre katalysatorer og to lambdasonder, som sikrer samsvar med Euro 5+-standarden.

FIRE

Rekkefireren kommer fra Ninja og Versys 1100. Den yter 136 hk ved 9 000 o/min og 113 Nm ved 7 600 o/min.

VELKOMMEN TILBAKE

Kawasaki Z 1000 tok en kort pause tidlig på 2020-tallet, men nå er den tilbake for å gjenerobre Z-tronen. Den nye Z 1100 er finjustert, men ligner på forgjengeren. Bra saker!

Tekst: Jens Möller-Töllner; Foto: Kawasaki

2021 tildelte Kawasaki Z 1000 et fatalt slag i form av Euro 5-utslippsstandarden, på lik linje med mange andre motorsykler. Dette markerte slutten på det moderne Z 1000-kapitlet, som begynte tilbake i 2003. Den mest bredskuldrede modellen blant Akashis nakensykler gikk ut av programmet.

Inntil nå, når modellen får den nye 1099 cc rekkefireren fra Ninja 1100 SX og Versys 1100. Entré: Z 1100! For 2026 lanserer Kawasaki en ny sjef i Z-familien, og utseendemessig kjenner vi den igjen fra «1000-æraen».

Men hvis du ser nøye etter, vil du legge merke til en ny aluminium svinggaffel med konvensjonelle kjedestrammere i stedet for de tidligere eksentriske. Styret er montert 13 millimeter lenger frem og er 22 millimeter

bredere, mens bukspoileren er redesignet for å gi plass til det større eksosanlegget med ny lyddemper. Det samme gjelder framskjermen og det minimalistiske instrumentpanelet, samt de runde bremseskivene (forgjengeren hadde wave-skiver) – 310 mm foran og 260 mm bak.

1100-kubikken yter maksimalt 136 hk ved 9000 o/min og 113 Nm ved 7600 o/min. En virkelig fin motor, men noen nakenfans kunne kanskje håpet på litt mer effekt. Eksosrensingen og lyddempingen ivaretas nå av et 4-2-1-system, i motsetning til forgjengeren Z 1000 som hadde kortere eksosrør på venstre og høyre side – klassisk for Z-modellene.

Forventningene er høye når det gjelder resten. Den fem tommer store TFT-skjermen kommuniserer med mobiltelefonen din og

gir krystallklar oversikt over de forskjellige kjøremodusene og innstillingene av traction kontroll. Takket være en 6-akset IMU er alle systemer, inkludert ABS, krenkningssensitive. De som foretrekker å cruise på motorveien, vil vite å sette pris på cruisekontrollen, LED-belysningen er kraftig og girskiftene er veldig raske, takket være den standardmonterte quickshifteren med blipper.

Bakdekket er imidlertid relativt umoderne, ettersom Kawasaki fortsatt bruker størrelsen 190/50 ZR 17 i stedet for å oppdatere det til 55-profil.

Z 1100 kommer i to versjoner: SE, som er grå med grønne felger, har Brembo-bremser, Öhlins S46 bakfjæring, og basismodellen, Z 1100, som er svart. Priser for 2026 er ennå ikke klare.

RAMME

Rammens sidestivhet er redusert – for enda høyere hastighet ved utgang av kurver.

SVING

Svingarmen er erstattet med svinggaffelen fra Panigale V4 S.

CHASSIS

Komplett Öhlins-chassis: 43 mm NPX 25/30 gaffel, TTX-36 bakdemper (med nivåkontroll) og en ny styredemper.

MOTOR/GIRKASSE

I henhold til VM-reglene har R en 998cc V4 i stedet for 1100cc. I den nye girkassen ligger fri under førstegir – på racingvis!

VINGER

Større vinger for økt downforce og nye Corner Sidepods for høyere kurvehastigheter.

EN RACER FOR LANDEVEI

Panigale V4 R var moden for en oppdatering. Ducati trenger den nye svinggaffelen på sin racer i Superbike World Championship. Samtidig benyttet de anledningen til å gjøre mange flere endringer.

Tekst: Uwe Seitz; Foto: Ducati

Panigale V4 R er basis for Ducatis World Superbike racer – og har oppdateringer som kan overføres til andre Panigale V4-modeller i fremtiden.

Nytt chassis. For 2026 får Panigale V4 R en svinggaffel som kalles Hollow Symmetrical Swingarm. Fabriksteamet i WSBK har utnyttet fordelene ved den spesielle svinggaffelen i flere år, men det var først i 2025 at Ducati våget å installere den på Panigale V4 og Streetfighter V4.

Men det er ikke den eneste nyheten når det gjelder chassiset – for å utnytte det enorme grepet til dagens racing-slicks bedre, har Ducati redusert sidestivheten i hovedrammen. Resultatet bør være bedre akselerasjon ut av svingene. For å optimalisere dette ytterligere kan svinggaffelen festes til rammen i fire forskjellige posisjoner og med maksimalt åtte millimeter endring. I tillegg

gjør TTX-36-støtdemperen det mulig å justere høyden bak med opptil 32,4 millimeter. NPX 25/30-forgaffelen og den nye styredemperen kommer også fra Öhlins.

Ny racing-girkasse. Selv om V4 R-motoren er like sterk som før (218 hk ved 15 750 o/min), har Ducati videreutviklet den på flere områder: lettere stempler, større svinghjulsmasse, modifiserte innsugskanaler, ny profil på eksoskammen og modifisert throttleposisjon. Resultatet er høyere dreiemoment; fra 6000 o/min har motoren, i snitt, syv prosent mer dreiemoment opp til turtallssperre, og maks dreiemoment er økt fra 112 Nm til 114,5 ved 12 000 o/min. Med race-kit er maks turtall 16 500. Den nye girkassen har en spesiell funksjon hentet direkte fra bane: fri-sperre. Den blokkerer fri ved nedgiring. Forutsetningen for dette var at «N» er plassert under første gir. Det er kun ved hjelp av en spak på høyre side av styret at det er mulig å legge inn fri med foten.

Ram-Air og nye vinger. I dag er aerodynamikk viktigere enn noensinne på en race-sykel, og derfor har den fått nye, større vinger som gir mer downforce foran. En annen ny funksjon er at luftinntaket på R-modellen gir overtrykk ved høye hastigheter og øker motoreffekten med 1,3 hk ved toppfart på 318 km/t. En verdensnyhet er at motordekselet har såkalte Corner Sidepods, luftkanaler som gir effekt ved dype nedleggsvinkler og drar motorsykkelen inn i svingen for økt kurvehastighet. Elektronikken er finjustert, Ducati har tilpasset Race Brake Control og tillater betydelig mer inngrep fra bakbremsen ved bremsing. I tråd med dette er også motorbremsen finjustert. Vekten er 186,5 kg uten drivstoff. I henhold til WSBK-reglene er den maksimalt tillatte prisen 40 000 euro pluss nasjonale avgifter.

Panigale V4 R koster 535 200,- i Norge. Modellen vil være tilgjengelig fra november 2025.



NEVER STOP

Etter et år med store økonomiske problemer er KTM endelig tilbake med nye modeller, og i tillegg til det tidligere slagordet «Ready to Race» legger de nå til «Never stop». De vil rett og slett ikke gi opp, men fortsette med sin lidenskap for heftige motorsykler. Den første virkelig nye modellen for 2026 er 990 RC R. Vi har kjørt den på landevei og på bane.

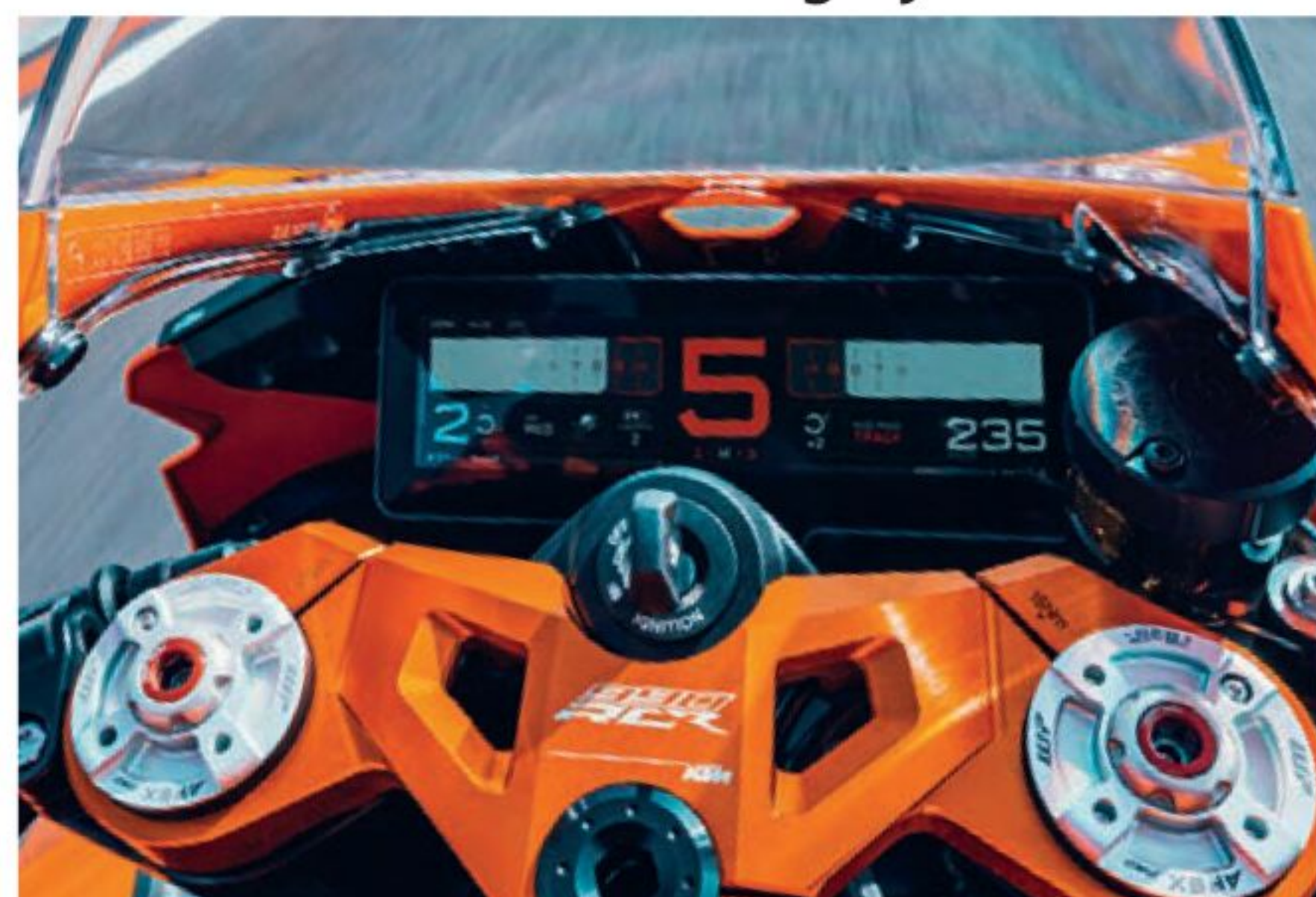




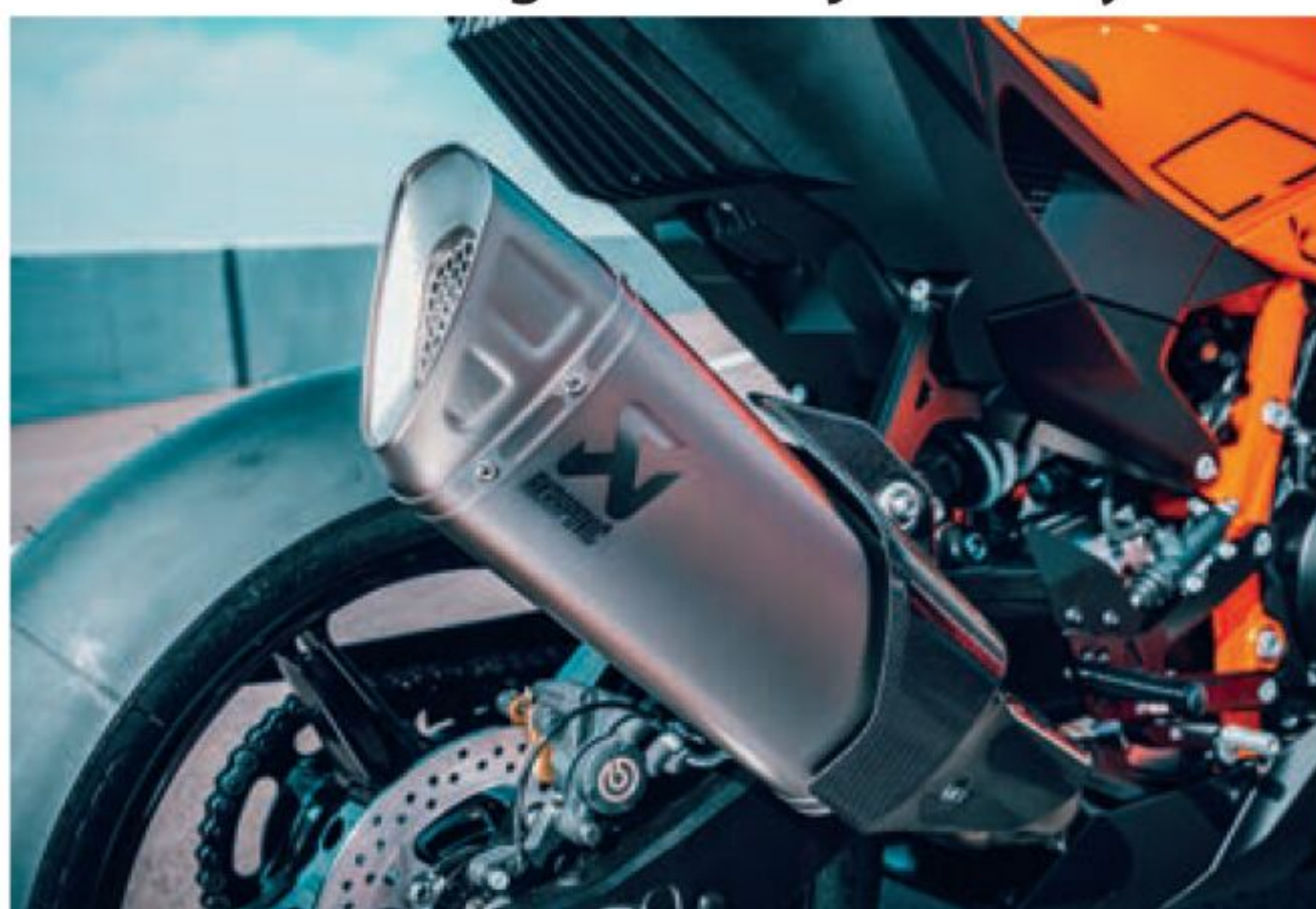
Prøvekjøring KTM 990 RC R



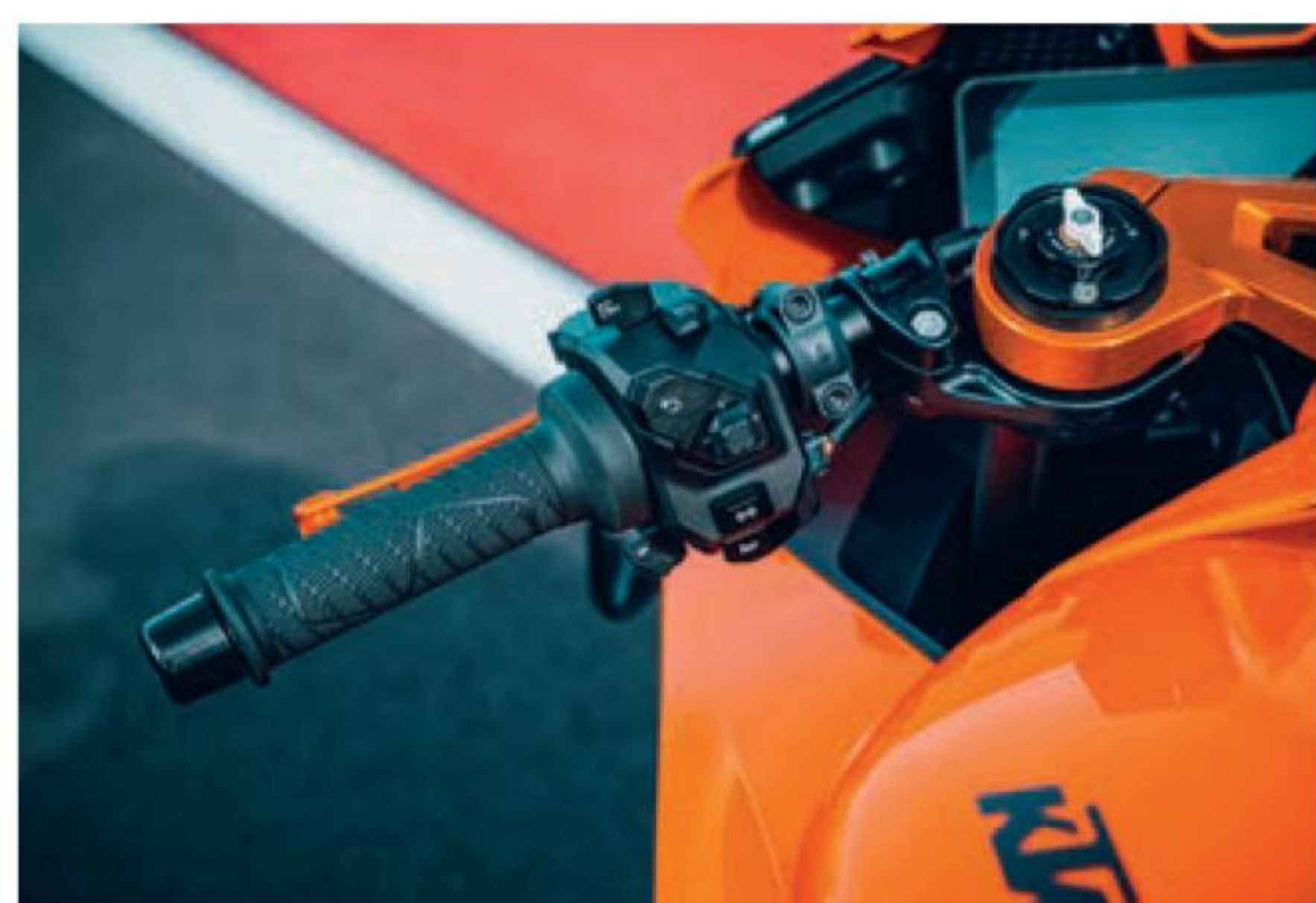
Berøringsskjermen er toppmoderne og kan ha mange forskjellige visninger. Her i stre-et-modus med offline navigasjon til venstre og annen nødvendig informasjon til høyre.



For banekjøring velger man track-mode og får et design tilpasset bane.



Som vanlig finnes det en hel mengde Power Parts, inkludert Akrapovic eksosanlegg.



Det meste styres med joysticken på venstre side av styret. Her finnes også cruisekontroll m.m., men det koster ekstra.



Passasjeretset ser ikke veldig innbydende ut, men kan kanskje fungere for en lidenskapelig fan. Samtidig gir det god støtte bak til føreren.



Brembo HyPure kalipere og en bremsehendel hvor til og med progressiviteten kan justeres, etterlater ingenting å ønske.



Et kjent ansikt. Dani Pedrosa har hjulpet til med utviklingsarbeidet.



De skarpe svingene følger på hverandre i en uendelig strøm. Skjult, ofte med utgang som kniper til. Asfalten er ujevn, noen ganger med langsgående spor midt i svingen, og en og annen stein som ruller rundt etter at føreren foran har vært borti den.

Tempoet er høyt, langt over min personlige komfortsone, jeg holder nøye øye med føreren foran for å få en viss forutsigbarhet i kjøringen. Sånn, der får jeg et rettere spor gjennom en seksjon med S-kurver og et lite pusterom, før den ville kurveorgien fortsetter i et uforminsket tempo.

Endelig kommer vi frem til fotostrekningen, hvor veien er blitt stengt i begge retninger. Den utrolig kreative fotografen Se-

bas Romero venter med sine lange objekti-
ver i full beredskap.

Hva er det vi egentlig holder på med?

Jo, vi er invitert til presstest av den splitter nye og etterlengtede KTM 990 RC R. KTM's første store sportsykel siden 1190 RC8, som ble produsert mellom 2008 og 2013.

Det som slår meg under landeveiskjøring er hvor bra sittestillingen fungerer. Det gjelder både ved rask kjøring på motorvei, på landevei og gjennom denne virkelig vanskelige strekningen frem til fotograferingen. Det er lett å komme seg i ly bak kåpeglasset, og det gjennomtenkte designet på tanken og setet hjelper deg å sitte sikkert. Det kjen-

nes som om man er "limt til setet", men allikevel med full bevegelsesfrihet inn i, og gjennom svingene.

Selv om asfalten ofte er mer enn lovlig sprukket og humpete, absorberer fjæringen ujevnhetene uten at chassiset blir forstyrret i særlig grad.

En annen kilde til glede er den eksklusive 8,8-tommers berøringsskjermen, som sikrest og lettest betjenes ved hjelp av joysticken på venstre side av styret. Kjøreprogrammene velges ved hjelp av en knapp på høyre side. Skjermen kan tilpasses, for eksempel slik at navigasjonen er på venstre side og annen nødvendig informasjon på høyre side. Navigasjonen fungerer uten å måtte koble til smarttelefon. Den bruker nedlaste-

Prøvekjøring KTM 990 RC R

de kart, noe som betyr at den alltid fungerer offline, uten problemer med apper.

990 RC R er en potent sportsykkel i øvre mellomklasse. Den fokuserer ikke på massiv toppeffekt, men på brukbar effekt over et bredt spekter. Den har også et smidig, lett chassis. Den 947 kubikk store, tosylindrede LC8c-motoren leverer 130 hester på topp og et imponerende dreiemoment på 103 Nm. Kombinert med et hyggelig vekt/effekt-forhold bidrar det til en svært manøvrerbar og lettkjørt sykkel. Det er også verd å merke seg at intervallet for ventiljustering er hele 60 000 km!

Øvrige landeveisfunksjoner inkluderer cruisekontroll og varmhåndtak, begge ekstrautstyr. Michelin Power Cup 2-dekkene er i hovedsak skårne slikcks med minimalt mønster, og fungerer prikkfritt ved kjøring på tørr asfalt.

En sportsykkel skal selvfølgelig kunne kjøres på bane, og på dag to står syv halvtimes kjørepass på programmet på den nybygde banen i Sevilla.

Til banetesten ble det montert Michelin Slick 2-dekk, som ifølge representanten er nesten identiske med Power Cup 2-dekkene, bortsett fra mangelen på mønster. Det spesielt med disse slicks-dekkene er at de ikke krever dekkvarmere – de bygger opp varme raskt og kan kjøres i full fart etter noen runder på banen.

For banekjøringen bytter jeg også kjøreprogrammet fra Sport til Track. Dette inngår i Track Pack og Tech Pack, som begge inkluderer diverse elektroniske oppgraderinger mot et tillegg i prisen. For å lokke til å kjøpe oppgraderingen er alle de ekstra elektroniske funksjonene gratis tilgjengelig de første 1500 kilometerne, før de deaktiveres.

Designet på 990 RC R har finesser fra MotoGP-serien, med frontvinge som gir større stabilitet i raske svinger og ved høye hastigheter. Det finnes også ekstra, mindre vinger som bidrar til å øke stabiliteten under hard bremsing. Passasjeret ser ikke spesielt komfortabelt ut, men det har en utskjæring som gir støtte til fører under akselerasjon.

I begynnelsen kjentes HyPure-bremsene fra Brembo litt for mykt progressive når jeg kjørte på landevei, men bremsehendelen har også en justering av progressiviteten, i tillegg til den vanlige justeringen av posisjonen. Et par klikk på justeringen, så fikk jeg den direkte og faste følelsen jeg liker.

De høydejusterbare fothvilerne som er standardutstyr, kan selvfølgelig byttes ut med racing-fothviler fra Power Parts-katalogen. Det er også interessant å merke seg at krasjpucker er montert som standard, noe som kan spare mye penger ved en mindre ulykke.

Banen i Sevilla er ekstremt teknisk, med en rekke blinde svinger. Man må lære seg banen, noe som tar noen runder, før man tør kaste seg

ut i de uoversiktlige, raske svingene som tar føreren raskest rundt banen. Litt som Nürburgring Nordschleife, som jeg liker!

Slicks-dekkene gir suverent veigrep, og chassiset er helt perfekt. Akselerasjonen er imponerende, med tanke på at det ikke er en stor superbike. Den lave vekten bidrar tydeligvis til rask akselerasjon og smidig manøvrerbarhet.

Den tosylindrede motoren har et fint turtallsregister og trenger ikke samme idiotisk høye turtall som en sammenlignbar sykkel i 600 supersport-klassen. Her kan jeg eksperimentere med forskjellige gir gjennom svingene; det lønner seg ofte å holde seg i et høyere gir for å få bedre flyt. Dreiemomentet er tilstrekkelig, og når tempoet øker, kommer det litt høyere giret til sin rett.

Tretti minutter i salen er mye, spesielt når utetemperaturen hele tiden ligger over 30 grader. Men kjøreopplevelsen er fantastisk og fører til et konstant flir inni hjelmen. Dette er helt klart en svært kompetent banesykkel som kommer til sin rett på banedager. Den kan absolutt vise bakhjulet til mange større, og kraftigere superbikes ute på banen.

Etter fem eller seks kjørepass merker jeg at bakhjulet har en tendens til å drifte i svingene, men dette skjer uten dramatikk og blir fanget opp av traction kontroll. Forhjulet holder imidlertid fortsatt godt.

Enda en hvit 990 RC R med tilleggsbetegnelsen Track sirkulerer på ute på banen, med KTM's testfører i salen. Det er en ren racingversjon som er ment å selges for ren banekjøring. Den bør være midt i blinken for dem som vil konkurrere i merkescupen som er tenkt lansert neste år.

KTM 990 RC R gikk i produksjon i oktober, mens Track ikke blir produsert før i februar 2026. Etter to dager med denne imponerende



Sittestillingen fungerer riktig bra, selv ved landeveiskjøring. Føreren sitter «limt fast i setet».



Hovedformålet med de karakteristiske frontvingene er å gi større stabilitet i høyhastighetskurver. De genererer imidlertid også 14,4 kg downforce ved 252 km/t. Passasjeretsetet kan skjules under et deksel fra Power Parts-katalogen.

sykkelen har den helt klart vekket et sterkt ønske om å eie en. Dette skyldes i stor grad den lette, smidige ytelsen – med utmerkede egenskaper både på landevei og bane.



BIKE Oppsummering

Den nye KTM 990 RC R er et vellykket tilskudd til den sportslige mellomklassen. Den er like fin på landevei, enten det gjelder transport eller sportslig kjøring. På bane er den utrolig letthåndtert. Motorens utmerkede dreiemoment gjør kjøringen enkel, og man trenger ikke hele tiden sørge for å ligge i riktig gir. Alt toppes med et førermiljø og instrumentering som er noe helt spesielt.



Tekst: Gerry Nordström
gerry@bike.se
Foto: Sebas Romero

KTM 990 RC R

Motor

Væskekjølt tosylindret firetakts parallelltwin, to balanseaksler, to kjededrevne kamaksler, fire ventiler per sylinder, kamslepere, tørrsumpsmøring, 46 mm EFI, regulert katalysator, 400 W generator, 12 V/10 Ah batteri, mekanisk flerplate våtclutch (med slipperfunksjon), 6-trinns girkasse, X-ringkjede, sekundærutveksling 16:43.

Boring x slag: 92,5 x 70,4 mm
Slagvolum 947 cm³
Kompresjonsforhold 13,5:1

Maks effekt 95,7 kW (130 hk) ved 9 500 o/min
Maks dreiemoment 103 Nm ved 6 750 o/min

Chassis

Overliggende stålramme, motor bærende element, fullt justerbar 48 mm USD gaffel, hydraulisk

styredemper, svinggaffel i aluminium, progressivt montert, fullt justerbar bakdemper, doble 320 mm skivebrems foran, faste firestemplede kalipere, 240 mm skivebrems bak, flytende enstemplet kaliper, traction kontroll, kurve-ABS.

Støpte aluminium felger 3,50x17; 5,50x17
Dekk 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Mål og vekt

Akselavstand 1481 mm, gaffelvinkel 24,2 grader, forsprang 98,5 mm, fjæringsvei foran/bak 130/130 mm, setehøyde 845 mm, vekt fulltanket 195 kg, tankvolum 15,7 liter.

Garanti

4 år

Farge

Oransje, svart

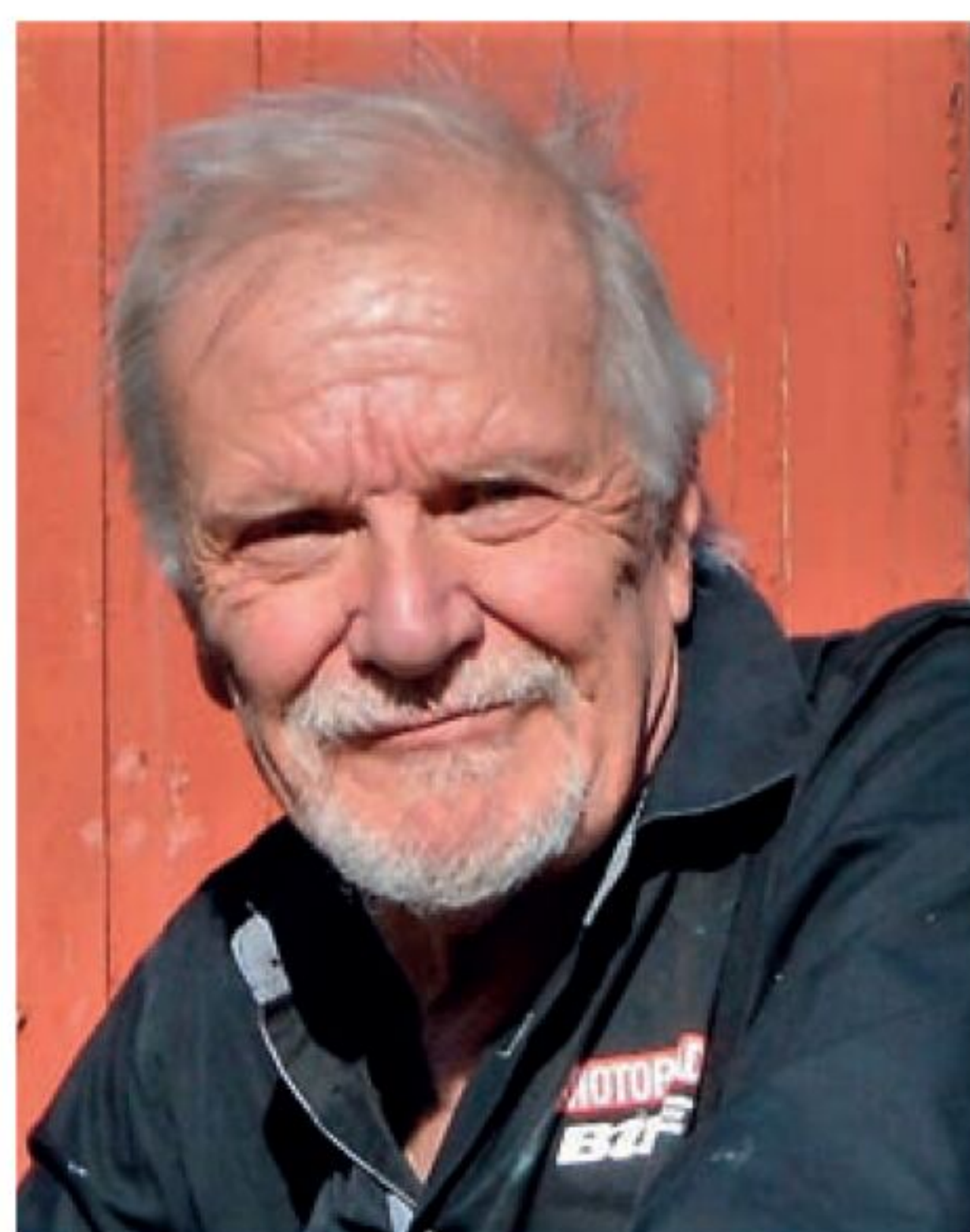
Pris

217 900,-

Høsten, i alt sitt forfall,
er farger og regn og
skjønnhet



SESONGSLUTT



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

"Så lenge høsten varer, har jeg ikke hender, lerret og farver nok til å male alle de vakre tingene jeg ser."
Vincent Van Gogh

De første kuldenettene har kommet og gått, høststormen har brukket ned et par store trær hos naboen og ellers gjort store skader på skog. Spaserturen rundt Heirevann ble en øvelse i klatring over falne trær eller komme på måter å ta seg rundt dem. Nå er det grått og regn og de vakre, flammende høstfargene har falmet inn i den litt triste tiden som gir klar beskjed om at vinteren nærmer seg. Sykkelen har fått den siste olje og er trygt parkert for vinterservice hos Sigmund på MC-teknikk. Mitt forhold til motorsykkel er blitt mer tilbaketrent med årene, så jeg gjør kun elementære ting som oljeskift, bremseklosser og andre enkle oppgaver. Resten overlater jeg til den beste fagmannen jeg vet om.

Det ble ikke noen langtur i år – kursen på Euro og temperaturer godt opp mot kroppstemperatur la en effektiv demper på lysten til slike utskielser. Derfor har vi nøyd oss med nærområdet. Det er ingen grunn til å være lei seg for det. Når en bor ved Sørlandskysten er det nok av attraktive turområder å velge i – alt innenfor det som, med en viss motstandsdyktighet mot brennende bakende, kan kalles for dagstur. Dagsrekorden ble 60 mil, men det ble med den ene gangen – slikt gir klar beskjed om at kroppen ikke er 18 lenger.

Vi fikk noen nydelig høstturer opp i Telemark og Setesdal. Kjørte gjennom alléer med lysende løv, frydet oss over synet av liene som viste seg frem i alle versjoner av varme farger – fra gult til flammende dyprødt. Kantarelljakten var ikke helt vellykket, men det var mye steinsopp. I slutten av september begynte trykket fra alle Europas bobiler å gi seg, og vi kjørte opp vestsiden av Byglandsfjord uten å se en eneste parkert tysker. Alt i alt ble det rundt 16 000 km i år – omtrent halvparten av det som er vanlig.

Sykkelen har gått 97 000 km nå, og det eneste jeg vet om som har gått i stykker er venstre varmhåndtak. Opp gjennom årene har jeg hatt mange sykler som har gått langt over 100 000 og jeg lar meg ikke imponere av at moderne motorsykler klarer slike distanser med minimal slitasje. Jeg tar det heller som en selvfølge at man skal kunne forvente det. Det er vel ingen som synes at en bil med 100 000 på klokka har gått langt, eller...? Hvorfor skal en da bli imponert av motorsykler som gjør det? Teknologien er den samme og motor/drivverk har bare en brøkdel av massen å dra på.

Jeg stusser også over det jeg kaller utstyrshysteri. Min gamle RT har traction kontroll og ABS, men ingen av dem har vært i inngrep så lenge jeg har hatt sykkelen. La gå med at ABS er livreddende under visse omstendigheter, men når scootere i lettvektssklassen får traction kontroll begynner det hele å bli litt latterlig i min bok.

Når det er sagt: det er mye billigere for en produsent å slenge på litt ekstra elektronikk og kalle det en ny, revolusjonerende modell enn det er å ta frem noe som faktisk er nytt og revolusjonerende.

En gang i tiden forelsket jeg meg i nyeste modell av R 1200 GS, men jeg ville ha den uten alt ekstrautstyret. Der møtte jeg motbør. Fra forhandleren ble det påpekt at den måtte spesialbestilles, så jeg kunne ikke vente å få den før sesongen var nesten slutt. Dessuten ville det være vanskelig å levere den i innbytte senere, for det var ingen som ville ha en GS uten alt utstyr. I det hele tatt var det så om å gjøre å overbevise meg om at jeg måtte betale for alt det jeg ikke ville ha, at det ikke ble noen handel. Og med tanke på neste år: det blir ikke noen handel da heller. RT'en har jo tross alt ikke gått mer enn 97 000... 

NEW FOR 2026

SPORT SCOUT RT



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



Indian[®]
MOTORCYCLE

TOURING MED TEMPERAMENT

Den klassiske sporttoureren gjør comeback. Vi tester en trofast tjener fra Suzuki mot to nykommere fra BMW og Kawasaki. Hvilken av dem byr på den beste kombinasjonen av sport og touring?

BMW R 1300 RS
KAWASAKI NINJA 1100 SX SE
SUZUKI GSX-S 1000 GT





Livet består av valg: te eller kaffe, øl eller vin, kultur eller natur? Men hvorfor ikke nyte begge deler? Sport og touring – begge har sine fordeler. Disse tre har nok effekt når du er i det hjørnet, men også god nok komfort for avslappet langturskjøring.

Disse sporttourerne er sykler for livet i sjette gir. Girindikatorer er riktignok standard, men de er ikke nødvendige. Ved forbikjøring er en liten vridning av håndleddet nok. De er både-og sykler som forener to verdener og leverer mellom ytterpunktene. Selv om mange touringførere i dag velger adventuresykkel eller crossover, har en klassisk sportstourer fremdeles noe å by på. Det er i hvert fall det vi synes, etter å ha testet disse tre.

BMW: En nykommer med historie

BMW har produsert sportstourere med kåpe i nesten 50 år. I 1976 ble den aller første R 100 RS lansert, optimalisert i vindtunnel for å kompensere for effektunderskuddet, sam-

BMW R 1300 RS

Slankere, mer elegant, mer sportslig: Den nye RS er betydelig slankere enn forgjengeren, 1250 RS – til tross for at den veier 249 kilo fulltanket. Men i denne konfigurasjonen har den ekstrautstyr til en verdi av rundt 90 000,-!





men lignet med sine japanske konkurrenter. Fra 1985 dominerte Honda segmentet da de lanserte modeller som VFR 750 F. I dag er det den nye R 1300 RS som bærer sportstouring-fanen for BMW.

Den pent designede BMW'en kjennes tung å flytte på. Den veier faktisk hele 249 kilo – 14 kilo mer enn Kawasaki og hele 20



Ryddig arbeidsplass med mange kontroller og brytere på venstre side. Den godt integrerte navigatoren er ekstrautstyr. De lett vibrerende speilene har for korte stenger. Vindskjermen er høydejusterbar.

kilo mer enn Suzuki. Den har riktignok to sylindere mindre, men den har også stålramme i stedet for aluminiumsramme. Styret og setet er høyt. RS er lang, med en sportslig og litt fremoverlent sittestilling. Man sitter litt mer på enn i, og den smale tanken gir et tett anslag for knærne.

Bokseren våkner til liv med en mett, veldempet rumling. Akrapovic eksosanlegget (ekstrautstyr) har behagelig lyd, i rak motsetning til de skramlende mekaniske lydene fra motoren. «Den høres ødelagt ut», utbryter en av testførerene våre. Men det er absolutt ikke tilfelle. De 106 mm store stemplene produserer utrolig høyt dreiemoment – hele 145 newtonmeter! Variabel ventilstyring med to forskjellige kamprofiler lønner seg.

Til tross for dette klarer ikke boksermotoren like lave turtall som de betydelig mindre firesylindrede motorene. Det er først fra 70 km/t at den høyt girede BMW'en er lett å kjøre i sjettegir. Ved virkelig lave turtall rister

den skikkelig og går ujevnt. Det er en utbredt misforståelse at tosylindrede motorer har mye dreiemoment på lave turtall – de imponerer heller med mye kraft i mellomregisteret. Firesylindrede motorer har bedre drag ved lave turtall, ettersom de tenner dobbelt så mange ganger.

Clutchen er noe treg og ikke spesielt lett å dosere, og den knølete girkassen skifter ekstremt hardt. Selv blipperen er treg. Irriterende. Kardangdriften er enkel å vedlikeholde og har relativt små reaksjoner på belastningsendringer, men ifølge BMW varer den ikke evig: drivakselen må skiftes ut etter 80 000 kilometer.

BMW'en klarer ikke helt å skjule vekten, og krever sterkere styreimpuls når man går inn i sving. Den lengste akselavstanden kombineres med det største forspranget og den flateste gaffelvinkelen. Det er først i vekslende svinger at den spiller ut sitt trumfkort i form av den langsgående veivakselen – den forbedrer manøvrerbarheten. På mot-



Det semi-aktive chassiset regulerer demping og forspenn elektronisk, avhengig av belastning og valgt kjøremodus.



Form fremfor funksjon: Passasjeretset smalner for mye bak, og håndtakene er mer elegante enn praktiske.



Eksklusivt utstyr: Som ekstrautstyr får man justerbare, fint freste fothvilere og pedaler i «Option 719».

Sammenligningstest Sportstourer

orveien kjennes RS urokkelig og er alltid stabil, selv ved toppfart på 246 km/t. Den lille vindskjermen kan bare justeres i to trinn, men gir ganske god beskyttelse – selv i den laveste posisjonen.

Det semi-aktive chassiset justerer demping og forspenn bak etter forholdene, og til og med belastningen, i kjøremodusene Road (mer komfortabel) og Dynamic (stivere). Begge dempingsnivåene kan finjusteres i syv trinn, fra veldig hard til supermyk. Når det gjelder fjæring, tilbyr BMW virkelig god komfort, man glir frem som på en luftpute.

I Dynamic-modus bremses sykkelen så kraftig at hjernen nesten treffer skallen fra innsiden, og med sitt helintegral ABS-system bremses den alltid maksimalt – både bremsehendelen på styret og pedalen akti-

verer alltid alle tre skivebremsene. På denne måten taper du aldri bremselengde. Takket være den lengste akselavstanden i trioen, er den bayerske sykkelen alltid bunnsolid stabil. Den enorme bremsekraften kan imidlertid være for heftig hvis man ønsker å gjøre moderate justeringer, for eksempel i sving. Med det «gamle» delintegral-systemet kunne man kontrollere bakkbremsen separat.

Hovedlysene er svært kraftige, og i en viss nedleggsvinkel tennes også kurvelysene. BMW'ens speil gir noe begrenset sikt og vibrerer ved lave hastigheter. Den kraftige boksermotoren er prisverdig drivstoffeffektiv – en annen fordel med Shiftcam-teknologien med to kamprofiler. Til tross for den lille 17-liters tanken har RS lengst rekkevidde: over 400 kilometer. De vinklede dekkventilene – som kun finnes på BMW – er praktiske. Den har også elektronisk dekktrykkovervåking. Adaptiv cruisekontroll, blindsonvarsling og frontkollisjonsvarsling er også inkludert. Vår test-RS har ekstrautstyr til en verdi av rundt 90 000,-. Til tross for det er den ikke fullt utstyrt!

BMW har uten tvil den høyeste tillatte lasten, 214 kilo, men den er ikke den beste for passasjerer – tvert imot. Passasjeret er relativt smalt bak, og håndtakene med lukkede grepskåler er vanskelige å holde i. BMW prioriterer nå form fremfor funksjon – tidligere var det motsatt. I tillegg krever BMW mer kraft ved svingkjøring med passasjer, noe som gjør den betydelig vanskeligere å manøvrere. Japanerne, spesielt Kawasaki, er lettere å ha med å gjøre i svingkjøring med passasjer.



SE-versjonen har Öhlins S46 støtdempere med et lett tilgjengelig ratt for justering av forspennet.



Tykt polstret sete, gode passasjerhåndtak og godt integrerte, nesten skjulte veskefester.



Kawasakis vesker (ekstrautstyr) har smart design og er solide. Kompakte på utsiden, romslige på innsiden. En klok investering.



En fantastisk arbeidsplass med en logisk menystruktur og tydelig plasserte brytere og kontroller. Varmehåndtak er standard. Vindskjermen har justerbar vinkel. USB-C uttaket er tungvint.





KAWASAKI NINJA 1100 SX SE

Ninja 1100 er en dynamisk touring-sykkel som utmerker seg med en super-bredspektret motor. En velbalansert motorsykkel av beste klasse.



Kawasaki: Finslipt over tid

SE-versjonen (Special Edition) av Kawasaki Ninja 1100 SX har bakdemper fra Öhlins med ratt for justering av forspenn. Bremsene kommer fra Brembo. Varmehåndtak er også standard. Kawasaki har utviklet sine sportstourere over lang tid, og den første Z 1000 SX ble lansert allerede i 2010. Siden den gang har modellen blitt kontinuerlig forbedret.

Designet er i hovedsak det samme som forgjengeren, men i år har slagvolumet økt fra 1000 cc til 1100 cc. I tillegg er giringen høyere i femte og sjette gir, og en litt tungvint USB-C kontakt er montert på venstre side av styret. Du sitter godt integrert og kompakt – i, snarere enn på. Setet er mykt polstret og er ganske nær det høye styret. Anslaget for knærne er litt bredere enn på BMW'en.

Ved kaldstart ligger den fire-sylindrede motoren ganske høyt i turtall en stund, noe som er typisk for Kawasaki. Når motoren har roet seg, stortrives den på lave turtall. 40 km/t i sjette gir er helt greit. Kawa trenger

Tekniske data

	BMW R 1300 RS	Kawasaki Ninja 1100 SX SE	Suzuki GSX-S 1000 GT
Motor			
Motortype	Tosylindret firetakt boksermotor	Firesylindret firetakt rekkemotor	Firesylindret firetakt rekkemotor
EFI	2 x Ø 52 mm	4 x Ø 38 mm	4 x Ø 44 mm
Clutch	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)
Boring x slag	106,5 x 73,0 mm	77,0 x 59,0 mm	73,4 x 59,0 mm
Slagvolum	1300 cm ³	1099 cm ³	999 cm ³
Kompresjonsforhold	13.3: 1	11.8: 1	12.2: 1
Effekt	107,0 kW (146 hk) ved 7750 o/min	100,0 kW (136 hk) ved 9000 o/min	112,0 kW (152 hk) ved 11 000 o/min
Maks. dreiemoment	149 Nm ved 6500 o/min	113 Nm ved 7 600 o/min	106 Nm ved 9 250 o/min
Støy, stasjonær	88 dB(A)	91 dB(A)	96 dB(A)
Chassis			
Ramme	Overliggende stålramme	Overliggende aluboks ramme, motor bærende element	Overliggende aluboksramme
Framgaffel	47 mm USD gaffel	41mm USD-gaffel	43 mm USD-gaffel
Styredemper	Hydraulisk	–	–
Bremses framme / bak	Ø 310/285 mm	Ø 300/260 mm	Ø 310/250 mm
Hjelpesystemer	Kurve-ABS, traction kontroll	Kurve-ABS, traction kontroll	ABS, traction kontroll
Felger	3,50 x 17; 6,00 x 17	3,50 x 17; 6,00 x 17	3,50 x 17; 6,00 x 17
Dekk	120/70 ZR 17; 190/55 ZR 17	120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17	120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Dekktype	Dunlop Sportsmart MK3	Bridgestone S23 "G"	Dunlop Roadsport 2 "T"
Mål og vekt			
Hjulavstand	1517 mm	1440 mm	1460 mm
Gaffelvinkel	28,0 grader	24,0 grader	25,0 grader
Forsprang	123 mm	98 mm	100 mm
Fjæringsvei framme / bak	140/130 mm	120/144 mm	120/130 mm
Setehøyde ¹	860 mm	840 mm	820 mm
Vekt fulltanket ¹	249 kg	235 kg	229 kg
Tillatt last ¹	211 kg	194 kg	191 kg
Tankvolum/reserve	17,0/4,0 liter	19,0/4,3 liter	19,0 liter
serviceintervaller	10.000 km	12 000 km	12 000 km
Pris	245 600,-	288 990,-	249 900,-
Pris testsykkel	335 160,- ²	288 990,-	249 900,-

Produsentens opplysninger; 1MOTORRAD -målinger, 2Inkl. Style Performance, Connected Ride Navigator, Headlight Pro, Comfort package, sportslyddemper, forberedelse for navigasjonssystem

Målinger

Toppfart*	246 km/t	251 km/t	240 km / t
Akselerasjon			
0-100 km / t	3,2 sek	3,4 sek	3,4 sek
0-140 km / t	5,0 sek	5,3 sek	4,9 sek
0-200 km / t	10,1 sek	10,2 sek	9,2 sek
Trekk-kraft på gir			
60-100 km / t	3,7 sek	3,4 sek	3,6 sek
100-140 km/t	3,4 sek	3,3 sek	3,6 sek
140-180 km / t	3,9 sek	3,7 sek	3,7 sek
Bensinforbruk			
Landevei	0,42 lit/mil	0,49 lit/mil	0,51 liter / mil
Rekkevidde landevei	405 km	388 km	373 km

Motorrads måling; * Produsentens opplysninger



Sport + touring: Rasende fart hvis du ønsker det, og lengre turer i behagelig tempo – alt er mulig med denne trioen.

Sammenligningstest Sportstourer

faktisk ikke første eller andre gir – en motorsykkelmotor kan knapt være mer fleksibel.

Selv om motoren går mykt og stille (stor lyddemper), kan den levere kraftfullt. Akselerasjonstallene er fantastiske: 60–140 km/t går på raske 6,7 sekunder i sjetten gir. Kawa'en viser lett og ledig frem LED-baklyset til BMW'en ved seigdraging. Imponerende.

1100 SX er rett og slett veldig avslappet, og det smitter over på føreren. I «Road»-modus er motoren svært myk og responsiv under belastning, mens den er betydelig mer direkte og aggressiv i «Sport»-modus. Det er kun når du akselererer i fart at går det et minimalt støt gjennom chassiset. Det kjennes som om traction kontroll griper inn litt for tidlig; sikkerhetsnett er tettvevd her.

Den som synes firesylindrede motorer er kjedelige, har aldri kjørt denne Kawa'en. Spesielt ettersom målt toppeffekt på 140 hk (ifølge brosjyren skal den «bare» være 136 hk) er mer enn noen trenger på offentlig vei.

Ved lave turtall går motoren supermykt og smidig, men til tross for to balanseaksler begynner den å vibrere ved 6000–7000 o/min, noe som til slutt fører til at hendene og føttene blir numne. Det er ikke uten grunn at Kawasaki har montert vekt på enden av styret og under fothvilerne.

Alt, absolutt alt, fungerer smidig på Kawasaki: clutch, girkasse, styring. 1100-modellen er lettstyrt, med høy presisjon, og går som på skinner. Når det trengs, tåler den veldig dype nedlegg: den svært informative kjørecomputeren viser 52 grader til venstre og 50 grader til høyre.

Å velge et trangere spor når du går inn i en sving er enkelt med Ninja. Bridgestone

På sporet: Generelt sett kreves det mer nedlegg i yttersporet ved samme hastighet på grunn av større radius. De to japanerne er mer manøvrerbare og presise, mens BMW'en er mer stabil.

Balansen mellom stabilitet, smidighet og komfort er perfekt – harmoni er den rette betegnelsen! Fjæringen reagerer veldig smidig og fint, verken for mykt eller for hardt. Fantastisk! Men når det gjelder stabilitet, må du akseptere visse kompromisser

På ujevn asfalt har Kawasaki'en ganske mye selvpoppretingsmoment og plukker opp mye av ujevnhetene i underlaget. Da, og bare da, er den ikke lenger helt nøytral og trenger å styres mer for å holde seg på ønsket kurs. Selv ved bremsing reiser den seg tydelig opp og blir noe treg å styre.

Det er derfor bedre å avslutte bremsingen før svingen. På denne måten blir bremsene en ekstra kilde til glede. Bremseklossene legger seg mykt mot skivene med en mild innledende bremseeffekt, før de biter hardt når man klemmer hardere på hendelen.

Ninja 1100 har ingen problemer med passasjer og går utmerket, selv med to per-

Suzuki GSX-S 1000 GT
 110,3 kW (150 hk) ved 11 000 o/min
 106 Nm ved 9000 o/min

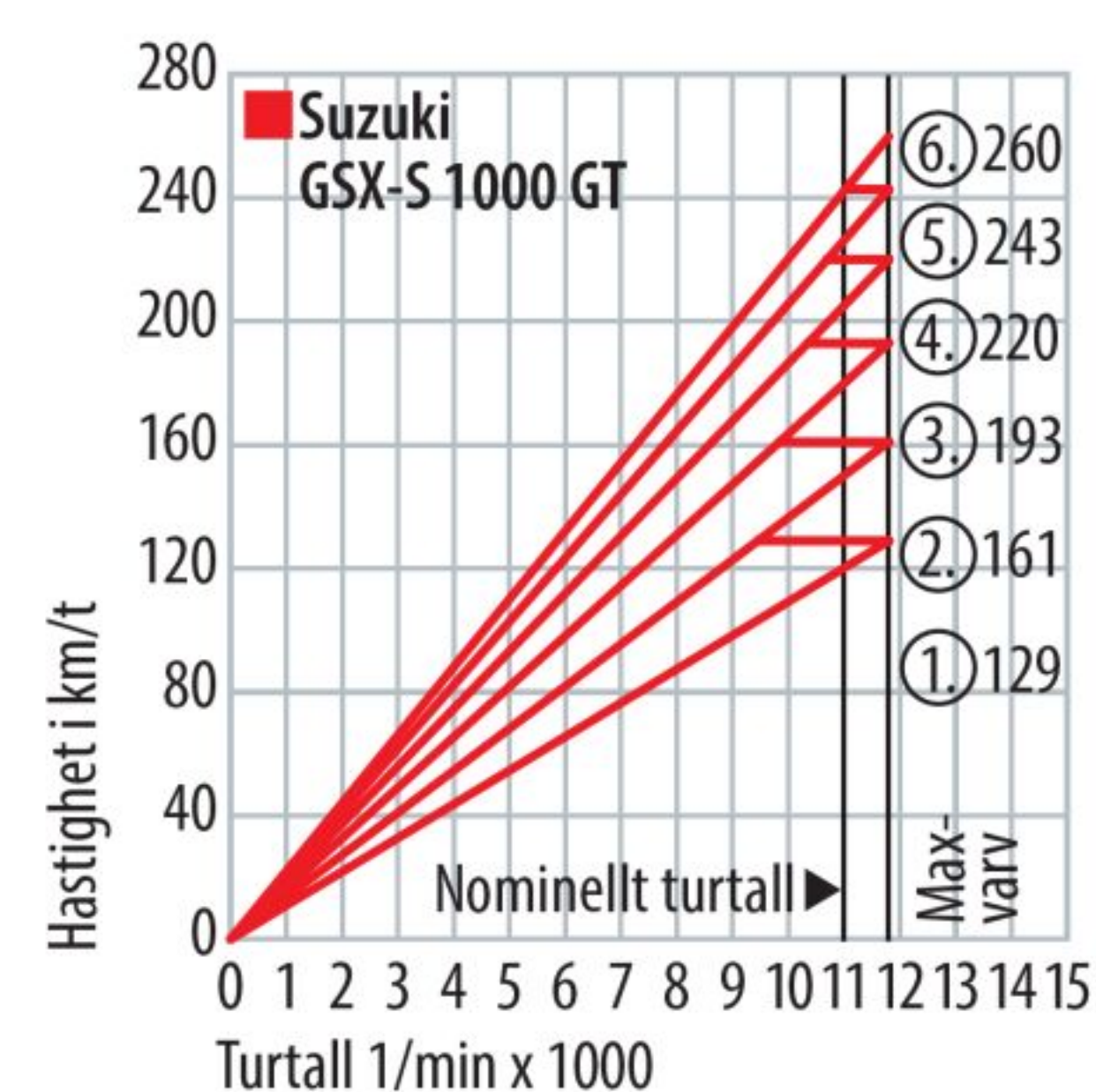
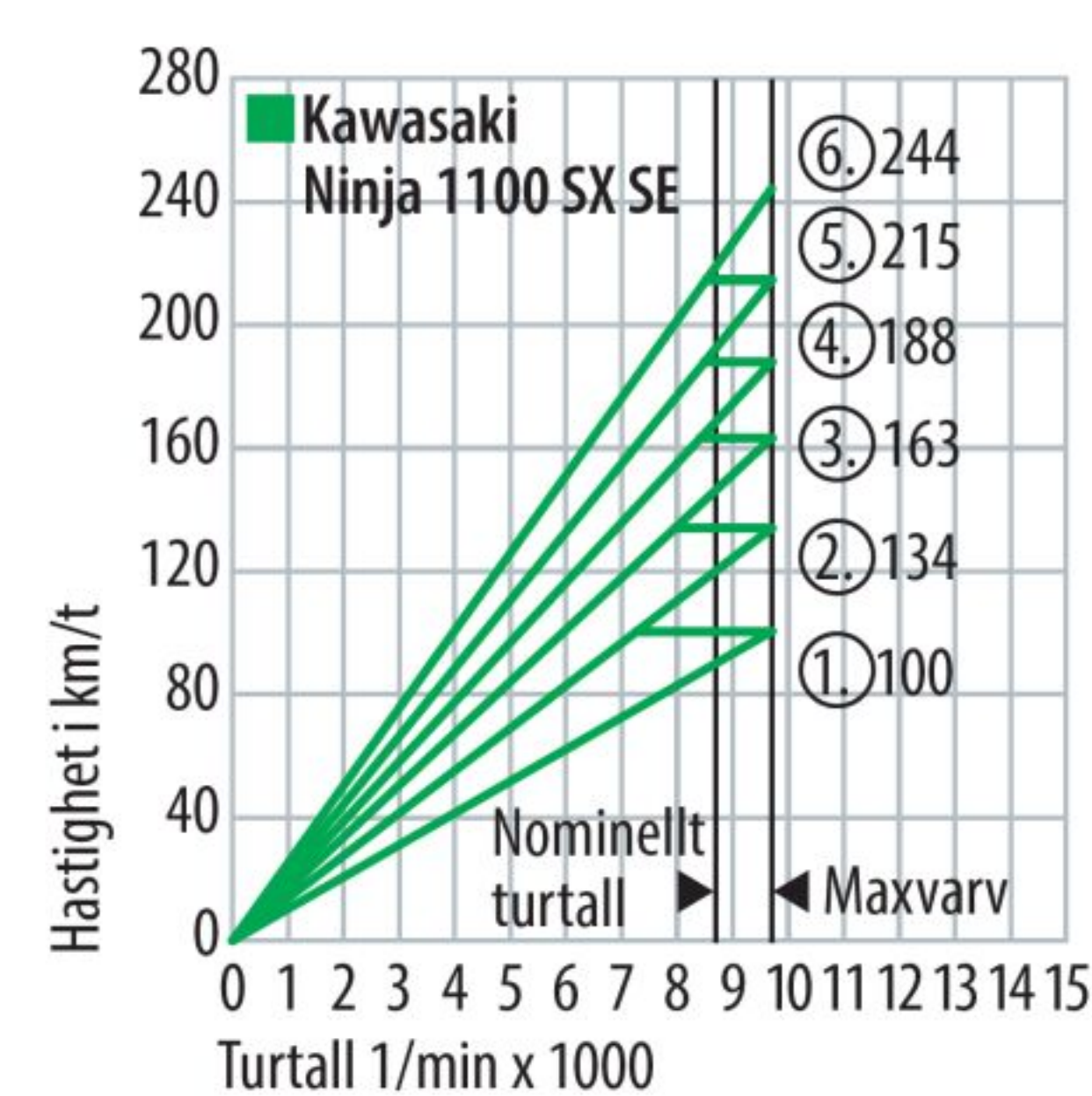
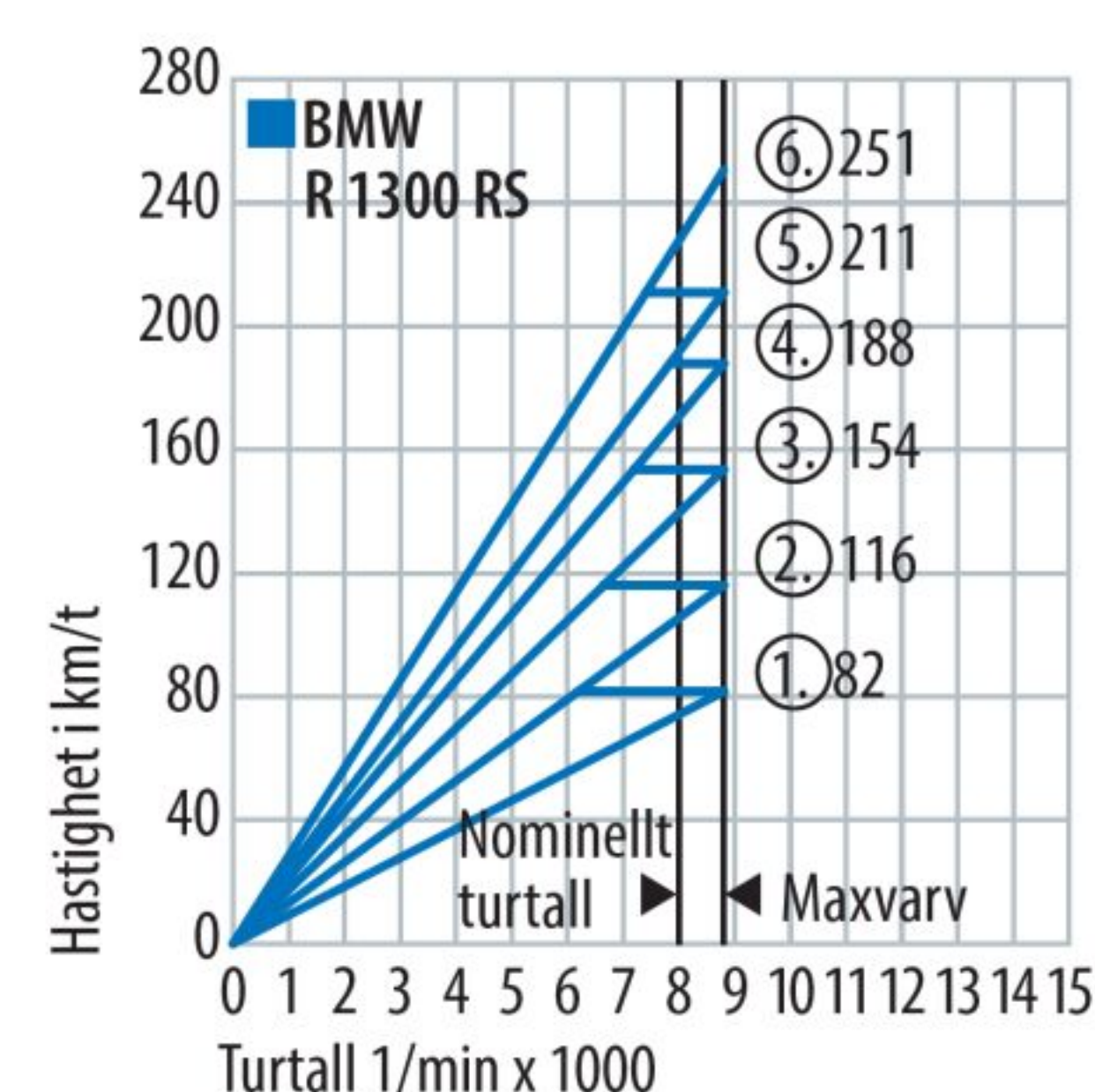
BMW R 1300 RS
 110,0 kW (150 hk) ved 8000 o/min
 145 Nm ved 6500 o/min

Kawasaki Ninja 1100 SX SE
 103,2 kW (140 hk) ved 8700 o/min
 121 Nm ved 7100 o/min

The graph displays the power and torque curves for three motorcycles. The x-axis represents engine speed in thousands of RPM (Turtall 1/min x 1000). The left y-axis shows power in kW and hp (Motoreffekt kW hk), and the right y-axis shows torque in Nm (Dreiemoment i Nm). The Suzuki GSX-S 1000 GT (red line) reaches its peak power of 110.3 kW at 11,000 RPM and its peak torque of 106 Nm at 9,000 RPM. The BMW R 1300 RS (blue line) reaches its peak power of 110.0 kW at 8,000 RPM and its peak torque of 145 Nm at 6,500 RPM. The Kawasaki Ninja 1100 SX SE (green line) reaches its peak power of 103.2 kW at 8,700 RPM and its peak torque of 121 Nm at 7,100 RPM.

Teori og praksis: I teorien avgjør den kraftfulle, høykomprimerte 1300 kubikk BMW-bokseren kampen tidlig, takket være slagvolum-fordelen. Den leverer lett 25 Nm mer enn den 200 cc mindre Kawasaki. Suzuki leverer rundt 50 Nm mindre i mellomregisteret. Er det over og ut for japanerne? Ikke helt. For det første spiser RS-modellens høyere vekt noe av ytelsesovertaket over 8000 o/min. Men fremfor alt vinner de to firesylindrede motorene mye terreng når det gjelder ytelse, takket være lave giring ved samme hastighet: BMW klarer seg med rundt 4250 o/min ved 120 km/t. Kawasakis veivaksel roterer 4750 ganger i minuttet ved samme hastighet, Suzukis til og med 5400 ganger. Og se der: nå er RS-modellens forsprang bare marginalt – 78 hk sammenlignet med 74 hk for Kawasaki og 70 hk for Suzuki.

Suzukis K5-motor har en sportslig arv med et ekstremt høyt første gir som teoretisk sett går opp til 129 km/t. Fjerde, femte og sjette gir er imidlertid tettsteget. Kawasaki og BMW har større spredning mellom girene – og begge motorene har høyere effekt enn det som står i brosjyren!





soner om bord. Passasjeretset er litt lavere og minimalt lengre enn BMW-ens. Totalt sett er setet større og ergonomisk godt utformet. Akkurat som på Suzuki har man gode gripehåndtak, men det er merkbare vibrasjoner – enda sterkere enn på Suzuki. Et sterkt lys lyser opp veien om natten, og fjernlyset er fantastisk. Oppsummert er Kawasaki en fantastisk sportstourer som kjennes veldig rimelig, med en basispris på under 290 000,-. Spesielt siden ventilklinger bare trenger å sjekkes hver 36 000 km (Suzuki: 24 000 km, BMW: 20 000 km).

Suzuki: S som i sport

GT er i hovedsak en versjon av den nakne GSX-S 1000, men med helkåpe. Den bronsefargede bakrammen er gradvis i ferd med å bli Suzukis varemerke, og felgene glinser også i denne fargen. Kjørestillingen er ikke fullt så kompakt som på Kawasaki. Man sitter litt lenger unna det ikke helt komfortable rørstyret, men allikevel fint integrert, midt i sentrum av begivenhetene. Dessuten

SUZUKI GSX-S 1000 GT

Massesentralisering: smal bakpart, og helkåpe foran.
Alle viktige komponenter er konsentrert rundt det som i utgangspunktet er den 20 år gamle, K5 firesylindrede motoren.





Suzuki har valgt et bredt rørstyre i aluminium. Verken den brede vindskjermen eller clutchhendelen er justerbare. TFT-skjermen er krystallklar.

valg: den tidligere superbike-motoren har fyldig låt, og klarer selv de laveste turtallene. Denne 1000-kubikeren har samme slaglengde (59 mm) som Kawasakis 1100. Følgelig har den mindre stempler – allikevel livner ikke motoren til før ved 7000 o/min, og når ikke maks effekt før 11 000. Kanskje litt i overkant for en motorsykel som primært er beregnet for touring.

Man kan faktisk kjenne «mangelen på slagvolum», noe som gir mindre kraft ved lave turtall enn Kawasaki og BMW – spesielt i oppforbakker. Suzuki har også generelt høyere turtall, noe som delvis forklarer det høyere drivstofforbruket. Lette vibrasjoner kryper opp i tanken og ut i styret og fothvilerne litt tidligere enn på Kawasaki.

GSX-S 1000 GT har imidlertid den beste og smidigste girkassen av de tre, takket være blipperen som klikker inn girene med minst mulig bevegelse av foten. Den tillater til og med girskiftkommandoer som virker usannsynlige. For eksempel nedgiring under belastning når man trenger ekstra akselerasjon for forbikjøring. Girskiftene er ren

nytelse, i sterk motsetning til hvordan BMW'en kjennes.

Her styrer de tre kjøreprogrammene kun gassresponsen, fra det aggressive og direkte A til det definitivt myke C – B anbefales som den gyldne middelvei. Frambremsen (radialmonterte, firestemplede kalipere fra Brembo – som på Kawasaki) krever minimalt høyere håndkraft. Men den biter kraftig, og har klart definert trykkpunkt. På den annen side er verken ABS eller traction kontroll krengningssensitive, noe som kjennes gammeldags.

Suzuki gir imidlertid god tilbakemelding fra forhjulet, noe som raskt skaper tillit. Dette forsterkes også av de utmerkede touringdekkene, Dunlop Roadsport 2 med spesialmerking «T». Den sportslige Suzuki'en svinger superlett og er den letteste av trioen – 229 kilo er best i segmentet.

GT er presis og gjør akkurat det føreren ønsker – det er bare i raske svinger at den stivner litt. Den stive fjæringen forteller tydelig hvordan underlaget er – dette er rett og slett en sportslig sportstourer. På ujevn vei anbefaler vi å åpne dempingen på forgaffelen, men selv da er ikke sykkelens spesielt komfortabel.

Med to personer om bord utmerker Suzuki seg med riktig bra styring. Den er også lettkjørt, selv om passasjerens plassering er at passasjerens har god sikt over førerens hjelm. I tillegg er det solide gripehåndtak, og seteputen er noe kort, men slett ikke ubehagelig. Tillatt last på 191 kilo er imidlertid ikke særlig stor. Og justeringen av fjæringen bak (med C-nøkkel) har virkelig gått ut på dato.

sitter man på det dypeste og ganske hardt polstrede setet. Knevinkelen er litt skarp. Den brede vindskjermen er ikke justerbar, men gir likevel god beskyttelse. Og kjøregleden er på topp fra første stund.

Den gamle K5-motoren fra 2005 GSX-R 1000 brukes fremdeles her. Det er et godt



Å justere fjærforspenningen med en billig C-nøkkel kjennes gammeldags og er praktisk talt umulig.



Passasjerens sitter så høyt på Suzuki'en at de har god sikt fremover. Veldig gode gripehåndtak.

Sammenligningstest Sportstourer



Se den utsikten! Når det gjelder kjøreegenskaper, er ikke BMW'en så langt foran som det kan se ut på bildet.



TIMO MORBITZER. BMW-bokseren akselererer sensasjonelt kraftig og er også drivstoffgjerrig! Dessverre er kjørekomforten ved lave turtall ikke helt optimal, og sittestillingen er mer sportslig enn hos japanerne.



TOBIAS WASSERMANN. Kawasaki'en er fantastisk – man setter seg på den, kjenner seg bekvem og har det gøy. Man kan faktisk starte i fjerde gir, og chassiset er også veldig bra. Når det gjelder kjøringen er jeg helt forelsket i Ninja.



THOMAS SCHMIEDER. Suzuki'ens sportslige kjøreegenskaper krever ingen tilvenning; sykkelen er smidig, stabil og har presis styring. De harde basisinnstillingene gir god respons. En sensuell sportstourer!

Totalt sett kjennes Suzuki litt mer avslappet og ikke fullt så luksuriøst utstyrt som de to andre. Clutchhendelen er ikke justerbar, og varmekåp er mangelvare. Suzuki er riktignok en del billigere enn Kawasaki i SE-versjon, og Kawa er til og med litt dyrere i standardversjon, men den har allikevel mer utstyr enn GSX-S 1000 GT.

Oppsummering

Gjesp, nok en testseier for BMW? Vel, det er ikke fullt så enkelt. RS imponerer absolutt med sitt enorme dreiemoment, kraftige bremses og førsteklasses utstyr (hjelpesystemer!), men andre BMW-modeller har imponert oss mer. Kawasaki har bygget en fantastisk, ekstremt funksjonell motorsykel, med en fantastisk motor i et klassisk chassis – helt topp! Balansen mellom ytelse, komfort og kjøreegenskaper er perfekt. Og selv den litt mindre velutstyrte, men sportslige og morsomme Suzuki minner oss om hvor herlig det er å kjøre motorsykel.



thomas@motorradonline.de

Foto: Tyson Jopson Tekst: Thomas Schmieder

MOTORRAD-Poeng

		Maks poeng	BMW R 1300 RS	Kawasaki Ninja 1100 SX SE	Suzuki GSX-S 1000 GT	
Motor						
Trekraft	40	35	36	34	Kjøreegenskaper på toppnivå. Suzuki utmerker seg med den beste blipperen. Den mer bredspektrede og kraftfulle Kawasaki'en har en fantastisk clutch og holder den sterkere BMW'en i sjakk! Den lite samarbeidsvillige BMW-girkassen gjør ingen glad. I tillegg vibrerer boksermotoren ganske mye.	
Akselerasjon	40	33	31	33		
Toppfart	20	19	20	18		
Motorkarakteristikk	30	27	28	26		
Gassrespons/belastningsendring	30	25	23	24		
Motorgange	30	21	23	22		
Clutch	20	14	16	15		
Giring	20	13	15	16		
Girkassens utveksling	10	8	9	9		
Start	10	9	8	9		
Totalt	250	204	209	206	Vinner motor: Kawasaki	
Chassis						
Manøvrerbarhet	40	28	30	30	Suzuki er sportslig: smidig og nesten like presis som Kawasaki, nesten like stabil som BMW og har dessuten den beste responsen. BMW har førsteklasses fjæring. Kawasaki'ens fjæring fungerer fantastisk! Suzuki'ens hardt avstemte chassis gjør den ikke spesielt komfortabel.	
Kurvestabilitet	40	33	30	32		
Styreegenskaper	40	29	32	31		
Tilbakemelding	10	8	8	9		
Bakkeklaring/i sving	20	17	17	17		
Stabilitet rett fram	20	18	15	16		
Basisinnstilling fjæring framme	20	15	16	13		
Basisinnstilling fjæring bak	20	15	16	13		
Fjæringskomfort	20	14	13	10		
Kjøring med passasjerer	20	14	16	15		
Totalt	250	191	193	186	Vinner chassis: Kawasaki	
Daglig drift						
Ergonomi fører	40	28	29	26	Close race mellom BMW og Kawasaki. RS har en litt bedre vindskjerm, kardangdrift og semiaktivt chassis som ekstraustyr. Den har også den lengste rekkevidden og høyeste tillatt last. Den like velutstyrte Ninja kontrer med fantastisk belysning, og komfortable sitteplasser for både fører og, ikke minst, passasjer! Suzuki har definitivt gode speil og et lite oppbevaringsrom under setet, men som «tourer» har den sine mangler.	
Ergonomi passasjer	20	9	13	11		
Beskyttelse mot fartsvind	20	12	11	10		
Sikt	10	5	7	8		
Lys	20	15	16	15		
Utstyr	30	23	22	19		
Daglig drift/vedlikehold	20	16	14	14		
Vekt fulltanket	10	4	5	5		
Justering av fjæring	10	10	7	5		
Bagasje	10	1	1	3		
Tillatt last	10	8	6	5		
Rekkevidde	30	26	24	23	Vinner hverdag: BMW	
Bearbeiding	20	16	16	14		
Totalt	250	173	171	158		
Sikkerhet						
Bremsevirkning	40	33	31	32	BMW har de beste bremsene og (som ekstraustyr!) flest hjelpesystemer. Suzuki har også veldig gode bremses. Kawasaki har et visst selvoppsetttingsmoment, Suzuki er noe magert utstyrt.	
Dosering av bremses	30	25	24	24		
Bremsestabilitet solo/med passasjer	20	16	14	15		
Selvoppretting ved bremsing	10	8	7	8		
ABS-funksjon	20	17	14	15		
Styreutslag	10	8	8	8		
Assistansesystemer	20	18	13	11		
Totalt	150	125	111	113		
Kostnader						
Pris testsykel	30	6	11	12	BMW'ens ekstraustyr, som koster rundt 90 000,- er en betydelig utgift. Suzuki'en er litt tørst, men billig når det gjelder service og innkjøpspris. Det passer bra.	
Garanti	10	8	8	8		
Forbruk (landevei)	30	23	20	19		
Servicekostnader	20	16	14	17		
Vedlikeholdskostnader	10	3	4	3		
Totalt	100	56	57	59	Vinner kostnader: Suzuki	
TOTALEVALUERING 1000 749 741 722						
PLASSERING 1. 2. 3.						
Valuta for pengene* Maks 1.0 3,2 2,1 2,2						
Vinner, pris/ytelse: Kawasaki Suzuki er riktignok 39 000 kroner billigere, men Kawasaki har rett og slett mer å by på.						

*Vurderingen for valuta for pengene er regnet ut fra basisprisen pluss funksjonsrelevant tilbehør.

MOTORRAD-Testresultat

1 BMW R 1300 RS

Stabil, sterk og veldig dyr – men den stilrene RS mangler litt karisma. Mye mekanisk støy og en treg girkasse legger en betydelig demper på kjøregleden som ellers er typisk for BMW.

- + Sparsommelig, veldig sterk motor
- + Kraftige bremses; svært stabil
- + Semi-aktivt chassis, høy tillatt last
- + Mye ekstraustyr tilgjengelig
- Girkassen er treg og tung å betjene
- Bokseren vibrerer mer enn rekkefjæringene
- Dyrt utstyr, høy totalpris

2 Kawasaki Ninja 1100 SX SE

Den mest fascinerende motorsykkelen i denne testen er Kawasaki! Den er så smidig og myk; det er ikke uten grunn at Ninja vinner både motor- og chassis avdelingen. Den sterke, superelastiske rekkefjæringen er fantastisk, og helheten er utmerket.

- + Rått bunndrag på sjetten gir
- + Godt avstemt chassis
- + Beste pris/ytelsesforhold
- + Veldig lettbetjent clutch
- Selvoppretting ved bremsing under nedlegg og på ujevn asfalt
- Ikke helt stabil i toppfart

3 Suzuki GSX-S 1000 GT

Den smidige og lette Suzuki'en er mer «sport» enn «tourer»: aktiv, rask og presis – men også med høyt turtall og noe høylydt. Det harde chassisoppsettet gir den beste responsen i denne testen.

- + Fantastisk ytelse
- + Meget fin girkasse, førsteklasses blipper
- + Laveste pris
- Høyeste forbruk
- Ingen avanserte hjelpesystemer
- Litt sparsommelig basisutstyr



Indian Scout fra 1929 trekker linjene frem til dagens Scout 101 som Indian lanserte høsten 2024.



Gardermoen MC på Maura startet som Indian forhandler i 2024 og Indians salg i Norge fikk med det et kraftig oppsving. Indian har nå gått forbi Harley-Davidson på salgsstatistikken. Gardermoen MC bemannet Indians stand på Oslo Motor Show og fra venstre mot høyre ser vi Børge Grefslie, Pernille Stedjan Flathaug og sjefen selv Tore Stedjan.

Fantastiske Diamond 2022 bygget av Mats Lundin, Höör, Sverige





Classic Dragebike Scandinavia hadde sitt eget hjørne med dragstere.



Bomb Boss Bomber 2020 signert Janne Uskuli, Helsingfors, Finland, kunne skilte med showets feteste bakhjul.

3 spennende
dager i oktober

Oslo Motor Show 2025

24, 25 og 26 oktober inviterte Nova Spectrum i Lillestrøm for 15 gang oss motorentusiaster til Oslo Motor Show.

Showet har utviklet seg til å bli det ledende arrangementet for alle som på en eller annen måte har interesse for motoriserte kjøretøy og motorsport her til lands. Man skal være svært kresen for ikke å finne noe man kan glede seg over på Oslo Motor Show.

Det er en grunn til at det er lange køer for å komme inn på showet og at det settes nye publikumsrekorder år for år. I 2024 toppet det seg med hele 56.669 besøkende. Årets messemagasin på nærmere 100 sider forteller i klartekst at Oslo Motor Show er blitt et stort og veldrevet arrangement.

Det er ikke tvil om at showets fokus er bilen i alle dens varianter. Motorsykler har imidlertid bestandig vært en viktig del av arrangementet og de godt og vel 40 syklene som ble vist frem i år var av ypperste klasse, uansett om det var fantasifulle kreasjoner med lange gafler og svulmende bakdekk eller vakkert restaurerte klassikere. I løpet av årene har variasjonene av hva som er utgangspunktet for



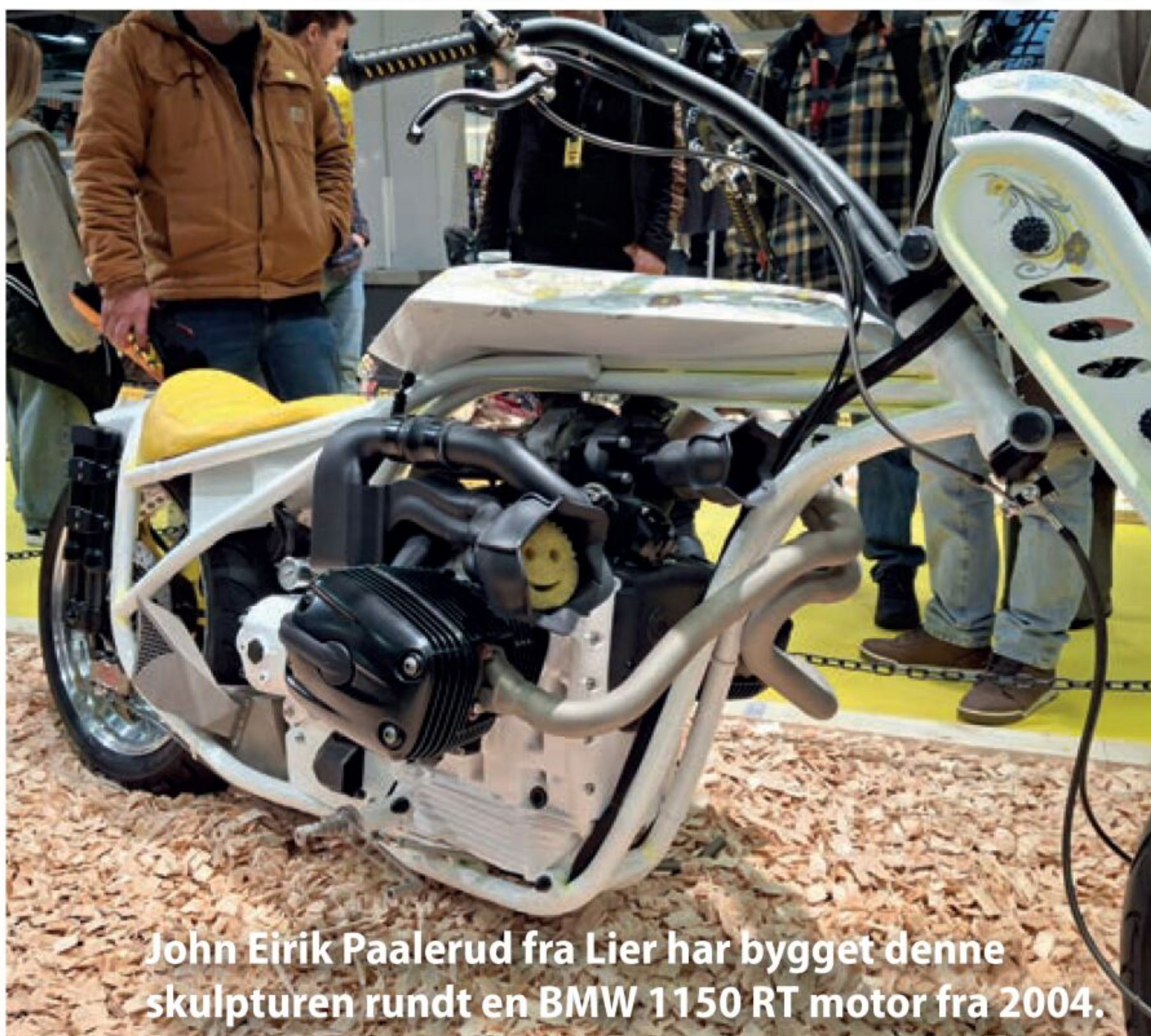
Noen ganger kan Oslo Motor Show servere skikkelige overraskelser. Dette er en av dem. Ganske anonymt, langt vekk fra de andre to-hjulingene, og på standen til Amcar står intet mindre enn en Yamaha TZ 750 F fra 1979. Sykkelen ble utviklet for det som den gangen het «Formula 750» som var en forløper til dagens «Superbike». To-takts rekkefirer med vannkjøling og 120 hk ved 10.500 omdreininger og vekt på bare 150 kg var uhørt på 70-tallet. Kombinasjonen høy effekt, lav vekt og svært brutal effektkurve gjorde den fryktet blant førerne. Legendariske Kenny Roberts har visstnok uttalt: «De betaler meg ikke nok for å kjøre den greia der». I dag er et velbevart eksemplar svært kostbart og svært ettertraktet blant samlere.

de forskjellige byggene økt betraktelig. Til å begynne med var varianter med utgangspunkt i en motor fra Harley-Davidson dominerende, men etter hvert har fantasien og kreativiteten gjort at syklene like gjerne kan ta utgangspunkt i andre tilgjengelig merker. Årets show har sykler med utgangspunkt i både Honda, BMW og Yamaha i tillegg til Harley-Davidson. Vi fikk også se mange vakkert restaurerte klassikere og det er alltid populært blant publikum.

Indian Motorcycle var den eneste store produsenten som var tilstede på Oslo Motor Show med egen stand. Det var ikke overraskende. Med gotlendingen Ola Stenegård som produkt og designsjef har flere av Indians modeller blitt utstyrt med rørramme som gjør det vesentlig lettere for kundene å bruke produktene som basis for å lage sitt eget personlige uttrykk. Indian har for øvrig gått forbi Harley-Davidson på vår hjemlig salgsstatistikk. Den mest solgte modellen er Scout 101. Salget av Indian fikk et kraftig oppsving da Gardermoen MC ble forhandler av merket i 2024. Det viser at en dyktig, de-



Bruno Hågensen fra Oslo har modifisert sin Yamaha SR500 1979 til denne fine utgaven.



John Eirik Paalerud fra Lier har bygget denne skulpturen rundt en BMW 1150 RT motor fra 2004.



En vakker chopper basert på motor fra Harley-Davidson døpt «Cringemaker 1978» av bygger og eier Gard Solberg.



En hyllest til norskproduserte Tempo med Sachs motor. På dette bildet har vi en Panter og en Corvette.



Den imponerende motoren til Honda CBX 1000 fanger oppmerksomheten til de fleste når et velholdt eksemplar dukker opp på Oslo Motor Show. 6 sylindere, 6 forgassere og 24 ventiler slår det meste.

Reportasje: Oslo Motor Show 2025

dikert og hardt arbeidende forhandler er usedvanlig viktig i den harde konkurransen om kundene.

I denne sammenheng kan vi ikke unnlate å kommentere at det noen dager før Oslo Motor Show åpnet dørene ble kjent at Polaris Inc, som har eid og utviklet Indian Motorcycle siden 2011, hadde skilt ut Indian Motorcycle fra morselskapet og solgt det til det private egenkapitalfondet Carolwood LP. Polaris Inc. vil dog beholde en liten aksjeportefølje i det nye selskapet. Med dette salget har Indian Motorcycle ikke lengre en industriell eier, men en finansiell eier. Det behøver ikke være noe problem så lenge Carolwood LP har lang horisont på kjøpet av Indian Motorcycle. Basert på de foreløpige kommentarene fra Carolwood LP tyder mye på at fondet ønsker å utvikle Indian Motorcycle over tid. Det er i så fall gode nyheter for alle berørte både i produksjonsleddet og i importør og forhandlernetten verden over.

Et så stort arrangement som Oslo Motor Show gjør seg ikke selv. En av nøkkelpersonene bak Oslo Motor Show har ofte blitt kalt «Messegeneral» når han blir presentert i media. Den korrekte tittelen er prosjektleder og navnet er Tommy Larssen. Tommy er relativt anonym når han beveger seg gjennom utstillingshallene og vet man ikke hvem det er kan han være Mr. «hvemsomhelst». Det kan ikke være mer feil enn det. Tidligere minister og kringkastings-sjef Einar Førde elsket å si at alle de uunnværlige ligger på kirkegården. Faktum er at uten Tommy's faste hånd hadde ikke Oslo Motor Show vært der det er i dag. Vi håper han har energi til å fortsette mange år fremover!

Da ser vi frem til å møtes på MC Messen 27.02 – 01.03.2026.



Tekst og foto:
Jarl Hole

Velkommen til MC-MESSEN

27. februar – 1. mars 2026, NOVA Spektrum

Les mer på
mcmessen.no



Årets happening for alle som elsker MC

Velkommen til motorsykkkel-entusiastenes store møteplass. På Mc-messen vil det presenteres et bredt utvalg av de siste nyheter og trender for ett motorsykkkel-elskende publikum.

Her finner du importører, klubber og foreninger – alle godt representert, med et bredt sortiment og nyheter for årets MC-sesong. Vi ses, 27. februar til 1. mars på nyåret, på NOVA Spektrum i Lillestrøm!

MC
M E S S E N

- ✓ **Frihet**
- ✓ **Opplevelser**
- ✓ **Samhold**

NOVA Spektrum
Lillestrøm - 2026

I ALPEKONGENS RIKE

Kvalifiseringen er over, og gruppevinnerne er kåret. I finalen møter de åtte beste den regjerende mesteren: BMW R 1300 GS. Bli det et tronskifte i hårnålssvingene i Dolomittene?

Språkblendingen er underholdende. Før avreise spør Alessandro på italiensk engelsk om neste kaffe-pause, «se next caffè brekk». AlpenMasters-nykommer Ad skryter på gebrokknen nederlandsk tysk om «so eine söne Landsaft». Den erfarne Pepe fra Spania slår nok en gang på stortrommen for drømmen sin om en dag å kjøre AlpenMasters i Pyreneene. Ante fra Kroatia, Petr fra Tsjekkia og Gerry fra Sverige prater også livlig og bom-



BMW F 900 XR
BMW R 1300 GS
DUCATI Multistrada V2 S
DUCATI Multistrada V4 S
HONDA CRF 300 Rally
KAWASAKI Z 900 SE
SUZUKI GSX-S 1000
YAMAHA XSR 900 GP

barderer hovedtester Karsten med spørsmål om ruten og testprosedyren. Velkommen til AlpenMasters 2025!

Finaledag. Sted: Sella Ronde i Dolomittene. Jury: ni redaktører fra syv land. Konkurransformat: Vinnerne av de åtte kvalifiseringsgruppene har gått videre til finalen. Nå møter de tittelholderen, som i år er BMW R 1300 GS. Nå skal en ny mester krones. I løpet av runden eliminerer juryen gradvis den ene

Alpen Masters 2025 Finalen



MOTOPLUS
POWERED BY MOTORBIKE

«I dette vakre miljøet er Hondas ytelse god nok for meg, og fjæringen er komfortabel – men CRF er for dyr.»

Ad van de Wiel, redaktør hos Moto Plus (Nederland). Har testkjørt motorsykler i 15 år.



Vi bytter motorsykler regelmessig, for eksempel i Calfosch ved Gardena pass. For å holde oversikt over situasjonen, dokumenteres resultatene ved hvert stopp.



motorsykkelen etter den andre. Etter det åttende stoppet er det bare vinneren som gjenstår.

Savoia, som er testlagets basehotell i år, ligger på baksiden av Pordoi-passet på 2 239 meters høyde. I bakkene ned mot Canazei må den ni mann store gruppen venne seg til den ofte glatte, til tider ganske ujevne asfalten i Dolomittene. Etter to tredjedeler ned svinger vi til høyre mot Sella-passet. At AlpenMasters er en sammenligning mellom ulike motorsykkelkonsepter merkes vanligvis rett etter start, og slik er det også nå. Ytelsesmessig har den 27 hester «svake» Honda CRF 300 Rally dårlige kort på hånden. De andre finalistene har minst 70 hester, så det hjelper ikke at Hondaens slagvolum økte fra 250 til 300 kubikk for fem år siden.

Det blir å holde full gass hele tiden. Subjektivt sett er den lille ensylindrede motoren tilbakeholden, men objektivt sett er avstanden til de åtte større motorene overraskende liten. Mens det uler fra motorrommet, er de 154 kiloene (nøyaktig 50 kilo mindre enn den nest letteste i finalen, Yamaha XSR 900 GP) lette å slenge frem og tilbake langs serpentinerveiene. Selvfølgelig forutsatt at Rally-føreren har vent seg til de glatte IRC Trails-dekkene, de trege bremsene og den myke fjæringen. Alt dette kunne vært akseptert hvis Hondaen hadde hatt en rimelig pris, men 84 990,- (2024) er en saftig prislapp. Dermed er vi enige: Honda er ute.

Vi kjører 200 meter nedover før veien stiger igjen mot Gardena pass. Det er fortsatt tidlig på dagen og trafikken er lett. Diskusjonen som har pågått i årevis om å begrense

turisttrafikken i Dolomittene, synes ikke å være relevant ennå. Osvaldo Finazzer, direktør for Hotel Savoia, er Harley-fører og leder for bevegelsen mot trafikkbegrensing. Dette er forståelig, ettersom opptil 1000 motorsykler passerer hotellets panoramaterrasse hver dag om sommeren. Femti prosent av overnattingene på Savoia er booket av tyske motorsyklister.

Gang på gang blir vi forsinket av veiarbeid. Selv i de relativt milde Dolomittene sliter fjellklimaet på veiene. Frostsprekker og rasert veidekke må repareres før turistkaravanen ankommer i juni. Det ligger alltid grus og skitt på asfalten i fjellene, så det er viktig å se langt fremover. Et høyt styre og en avslappet kjørestilling er nøkkelen til å nyte fjellveiene. Her har nakensykler og adventuresykler en fordel.



9. plass **HONDA** CRF 300 RALLY

AlpenMasters er en sammenligning mellom forskjellige motorsykkelkonsepter, og CRF sliter i Alpene på grunn av lav effekt, gyngete fjæring, slitasjeutsatte dekk og svake bremses. I tillegg er prisen for høy.





8. plass **BENELLI** TRK 702X

Til tross for det italienske navnet, er Benelli produsert av det kinesiske selskapet QJ Motor. Chassiset gir utmerket komfort, motoren har tilstrekkelig kraft og prisen er lav. Kjøreopplevelsen i Alpene dempes imidlertid av det høye styret, den klønete monterte midtstøtten, fothvilerne som er montert langt fremme, og den betydelige vekten på 249 kg.

Som f.eks. Benelli TRK 702X. Det italienske navnet er misvisende, siden produsenten fra Pesaro ble overtatt av kinesiske QJ Motor for tjue år siden. Bortsett fra den lille Hondaen, er Benelli den billigste motorsykkelen i finalen. Og den presterer godt, med utmerket komfort for både fører og passasjer på det myke setet. TRK har også den lengste rekkevidden i AlpenMasters-feltet med et forbruk på 0,47 l/100 km, og bensinen i den 20 liter store tanken holder til 426 km – mye mer enn det som er mulig på en dagsetappe i Dolomittene.

Den italiensk-kinesiske motorsykkelen er også attraktiv på andre måter: den har en tosylindret motor som reagerer fint ved belastningsendringer og gir tilstrekkelig kraft. Bremsene fungerer godt, og TRK styrer også svært presist, takket være 19-tommers forhjul. Benelli har imidlertid sine svakheter: det altfor høye styret gjør at føreren mister litt følelse med forhjulet. Dette koster mye respons, til tross for den utpreget lette styrefølelsen. Fremfor alt viser Benelli med sine 249 kg – 30 mer enn Ducati Multistrada V2, for eksempel – at lav vekt og lav pris sjelden går hånd i hånd. Og når man kjører raskt i svinger, skrapet den lavt plasserte midtstøtten tidlig i bakken.

Begge disse aspektene hemmer den ellers ganske tiltalende TRK. Likevel er beslutningen vanskeligere enn med Honda.

Bare seks av ni testførere velger å sparke ut Benelli.

Alessandro løfter fingeren spørrende: «Next election already her?» Skal vi virkelig eliminere den neste sykkelen allerede? Testkomiteen nikker samstemmig. Et øyeblikk senere er det klart: Yamaha XSR 900 GP er ute, med seks stemmer mot tre. Vi liker den modne teknologien i Yamahas XSR-serie, men GP-modellen har en avgjørende feil: den altfor sportslige kjørestillingen. At Yamaha i det hele tatt deltar i AlpenMasters, skyldes den nye Triumph Speed Twin.

Den britiske retro-sykkelen hadde XSR 900 GP, som også er historisk influert, som sparringpartner. Og kurveslalom på smale fjellveier var helt sikkert ikke hovedfokus i utviklingen av denne nostalgiraceren. For dem som har lyst til å kjenne seg som seg som Kenny Roberts: verken varmehåndtak eller sidevesker savnes i fjellet. GP skiller seg imidlertid noe fra standard XSR med sin halvkåpe, høyere fothvilere, modifiserte sete og smalt styre. Men ellers presterer GP like bra som basismodellen av XSR har gjort siden introduksjonen i 2016. Den 119 hester sterke trippelmotoren er lett å kontrollere, går smidig og biter til med kraft, den følsomme fjæringen absorberer ujevnheter i veien uten problemer, men den ukomfortable kjørestillingen fungerer rett og slett ikke



INMOTO

«Benelli overrasker med en sofistikert motor, komfortabel fjæring og en attraktiv pris. Styret og vekten har imidlertid én ting til felles: begge er for høye.»

Marco Marini, redaktør hos InMoto (Italia). Testet motorsykler i 24 år.



Uansett om det er ved fjellstasjonen på Passo Falzarego (øverst) eller i baren i Arabba (nederst), samler det multinasjonale testteamet seg i diskusjoner om motorsykler – og kjærlighet til god kaffe.

Alpen Masters 2025 Finalen

i Alpene. Jo skarpere og mer ujevne kurvene er, desto mer savner du oversikten som en oppreist sittestilling gir. Fra Grödner Joch ned til Corvara gjør GP det godt igjen på den fine asfalten med større kurveradier, men det stabile veigrepet og gode respon- sen kommer for sent. Retro-raceren er ute.

Rettstrekket før Corvara gjør det mulig å drømme seg litt bort, og la det imponerende Sella-massivet til høyre ta plass i tankene. For et landskap! Noen sier at Dolomittene er det vakreste fjellområdet på jorden, og det er sannsynligvis sant.

Vi forlater Corvara og snor oss opp Cam- polongo-passet. Asfalten er stort sett jevn og svingene er sveipende – et drømmeland- skap for den kraftige Suzuki GSX-S 1000. Velprøvd, for ikke å si gammel, teknologi –

gjenopplivet og med ny, fin innpakning. Den firesylindrede motoren, som stammer fra sportssykkelen GSX-R 1000 fra 2005, fun- gerer fremdeles perfekt, tjue år senere. An- dre, tredje eller fjerde gir gjennom svinge- ne? Det spiller ingen rolle, den fire-sylindre- de motoren akselererer uten problemer. Kommer du fra en stor adventure-sykkel, kjennes Suzuki som en minisykkel, takket være setehøyden på 805 mm – den laveste av alle finalistene. Dette kompletteres av den kompakte kjørestillingen med god nær- het til styret og forhjulet. Man kjenner seg raskt trygg på GSX-S 1000.

Med sine 155 hester må imidlertid sykke- len i kjøres med en viss forsiktighet. Speedo- meteret kommer raskt opp i tre-sifret, og motoren brøler aggressivt i den ellers frede- lige fjellverdenen. Den som kjører litt mer

forsiktig, vil bli bedre kjent med GSX-S. Stoisk stabilitet og bombesikker bremsing uten bakhjulsløft er like typisk for sykkelen som den noe høye giringens dempende ef- fekt på kjøringen. Det samme gjelder den tunge oppførselen i kurver. Når det gjelder det siste, ville GSX-S vært bedre med et bak- dekk i den moderne dimensjonen 190/55 i stedet for det mer gammeldagse 190/50. Og per definisjon er det ingen vindbeskyttelse på en nakensykkel. Er det det som avgjør skjebnen til GSX-S? Ikke nødvendigvis, siden Kawasaki Z 900 SE fortsatt er med i konkur- ransen. Beslutningen blir imidlertid tatt på terrassen til en bar i Arabba. Suzuki blir stemt ut – igjen med seks stemmer mot tre.

Til slutt serveres cappuccino og cornetti til Alessandro og resten av gjengen. Det disku-



Stadige bytter av motorsykler (her nedenfor Passo Giau) og utveksling av inntrykk og meninger. Jo mer testfeltet reduseres, jo mer intense blir samtalene.



teres og spås, for det begynner å bli trangt på den imaginære fjelltoppen i AlpenMasters-evalueringen. Til tross for en overbevisende innsats, kan modellspekifikkene særegenheter – jfr. Suzuki – raskt bety slutten på eventyret. Blir Kawasaki bli den neste som blir stemt ut? Andiamo, mot Passo Falzarego! Etter den raske, nesten horisontale veien over Pieve, slynger asfalten seg oppover fra Andraz.

BMW F 900 XR er den eneste crossoveren i feltet, og har bredde i genene. Crossoverer innebærer nemlig en kombinasjon av eventyrlig komfort og naken sportslighet. En høy målsetting som den nye XR, introdusert for denne sesongen, fyller på overbevisende måte. Det

er logisk at 900'en ikke kan matche den direkte måten å angripe på som man finner hos en aggressiv nakensykel, akkurat som den heller ikke kan konkurrere med effekt-potensialet til de store adventuresyklene. Men i mellomregisteret gjør den en utmerket jobb. Den er stabil på veien, og den tosylindrede motoren, som er produsert av Loncin i Kina, gir kraftig akselerasjon selv fra lave turtall. Man sitter oppreist, men fortsatt aktivt bak den effektive kåpen. I tillegg har XR den korteste bremselengden av alle motorsyklene som er testet innenfor regu-



MOTOREVIJA

«Jeg liker den kraftfulle motoren og de sterke bremsene, men GP-modellens sportslige ergonomi er alt annet enn ideell for Alpene.»

Ante Radić, redaktør hos Motorevija (Kroatia).
Har testkjørt motorsykler i 19 år.



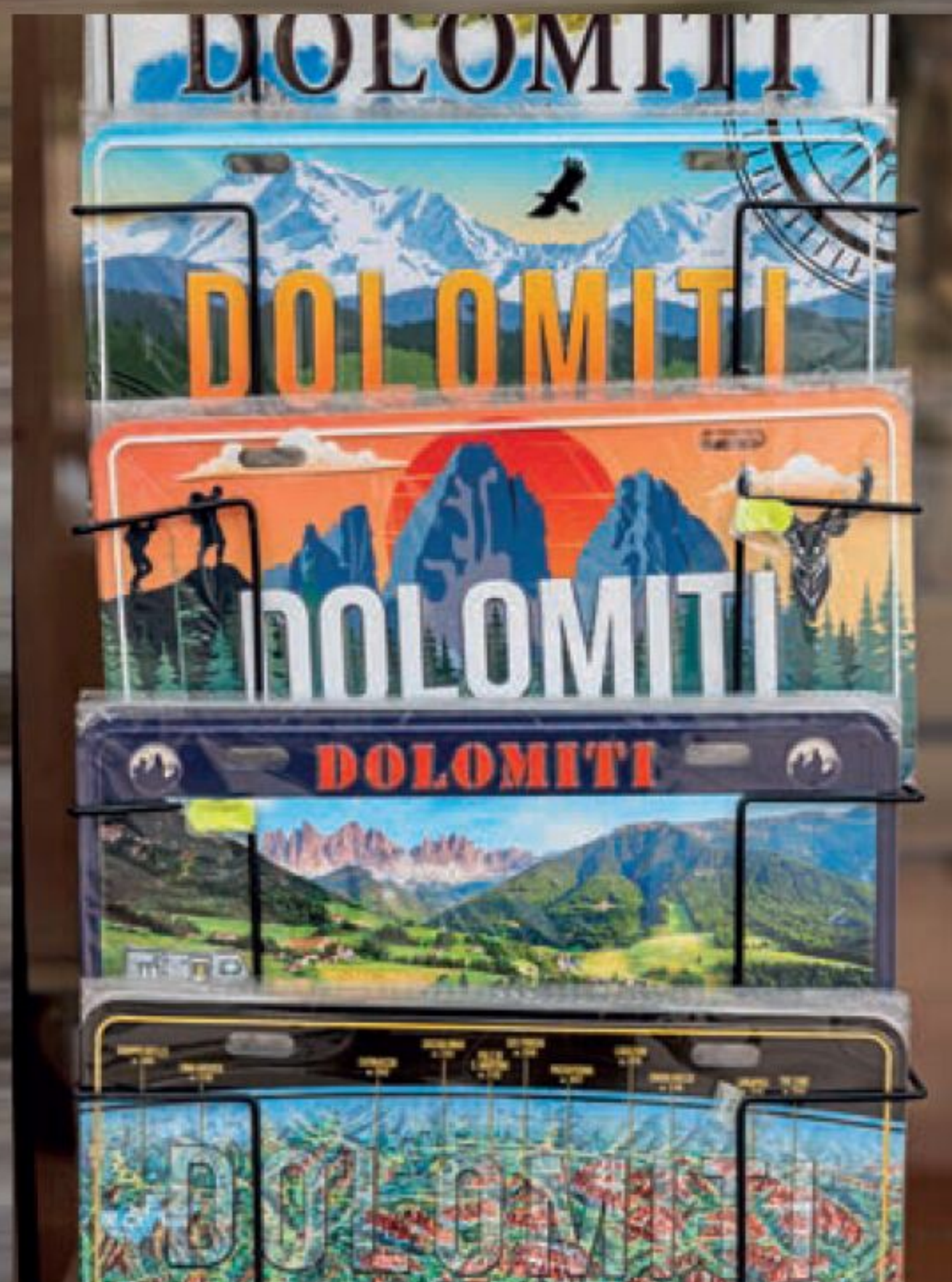
TEST + TEKNIKK

7. plass

YAMAHA

XSR 900 GP

I likhet med Honda CRF 300 Rally representerer Yamaha XSR 900 GP den konseptuelle bredden i AlpenMasters – på godt og vondt. På fjellveiene motvirkes den fantastiske tresylindrede motoren og det svært veljusterte chassiset av GP-versjonens retroracer-konsept. Den foroverlente Kenny Roberts-kjørestillingen er rett og slett ikke spesielt morsom på de svingete veiene.



Prøvekjøringen går gjennom et landskap som kunne vært tatt rett ut av et postkort. Dolomittene er en av de vakreste fjellkjedene i verden. Men selv de mest fantastiske utsiktene havner i bakgrunnen når det er snakk om bensinforbruk.



BIKE

«Kollegene mine var imponert over GSX-S, men jeg var irritert over den harde fjæringen og det lave styret. Motoren er imidlertid fenomenal.»

Gerry Nordström, sjefredaktør for Bike (Skandinavia). Har testkjørt motorsykler i 43 år.

leringsområdet til ABS. Det tar ikke lang tid før gjengen har tatt seg opp til toppen av passet. Alessandro former en kaffekopp med tommel og pekefinger. Ikke nå igjen? Joda. Dieci Cappuccini for testteamet og fotografen.

Når koppene er tomme, tas neste avgjørelse. BMW blir stemt ut. Og med et klart flertall: sju mot to. Blant det som trekker ned er den harde gassresponsen. Og litt stive styreegenskaper, selv om hjulene har blitt 1,8 kilo lettere for dette modellåret. Dette kan kan komme av at styredemperen er litt treg ved lave temperaturer, og Conti RoadAttack 4-dekkene er litt mindre smidige. Noen kritiserer også det harde setet og det relativt lille passasjerse-
tet. Demokratiet vinner. XR er ute.

Siden den neste virtuelle stemmeurnen er ved Valparola-passet, bare tre kilometer unna, flytter vi også avstemningen om fjerdeplassen fremover. Resultatet er klart. Ni stemmer mot Kawasaki. Det er imidlertid verdt å merke seg at sist en nakensykel endte så høyt oppe i rangeringen var i AlpenMasters i 2021, da den 165 hesters BMW S 1000 R nådde pallen. Kawasaki'en

trenger ikke å vise frem musklene sine for å oppnå dette resultatet. En liten modelloppdatering (quickshifter og cruisekontroll som standard, endret ventilstyring for mer dreiemoment i bunnen, og et tykkere polstret sete) er nok. SE-utgaven (Öhlins-fjæring, Brembo-bremser) byr på ytterligere litt ekstra finpussing.

I bunn og grunn minner Z 900 om Suzuki GSX-S 1000. Kompakt sittestilling, smidig manøvrerbarhet, god framhjulsfølelse, og en silkemyk rekkefrir. Kawasaki har også et mer komfortabelt sete, livligere kjøreegenskaper, og en motor som reagerer mykere på gassen. Kawasaki-fjæringen reagerer mer følsomt og er mer komfortabelt satt opp, noe som er svært viktig på delvis maltrakterte fjellveier. Det faktum at Z 900 mangler nesten 30 hester, sammenlignet med Suzuki, er av mindre betydning her. Med tanke på at nakenkonseptet betyr at du må klare deg uten vindbeskyttelse, passasjerkomfort og bagasjeløsninger, er fjerdeplassen i dette fornemme selskapet en skikkelig fjær i hatten for Z 900 SE.

Vi tar den korte avstikkeren til Valparola-passet uten å stoppe. Minnesmerket



6. plass SUZUKI GSX-S 1000

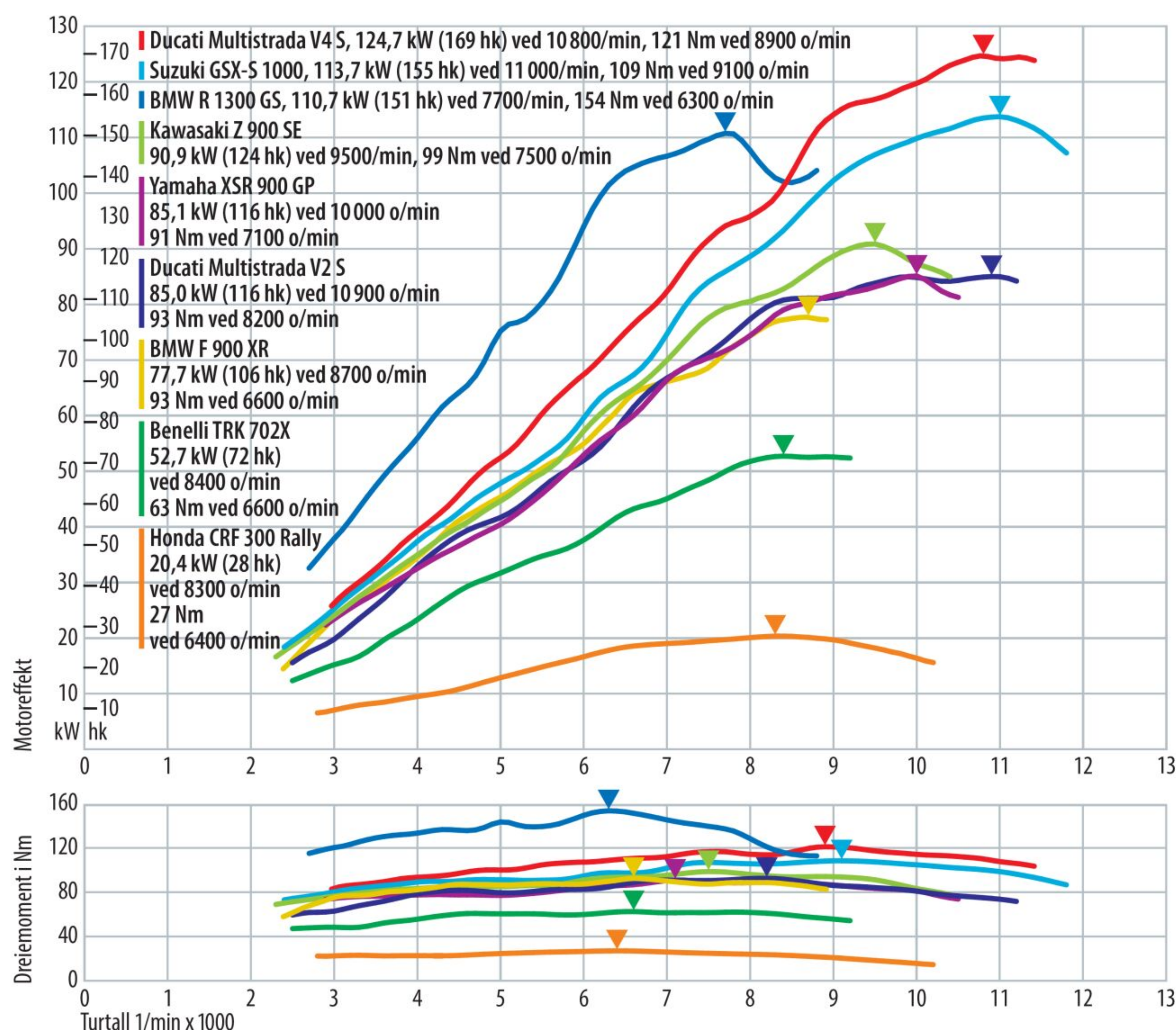
Til tross for – eller kanskje takket være – sin tjueto år gamle motor, presterer GSX-S godt i fjellet. Rekkefireren kombinerer fantastisk motorgange med enorm ytelse, og den smidige manøvrerbarheten er også imponerende. Men det aggressive helhetskonseptet føles noe malplassert på de smale alpine veiene. Og værbeskyttelse er selvfølgelig ikke den sterkeste siden til en nakensykel – men i fjellet er det noen ganger nødvendig.



Prestasjonsmåling

Den store spredningen i AlpenMasters-feltet gjenspeiles også i dynobenken. Når det gjelder sylindervolum og ytelse, faller Honda CRF 300 Rally utenfor spekteret. 27 hk er bare nok til å krype gjennom Alpene i sneglefart – Hondaens utseende og ytelse står i kontrast til hverandre. Benellis twin, som er svært lik motoren i Kawasaki Z 650, presterer også dårligere enn resten av feltet. I oppforbakker er TRK-motorens trekkraft tilstrekkelig, men generelt sett er den tilbakeholden. Suzukis rekkefirer skiller seg ut fra midten av feltet. Den tidligere superbike-motoren trenger imidlertid høyere turtall for å få ut effekten, noe som sjeldent er relevant i Alpene. Multistrada V4 imponerer derimot med effekt på alle turtall, selv om den enorme kraften sjelden kan utnyttes i krappe svinger. BMWs boxermotor har de beste alpe-egenskapene av alle de ni motorsyklene. Kraftig dreiemoment, selv ved laveste turtall – slik skal det være.

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



Alpen Masters 2025 Finalen



«God motor, chassis og værbeskyttelse. En vellykket motorsykel. Det som plager meg er den harde gassresponsen.»

Petr Slezák, sjefredaktør i Motocykl (Tsjekkia). Har testet motorsyklar i tolv år.



5. plass

BMW F 900 XR

Egentlig er XR som laget for Alpene. God værbeskyttelse, presis styring og en kraftig motor er sterke argumenter på svingete veier. BMW-en kommer imidlertid til kort på grunn av ting som den trege styredemperen og den harde gassresponsen.



ved Forte Tre Sassi minner oss om krigens galskap. Bare under første verdenskrig døde 150 000 unge menn i Dolomittene. Dagens verdenspolitiske situasjonen viser at menneskeheten ikke har lært noe som helst av dette.

Tilbake til temaet: nå er det sluttspurten. Tre adventuresyklar gjør opp seg i mellom om pallplassene. God asfalt, moderate stigninger og åpne svinger fører oss i høy fart mot Cortina.d'Ampezzo. Et drømmeområde for disse kraftige motorsyklene, som for

lengst har tatt igjen supersportssyklene når det gjelder teknologi. Ducati Multistrada V4 S har for eksempel ikke mindre enn 70 sensorer som leverer kjøredata. For denne sesongen har den doble mesteren blitt ytterligere oppgradert. Høydepunktet er sensore-

KTM MEGASTORE!

NORGES STØRSTE KTM-BUTIKK!

AMD
MOTORSYKLER

READY
TO RACE

NYHET!
990 RC R

NMCF
NORGE MOTORCYCLE FEDERATION

KTM

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

Best of two worlds!



BIKE



Norden i all sin prakt!

Husqvarna
MOTORCYCLES

HØSTKAMPANJE!

Husqvarna 901 Norden / Expedition



mbracing.no

AUTORISERT VERKSTED

VI HAR NYHETENE, UTSTYRET OG UTVALGET!

 **MB Racing**

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



MOTOCICLISMO

«2025-modellen er tidenes beste Z-900 – spesielt i SE-versjonen med gode bremses og Öhlins-fjæring.»

José «Pepe» Burgaleta Fernandez de Luz, sjefredaktør for Motociclismo (Spania). Har testet motorsykkel i 39 år.





4. plass **KAWASAKI** Z 900 SE

Det er en stor prestasjon for en nakensykel å komme så langt i AlpenMasters. Z 900 SE har kraftig motor, utmerkede kjøreegenskaper, kompakte dimensjoner og komfortabel fjæring – en vellykket totalpakke. Det eneste som hindrer den i å havne på pallen er mangelen på kåpe. Men det er vel ikke så merkelig for en nakensykel?

ne i forgaffelen som skal registrere ujevnheter i underlaget og tilpasse støtdemperen bak før bakhjulet passerer (ved 100 km/t tar det 0,06 sekunder). Teknisk sett er dette faktisk mulig med den ekstremt raske semiaktive fjæringen, som reagerer på 0,04 sekunder. Uansett om det skyldeshøyhastighetselektronikken eller ikke, den store Multistrada er alltid komfortabel. De få humpene i veien absorberes som om elektronikken hadde helt fyllmasse i hullene. En sublim følelse.

Etter cirka en mil svinger vi til høyre mot Passo Giau. Den 170 hesters V4-en hamrer kraftfullt ut av svingene og akselererer nesten ukontrollert. Dragster-følelse på passet – selv om effektutbruddet bare kommer nord for sosialt og juridisk akseptable hastigheter. V4 S er tydelig sportslig, noe som

Enten Passo skrives med stor eller liten bokstav og Falzarego med aksent eller ikke: tunnelene og de bratte veiene er en opplevelse.



Alpen Masters 2025 Finalen

er typisk for Ducati. Lynrask quickshifter, kraftige bremses og motorens livlige respons gir Multistrada en ekstra dimensjon, noe som for henholdsvis tre og fire år siden plasserte den store Multistrada på Alpen-Masters-tronen. I dag ser vi mer nøkternt på den ganske inaktive kjørestillingen i den dype setebrønnen og den resulterende forsiktede tilbakemeldingen fra forhjulet. Selv testfeltets høyeste bensinforbruk på 0,6 l/mil gjør det høyteknologiske imaget ørlite frynsete i kantene. Men man må først og fremst være villig, og i stand til, å tilpasse seg de enorme dimensjonene. Totalvekten på 256 kilo den kraftige kåpen utenpå tanken på

22-liter, V4-motoren og vindskjermen er en utfordring. Men XXL-målene gjelder også for BMW R 1300 GS, og krever respekt.

Over tregrensen åpner det seg en fabelaktig panoramautsikt over de siste kilometerne. Utsikten fra Passo Giau, som med 2236 meter er det høyeste punktet på den siste etappen, strekker seg helt til vårt utgangspunkt, Pordoi och. Bronsemedaljen avgjøres på terrassen til hotellet. Nok en gang er valgesultatet overraskende klart. Åtte stemmer for den store Ducatien, bare én for BMW-en. Ingen av testkjørerne utelukker Multistrada V2 fra kon-

kurransen. En tilfeldighet? Vi må vente til Passo Fedaia. Der vil det endelige oppgjøret finne sted. Veien faller bratt med 850 høydemeter. Før den endelige avstemningen vil alle kjøre BMW R 1300 GS og Ducati Multistrada V2 én gang til. Motorsyklene byttes ut i halsbrekkende fart. De to syklene har stikk motsatt tilnærming til adventurkonseptet. Tyskeren tar den helt ut: 1300 kubikk,



3. plass DUCATI Multistrada V4 S

At den tidligere mesteren fra 2021 og 2022 skulle havne på pallen var som ventet – men det var uventet at den ikke kjempet om seieren. Man nyter enorm kraft og perfekt fungerende elektronikk, men sliter med de enorme dimensjonene. Multistrada V4 passer ikke alle.





INMOTO

«En utrolig motorsykkel, full av teknologi. Multistrada har ingen svakheter – bortsett fra de enorme dimensjonene.»

Alessandro Codognesi, redaktør hos InMoto (Italia). Har testkjørt motorsykler i 15 år.

HERRENE PÅ TOPP

Hva er AlpenMasters? Jo, det er når veldig mange testførere fra flere forskjellige land drar til Alpene med veldig mange motorsykler – og BMW GS vinner til slutt. I hvert fall i følge dem som erter. Selvfølgelig har den bayerske bestselgeren så langt vunnet ni av 21 AlpenMasters-finaler. Fin komfort, fantastisk manøvrerbarhet og høy brukervennlighet (passasjerkomfort, ESA-fjæring, sidevesker osv.) er egenskaper som gjør at GS overbeviser i fjellet. Men potensielle etterfølgere kan utnytte GS'ens svakheter – som pleide å være den bråkete girkassen og den ufølsomme te-lelever-fjæringen. I dag: de enorme dimensjonene. For allerede på AlpenMasters-premieren i 2005 (og året etter) tok Suzuki V-Strom 650 seieren hjem takket være sin moderate vekt, flotte kjøreegenskaper og overkommelige størrelse. Og den nye Ducati Multistrada V2 S overbeviste med de samme argumentene i år.

2005 – **Suzuki V-Strom 650**
2006 – **Suzuki V-Strom 650**
2007 – **BMW R 1200 R**
2008 – **BMW R 1200 R**
2009 – **Honda CB 1300**
2010 – **BMW R 1200 GS**
2011 – **BMW R 1200 GS**
2012 – **BMW R 1200 GS/Triumph Tiger Explorer**
2013 – **BMW R 1200 GS**
2014 – **KTM 1190 Adventure**
2015 – **BMW R 1200 RS**
2016 – **Honda Africa Twin**
2017 – **BMW R 1200 GS Rally**
2018 – **BMW R 1200 GS Rally**
2019 – **BMW R 1250 GS HP**
2020 – **BMW R 1250 GS HP**
2021 – **Ducati Multistrada V4 S**
2022 – **Ducati Multistrada V4 S**
2023 – **Suzuki V-Strom 800 DE**
2024 – **BMW R 1300 GS**
2025 – **Ducati Multistrada V2 S**

Alpen Masters 2025 Finalen

145 hk, 259 kilo, fullt utstyrt. Ducatien har mindre av mye. 400 kubikkcentimeter mindre slagvolum, 35 hk mindre (målt) effekt og 40 kilo lavere vekt.

GS utstråler selvtillit. Og med rette. Siden lanseringen i 1980 (45 år!) har BMW forbedret teknologien og konseptet, og siden 2005 (20 år!) har den vært Tysklands mest solgte motorsykkel. En legendarisk modell. Derfor er alt allerede skrevet og sagt om GS: om den utrolig jevne gangen til boksermotoren, selv etter at slagvolumet økte til 1300 cc i fjor. Om motoren som akselererer selv i de skarpeste svingene, uten å måtte bruke clutchen. Om konstruksjonen til Telelever, som forhindrer at fronten dykker, selv ved bremsing i de bratteste bakkene. Og om den

praktiske innstillingen av den elektronisk styrte fjæringen (Dynamic Suspension Adjustment). GS briljerer i enhver situasjon. Forutsatt at du er forberedt på å akseptere dimensjonene og den høyeste vekten i AlpenMasters-feltet.

Å utfordre en sykkel som har vunnet AlpenMasters ni ganger er en enormt vanskelig oppgave, selv for Ducati Multistrada V2 i S-versjonen (semiaktiv fjæring, TFT-skjerm, oppgradert elektronikk med quickshifter, komfortsete). Den bratte klatringen til Fedaiapasset er ikke nødvendig for å starte den siste overtalelsesoffensiven – det holder med det første øyeblikket etter sykkelbytte.

Etter Multistrada V4 og 1300 GS kjennes

V2 som en lettvekt. Kåpen, tanken og setet har mer innbydende dimensjoner, men er allikevel tilstrekkelig voksne for oppgaven. Et tankvolum på 19 liter holder like godt i Alpene som 170 millimeter fjæringsvei og 116 hester på topp. Spesielt ettersom sykkelen er rundt 40 kilo lettere enn de to større modellene. Til syvende og sist er det den helt nykonstruerte 890cc V2 som er mest imponerende. Motoren, som har variabelt ventilstyringssystem i stedet for desmodromisk, oppfyller alle kravene som alpeveier stiller. I svinger tar den smidig kommandoen ved apex og akselererer deretter kraftig og lettkontrollert. Quickshifteren og alle de elektroniske hjelpemidlene fungerer briljant og holder stressnivået lavt. Det minner om den like

2. plass BMW R 1300 GS

GS-en er ikke den første taperen, men den andre vinneren. Enten det er bokserens motorgange eller kvaliteten til chassiset – GS-konseptet setter fremdeles standarden på alpeveier. Den eneste kritikken er vekten og dimensjonene. Sjelden har utvelgelsen av vinneren i AlpenMasters vært så styrt av følelser.



Enten det gjelder målinger og poeng i kvalifiseringen eller uttalelser i finalen – AlpenMasters-sjefen Karsten Schwers dirigerer, noterer og arkiverer.



MOTORRAD

"Det er vanskelig å plassere GS på andreplass, fordi den er nær perfekt i fjellet. Men ok, det er ikke alle som takler dimensjonene."

Peter Mayer, tidligere redaktør i MOTORRAD (Tyskland), nå pensjonert. Testet motorsykler i 34 år.



«Jeg kjenner til GS-ens kvaliteter, men i Alpene er det også viktig at motorsykkelen er lettkjørt. Multistrada V2 er mer tilgjengelig for meg.»

Karsten Schwerts, sjefstester ved MOTORRAD (Tyskland). Testkjørt motorsykel i 24 år.

1. plass

DUCATI

Multistrada V2 S

Multistrada V2 S vinner ikke takket være dominans, men ved eleganse. Det er den homogene helhetspakken som overbeviser. En motor med fine egenskaper, et chassis som fungerer perfekt – selv i fjellet, og fremfor alt: et format som ikke overvelder noen. Multistrada V2 viderefører, i ordets beste forstand, tradisjonen med fremgangsrike underdogs (Suzuki V-Strom 650 og 800) i AlpenMasters.

lettkjørte motoren i Suzuki V-Strom 800, som la grunnlaget for seieren i AlpenMasters for to år siden. Og akkurat som med Suzuki, skaper motorens minimale innvirkning på fjæring og manøvrerbarhet raskt en følelse av trygghet, selv med Multistrada V2 S. Den lille Ducatien, som veier beskjedne 220 kg, er lett å legge ned i sving, og det relativt flate styret gir god følelse for forhjulet. Samtidig gir den mindre kåpen bedre oversikt og en følelse av nærhet til veien. I tillegg registrerer Skyhook-fjæringen underlaget på en følsom måte. V2 kan selvfølgelig ikke tilby den samme følelsen av kraft som de større modelle-

ne, V4 og GS, gir. Den har heller ikke samme høykvalitets regnbeskyttelse eller de luksuriøse passasjeretene.

Gruppen svinger til venstre mot demningen ved Fedaia-reservoaret. Valget blir det mest subjektive i hele finalerunden. Liten mot stor, lett mot tung, man kan nesten si David mot Goliat. Det finnes ingen tapere, bare to vinnere. Den imaginære trommevirvelen ender med et klart resultat: seks mot tre. AlpenMasters har en ny alpekonge – Ducati Multistrada V2 S.

Selv de seks som stemte ut GS er forvir-

ret. Resultatet må fordøyes. Men ikke over en müslibar her ved demningen. Før vi returnerer til hotellet på Pordoi via Canazei, feirer vi overraskelsen med en ekstra tur til det vakreste og høyeste passet på turen, Passo Giau. Med dieci Aperol Spritz og Panini con Speck.



Tekst: Peter Mayer

Foto: Jörg Künstle, Moritz Müller

Data og målte verdier

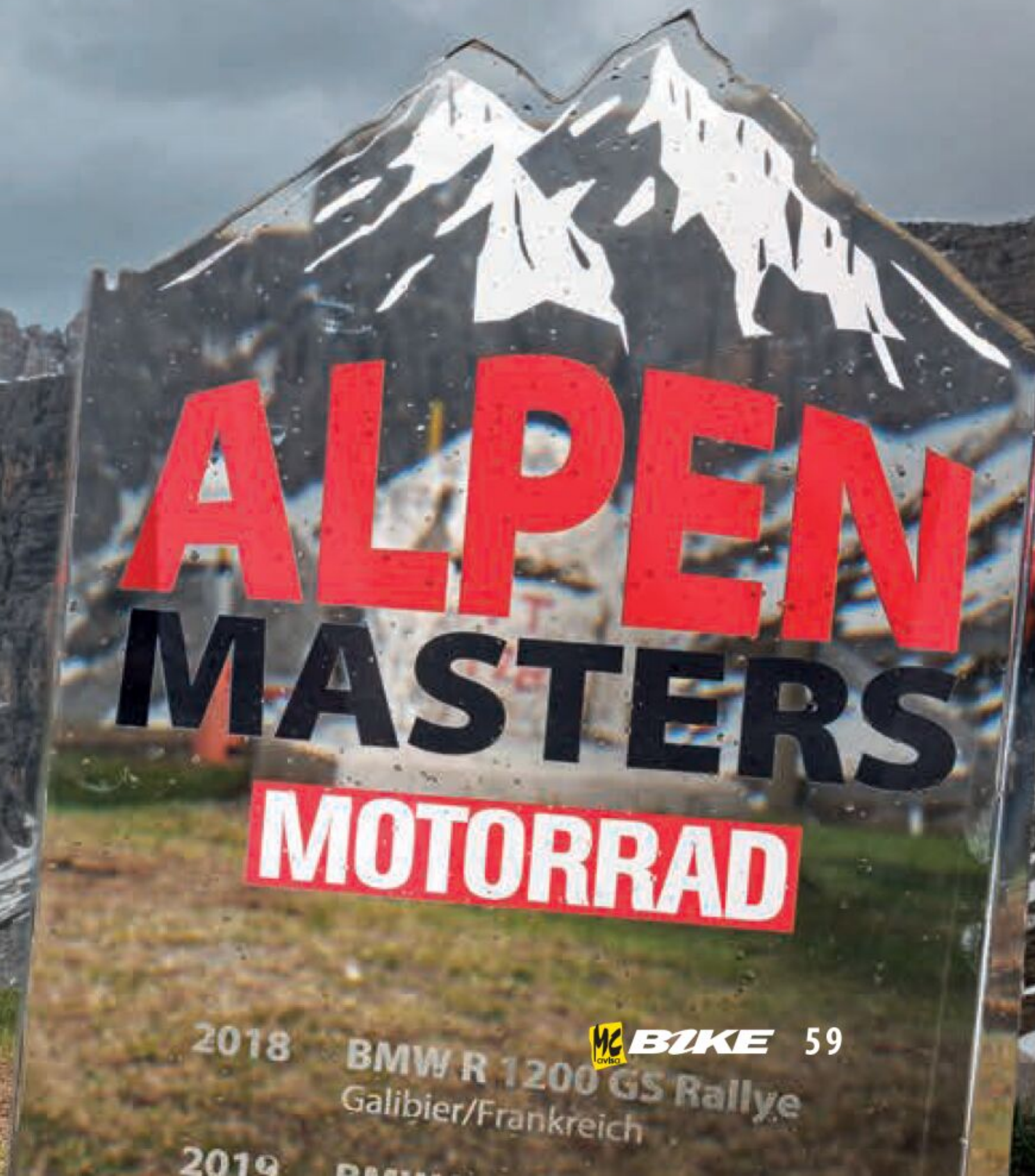
	Benelli TRK 702X	BMW R 1300 GS	BMW F 900 XR	Ducati Multistrada V2 S	Ducati Multistrada V4 S	Honda CRF 300 Rally	Kawasaki Z 900 SE	Suzuki GSX-S 1000	Yamaha XSR 900 GP
Tekniske data									
Motor	Tosylindret	Tosylindret	Tosylindret	Tosylindret	V4	1-syl	4-syl rekke-motor	4-syl rekke-motor	Tre-sylindret
Slagvolum	698 cm ³	1300 cm ³	895 cm ³	890 cm ³	1158 cm ³	286 cm ³	948 cm ³	999 cm ³	890 cm ³
Maks effekt	70 hk	145 hk	105 hk	116 hk	170 hk	27 hk	124 hk	152 hk	119 hk
Dreiemoment	70 Nm	149 Nm	92 Nm	92 Nm	124 Nm	27 Nm	97 Nm	106 Nm	93 Nm
Setehøyde ¹	850 mm	895–900 mm	845 mm	840–860 mm	820–840 mm	900 mm	835 mm	805 mm	830 mm
Vekt (uten sidevesker) ¹	249 kg	259 kg	229 kg	220 kg	256 kg	154 kg	215 kg	215 kg	204 kg
Tillatt last	192 kg	206 kg	209 kg	237 kg	214 kg	161 kg	179 kg	185 kg	162 kg
ABS/traction kontroll	●/–	●/●	●/●	●/●	●/●	●/–	●/●	●/●	●/●
Pris	8699 Euro	265 500,-	180 400,-	246 400,-	339 900,-	84 990,- (2024)	199 990,-	229 900,-	209 900,-
Pris testsykel	8924 Euro ²	319 310,- ³	227 600,- ⁴	246 400,-	378 700,- ⁵	84 990,- (2024)	199 990,-	229 900,-	284 900,- ⁶
MOTORRAD -Målte verdier									
Trekraft									
oppforbakke med passasjer, 2. gir, 25–75 km/t	7,4 sek	2,9 sek	4,9 sek	4,7 sek	3,4 sek	8,2 sek*	4,8 sek	5,6 sek	4,9 sek
Bremselengde									
utforbakke med passasjer, 75–25 km/t	27,3 m	23,9 m	23,1 m	25,1 m	24,6 m	36,4 m	25,4 m	25,1 m	25,7 m
Bensinforbruk									
Passkjøring	0,47 lit/mil	0,48 lit/mil	0,44 lit/mil	0,48 lit/mil	0,60 lit/mil	0,36 lit/mil	0,45 lit/mil	0,47 lit/mil	0,48 lit/mil
rekkevidde alpekjøring	426 km	396 km	352 km	396 km	367 km	356 km	378 km	426 km	292 km

Produsentens informasjon; ● = Serie; ¹MOTORRAD-målinger; ²inkl. vel; ³inkl. GS Trophy lakk, Dynamic package, sportfjæring, justerbar vindskjerm, tonet vindskjerm, M Lightweight-batteri, motorbeskyttelse; ⁴inkl. Sport lakk, dynamic package og comfort package, midtstøtte, intelligent nødalarm, tonet vindskjerm, sidevesker; ⁵inkl. Sport Travel & Radar som inkluderer: radarsystem, oppvarmet sete (fører, passasjer), varmhåndtak, midtstøtte, bagasjesystem, smidde hjul; ⁶inkl. Racer-Pack Legend Red



VINNEREN
2025

DUCATI
Multistrada V2 S

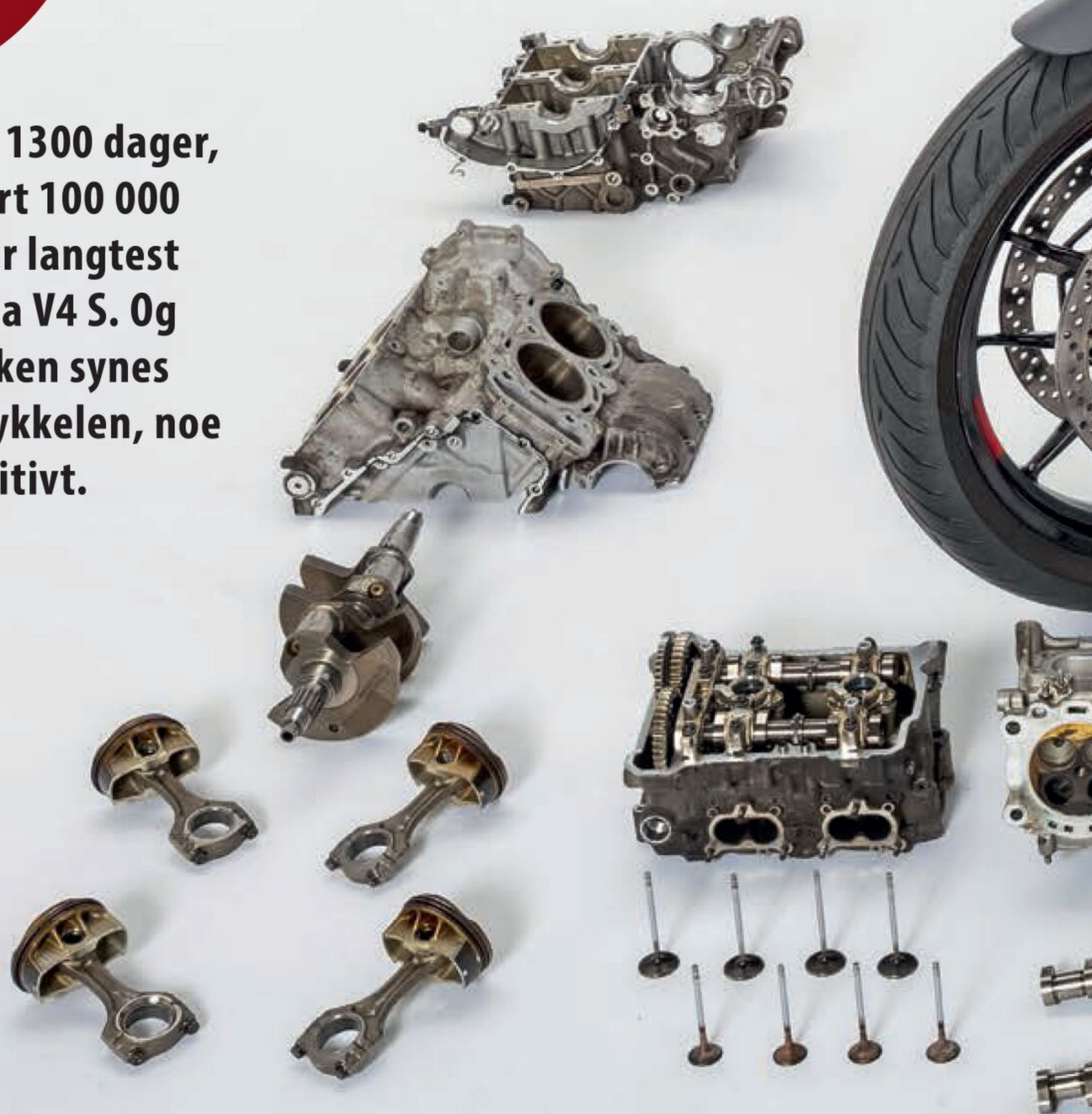




MARATON-SPRINTEREN

MOTORRAD
LANGTEST
100 000
KM

Det har tatt cirka 1300 dager, men nå har vi kjørt 100 000 kilometer med vår langtest Ducati Multistrada V4 S. Og kjørelengden verken synes eller merkes på sykkelen, noe som er veldig positivt.



La oss se tre og et halvt år tilbake i tid. Tidlig i 2022 ruller den nye Multistrada V4 S inn i redaksjonens garasje. Den er her for å bli – og ikke bare for de vanlige 50 000 kilometerne, men for dobbelt så langt: 100 000 kilometer. Hvorfor? Vel, for det første er Multistrada en populær modell blant de store adventuresyklene. For det andre har den største konkurrenten, BMW R 1250 GS, også kjørt 100 000 kilometer. Og hvis GS kan klare det, kan Multistrada også,

ikke sant? Spoiler: Ja – 100 000 kilometer er fullført. Vi går gjennom loggbøkene en siste gang og ser på hva som har skjedd.

Da Multistrada ankom testflåten, ble den umiddelbart favoritten blant alle testførerne som skulle ut på lengre turer (eller forretningsreiser). Etter ni måneder hadde den allerede passert 25 000 kilometer, og første fjerdedel var fullført. Dette til tross for at sykkelen måtte ha to ikke-planlagte besøk på verkstedet på grunn av en tilba-



kekalling (lyddemperens varmeskjold og feste for midtstøtte) og en liten velt på grus (som veltebøylene og sideveskene fanget opp på sikkert vis). På krasjkontrollen etter uhellet byttet Ducati også ut forhjulsageret – det hadde forårsaket vibrasjoner ved bremsing på grunn av inntrengning av vann. Det var ingen større tekniske problemer, og lovordene i reisedagbøkene om kjørekomfort, men også om manøvrerbarheten, ble stadig hyppigere. Navigasjonen, som kan overføres fra Ducati-appen til dis-

playet, ble også verdsatt av testførerne, selv om det var noen ulemper. Den kompliserte tilkoblingsprosedyren og det altfor trange mobiltelefonrommet på tanken var og er irriterende.

Multistrada har også overbevist når det ikke handlet om touring. Våre kolleger i søstermagasinet PS testet den for eksempel på Rheinring-banen. Siden Metzeler produserer M9 RR-sportsdekk i adventure-dimensjoner, kjørte PS noen virkelig raske runder på

banen, og både drivverket og bremsene taklet belastningen uten problemer. Banekjøringen var selvfølgelig et unntak, og Multistrada fortsatte å jobbe hardt på touring-dekkene i daglig bruk. Men sykkelens følte seg tydeligvis hjemme i motorsportkretser og ble med sportsredaktør Peter Mayer til legendariske Isle of Man TT. På vei til fergen ble den imidlertid offer for et frekt tyveriforsøk. Morgenen etter å ha overnattet i Liverpool, meldte Peter sykkelens stjal, men heldigvis ble den funnet bak en container noen

Langtest: Sluttevalering Ducati Multistrada V4 S



Redaktør Jens Möller-Töllner kjørte Multistrada'en til Hamburg.



En ryggsekk er sjelden nødvendig takket være den romslige bagasjeplassen.



Det har blitt flere turer gjennom Europa, til flere kjente sjøer.

timer senere. Tyvene hadde brutt opp styrelåsen, men hadde ikke klart å starte sykkel – hell i uhell!

Det tok ikke lang tid før vi nådde 50 000 kilometer, og alt var som vanlig: mye ros for de fantastiske kjøreegenskapene, litt klaging over det høye drivstofforbruket, som imidlertid gikk litt ned etter en oppdatering av programvare for motorstyring. Og ingen større problemer (bortsett fra et flatt batteri og en nøkkel som brakk i en veskelås). Hvis det bare ikke hadde vært for hjullagrene. Etter det foran ble bakhjulslageret også druknet i vann og gikk i fillebiter under motorveikjøring. Det var umulig å fortsette, så vi

måtte ta en bergingsbil til verkstedet. Der oppdaget man at bakhjulet også var skadet. Den eneste muligheten var å bytte den, noe som heldigvis ble dekket av garantien.

På andre halvdel av langtesten ventet vi at hjullagrene ville holde. Ducati byttet dem likevel ut på bakhjulet på 75 000 servicen og monterte re-designede avstandsstykker for å gi bedre motstand mot vanninntrengning. I tillegg ble falmende plastdeler foran byttet på garanti. Årsak: «Forespurt av produsenten på grunn av analyse/kvalitetssikring.»

Den siste servicen ble utført ved 90 000 kilometer. Ducati byttet ut lyddempere

«på grunn av sprekker», igjen på garanti. Under kjøring hadde vi ikke hørt eller merket noen uregelmessigheter. Like før slutten av testen (ved 96 947 kilometer) tentes motorlampen igjen. Ingen rare lyder, ikke noe effekttap og, som det viste seg under sjekken på verkstedet, ingen problemer – feilen ble utbedret og vi kunne fortsette å kjøre. Sannsynligvis bare et vennlig farvel fra Multistrada til mekanikerne hos den autoriserte forhandleren som alltid har tatt så godt vare på den.

Vanen med å blinke med varsellampen av og til (for eksempel etter at motoren hadde stoppet) var dessuten kjent fra før. Men da

Feil i testen

Forhjulslager

Første nevneverdige feil etter ca. 23 000 kilometer. Forhjulslageret roterte ikke lenger fritt etter inntrengning av vann og måtte byttes på et autorisert verksted. Det korroderte lageret forårsaket merkbare vibrasjoner i forhjulet, men heldigvis ingen havari. Reparasjonen ble utført på garanti.



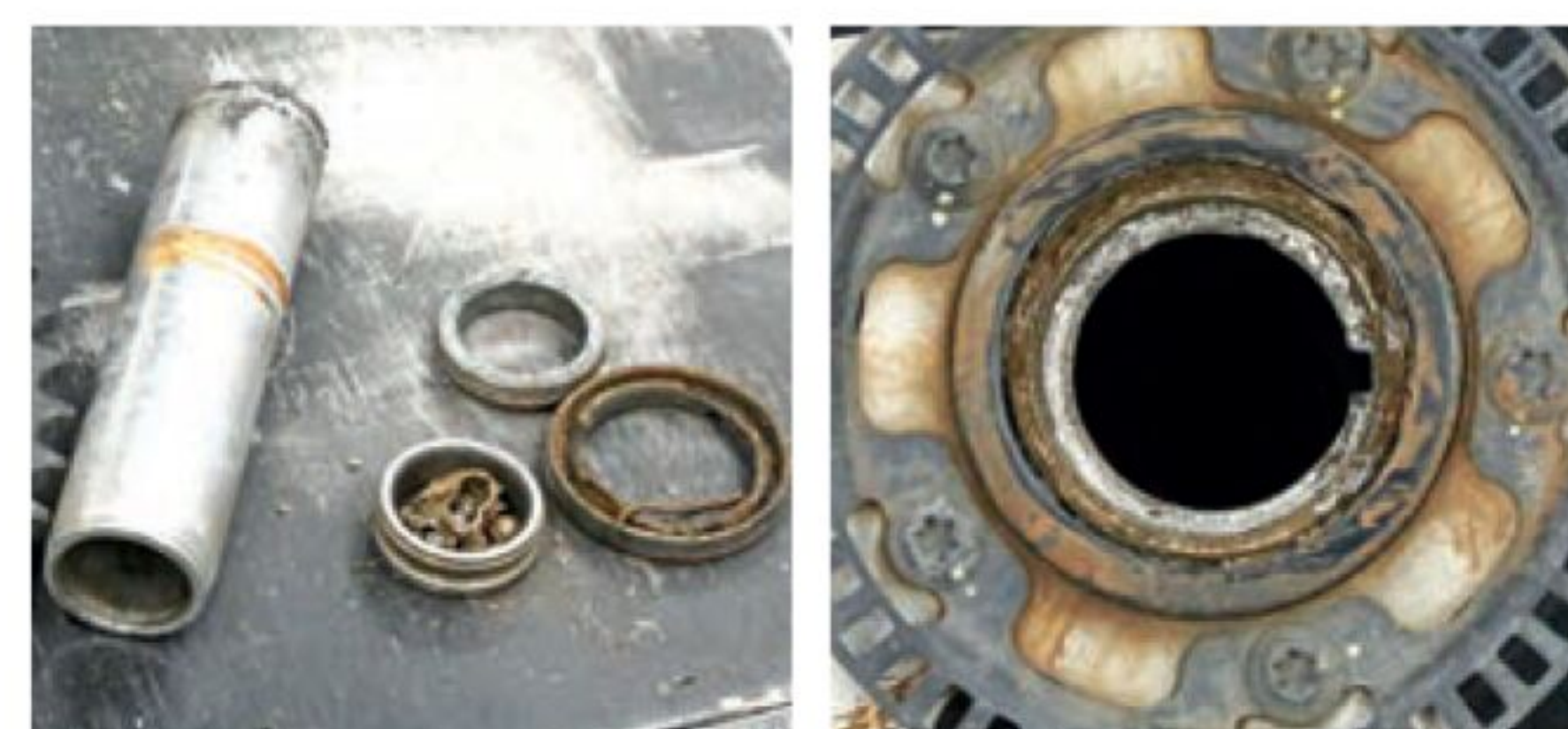
Batteri

Batteriet ga opp på en flerdagers sommertur. Det var kanskje ikke sykkelens feil, men det var irriterende fordi motoren ikke kunne startes uten strøm. Multistradaen måtte startes med startkabler flere ganger. Det tok bare noen minutter å bytte batteriet. Kostnad: null, ettersom dette også ble dekket av garantien.



Bakhjulslager

Etter at forhjulslageret hadde gitt opp, gjorde bakhjulslageret det samme – også på grunn av «massiv vanninntrengning», ifølge verkstedet. Det fullstendig ødelagte lageret førte plutselig til ubehagelige lyder og reduserte kjøreegenskaper. Sykkelen måtte hentes med bergingsbil fra en rasteplass på motorveien. Siden felgen også var skadet på grunn av det defekte lageret, ble den erstattet med en ny. Kostnad: null euro – det ble dekket av garantien.



"Keyless" styrelås

På vei til Isle of Man stoppet vi i Liverpool. Multistradaen ble utsatt for et tyveriforsøk mens den sto parkert utenfor hotellet, og styrelåsen ble brutt opp med makt. Men ettersom gjerningsmennene ikke klarte å starte sykkel, forlot de den. Vi var heldige. Tenningslåsen og øvre gaffelbro (950 euro pluss montering) ble ødelagt. Vi kan selvfølgelig ikke klandre sykkel for denne utgiften.



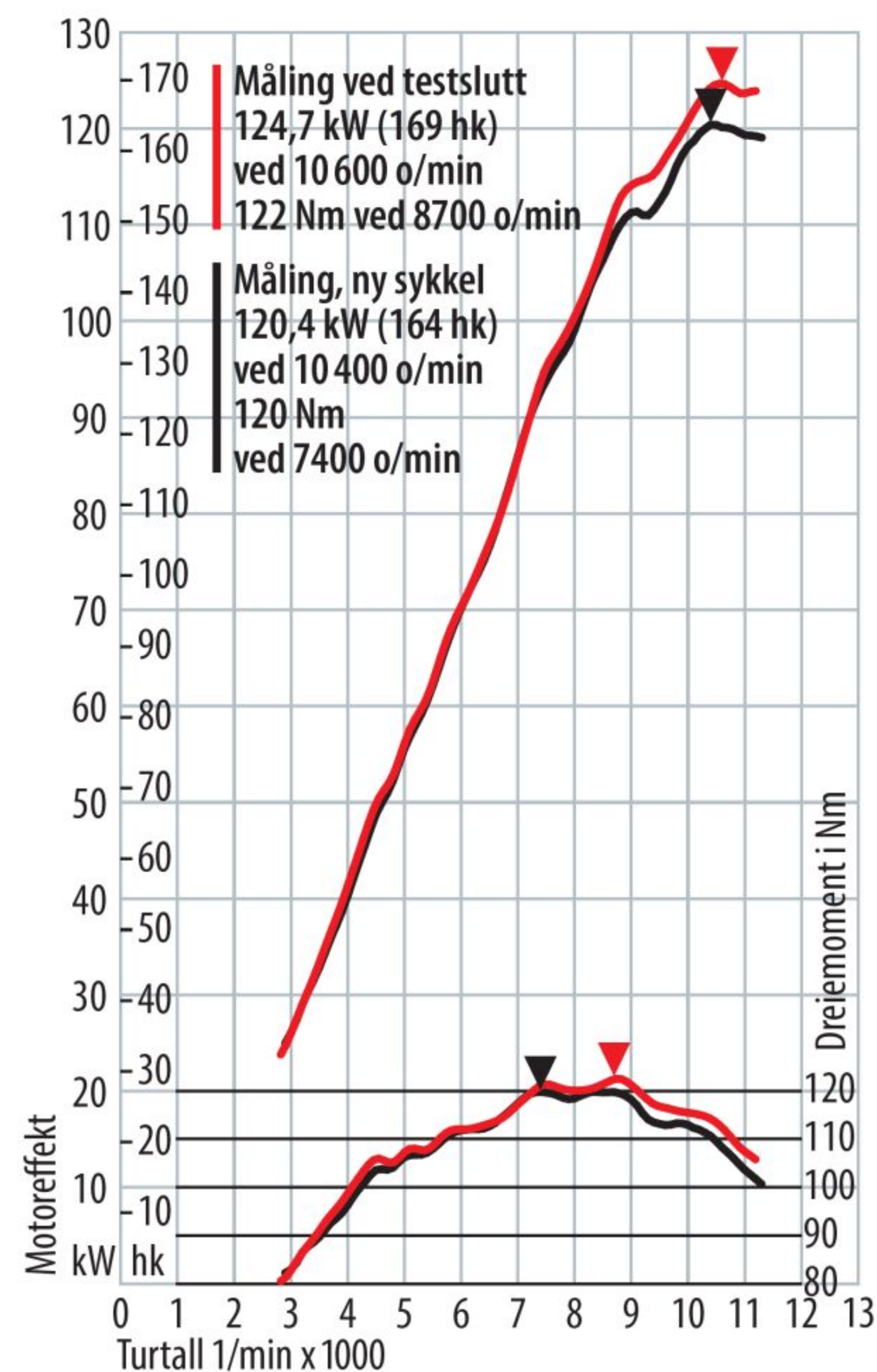


Passasjerene har nytt godt av god komfort på setet.

Det øverste laget på veivakselens hovedlager viser tydelige tegn på slitasje, noe som er helt normalt – gitt kjørelengden. Overflatene i sylindrene (til høyre) ser enda bedre ut. Deres tilstand er klassifisert som «utmerket» i målingen.

Målinger

Effektdiagram *

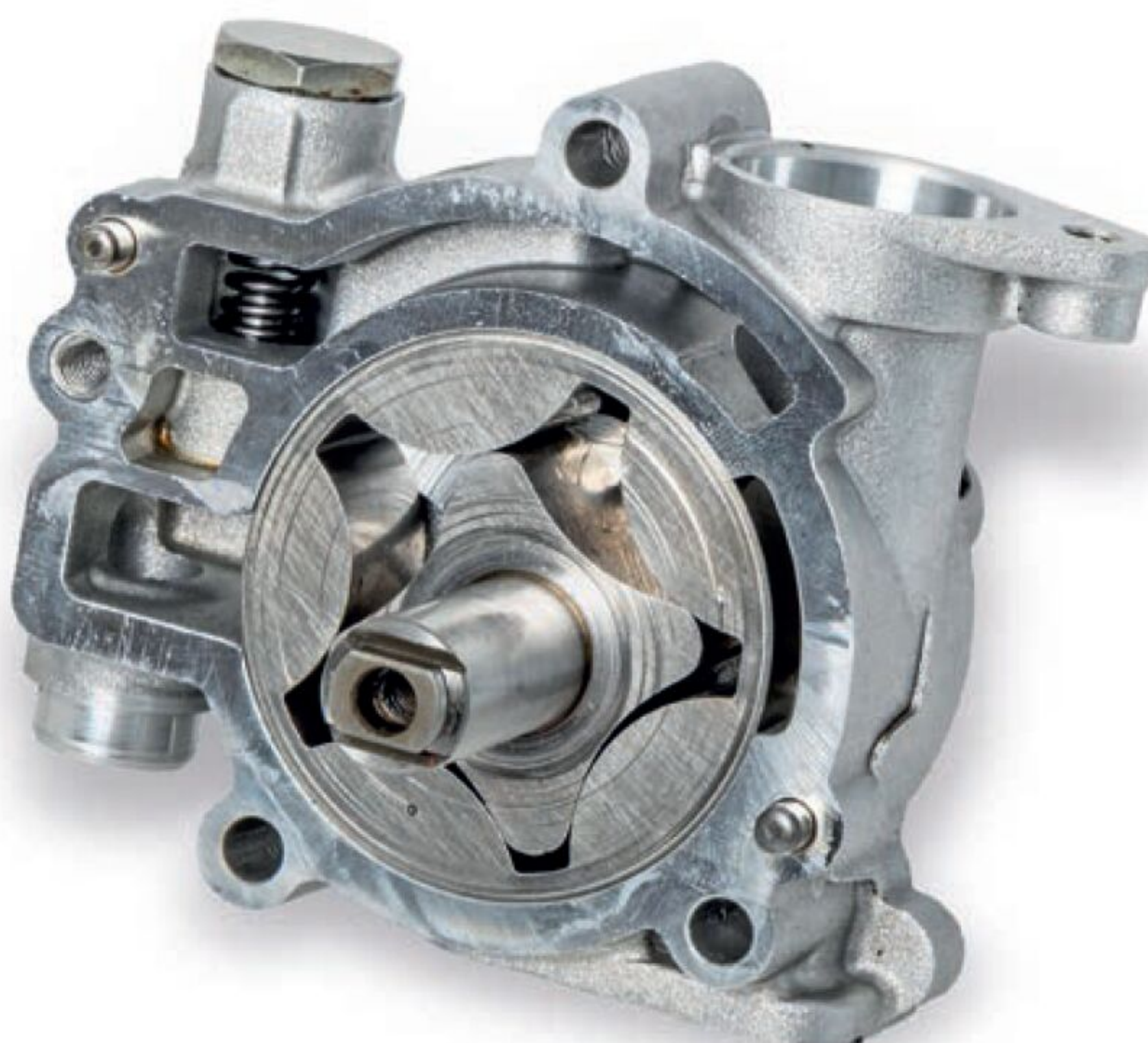
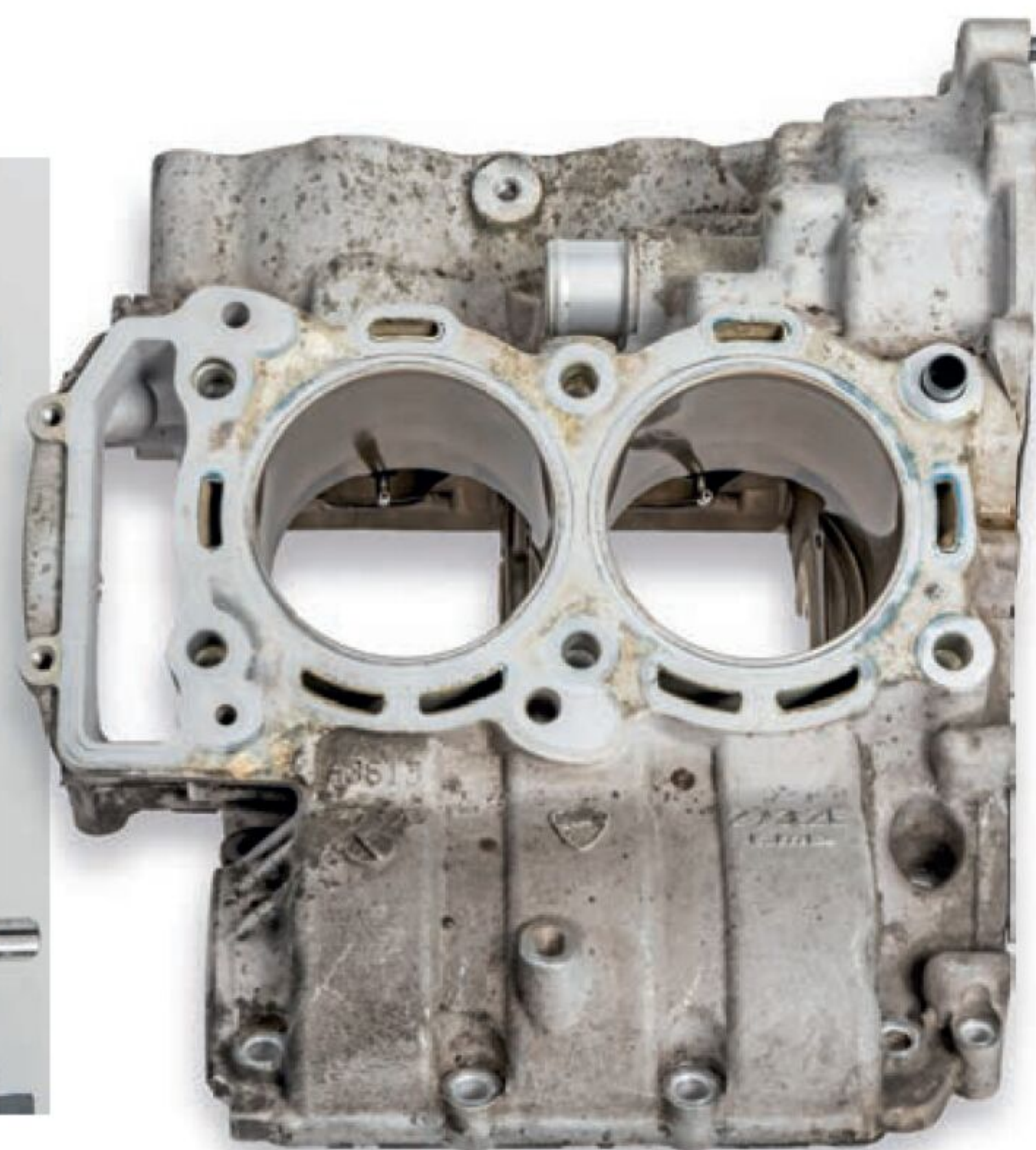
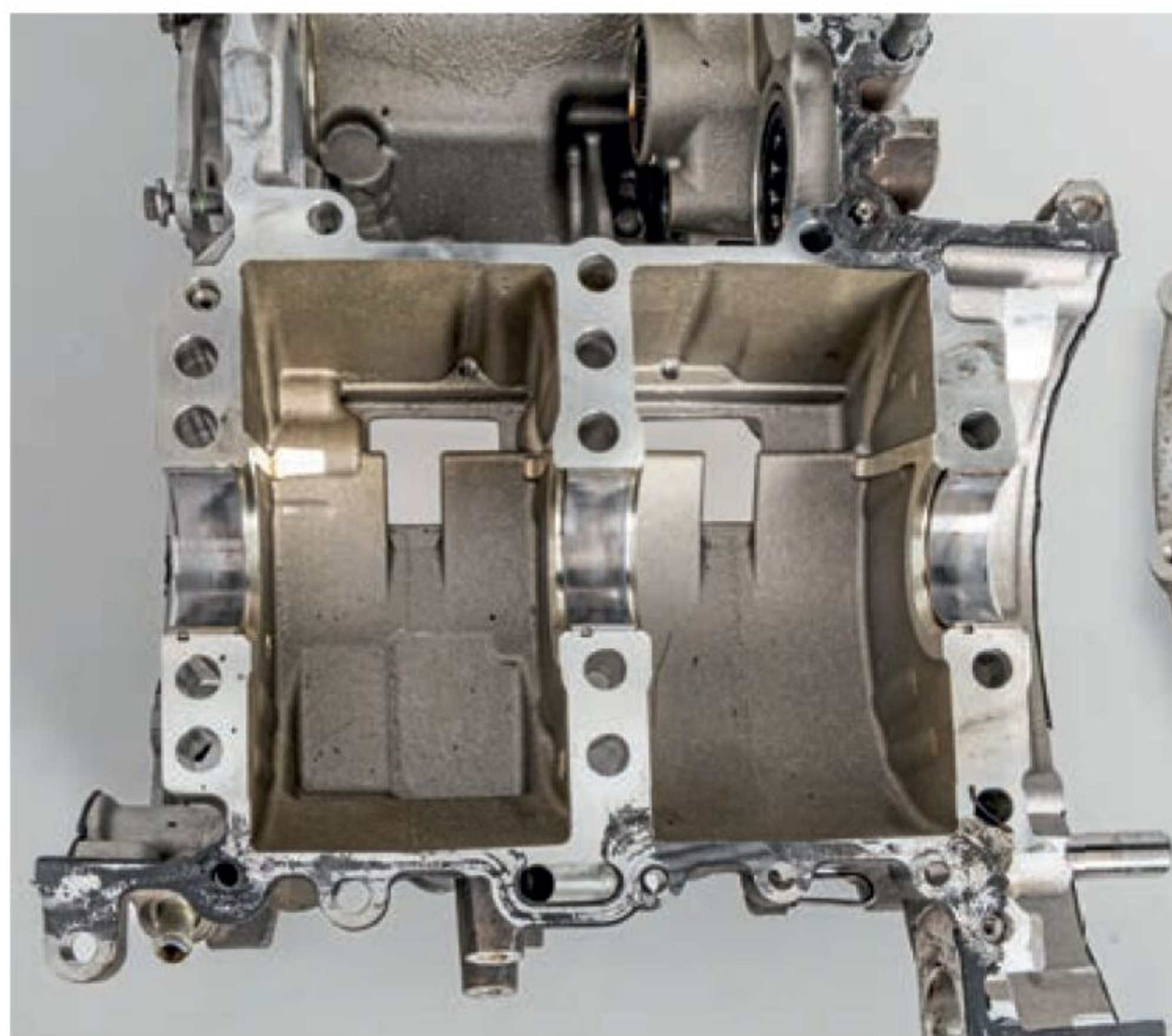


*Effekt på veivakselen; målinger på Dynojet testbenk 250, korrigert i henhold til 95/1/EF, maksimalt mulig avvik $\pm 5\%$

Ytelser

Måling ved km	144	9 965
Akselerasjon		
0-100 km/t sek	3,4	3,4
0-140 km/t sek	5,2	5,2
0-200 km/t sek	10,2	10,1
Trekraft på gir		
60-100 km/t sek	3,3	3,4
100-140 km/t sek	3,3	3,3
140-180 km/t sek	4,0	3,9
Snittforbruk på 50 000 km		
Drivstoff l/100 km	–	6,2
Motorolje l/1 000 km	–	0,1

Bedre ytelse enn ved teststart. Alle lagrene ser ut til å ha blitt skikkelig innkjørt etter 100 000 kilometer, og motoren leverer nesten 6 hk mer på dynobenken enn ved den første målingen etter ca. 1440 kilometer. I tillegg har ytelsen vært praktisk talt identisk gjennom hele testdistansen – hva mer kan man ønske seg?



Tre oljepumper, en stor (til høyre) og to små (over), pumper smøremiddel gjennom V4. Ingen av dem viser nevneverdige tegn til slitasje.

Langtest: Sluttevalering Ducati Multistrada V4 S



To erfarne mekanikere og en hel dags arbeid – det er ikke helt lett å skille Multistradas bærende motor fra resten av chassiset.



Etter demontering ble 90-graders V4-motoren nøye tatt fra hverandre, og hver enkelt del ble målt.

testredaktør René Correra kjørte Multistrada til målet på 100 000 km, var alt i orden. Sykkelen rullet suverent over den imaginære målstreken et sted i et boligområde nær Stuttgart.

Ved slutten av testen var det ingen endringer i de positive notatene i loggboken, og demonteringen og målingene bekreftet at motor og chassis er i utmerket stand etter 100 000 km. Under streng over-



Slik ser en V4-veivaksel med uregelmessige «Twin-Pulse»-tenningsintervaller ut. Det er synlig, normal slitasje på lagerpunktene, men heller ikke mer.

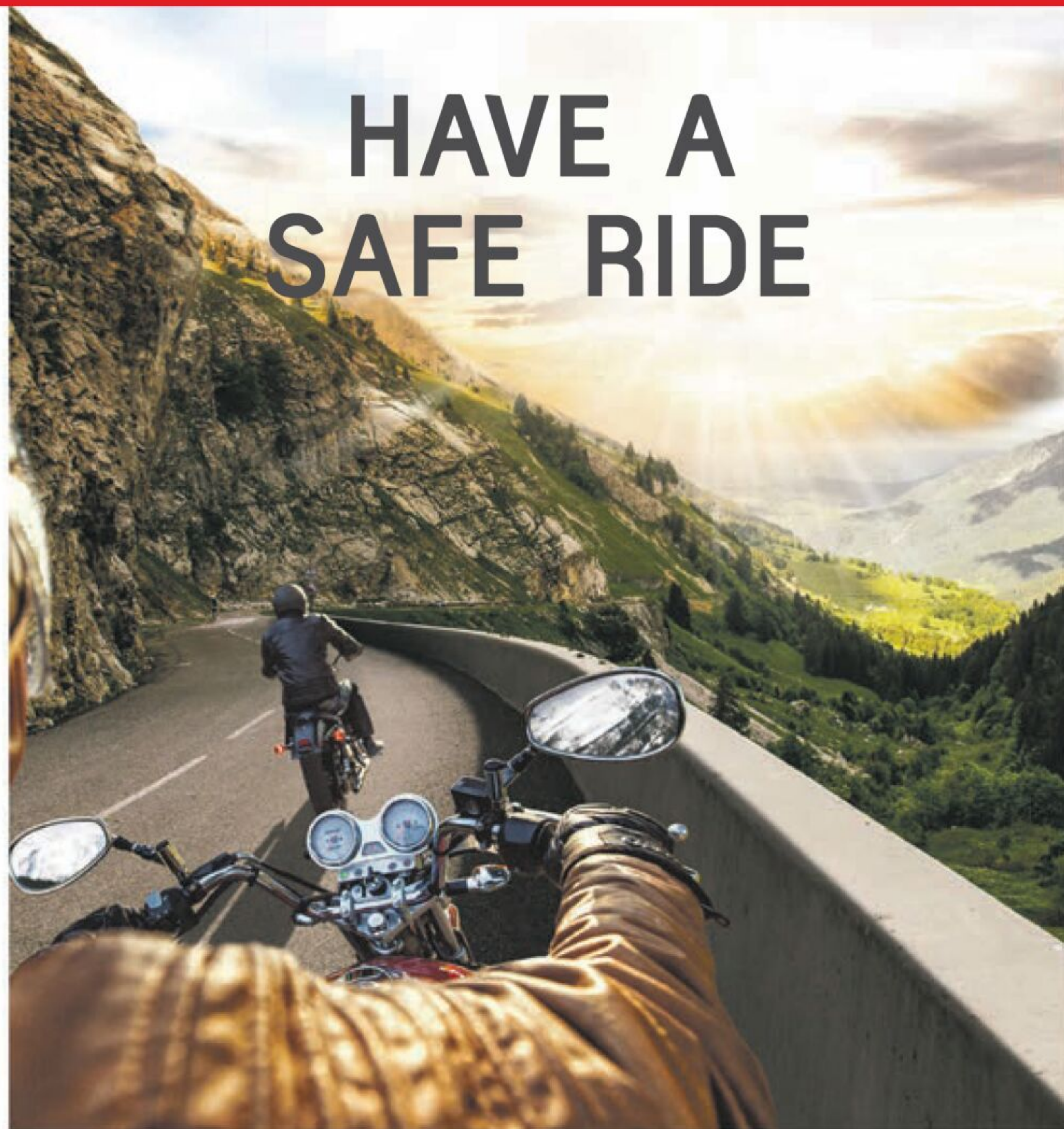
Kostnader og vedlikehold

Kostnader (Alle priser tyske – omgjort til NOK)	
Driftskostnader på 100 000 km kjøring	
30,8 liter motorolje á 194,90 kr	6 002,90 kr
7 oljefiltre á 256,50 kr	1 795,50 kr
3 luftfiltre á 352,40 kr	1 057,20 kr
4 tennplugger á 346,50 kr	1 386,00 kr
5 sett med bremsesklosser foran á 2 226,20 kr	11 131,00 kr
2 sett bremsesklosser bak á 1 147,50 kr	2 295,00 kr
Bremseskiver	8 601,00 kr
Bremsevæske	331,50 kr
Pakning	628,50 kr
Smådeler	1 718,50 kr
Gaffelolje	526,90
Lønnskostnader	31 087,20 kr
Dekk (inkl. montering, balansering og avfallshåndtering)	26 600,00 kr
Drivstoff	109 546,30 kr
Totale kostnader	202 707,50 kr
Innkjøpskostnader	225 350,-
Verdiforringelse	105 350,-
Anslått pris (forhandlerens salgspris)	120 000,-
Kostnad per kilometer (uten avskrivninger)	2,03 kr
Kostnad per kilometer (inkludert avskrivninger)	3,08 kr

Vedlikehold og reparasjoner	Kilometerstand, km
Varmeskjold byttet (tilbakekalling = garanti)	5 544
10 dekkbytter	(ved km: 10 865, 20 500, 23 790, 27 100, 35 849, 48 251, 61 780, 73 294, 86 500, 96 947)*
bremsesklosser foran	20 500
Reparasjon av skader etter velt	23 358
Bremselysbryter reparert	23 790
Bremsesklosser foran + bak	30 114
Kjede/drev sett	30 114
Hjullager (garanti)	31 200
Batteri defekt	35 849
Tyveri av motorsykkel – skadet styrelås	37 471
Hanskerom på tanken byttet	43 500
Ventildeksel byttet (garanti)	58 351
Nøkkel brukket – byttet	68 400
Viftemotoren stopper, clutchen rykker	68 400
Bakhjulslager + avstandsstykker og plastdeler byttet (garanti)	75 020
Kjede/drev sett byttet	76 386
Feilmelding på displayet	96 947

*1. Pirelli ScorpionTrail II, 2. Metzeler M9RR, 3. Dunlop Roadsmart IV, 4. Pirelli ScorpionTrail II, 5. Dunlop Roadsmart IV, 6. og 7. Pirelli ScorpionTrail II, 8. Metzeler Tourance Next 2, 9. Metzeler Roadtec, 10. Pirelli ScorpionTrail II

HAVE A SAFE RIDE



FERODO® bremseskiver er konstruert for å gi fremragende bremskraft og kontroll. FERODO® – Et trygt valg!



FEDERAL-MOGUL
MOTORPARTS

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

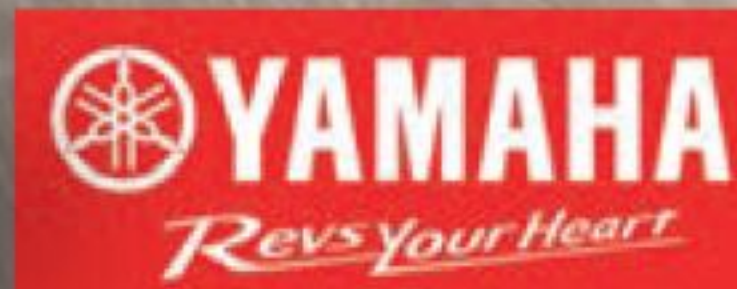
Ferodo® is a registered trademark of Federal-Mogul LLC or one of its subsidiaries in one or more countries.

DEMOSALG & OVERLIGGERE

Yamaha:	Farge:	Km:	Pris:
NY (overl.) 24 XSR900 GP	rød/hvit		195.000.-
NY (overl.) 24 R7	blå		136.900.-
NY (overl.) 23 MT-09	grå/turkis		155.000.-
23/24 Tenere Wold Raid	blå	3500	169.000.-
23/24 Tenere 700	blå	3000	155.000.-
24 X-MAX 300 Tech	sort	3600	78.900.-
25 MT-09 SP	sort/sølv	2500	187.000.-
25 Tenere Rally	blå	1500	168.000.-
24 MT-09 Y-AMT	blå	10200	165.000.-
25 Tricity 300	Grønn	1200	105.000.-
25 MT-07 Y-AMT	grå	1600	115.000.-
25 MT-07 A2	sort	1400	115.000.-

UTSTYRSSALG!

OPPTIL 50% PÅ LAGERFØRTE VARER!



BMW Serviceverksted!

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



VI TILBYR VINTERLAGRING!

MANGE GODE HØSTTILBUD!

SERVICE OG REPERASJON AV YAMAHA!

Yamaha-spesialisten på Østlandet!

Vi holder til på Vollen i Asker

Vi er en av Østlandets mest erfarne forhandlere, vi har et erfarent teknisk miljø og er oppdatert på hele Yamaha-porteføljen. Kom innom oss for en Yamaha prat.



Asker MC
SENTER

Vollen, tlf. 66 79 82 44
askermc.no

Langtest: Sluttevalering Ducati Multistrada V4 S

Innsugs- og eksosventilene er helt tette og dimensjonsstabile; slitasje som ofte oppstår ved hardt belastede tetningsflater kan ikke konstateres her.



Råder, kryssbolter, og stempler (fra venstre til høyre), alle i god stand. Rådelagrene har normal slitasje, mens stemplene og kryssboltene har minimal slitasje.



Bare små merker på kammene på kamakslene – de er i veldig god stand med tanke på den høye kjørelengden.



Resultat etter 100 000 km

Kompresjonsmåling: Ingen tegn til kompresjonstap.

Sylinder/stempel: Ikke bare innenfor driftstoleranse, men også innenfor monteringtoleranse. Man må bruke forstørrelsesglass for å finne tegn til slitasje på sylindrene, stemplene og kryssboltene. Alle er som nye.

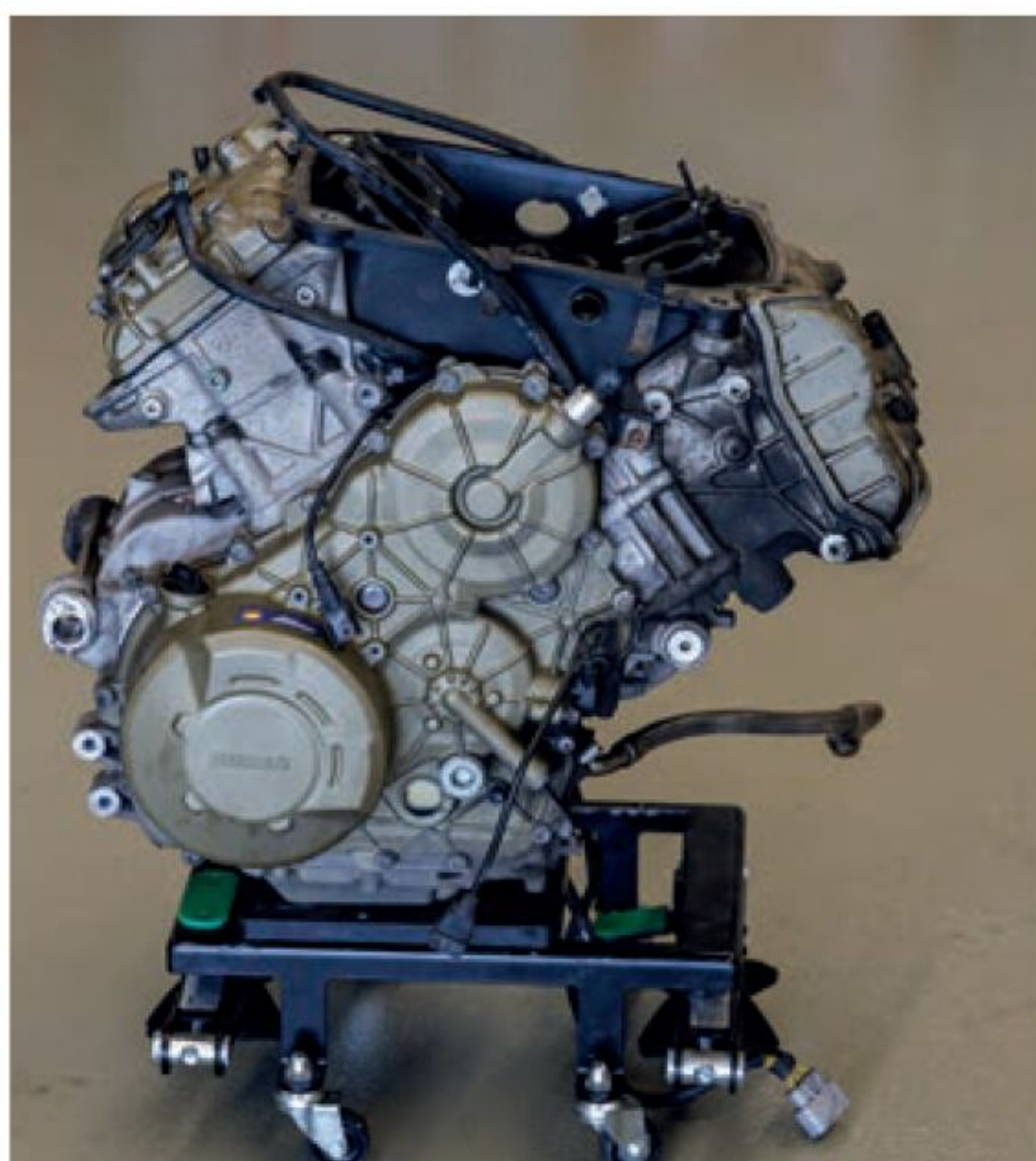
Veivaksel: Også her ligger alle verdiene minst innenfor det grønne området, eller til og med innenfor det enda bedre grå området. Veivakselens hovedlager viser bare minimale spor på det ytterste laget, og de kan klassifiseres som ufarlige.

Girkasse: Sjaltegaflene til de tre høyeste girene viser tydelig avrundinger, noe som foreløpig ikke påvirker girkassens funksjon. På inngående aksel er det synlige mikroskader på tannflankene på tannhjulene til 2-5 gir. Bortsett fra dette er det kun normal slitasje.

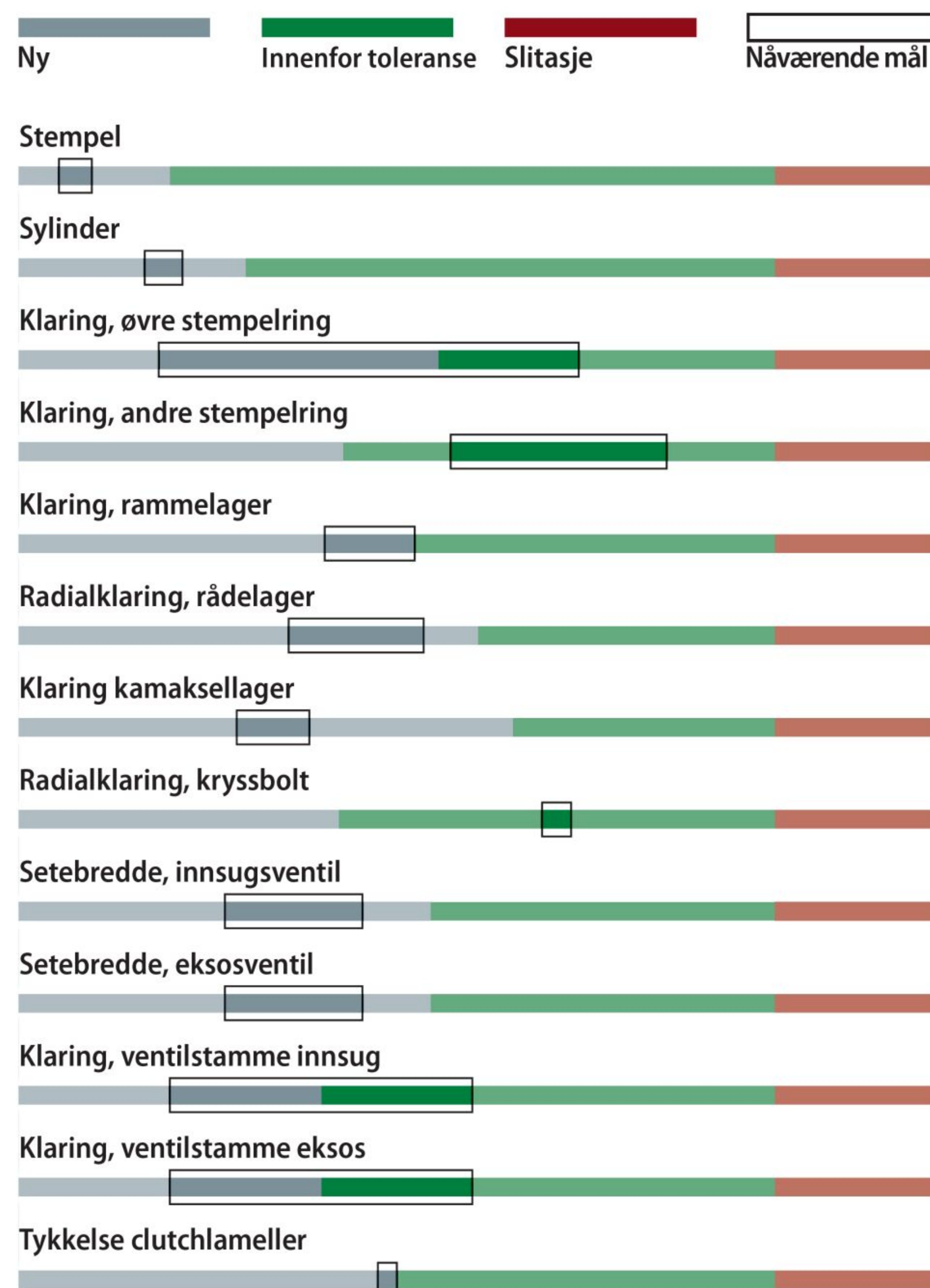
Clutch: Huset til slipperclutchen viser ingen tegn til slitasje, og selv stål-lamellene ser utmerket ut. Det er bemerkelsesverdig at friksjonslamellene har holdt i 100 000 kilometer. De har fortsatt ikke nådd slitasjegrensen.

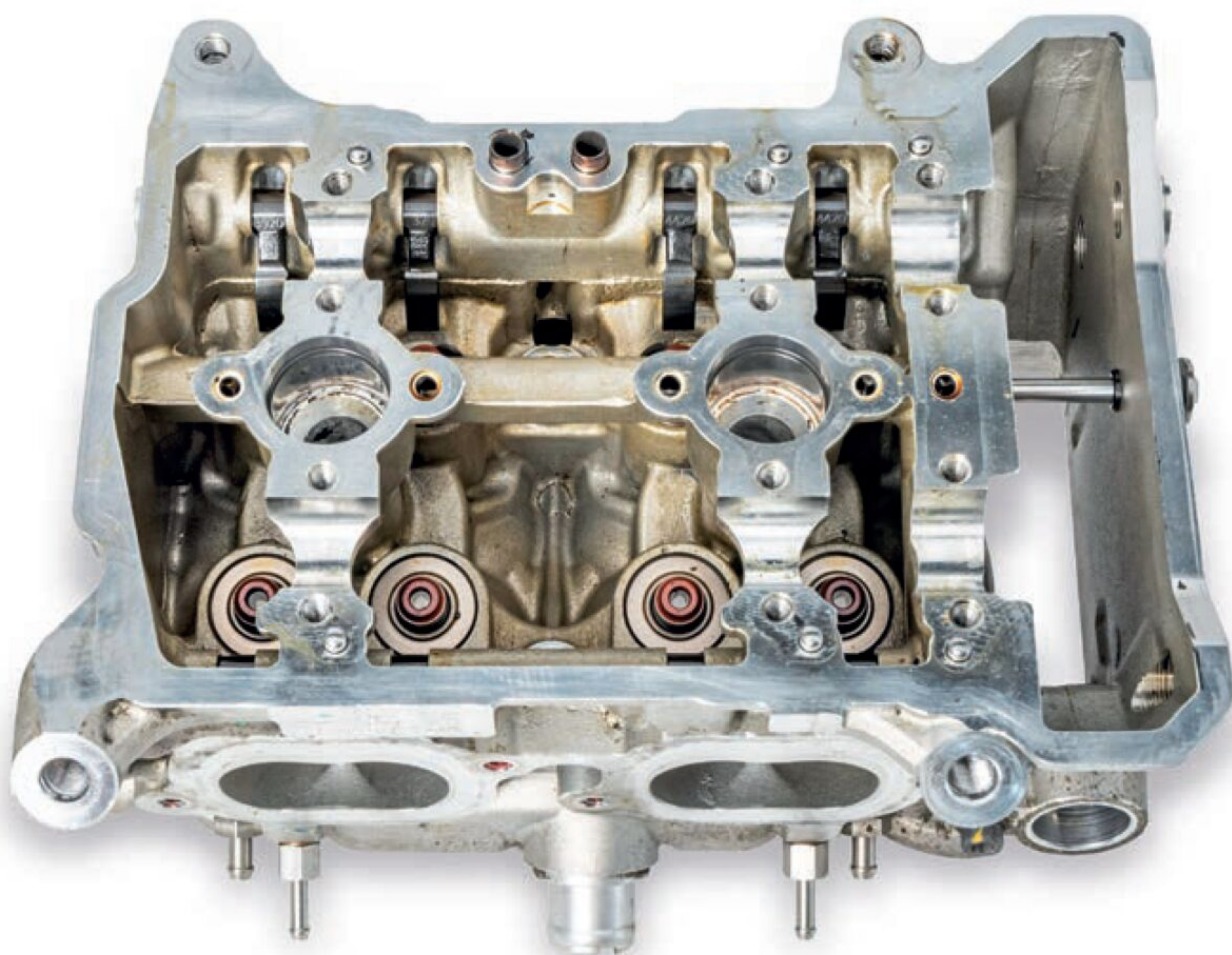
Ventilstyringer: Ventilstyringene er i eksemplarisk stand, verken ovale eller trompetformede. Ventilstammene er delvis innenfor nytoleranse. Kamakslene og deres lagre er også i meget god stand.

Etter 100 000 kilometer ser V4 Granturismo-motoren enda bedre ut på innsiden enn på utsiden.



Slitasje





Sylindertopp (over). Lagrene på kamakslene viser kun minimal slitasje. Ved kontroll av ventilklearinger på 60 000 service var det ikke nødvendig å bytte ut noen shims. Avleiringene i eksoskanalene (til høyre) er normale og ufarlige.

våking av vårt verkstedsteam tok det to Ducati-mekanikere omtrent en arbeidsdag å demontere motoren, som er en integrert del av chassiset. Utvendig viser den bare små spor av korrosjon på magnesiumdelene, mens mange komponenter innvendig ser nesten nye ut. Bortsett fra mindre tegn på slitasje og tydelig slitasje på sjaltegaflene, har den

lange kjørelengden ikke påvirket mekanikken. I tillegg viste den endelige effektmålingen på testbenken at motoren hadde nesten 6 hk mer enn ved starten av langtesten.

Vi konkluderer med at V4 er godt innkjørt og klar for de neste 100 000. I langtestduellen med BMW R 1250 GS er resultatet faktisk uavgjort.



FABIAN DRESLER

Ikke langtursentusiast, men en assisterende testleder med interesse for teknologi og, fremfor alt, imponert over Multistradas kjøreegenskaper. Han tror at motoren og chassiset klarer 100 000 km til.

fabian@motorradonline.de

Foto: Tyson Jopson, Joerg Kuenstle, Jens Möller-Töllner, Thomas Schmieder, Stefan Glück, Thorsten Dentges, mps-Fotostudio

Ducati tar stilling

...til de defekte hjullagrene

Skadene forårsaket av vanninntrengning i hjullagrene på testsykkelen er uheldig. Antallet kundeklager på dette området er svært lite (påvirket av forskjellige eksterne faktorer). Etter å ha analysert skaden og som en del av vårt kontinuerlige forbedringsarbeid, har vi imidlertid redesignet avstandshylsene for å gi hjullagrene bedre beskyttelse mot ytre påvirkninger. Disse avstandshylsene installeres av våre offisielle forhandlere under årlige serviceer på alle Multistrada V4-modeller som har avvik i hjullagrene.

...til korrosjon på magnesiumsdekslene

Det ytre belegget på de lette magnesiumdelene beskytter materialet. Dette belegget kan bli skadet av små steinsprut, spesielt på det fremre ventildekselet, noe som kan føre til korrosjon. Disse delene kontrolleres ved hvert servicebesøk, og ved avvik, noe som var tilfelle med motorsykkelen i langtesten, byttes de på garanti. Det faktum at det nye ventildekselet fremdeles ser perfekt ut etter 40 000 kilometer, beviser imidlertid at dette problemet ikke oppstår særlig ofte.

...til at motorlampen noen ganger lyser uten at det påvirker funksjonen

Det kan være flere årsaker til at motorlampen lyser. I det registrerte tilfellet, ved litt under 100 000 km, oppdaget ECU'en feiltelling i en sylinder ved svært lav hastighet og turtall/belastning. Dette kan skje selv ved mindre forurensning i innsugningsmanifolden. Hvis feilen ikke gjentar seg, slukkes indikatorlampen og kjøretøyets funksjon forblir upåvirket. Det faktum at varsellampen ikke lyser i løpet av de følgende 4000 kilometerne, bekrefter dette.

...til de tydelige slitasjemerkenene på sjaltegaflene for girene tre til seks

Slitasjen på sjaltegaflene er ikke noe å bekymre seg for og har ikke påvirket girkassens funksjon. Slitasjen etter 100 000 kilometer kan betraktes som nor-

mal. Den mekaniske belastningen på disse komponentene er svært høy og øker ytterligere ved bruk av quickshifter. I forbindelse med modelloppdateringen av Multistrada V4 i 2023 har vi derfor redesignet sjaltegaflene for å øke levetiden ytterligere.

...til de falmede plastdelene

Vi er klar over dette problemet, som skyldes materialet. Kunder som opplever synlig misfarging av plastdeler, får erstatning i form av nye deler på garanti. Det nye materialet er betydelig mer motstandsdyktig mot UV-stråling og andre værpåvirkninger.



Ducatis ingeniører undersøkte den demonterte motoren sammen med vårt testteam.



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 motorsykkelen en del av tilværelsen. Vi er forskjellige, men hvem er vi egentlig? I denne intervjuuserien prøver vi å bli kjent med dem. Her blir du litt bedre kjent med Marianne Svarverud-Ringnes. Ei oppegående dame fra Innlandet, nærmere bestemt Løten. Selv om hun alltid har hatt motorsykkeleninteresse, tok hun ikke MC-lappen før i 2013. Akkurat nå er sykkel det største problemet. Den hun har er ikke kjørbar, så derfor må hun låne sykkel.

I SPORTSLIG RETNING: For tiden dundrer Marianne Svarverud-Ringnes rundt på en Aprilia Caponord. En grom, italiensk adventure som noen hver kunne tenke seg. Også Marianne kunne tenke seg en Caponord, men preferansene hennes går i mer sportslig retning.



PÅ LÅNT SYKKEL

Hun digger å kjøre, men for tiden har hun ingen sykkel. Men for Marianne Svarverud-Ringnes er ikke det noe stress. Hun er nemlig i den heldige situasjonen at hun kjenner en Aprilia-eier som ikke bruker den så mye, og da kan hun låne den.

I løpet av de snart 14 årene denne intervjuuserien har vært på trykk, er vi blitt kjent med mange motorsyklister. «Jeg og min MC» er blitt et avholdt og etterspurt innslag i denne publikasjonen. Våre lesere er blitt kjent med sine interessefeller,

og mange av oss har kanskje fått bekreftet at vi faktisk ikke er så sære som ektefeller og samboere vil ha det til. Siden starten i 2012, har vi vært i nærkontakt med nesten 120 motorsyklister. En brokete gjeng i alle aldre. En mangfoldig gruppe med interesser som

spriker i ymse retninger, men alle har én ting felles: De digger MC. De er lykkelige motorsykkeleiere!

Da vi traff Marianne Svarverud-Ringnes, ei kjekk dame fra Løten, stilte hun opp på en Aprilia Caponord. En gullfarget adventure

Navn: Marianne Svarverud-Ringnes.

Alder: 45 år.

Bosted: Løten.

Sivil status: Gift med Terje. Har to gutter på h.h.v. 19 og 20 år, pluss ei jente på 17.

Yrke: Barne- og ungdomsarbeider på en barneskole.

MC-erfaring: Jeg tok lappen på tung i 2013, men jeg kjørte litt moped og lett før det.

Sykkel: Jeg får tilfredsstilt kjøresuget på en lånt Aprilia.

Bil: Volvo V70.

med sorte eikefelger. -Stilig, sa jeg og nikket mot ekvipasjen. – Har du hatt den lenge? Svaret satte et støkk i meg: – Den er ikke min – dessverre. Hun smilte, men bak den fyldige hårmanken kunne jeg ane ane en resignert mine. – Dessverre har jeg ingen sykkel akkurat nå, så derfor må jeg låne. Æsj, tenkte jeg. Møtet var jo planlagt med tanke på intervju i denne artikkelserien, men dama hadde ikke sykkel! For å være kvalifisert til spalteplass i «Jeg og min MC», må man i det minste være innehaver av egen sykkel. Jeg sa det ikke høyt, men der og da avskrev jeg dama. Men, høflig som jeg er, tok jeg en prat med henne. Hun stilte jo opp, og da kunne jeg jo ikke avfeie henne. Vi kom i prat, og i samtalen løp dro det etter med meg: Dama var jo skikkelig interessert! Direkte hekta var hun. Selv sagt skulle hun være med! I så fall ville hun bli den første i «Jeg og min MC», uten egen sykkel!

Om Marianne mangler sykkel, mangler det i hvert fall ikke på entusiasmen. Den er voldsom, men for tiden pleies den altså på lånt materiell. Litt sært kanskje, men hvorfor ikke? Man kan jo kose seg med motorsykkel, selv om man ikke har navnet i vognkortet. Men selvsagt er det litt uvanlig. Er man MC-interessert, men mangler sykkel, er det ikke bare å gå til nabo'n og be om å få låne. Jeg sa det til Marianne, men hun svarte at det faktisk var det hun gjorde. -Han som eier Apriliaen er kanskje ikke nærmeste nabo, men han er en god bekjent. Når han ikke bruker den selv, kan jeg låne den så mye jeg vil.

Det må jeg si! Når du har behov for å tilfredsstille kjorelysten, har du en bekjent som lar deg låne sin gromme, italienske adventure. God bekjent, sier du. Det må være en veldig god bekjent.

– Egentlig er han en kompis av Terje, altså mannen min. Da jeg fikk problemer med GSX-R'en i fjor, tilbød han meg å låne Apriliaen. Han kjører ikke så mye, og da var det like greit at jeg brukte den, sa han.

Og det sa han – lucky you. Men helt sykkelløs er du altså ikke. GSX-R, sa du...

– Ja, jeg eier en eldre R-600, men den har jeg avskrevet. Den er ikke forsvarlig å kjøre. Det er feil på bremsene. Det vil koste en formue å utbedre dem. Antageligvis mer enn det hele sykkelen er verd. Derfor sparer jeg til ny, men det er ikke gjort



ENDA STØRRE: MC-interessen har hun hatt så lenge hun kan huske, men motorsykkelførererkort har hun bare hatt i 12 år. -Da jeg tok lappen var det en ny verden som åpnet seg, smiler hun. -Jeg forventet at det skulle være stort, men faktisk ble det enda større.

over natta. Så lenge jeg har tilgang til Apriliaen, maser jeg ikke. Jeg får kjørt det jeg vil.

Som jeg sa: Du er heldig. I mangel av egen sykkel er det ikke alle forunt å kjøre rundt på en Aprilia Caponord.

– Jeg er nok heldig akkurat der. Jeg får tilfredsstilt kjøresuget, og det er jeg veldig takknemlig for.

Det har du grunn for å være, men du sier at du sparer til ny sykkel. Hva har du i kikkerten?

– Kawasaki Ninja. Den er innenfor økonomisk rekkevidde, men som sagt er det ikke no' stress. Jo lenger jeg venter, jo nyere, bedre og kanskje større blir den.

Hvor mye tenker du å investere, når du etter hvert gjør det?

– Maks 50. Det er det jeg har råd til.

Du har har en ukjørbar GSX-R i garasjen og sikler på Ninja. Dine interesser går tydeligvis i sportslig retning.

– Ja, jeg liker sportslige sykler.

Men nå kjører du rundt på en adventure og gir uttrykk for at du trives på den. Du kunne ikke tenkt deg det?

– Joda, Apriliaen er kjempefin. Grom lyd og herlige egenskaper, men jeg synes sportslige sykler er morsommere. Dessuten er Apriliaen i en prisklasse hinsides det jeg har råd til.

Skjønner det. Når regner du med å ha Ninja'n i hus?

– Krysser fingra for neste sommer.

Da krysser vi fingrene sammen. Du sier at du foretrekker sportslige motorsykler: Er du gla' i å bruke gassen?

– Jeg liker fart, men jeg prøver å holde meg innafor. Jeg er opptatt av å kjøre aktsomt og avpasse farten etter forholdene. Jeg er veldig konsentrert på trafikken rundt meg. Det er mange skumle trafikanter der ute, og de må man være obs på. Kall meg fornuftig, men jeg er ingen pingle. Det kan nok hende at det går litt fort, men ikke veldig mye for fort.

Har du aldri fått fartsbot?

– Nei, bank i bordet!

Bare flaks?

– Litt kanskje, men jeg er ikke den som frister skjebnen når jeg er ute på veien.

Skjønner det. Du er altså en 45-åring med stor og ekte motorsykelinteresse. Har interessen vært der lenge?

– Jeg har hatt den så lenge jeg kan huske. Riktignok tok jeg ikke lappen på tung før i 2013, men jeg fikk moperførerbevis da jeg var 16. Selv sagt ble det litt mopedkjøring. Dessuten hadde jeg tilgang til en Jawa «Tråmegihjel», altså en liten tsjekker. Den var i og for seg grei, men den ga meg ingen god følelse. Jeg følte meg som en gorilla på trehjuls-sykkel. Da jeg omsider fikk lappen, kjøpte jeg en Yamaha XJ 600. Etter hvert kom GSX-R'en i hus. Da var jeg der jeg ville være. Som sagt har interessen vært der hele tiden, men av diverse årsaker tok det tid før jeg kunne realiserte motorsykkeldrømmen.

Du tok altså lappen for 12 år siden. Da innfridde du en gammel drøm. Ble drømmen oppfylt?

– Å ja! Faktisk er det mye større enn det jeg håpet på. Jeg fikk en ny verden!

Og den er du i nå. Men hva med omgivelsene dine? Jeg tenker på mann og barn...

– Tenker du på deres forhold til motorsykler?

Ja...

– Terje har lappen, men heller ikke han har sykkel akkurat nå. Men før eller siden blir det nok sykkel på han også.

«R» da, kan jeg tenke...

– Neppe. Hans interesser går i mykere retning, altså mot cruisere.

Og hva med barna?

– Barna og barna: Vi har to gutter på henholdsvis 19 og 20 pluss ei jente på 17. Gutta har ikke noe forhold til motorsykkel, men Adele digger motorsykler. Hun elsker å sitte på med meg, og førerkort skal hun



AVSKREVET: Helt sykkelløs er ikke Marianne, for i garasjen hennens befinner seg seg en eldre GSX-R. Men den er avskrevet. Det er feil på bremsene, og reparasjonen vil antageligvis koste mer enn det sykkelen er verdt.

Reportasje: Jeg og min mc

ta. Det er hun klar på. Har hun bestemt seg for noe, gjør hun det. Jeg er overbevist om at hun kommer til å ta lappen på lett. Neste sommer håper jeg at vi kan kjøre sammen på hver vår sykkel.

Hils Adele og ønsk henne lykke til. Men Marianne: Vi har jo snakket mye om motorsykler og ditt forhold til dem. Vi begynner å bli kjent med deg som motorsyklist, men hva med Marianne Svarverud-Ringnes som person, uten motorsykkel? Hvem er du egentlig?

– Oj. Den var vanskelig. Det å beskrive seg selv, som privatperson, er ikke noe man vanligvis gjør. Tja, hva skal jeg si?

Du spør, men nå er det altså jeg som spør. Det å beskrive seg selv er ikke lett, men alle har vi godt av å gå inn i oss selv i blant. Så jeg spør igjen: Hvem er Marianne Svarverud-Ringnes?

– Tja, jeg føler i hvert fall selv at jeg er en blid og omgjengelig person. Jeg er spontan i den forstand at jeg liker å gjøre ting på sparket. Snakker du om interesser, har jeg et stort spekter: Foruten motorsykler, trener jeg endel yoga. Det gir ro i sjela.

Marianne Svarverud-Ringnes

RENT PERSONLIG

Digger:

– Å ikke være avhengig av tida. Når jeg kjører MC er jeg i hvert fall ikke styrt av klokka.

Digger ikke:

– Masete folk.

Positivt trekk:

– Jeg er positiv og hjelpsom.

Mindre positivt trekk:

– Blir fort utålmodig.

Er stolt av:

– Å være selvstendig og klare meg selv. Jeg tror også at jeg er flink til å ta ansvar.

Er ikke så stolt av:

– Jeg har det med å ikke fullføre ting jeg har begynt på.

Dette liker jeg å gjøre:

– Mange ting egentlig. Foruten motorsykkelkjøring, kan jeg nevne turer i skog og mark og yoga.

Dette kaster jeg ikke bort tida mi på:

– Sport.

Det beste jeg vet:

– Ferie, fritid og det som hører med.

Det verste jeg vet:

– Krangling og husarbeid.

Hvis jeg hadde ubegrenset med penger:

– Da hadde jeg blitt student på heltid.

Marianne Svarverud-Ringnes om ti år:

– Da har unga flytta ut, og jeg kan bruke all tid på meg selv og sykkelen min.

Marianne med få ord:

– ADHD-hode som er aktiv, energisk, morsom, familiekjær og litt sprø.

Hva andre sier om Marianne Svarverud-Ringnes:

– Hyggelig, hjelpsom og omsorgfull, men til tider kan det kanskje bli litt mye Marianne.

FEM FAVORITTER

Favorittarrangement: Tons of Rock på Ekebergsletta

Favorittband: Avenged Sevenfold.

Favorittmat: Biff med bernaise og fløtegratinererte poteter.

Favorittsted: Vestfjell, Gausdal.

Favorittaktivitet: Bortsett fra MC er det Yoga.

Av samme grunn liker jeg også å gå turer i skog og mark. Jeg er gla' i friluftsliv. Jeg liker å strikke og leser bøker. Hadde jeg hatt tid og ressurser, kunne jeg godt tenkt meg og være student på heltid. Men spør meg ikke om hva jeg ville studert, for da blir lista lang. Interessene er mange og jeg er sugen etter kunnskap, nær sagt om hva som helst. Men jeg må nok også medgi at jeg har en lei tendens til å ikke avslutte ting jeg har begynt på. Det hender at jeg går ut i hagen med ambisjoner om å gjøre en større jobb, men det ender ofte opp som et halvferdig prosjekt. Til tider kan hagen bære preg av det. Som sagt er jeg spontan, og det er både på godt og vondt.

Og jobben din?

– Jeg jobber på Østvang skole, den største barneskolen her på Løten. Der jobber jeg som barne- og ungdomsarbeider. Jeg assisterer i klassen og hjelper elever som trenger det. Når jeg treffer barn og ungdom i samme situasjon som meg, føler jeg virkelig at jeg kan bidra. Det er en givende jobb som gir meg mye.

I samme situasjon som deg, sier du...

– Ja, jeg har ADHD, og det er jeg dessverre ikke alene om. I våre dager blir diagnosen stilt ganske tidlig, men for mitt vedkommende skjedde det ikke før jeg var 30. På 80-tallet, da jeg vokste opp, var det liksom bare gutter som hadde ADHD. Jentene var forskånet, men i våre dager vet man mer. Det er mange som rammes, både jenter og gutter, og diagnosen kommer tidlig. I så måte kan jeg være et positivt bidrag på skolen. Jeg vet hvordan de har det, og jeg kan dra nytte av egne erfaringer for gi dem en bedre skolehverdag.

Nå ble jeg nysgjerrig: Du har ADHD, men du fikk ikke diagnosen før du var godt voksen. Slet du da du var yngre?

– Vil nok si det. Da jeg fikk vite hva det var, falt liksom bitene på plass. Plutselig fikk jeg forklaring på

alt. Før den tid slet jeg. Jeg var veldig impulsiv, var mye «av og på» og hadde problemer med konsentrasjonen. Jeg vil ikke si at det var tungt, men det var veldig slitsomt. Hadde jeg fått tilsvarende hjelp den gang, slik de får i dag, hadde barne- og ungdomsårene vært bedre.

Men hva nå, med diagnosen: Lever du greit med den?

– Ja, men jeg er den bevisst og tar hensyn til det.

På hvilken måte?

– Jeg er det bevisst og oppfører meg deretter. Når jeg kommer i kontakt med ukjente, prøver jeg å holde igjen. Gjør jeg ikke det, kan de få et feil førsteinntrykk. Holder jeg ikke igjen, kan jeg fort bli «av og på». Overfor folk som kjenner meg går det greit, men med ukjente må jeg ta hensyn. Nå er jeg vant til det, så det koster meg ikke så mye, men jeg har det hele tiden i bakhodet og framstår deretter. Jeg tror det funker.

Det gjør det! Jeg opplever deg som en balansert person som har mye på hjertet og som er veldig lett å prate med. Men det du forteller er veldig interessant. Egentlig burde vi snakket mye mer, men det vil ikke redaksjonen. Spalteplass er spalteplass, og den er i ferd med å renne ut. Følgelig må vi gi oss, men Marianne: Er det noe du vil si til leserne før vi runder av?

– I lys av det vi har snakket om, vil jeg oppfordre leserne til å ikke være forutinntatte. La folk komme til orde og møt dem med åpent sinn. Vær åpne! Førsteinntrykket kan ofte være feil, og da må man være åpen for at inntrykket kan endre seg. Du kjenner ikke folk før du er blitt kjent med dem!

MC BIKE



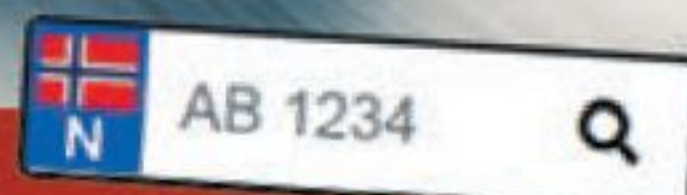
Tekst: Jon Asgeir Lystad
jon@mcavisa-bike.no

Foto: Lystad Media/Privat

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, bremsklosser, 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

MC-spesialisten i Ås



HS MC-SENTER AS

hsmcsenter.no



NYHET!
450MT

MC • JETSKI • ATV

CFMOTO



Langbakken 16, 1434 Ås • Tlf. 64 94 37 37
Epost: butikk@hsmcsenter.no - hsmcsenter.no



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



**GODKJENT
MC-VERKSTED**

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!

- 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

Serviceguiden – hele norges markeds plass

nettbutikk

NETTBUTIKK MED STORT
UTVALG PÅ LAGER I NORGE



PRØV VÅRT
SKILTSØK!

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

motorsykler

YAMAHA
Revs Your Heart

**SALG • SERVICE
INNBYTTE • FINANS**



MC • CROSS • EBIKES

rovilk
ROVIK MC AS
Fabrikkveien 5, 4033 Stavanger,
Tlf. 51588800. rovilmc.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 FANTIC HONDA

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

SPEED
MOTORCENTER

**Din Yamaha-
forhandler på Østlandet!**

YAMAHA
Revs Your Heart



**Ny Husqvarna-
forhandler på Østlandet!**

Husqvarna



**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

YAMAHA
Revs Your Heart

Best på Service!
Yamaha-spesialisten på Østlandet!

**Asker MC
SENTER**

Vollen, tlf. 66 79 82 44
askermc.no

MOTO GUZZI®

KYMCO HONDA

aprilia

BOOSTER PLUG

NMCF

**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

kjøreskoler

**Ta lappen raskt
og enkelt!**

**FØRERKORT
EXPERTEN**

Vi har fire avdelinger i Oslo, slik at
det er lett å komme til kjøretimen
– uansett hvor du bor i byen.

forerkortexperten.no

**mcavisa.no
bike.no**



nettbutikk

**KANSKJE VI HAR
NOE PÅ LAGER**



Rask levering!

rovilk
ROVIKMC.NO

**Års-
abonnement
10 nr. for
770,-!**

**MC
avisa
BIKE**

bike.no
Tlf. 22535334

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!



**SIGMA
MOTOR**

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



mcavisa.no / bike.no



Best of two worlds!



BRUTALT JUBILEUM

Spesialutgaven Brutale 800 RR «Ottantesimo» får spesiallakk og retro-emblem for å feire 80-årsjubileet til MV Agustas første motorsykel. Kun 500 enheter blir produsert.

Det skjer ting hos MV Agusta – og ikke bare økonomisk. Etter noen turbulente år (KTM overtok merket i 2022, russiske Timur Sardarov kjøpte det tilbake i 2025) ønsker det norditalienske selskapet å fokusere på produksjon av eksklusive motorsykler med et ungt team og nye ideer (se intervju nedenfor). Informasjon om nye modeller ventes ikke før i november på EICMA-messen, men MV gir seg selv en 80-års gave allerede nå. Høsten 1945 presenterte italienerne sin første motorsykel, MV 98, og derfor tar de nå fram Ottantesimo-spesialutgaver av Brutale, Dragster, F3 og Superveloce i rødt og sølv. For å øke eksklusiviteten ytterligere er produksjonen begrenset til 500 enheter. Brutale 800 RR Ottantesimo har også tekniske innovasjoner som vi ser nærmere





Prøvekjøring MV Agusta Brutale 800 RR Ottantesimo



Bortsett fra den spesielle lakkeringen, har ingenting endret seg når det gjelder utseende. Men hvorfor endre? Brutale 800 RR er en vakker og velbygd nakensykel.

på under en første testkjøring i området rundt den idyllisk beliggende MV-fabrikken ved Lago di Varese.

Oppdateringene gjelder hovedsakelig motorstyringen, som er revidert for å oppfylle Euro5+ standarden. I tillegg er clutchen lettere – det er det hele. Chassis, fjæring og motor er uendret og kjennes like emosjonelle, forførende og krevende som alltid.

Den tresylindrede motoren, hentet fra supersportssykkelen F3, gir fortsatt 140 hk fra 801 kubikk. Mekanisk går den ujevnt, selv på tomgang, og brøler deretter hest når den akselererer. Effekttutviklingen er mer lik en sint rekkefirer enn en trippel. Ved start i det svært høye førstegiret må man, på grunn av mangel på trekkraft, la den behagelig brukervennlige clutchen slure litt lenger enn vanlig. Deretter akselererer Brutale akseptabelt opp til rundt 8000 o/min, men den våk-

MV Agusta Brutale 800 RR Ottantesimo

Motor

Væskekjølt tre-sylindret firetakts rekkemotor, én balanseaksel, kjededrevne DOHC, fire ventiler per sylinder, våtsump-smøring, EFI, 3 x Ø 47 mm, regulert katalysator, 350 W generator, batteri 12 V/9 Ah, hydraulisk flerplate våtclutch (med slipperfunksjon), seks-trinns girkasse, O-ringkjede, sekundærutveksling 41:16.

Boring x slag	79,0 x 54,3 mm
Slagvolum	798 cm ³
Kompresjonsforhold	13.3: 1
Maks effekt	103,0 kW (140 hk) ved 12 300/min
Maks dreiemoment	87 Nm ved 10 250/min
Lydnivå stasjonært	Ikke oppgitt

Chassis

Stålrørssamme med påskrudde, støpte aluminiumsdelar, motor bærende element, Ø 43mm USD gaffel, hydraulisk styredemper, justerbar forspen-

ning, returdemping og kompresjonsdemping, svingarm i aluminium, monodemper med link, justerbar forspenning, returdemping og kompresjonsdemping, doble skivebrems foran, Ø 320 mm, faste firestemplede kalipere, enkel skivebrems bak, Ø 220 mm, fast tostemplett kaliper, traction kontroll, kurve-ABS.

Støpte aluminium felger	3,50x17; 5,50x17
Dekk	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Mål + vekt

Hjulavstand 1400 mm, styrevinkel 24,0 grader, fjæring 103,5 mm, fjæringsvei foran/bak 125/130 mm, setehøyde 830 mm, vekt 195 kilo uten drivstoff, tillatt totalvekt 393 kilo, tankvolum 16,5 liter.

Garanti

Fem år

Farge

Rød/sølv

Pris

17 200 euro (i Tyskland)

ner først virkelig til liv rett før femsifret turtall. Denne egenskapen er krevende, fordi den som ikke har fått lagt inn riktig gir før svingen, vil savne Brutale-kraften i utgangen.

Programvareoppdateringen har forbedret gassresponsen, selv om den fortsatt er ekstremt direkte. Et lite rykk i gassen, for eksempel når du kjører over en hump, får Brutale til å rykke i styret som en unghund i

bånd. Den som vil bytte fra kjøremodus «Sport» til «Road» eller «Street» blir skuffet. Disse modusene finnes nemlig ikke. I tillegg til «Sport» er det bare «Race» (enda mer aggressivt), «Rain» (reduserer også dreiemomentet) og «Custom» (fritt konfigurerbar) å velge mellom. Anbefaling: Sett gassfølsomheten til et lavt nivå i «Custom»-modus, da blir Brutale litt mindre brutal – men den er fortsatt langt fra tam.

Tam er heller ikke det rette ordet for MV-ens kjøreegenskaper. Styret er flatt og sitter ekstremt nær føreren, noe som gir den en enestående smidighet når man endrer retning på den 195 kilo tunge sykkelen under nedlegg. Brutale lengter etter raske kursendringer og aksepterer bevisst en nervøs, nesten ustabil styreatferd. Når bremsen slippes (Brembo-bremsene er kraftige og har veldig god feedback) under en nedgiring, faller sykkelen innover av seg selv og må aktivt holdes oppe for å hindre en for trang svingradius. Det tar noen kilometer for sansene å tilpasse seg Brutale, og inntil da bommer man ofte på linjen – retning innover. Når man har kommet overens med den, kjennes sykkelen riktig bra, men den krever hele tiden en ambisiøs kjørestil – og høye turtall.

Som ventet er chassiset primært – nei, utelukkende – designet for sportslig kjøring. Gaffelen kommer fra Marzocchi, bakdemperen fra ZF, og begge er fullt justerbare. Standardinnstillingen er imidlertid ekstremt stiv, noe som betyr at Brutale gir god tilbakemelding fra for- og bakhjulene, men samtidig bryr den seg ikke om å dempe ujevnheter i underlaget for å fremme komforten.

Til tross for en liten finjustering i henhold til Euro5+, er Brutale 800 RR Ottantesimo fremdeles en svært spennende og utfordrende nakensykel. Prislappen matches, som vanlig, av en fantastisk finish og komponenter av høy kvalitet. Samtidig lever den opp til navnet sitt når det gjelder kjøreegenskaper. Dette er ingen vanlig motorsykel, men en fortryllende vakker kreasjon med supersportslige gener. For å bli ett med den, må du gi deg hen fullstendig og respektere dens ville karakter. Da blir du belønnet med en emosjonell råhet du ikke finner noe annet sted.



MOTORRAD Oppsummering

Selv i Ottantesimo-versjonen er MV Agusta Brutale 800 RR en vill nakensykel med krevende, ekstremt smidige kjøreegenskaper og supersportslig motorkarakter. Den lettere clutchen og den reviderte mappingen gir Brutale-orkanen en lett bris av komfort. Fin, men knapt merkbar.



Tekst: Fabian Dresler
fabian@motorradonline.deslig

Foto: Marco Campelli/MV Agusta,
Tobias Beyl



Den velstrukturerte instrumenteringen med intuitiv menynavigasjon mangler litt kontrast ved bakgrunnsbelysning, noe som svekker lesbarheten.



Nummer 1 av 500. I tillegg til retroemblemer har Ottantesimo en gravert aluminiumsplate på tanken.



Marzocchi foran, ZF bak. Brutale-chassiset er stivt og passer best på bane.



Den smale salen er veldig hard. Komfort er noe du må innbille deg...



Luca Martin (til venstre) og den nygamle eieren Timur Sardarov (til høyre) fastlegger MV Agustas strategi.

«VI VIL IKKE VÆRE ET LUKSUSMERKE»

Fra slutten av 2022 tok KTM gradvis over aksjemajoriteten i MV Agusta, men etter østerrikerne økonomiske problemer kjøpte den forrige eieren Timur Sardarov merket tilbake. Hvordan det skal leve videre, forteller han og administrerende direktør Luca Martin i et eksklusivt intervju.

Siden begynnelsen av juli er MV Agusta igjen helt uavhengig av KTM. Kan vi gratulere dem med gjenkjøpet – eller?

Sardarov: Selvfølgelig kan du gratulere. Jeg er veldig glad for at vi har kjøpt MV tilbake. KTM var nær konkurs, og MV sto i fare for å bli dratt inn i det. I verste fall ville det ha betydd at vi ville ha opphørt å eksistere. Hos KTM har omfanget av tapene ført til en massiv strategiendring, og bostyreren har beordret KTM til å fokusere på offroad igjen. Det passer ikke MV Agusta i det hele tatt, derfor går vi vår egen vei igjen.

På slutten av 2022 sa du at det var for vanskelig for MV å overleve på egenhånd, og at du derfor ville hente inn KTM som partner. Nå står MV på egne ben igjen. Trenger du en ny partner?

Sardarov: Nei, i hvert fall ikke i industriell forstand. Erfaringen med KTM har lært oss at integrering i et stort selskap fungerer heller dårligere enn bedre for oss som en liten, spesialisert produsent, ettersom vi har vår egen måte å utvikle og bygge modeller på. Partnerskapet med KTM har gitt oss mye når det gjelder forhandlernettnet, men mindre når det gjelder utvikling og produksjon av motorsykler.

Ikke engang gjennom felles innkjøp av komponenter? Det burde ha gitt bedre betingelser.

Martin: Det trodde vi også. Men de to selskapene

er for forskjellige. KTM tenker i form av 300 000 til 400 000 enheter, der motorsykler er en handelsvare. Vi bygger bare noen få motorsykler, og siden vi ikke er så mange, må vi utvikle og industrialisere dem effektivt. Misforstå meg rett: samarbeidet med KTM var godt, de har implementert nyttige ting hos oss. Men et så stort selskap har en nesten uendelig kommandokjede. Hvis du vil bytte en skruer, må man sette i gang hele kjeden. Da tar det evigheter før bolten endelig er på plass. For vårt lille volum er den italienske måten å bygge motorsykler på mye bedre: kreativ, rask, med korte beslutningsveier.

Sardarov: Da vi prøvde å overta KTM's prosedyre, ble motorsyklene våre dyrere og tok lengre tid å bygge. Derfor er ikke et industrielt partnerskap lenger et alternativ for oss, og jeg vil heller ikke gi fra meg majoritetsandelen i MV Agusta. Vi trenger ikke utenforstående til å planlegge for oss. Spesielt ikke nå som vi har et ungt, dynamisk, og svært motivert lederteam, ledet av Luca.

Hvordan vil MV se ut i fremtiden, for eksempel innen de neste fem årene?

Martin: De siste to og et halvt årene har vi vært glasuren på KTM's kake. Nå vil vi ha vår egen kake – med mye glasure.

Sardarov: Jeg ser på oss som en uavhengig, sterk premiumprodusent med liten produksjon. Selvføl-

gelig ønsker vi å vokse, men ikke for mye og fremfor alt ikke for raskt. For å få veksten til å fungere, kommer vi til å lansere nye modeller.

Hvilke?

Martin: De første nyhetene kommer på EICMA i høst, men jeg har ikke tenkt å fortelle hva det er. Jeg kan bare si at du vil bli overrasket. Jeg har allerede kjørt sykkelen, den er veldig imponerende! Jeg er veldig stolt av teamet vårt som har utviklet en så fantastisk sykkel under vanskelige forhold.

Sardarov: Forholdene har virkelig vært svært ugunstige. KTM har ikke betalt verken våre ansatte eller leverandører siden slutten av oktober 2024. KTM kostet oss seks måneders produksjon, og vi klarte ikke å gjenoppta den før i mai. I mellomtiden måtte vi komme til enighet med leverandørene og betale lønningene her i Schiranna. Vi ble hjulpet av en solidaritetsavtale (der ansatte jobber mindre og gir avkall på deler av lønnen sin, red. anm.).

La oss gå tilbake til modellene: Kommer MV til å lage rimelige motorsykler på innstegsnivå i fremtiden?

Martin: Nei. Vi kommer definitivt ikke til å lage motorsykler med lite slagvolum, og heller ikke billige motorsykler. Strategien vår er valuta for pengene. Men vi ønsker også å bevege oss bort fra luksuskonseptet, vi lager produktene våre for mot-

orsyklister! Og, aller viktigst: motorsyklene våre vil bli mer egnet til daglig bruk. Med Euro 5+ har det allerede skjedd mye: mindre vibrasjoner, flatere momentkurver, betydelig økt pålitelighet. Vi jobber også med ergonomi. Motorsyklene våre skal være komfortable i fremtiden.

Ærlig talt, de fleste MV-modellene så langt har vært ekstremt stive når det gjelder chassiset. Og derfor heller ikke særlig komfortable.

Martin: Det har allerede endret seg og vil fortsette å forbedres. Hverdagsbruk og bane – det var det jeg mente da jeg sa at vi vil bevege oss bort fra luksuskonseptet. Selvfølgelig skal vi bygge luksus-motorsykler i spesialutgaver som Superveloce 1000 Ago, men de serieproduserte motorsyklene vil ha et mye mer jordnært fokus.

Hvordan ser den langsiktige modellpolitikken ut?

Sardarov: Vi ønsker ikke å være et rent luksus-merke, men vi ønsker likevel å være i den øvre enden av premiumsegmentet. Det er en trygg nisje for oss, vi kan ikke konkurrere med volumprodusenter og lave priser.

Martin: Vi vil fortsette å ha to plattformer, den ene er den tresylindrede 950 cc. Den kommer i forskjellige versjoner i de nye modellene. Brutale er basismodellen og står for omtrent 40 prosent av etterspørselen. Den andre plattformen er firesylindret, men jeg vil ikke si noe om slagvolum og effekt ennå.

Hva skjedde med 921-en som ble vist frem i Milano i 2022? Det var en firesylindret motor med 115 hk.

Martin: Den vil definitivt komme i produksjon, men i en litt annen konfigurasjon.

Vil MV også produsere motorsykler som ikke presser ekstrem effekt ut av motorene sine?

Martin: Det gjør vi allerede. Enduro Veloce har for

eksempel 124 hk. Effekt er ikke alt. For oss er det viktigere hvordan effekten og dreiemomentet leveres, nemlig smidig.

Sardarov: Det finnes motorsykler på markedet som leverer effekt og dreiemoment altfor raskt, jeg kaller dem «hooligans». Selvfølgelig skal vi fortsette å bygge raske motorsykler, det ligger i DNA-et vårt. Men ingen monstre med så mye effekt og dreiemoment at de skremmer bort kunder.

Dere har tidligere hatt et samarbeid med kinesiske QJ Motor. Er det fortsatt tilfelle?

Sardarov: Nei, det eksisterer ikke lenger. Timur, du var administrerende direktør før KTM overtok. Nå har Luca Martin den stillingen. Du sitter fortsatt i styret som eier, men ikke i en operativ stilling. Hvorfor denne endringen?

Sardarov: Åh, jeg er fortsatt veldig aktiv! I bunn og grunn er jeg fortsatt ansvarlig for den overordnede strategien. Men Luca tar seg av den daglige driften.

Det to og et halvt år lange samarbeidet med KTM har endelig gitt MV Agusta et fungerende forhandlernettsverk. Hvordan har dere tenkt å beholde forhandlerne?

Martin: Vent, jeg vil presisere én ting som ofte er misforstått: KTM har hjulpet oss med å bygge et godt forhandlernettsverk. Men det er vårt nettsverk, ikke KTM's. Vi har nå 250 forhandlere over hele verden. Det er ikke optimalt ennå, det kunne gjerne vært noen flere.

Men med MVs små volumer er det heller ikke et alternativ å ha for mange, ettersom den enkelte forhandler da vil selge for lite.

Martin: Nettopp. Ifølge vår analyse er det bedre for oss å ha én svært profesjonell forhandler som selger 200 motorsykler i et land, enn ti som selger tjue motorsykler hver. Eller mange forhandlere som bare selger to hver. For dem kan vi aldri bli et viktig merke, mens vi er nummer én for en forhandler som selger 200 av syklene våre. I bunn og grunn ønsker

vi å være en attraktiv partner for forhandlerne våre. Ikke fordi motorsyklene våre er så stilige og pålitelige, men fordi forhandlerne tjener penger på oss og MV er et lønnsomt merke.

Sardarov: Dette betyr selvsagt også at vi må øke produksjonen, som for tiden er på 5000 motorsykler per år. Men vi ønsker organisk vekst, ellers går det galt.

Martin: Hvis man som produsent bare ser på absolutte salgstall, er det ikke organisk vekst. Alle som dytter for mange motorsykler ut på markedet blir til syvende og sist straffet, ettersom forhandlere må selge motorsyklene med rabatt når lagerbeholdningen deres blir for full. Det var akkurat det som skjedde med KTM.

La oss snakke om det tyske markedet.

Sardarov: Det er for tiden vårt viktigste marked, vi solgte 861 motorsykler i Tyskland i fjor.

Det er tre til fire ganger så mange som tidligere år, men de fleste ble solgt med omtrent 30 prosent rabatt. Betyr ikke det at MV-ene var for dyre tidligere?

Martin: Protest! Med rabatt ble det mer likt våre opprinnelige priser. KTM hadde satt veldig høye priser på MV-ene – fordi vi var prikken over i-en. Og det på modeller som ikke var helt nye. Men kundene er ikke dumme, det fungerte ikke. Vi kan ikke legge til 50 % bare fordi vi heter MV Agusta. Kundene må se at vi er bedre enn konkurrentene. Først da vil høyere priser fungere.

Hva er tilnærmingen på det tyske markedet? Med en importør? Eller direkte?

Martin: Noe av det vi har lært av KTM er at som produsent må man være til stede i markedet der man ønsker å vokse. I Tyskland bygger vi for tiden opp vårt eget team som også skal ta seg av Østerrike og Sveits.

Hvor mange sykler håper dere å selge i Tyskland?

Sardarov: 1000 stykker per år.

Martin: Vi har nå over 20 forhandlere der, som alle er flinke og svært engasjerte. Vi ønsker å støtte dem med vårt team på stedet.

Hvordan er situasjonen når det gjelder levering av reservedeler?

Martin: Godt poeng. Vi hadde et fungerende reservedelssenter i Østerrike via KTM, men siden oktober i fjor har ikke KTM's logistikkleverandør fått betalt. Nå fungerer det igjen. Senteret vil fortsette å være i Østerrike til slutten av året, deretter flytter vi det tilbake til Italia. Målet vårt er å levere alle reservedeler innen syv dager, uavhengig av destinasjon.

Siste spørsmål: Hva med å delta i MotoGP?

Sardarov: Vi er i diskusjoner med de ansvarlige der, fordi vi tror det ville være gunstig for oss å delta i det mesterskapet. Vi vil også veldig gjerne ha den utfordringen. Men MotoGP er ikke øverst på prioriteringslisten vår for øyeblikket. Produktene, forhandlerne og kundene har prioritet.



Tekst: Eva Breutel
eva@motorradonline.de

Foto: MV Agusta, Zep Gori



MV Agusta produserer for tiden 5000 motorsykler per år, men dette tallet vil øke.

TOURING: MAROKKO

80

Strandet i

MAGISKE MAROKKO





Danske Henriette Thiim ville oppleve Afrika på to hjul, men hun kunne ikke ha forestilt seg at oppholdet skulle vare i seks måneder. Å være tvunget til å bli i Marokko så lenge viste seg å være en gave, ettersom eventyret overgikk alt hun noensinne hadde drømt om.



Touring: Marokko

Grensen er stengt! Innehaveren av det marokkanske pensjonatet der jeg bodde kom løpende med de dårlige nyhetene. Han var like sjokkert som meg, siden levebrødet hans er avhengig av turister fra utlandet. For meg var det som å bli slått i magen. Hva skal jeg gjøre nå, tenkte jeg. Jeg skulle aldri ha gitt meg ut på mitt livs eventyr under en pandemi! Den natten lå jeg på rommet mitt, så opp på de gamle utskjæringene i taket og tvilte på min egen dømmekraft.

Burde jeg prøve å ordne en flybillett ut av landet før det var for sent? Det ville i så fall bety å la Hondaen min stå igjen i Marokko, og det ville jeg definitivt ikke. Det ville sette et absolutt punktum for eventyret mitt. På den annen side hadde jeg nettopp ankommet Afrika og var helt utenfor komfortsonen min. Alt var så annerledes og fremmed, jeg snakket ikke arabisk eller fransk, og jeg var helt alene.

I løpet av de neste dagene var jeg praktisk talt lammet, og etter hvert som tiden gikk, ble muligheten for å forlate landet mer og mer fjern. Det var rett og slett ingen ledige seter på flyene, og alle ferge-ene var kansellert. Sakte, men sikkert gikk det opp for meg at jeg satt fast i Marokko – på ubestemt tid.

Neste morgen pakket jeg sakene mine og sjekket ut av pensjonatet. Jeg satte meg på sykkelen, satte den i første gir og kjørte av gårde – og akkurat da forsvant alle bekymringer. Luften var varm, veiene som skar gjennom de grønne oasene var perfekte, og fjellene var forførende vakre. Det var vanskelig å ikke nyte øyeblikket. Jeg bestemte meg for å slappe av, ta ting som de kom og nyte eventyret, hva det enn ville medføre.

Planen var opprinnelig å krysse Marokko på tre uker, og fortsette sørover langs Afrikas vestkyst. Nå måtte jeg endre fokus og oppleve Marokko uten tidsbegrensninger. Så jeg begynte å utforske lan-

Marokkos vakreste grusvei går langs Assif Melloul-elven, som renner gjennom Atlasfjellene.



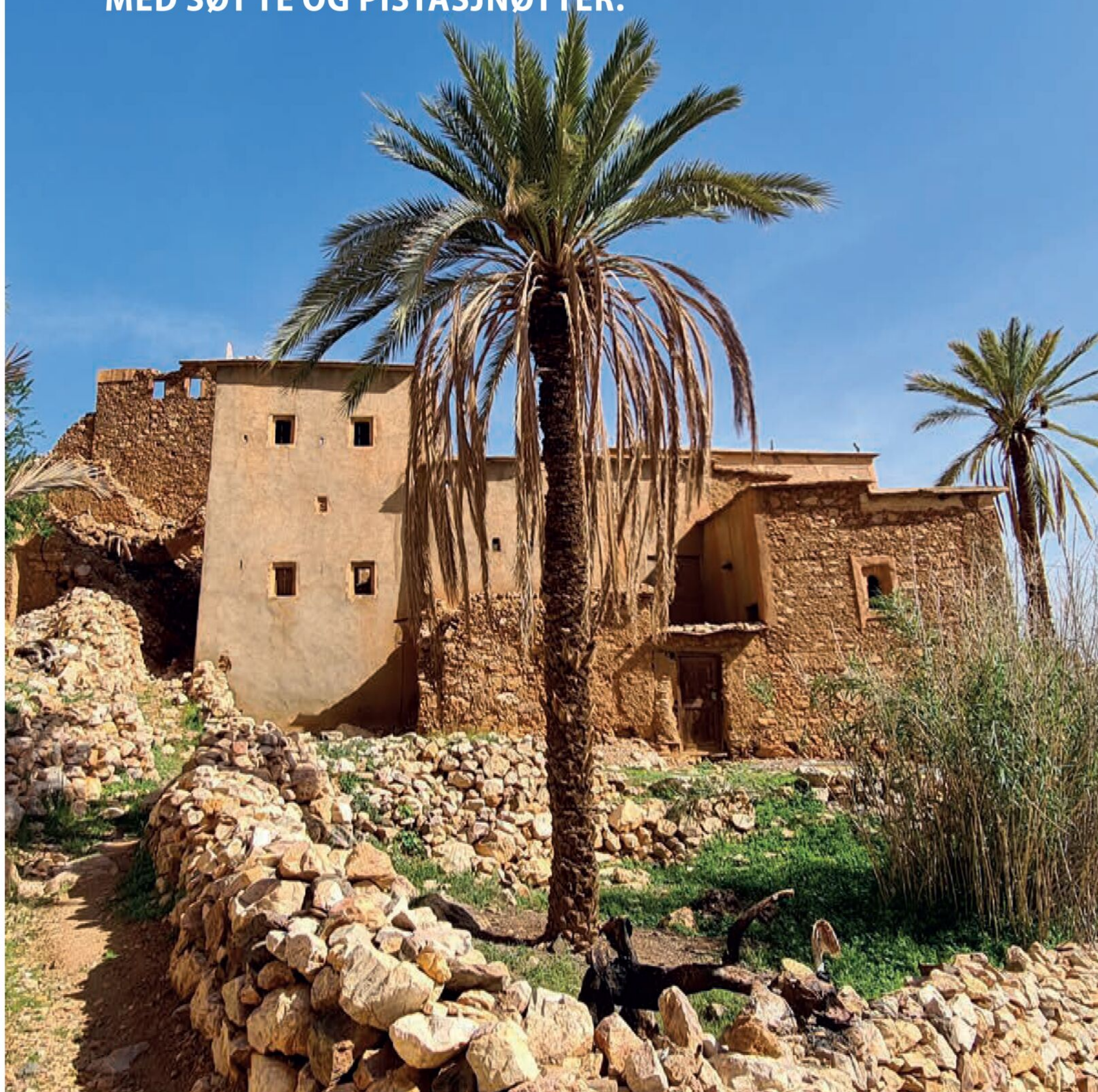
White Beach er bare tilgjengelig i tre timer før bølgene oversvømmer hele kysten, så et besøk krever planlegging.

Seks måneder i Marokko ga Henriette tid til å besøke ekstremt avsidesliggende deler av landet og finne små, ensomme grusveier.



Bak de sandfargede veggene

FINNER MAN VAKRE ROM MED RØDE TEPPER OG LANGE SOFAER HVOR DU KAN LIGGE OG KOSE DEG MED SØT TE OG PISTASJNØTTER.



En kald teltnatt i Sahara langs de gamle Paris–Dakar rutene. Om vinteren er det kalde netter i ørkenen, men det er behagelig varmt om dagen.

Folkene i de små landsbyene er utrolig imøtekommende og vennlige. Uansett hvor du går, blir du møtt av søte barn som ofte tigger om godteri eller kulepenner. De blå steinene sør for Tafraoute er et bisart og overraskende kunstverk midt i ørkenen.



Touring: Marokko

Sahara-ørkenen

ER BÅDE FORLOKKENDE OG
SKREMMENDE PÅ SAMME TID
– OG IKKE MINST UTFORDRENDE
PÅ MOTORSYKKEL!



Rissani er den siste utposten før ørkenen. Som de fleste marokkanske byer har den en vakker og innbydende byport.

Seks måneder ga mange muligheter til å reise rundt i landet, og stoppe for å fotografere vakre landskap og morsomme situasjoner – som geiter som hopper opp i argan-trær for å nå de grønne bladene.





Iriki-saltørkenen er helt flat, og her trenger du ikke å følge noen spor så lenge du kjører i riktig retning.

Da Marokko stengte grensene, ble Henriettes reise satt på vent, og eventyret ble forlenget fra ett år til tre.



det, i stedet for bare å kjøre gjennom det. Jeg studerte kulturen, spiste den spennende marokkanske maten og satte kursen mot Sahara-ørkenen. Jeg lærte raskt mine første arabiske fraser: Shukran (takkt) og Salaam aleikum (hei), og ble overrasket over de store smilene disse få ordene fremkalte i ansiktene til lokalbefolkningen. Det langsomme tempoet jeg nå reiste i, gjorde det enkelt å si «Ja, takk» til de mange invitasjonene til søt marokkansk te, eller «berberwhisky» som lokalbefolkningen spøkefullt kaller den.

Jeg kunne sitte i timevis på et gatehjørne og drikke te og spise peanøtter, og jeg lærte sakte å slappe av og forstå at ikke alle marokkanere ønsket å selge meg noe. De fleste av dem var bare utrolig vennlige og imøtekommande, og de syntes det var morsomt og rart at jeg, som kvinne, reiste alene på motorsykkel. Jeg tok meg tid til å bli venn med lokalbefolkningen. Jeg ble invitert i et bryllup og deltok i forberedelsene sammen med kvinnene. Vi laget henna-tatoveringer, og jeg ble kledd i tradisjonelle berberklær og en gullbrodert kaftankjole.

Jeg oppdaget raskt hvor fantastisk Marokko er – spesielt når man opplever landet på motorsykkel. Marokko har en rik kultur og historie, virkelig vakker arkitektur, tradisjonelt håndverk, fantastisk mat med klassiske retter som tagine og couscous, utrolig natur med fire fjellkjeder, strender og ørken, ubegrensede muligheter for offroadkjøring, og sist men ikke minst, utrolig gjestfrie mennesker.

Marokko er også veldig forskjellig fra hvordan vi lever i Norden. Trafikken kan være kaotisk når man smyer seg frem mellom havarte biler, ubegripelig overlastede lastebiler, hestekjerrer, syklist, esler, geiter, hunder og barn. Maten er annerledes og eksotisk, og det er ikke uvanlig å lide av såkalt marokkansk mage. Hygien er noen ganger tvilsom, og toalettene utenfor de større byene kan være en utfordring.

Det er aldri stille i Marokko. Høytalere på moskeens minareter kaller folk til bønn fem ganger om dagen. Det er gneldrende hun-

Den vakre Atlanterhavskysten nord for Essaouira sørger for en velkommen bris og en pause fra ørkenvarmen.



Touring: Marokko

der, skrytende esler, galende haner, lekende barn og mye mer. Alt smelter sammen til en vakker melodi som hele tiden minner deg om at du er i Nord-Afrika.

Siden landet var helt tomt for turister, kjente jeg meg nesten som den første oppdagelsesreisende i denne delen av verden. Det var ingen turistbusser, de mange små suvenirbutikkene var stengt, og arbeiderne var sendt hjem til landsbyene sine. Jeg kjørte gjennom gamle landsbyer hvor gatene var så smale at jeg måtte ta av bagasjen fra motorsykkelen for å komme meg gjennom. Jeg våget meg ut på utfordrende grusveier i Rif-fjellene og ble gradvis modigere etter hvert som tiden gikk. Jeg tok utfordringen med den dype sanden i Merzouga og kjørte til og med langs de gamle Paris–Dakar rutene gjennom Sahara-ørkenen.

Jeg kjørte på White Beach, hvor man har tre timer på seg til å kjøre 50 kilometer på stranden før tidevannet fra Atlanterhavet oversvømmer alt. Deretter fortsatte jeg helt ned til Dakhla og Im-lil-ørkenen i sørlige Vest-Sahara. Jeg ble betatt av Marokko og forelsket meg i dette vakre landet og de vennlige menneskene.

Det skulle gå lenge før jeg kunne forlate Marokko; faktisk tok det hele seks måneder før grensene åpnet igjen. Hadde jeg visst det fra starten, ville jeg utvilsomt satt meg på flyet med en gang! Men heldigvis visste jeg det ikke. Å være strandet i Marokko i seks måneder var virkelig en gave, og det ble et eventyr som overgikk alt jeg noensinne hadde drømt om.



Tekst og foto:
Henriette Thiim

Henriette reiser så lett som mulig på sin Honda CRF250L. Telt, sovepose, liggeunderlag, matlagingsutstyr, verktøy og et par ekstra bukser.



Den karakteristiske taginen med sitt koniske lokk – og den herlige duften når lokket løftes.

Marokkanske kvinner pynter seg med vakre henna-tatoveringer og strass til bryllupsfeiringer.



INFO

Marokko er et fantastisk land å utforske på motorsykkkel. Marokkanerne er vennlige og imøtekommende, og hilser og vinker til forbipasserende. Asfaltveiene er generelt av utrolig høy kvalitet, og legendariske fjelloverganger som Tizi N' Tichka over Atlasfjellene har en rekke fantastiske, sveipende kurver som kan gjøre det vanskelig å holde seg under fartsgrensen.

Asfaltveier du ikke må gå glipp av i Marokko: N9 fra Marrakech til Ouarzazate via Tizi N' Tichka-passet, som ligger 2260 meter over havet og er kjent som «Porten til Sahara».

R704 fra Boumalne Dades opp til den berømte Dades Serpentine. Veien snor seg gjennom kløften med små, krappe svinger, og bak hver sving møter du et nytt, nesten surrealistisk panorama av fjellformasjoner som har blitt presset oppover og erodert gjennom millioner av år. Det er vanskelig å få opp farten her – ikke bare på grunn av de mange smale svingene, men også på grunn av de mange små bosetningene, eslene og barna på veiene. Ta det med ro og nyt utsikten.

R703 fra Tinghir til Tamtetoucht gjennom Todgha-juvet, hvor passasjen mellom de 160 meter høye, vertikale kalksteinsveggene smalner inn til bare ti meter. I regntiden er juvet utilgjengelig, da det er fullstendig oversvømmet av vannet som strømmer gjennom.

R203 fra Taroudant til Marrakech via Tizi N' Test-passet, 2093 meter over havet. Passet regnes som et av de farligste i Marokko, og tar deg over Atlasfjellene. Hvis du kjører når været er fint, bør det gå bra, men jeg ville unngå å kjøre i mørket eller når det er vått. Flere steder smalner veien inn til ett kjørefelt uten rekkverk, med utsikt over hundrevis av meter fallhøyde ned de nesten loddrette fjellsidene. Min personlige favoritt: vei N9 fra Ouarzazate til Agdz via Tizi'n-Tiniffitt-passet på 1693 meter over havet. De nakne Atlasfjellene er

fascinerende fordi man kan se de blottlagte lagene så tydelig. Når du kjører nedover passet, møtes du av en fantastisk utsikt hvor en enorm oase brer seg ut langs Draa-elven. Den er ikke bare er Marokkos lengste elv, men også historisk viktig, ettersom den har vært mål for kamelkaravaner fra det sentrale Sahara.

I Marokko snakkes det tre språk: arabisk, berbersk og fransk. På de fleste hoteller og pensjonater snakkes det også litt engelsk.

Ikke gå glipp av frokosten: Marokkansk frokost består av en rekke små retter, som M'semen-pannekaker, amlou-nøttesaus laget av arganolje og knuste mandler, Jben fersk ost laget av fermentert melk, omelett, olivenolje, flytende honning, kokte egg, frukt, de spesielt luftige baghrir-pannekakene, Bissara ertesuppe og til slutt det karakteristiske runde brødet som spises overalt i Marokko.

Den vakre taginen! Du har kanskje sett de traktformede, glaserte leirkrukkene som marokkanerne bruker til matlaging. Alle slags retter tilberedes i dem, men vanligvis er det en kombinasjon av løk, krydder, urter, grønnsaker og litt kjøtt. Taginen syder over glødende kull, slik at aromaen holder seg i leirkrukken. Det er alltid en fryd når taginen serveres, lokket løftes og de fantastiske aromaene sprer seg. Ha kameraet klart!

Ta en motorsykkeltur til Marokko: Det er flere selskaper som tilbyr motorsykkelturer til Marokko: de transporterer sykkelen din dit, og du flyr dit selv. Det er

også enkelt å leie en motorsykkkel på stedet.

Du kan fly direkte fra Norge til Marokko. Flere selskaper flyr daglig. Den beste tiden å besøke Marokko er mellom oktober og mai. Sommermånedene er ekstremt varme og uutholdelige i kjøredress. November er den våteste måneden, men det regner sjelden hele dagen i Marokko. Kraftige regnskylt får elvene til å svulme opp på rekordtid, før de raskt trekker seg tilbake igjen. I desember og januar er mange av de mindre fjellovergangene stengt på grunn av snø. I ørkenen er nettene kalde, men dagene er varme og behagelige.

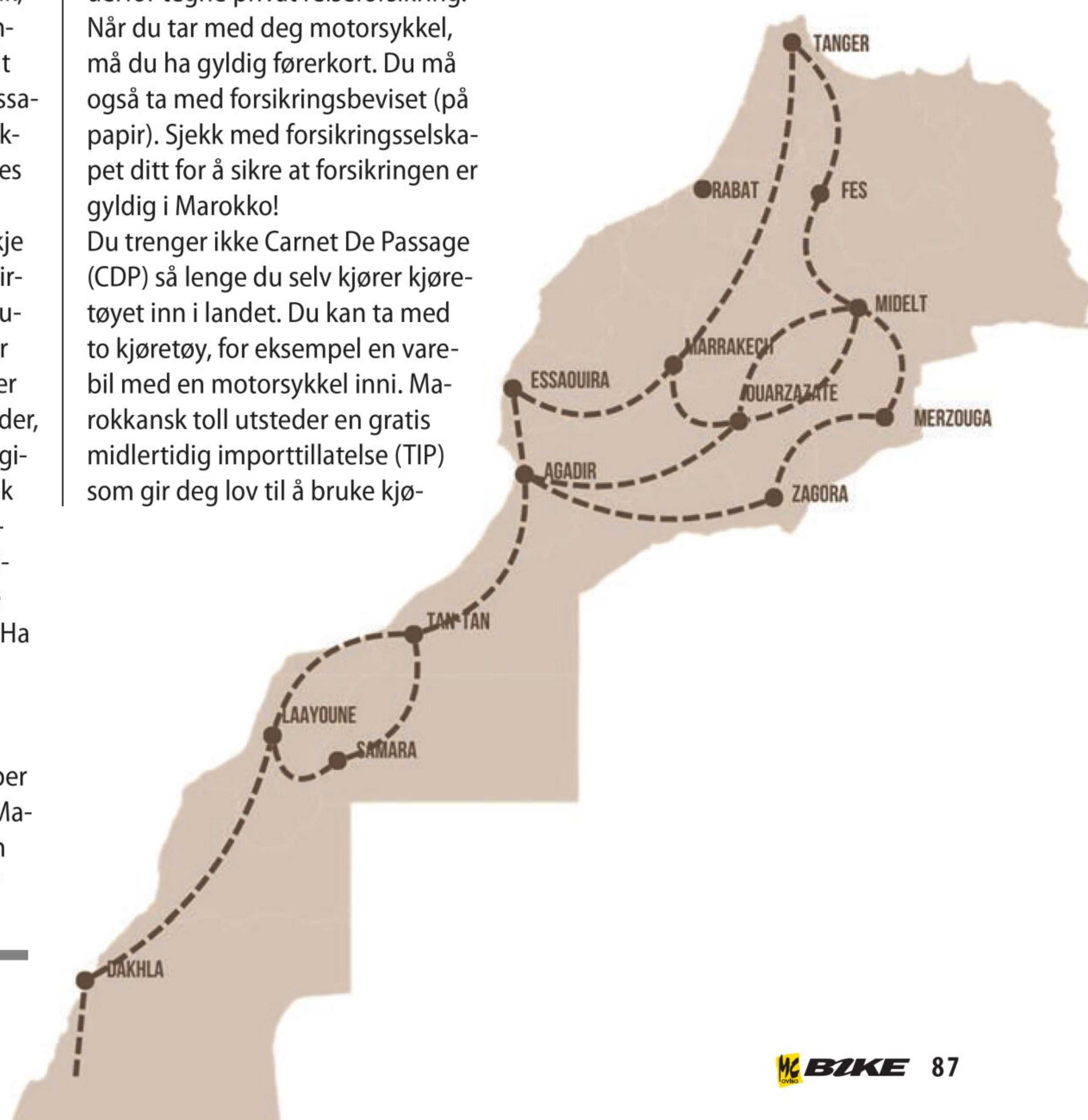
Dokumentasjon: Norske statsborgere kan oppholde seg i Marokko i 90 dager uten visum. Ved innreise blir passet ditt stemplet og tildelt et nummer som du må oppgi når du for eksempel sjekker inn på hotell. Uten stempel regnes det som at du har ulovlig opphold i landet. Hvis du vil oppholde deg lenger enn 90 dager, må du søke om forlengelse på inntil 90 dager hos marokkanske myndigheter. For lengre opphold kreves oppholdstillatelse. Europeisk helsetrygdekort gjelder ikke i Marokko og du bør derfor tegne privat reiseforsikring. Når du tar med deg motorsykkkel, må du ha gyldig førerkort. Du må også ta med forsikringsbeviset (på papir). Sjekk med forsikringselskapet ditt for å sikre at forsikringen er gyldig i Marokko!

Du trenger ikke Carnet De Passage (CDP) så lenge du selv kjører kjøretøyet inn i landet. Du kan ta med to kjøretøy, for eksempel en varebil med en motorsykkkel inni. Marokkansk toll utsteder en gratis midlertidig importtillatelse (TIP) som gir deg lov til å bruke kjø-

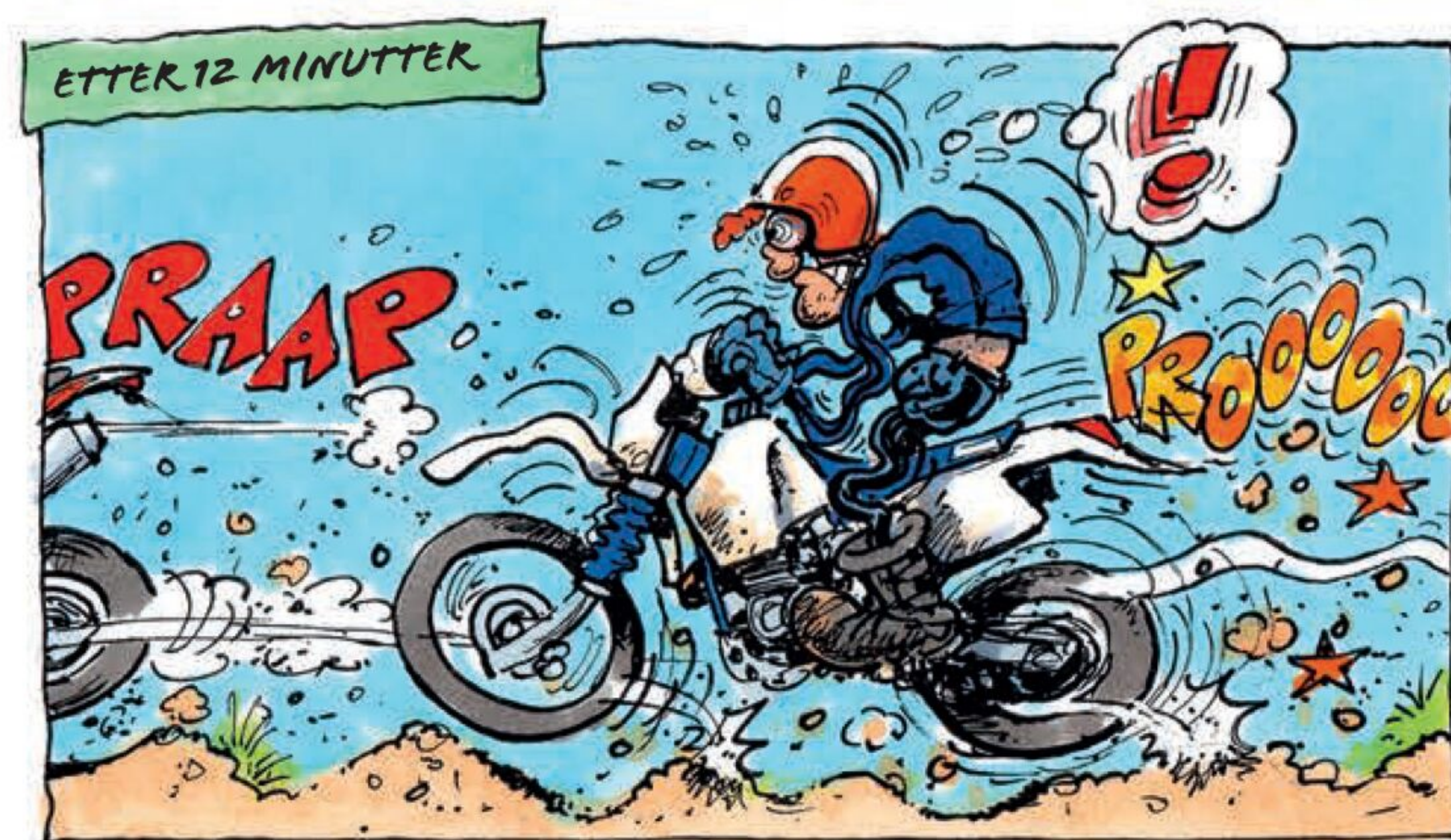
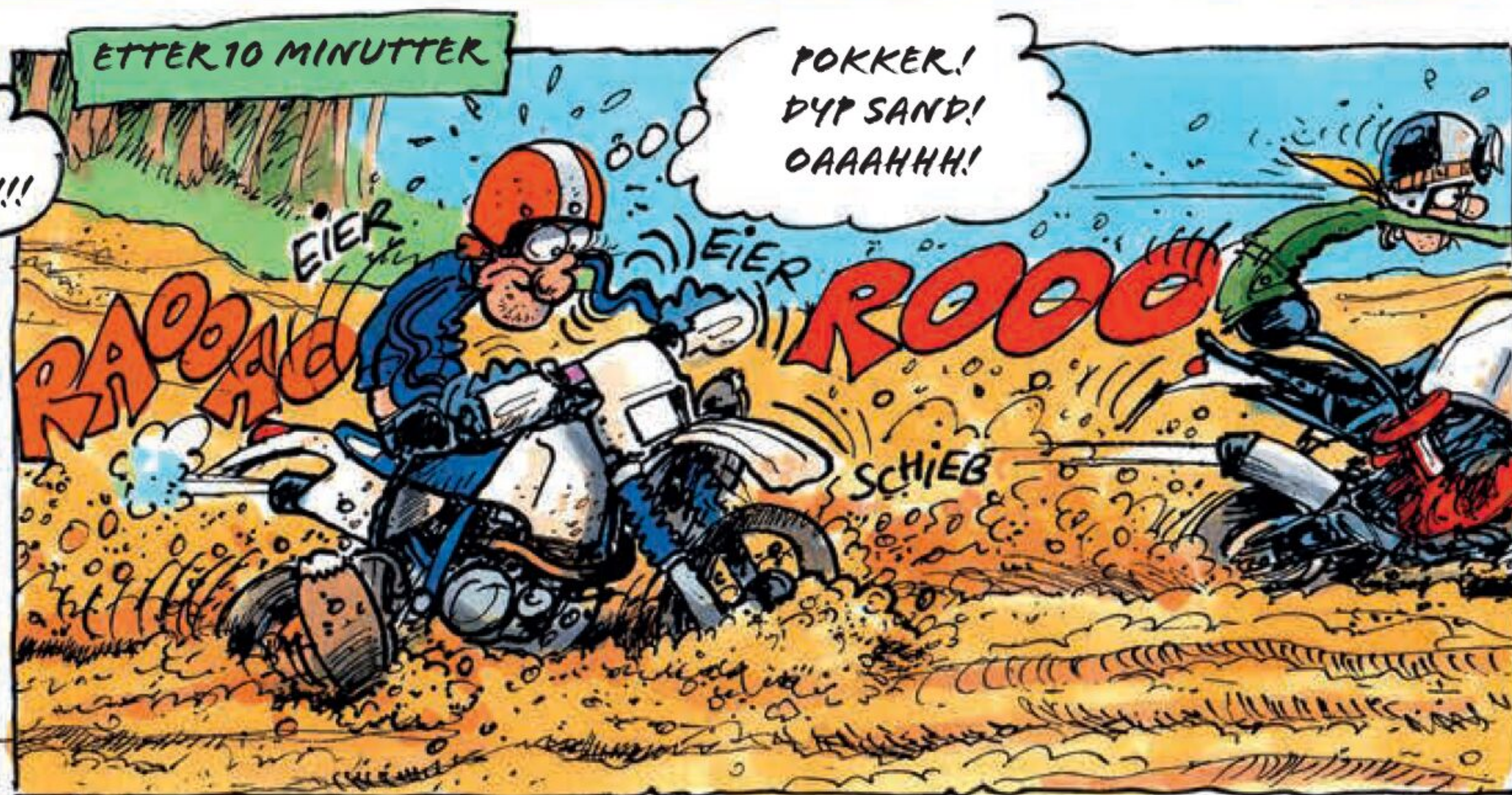
retøyet i Marokko i en begrenset periode. Du får et lite papir, og det er svært viktig at du passer godt på det. Du må vise det ved politikkontroll, og du trenger det når du forlater landet.

1. august 2020 la Henriette ut på sitt livs eventyr. Hun hadde tatt et års permisjon fra jobben, og turen skulle ta henne fra Nordkapp til Sør-Afrika og tilbake igjen. Men ingenting gikk som hun hadde planlagt, og det var først tre år senere at hun kom tilbake til Danmark etter å ha kjørt 16 000 kilometer gjennom 45 land i Europa, Afrika og Midtøsten.

Henriettes eventyr førte henne gjennom Danmark, Sverige, Norge, Finland, Tyskland, Østerrike, Sveits, Italia, Marokko og Vest-Sahara, Slovenia, Kroatia, Bosnia, Montenegro, Serbia, Kosovo, Albania, Nord-Makedonia, Hellas, Bulgaria, Romania, Ungarn, Nederland, Sør-Afrika, Lesotho, Mosambik, Swaziland, Botswana, Namibia, Angola, Zambia, Malawi, Tanzania, Kenya, Uganda, Rwanda, Oman, De forente arabiske emirater, Saudi-Arabia, Qatar, Bahrain, Jordan, Irak, Tyrkia, Ukraina og Polen.



OFFROADKJØRING



Hentet fra MOTOMANIA 15 av Holger Aue © Lappan Verlag GmbH, Oldenburg, Tyskland 2025.

ALL NEW KLIM X1 ALPHA ADV HELMET

- Exceptional safety from KOROYD® + EPS and lightweight carbon fiber shell
- Huge FOV & great optical clarity for awareness and visibility
- Unbeatable comfort through heat management, low drag & quiet aerodynamics
- 4 ride mode versatility: ADV, Street, Dual-Sport, Off-Road
- Tool-free face shield & peak visor



f @ You [#KLIMLIFE](#)



EXPLORE ALL KLIM HELMETS AT [KLIM.COM](https://www.klim.com)



I NESTE NUMMER

90

HØYE KRAV!

I neste nummer tester vi fire eksklusive crossover-modeller. De skal klare nesten alt: hverdagskjøring, turer i nær- og fjernområdet og sportslig kjøring.



BMW F 900 XR, KTM 890 SMT, TRIUMPH TIGER SPORT 800, YAMAHA TRACER 9 GT+



Kinesisk rulett

Kinesiske mc-merker er på vei opp. CFMoto 675SR-R og Zontes 703 RR er to splitter nye, kinesiske sportsykler i mellomklassen som utfordrer den italienske toppmodellen Aprilia RS 660 Factory. Hvilken er best?



Drømmereise: Offroad-kjøring på Island

Island er det rene offroad-paradis, og Dainese Expedition Masters tilbyr en uforglemmelig opplevelse av den karrige vulkanske, men likevel frodige naturen.

Vi kjører også den tradisjonelle høstutflukten med langtestsyklene. Det er sykler som har blitt kjørt i minst to år, hver dag, uansett vær, for å nå 50 000 kilometer (enkelte heftige tourere kjøres så mye som 100 000 kilometer), med en midtveisrapport, og til slutt: en oppsummering hvor sykkelen blir plukket helt fra hverandre for å analysere slitasjen.

BIKE 1/2026 kommer ut 10. desember

Redaksjonen forbeholder seg retten til å endre innholdet.

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.

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.


MC-avisa/Bike
Norge


Bike
Sverige


Bike
Finland


Bike
Danmark


MOTORRAD
Tyskland


Motociclismo
Spania


Motociclismo
Italia


Moto Plus
Nederland


Töff
Sveits


Motocykl
Tsjekkia

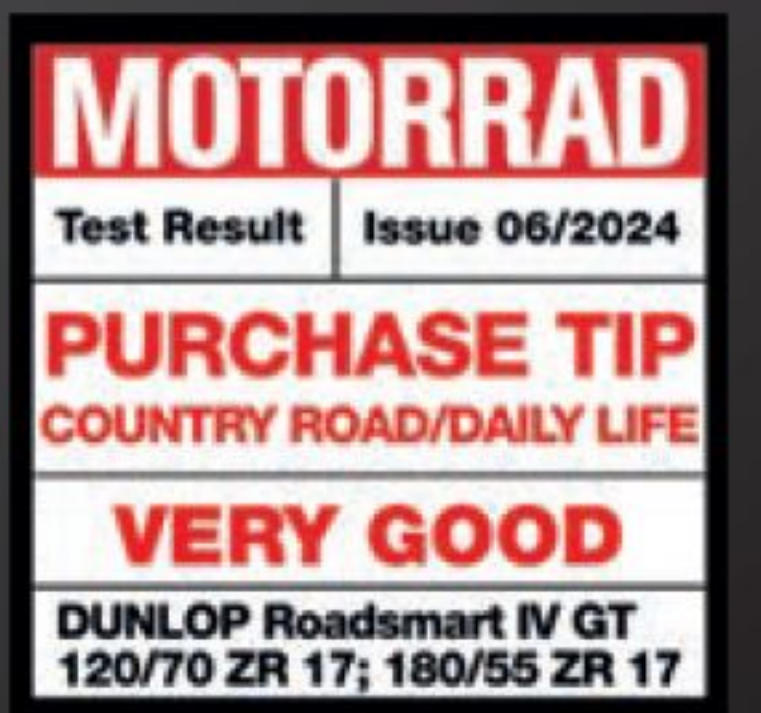

Motorevija
Kroatia


Motorrevue
Ungarn



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

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



 **DUNLOP**

**GEOMAX
MX34**

SPORTSMART mk4

TRAILMAXRAID

ROADSMART IV



Finn din forhandler på www.sps.no



THE
**DARK
SIDE
OF
JAPAN**


MT-07

Y-AMT



Nye Yamaha MT-07. Dawn of a New Darkness.

41 mm opp-ned forgaffel
Cruise control
Smartphone tilkobling



 **YAMAHA**
Revs Your Heart