2 Februar 2025 | Norge 169 kr

MC avisa BIKE

BIKE NR 2|2025 KATALOG 2025

AV SVEIN BERLI & ODDBJØRN MYKLEBUST

2025 KATALOGEN

Yamaha MT-07

DUCATI Panigale V2

Aprilia Tuono 457

Kawasaki Versys 1100 SE

350 motorsykler

Honda CMX 1100 SE Rebel

Royal Enfield Bear 650

Yamaha R9

Voge DS 625 X

MODELLENE 2025

BMW R 1300 GS Adventure

YAMAHA Ténéré 700 Rally

Triumph Tiger Sport 800

Kawasaki Z 900

Husqvarna Vitpilen 801

KTM 990 Duke R

BMW S 1000 R

Honda CB 1000 Hornet SP

SHOW I MILANO

HOTTE NYHETER PÅ ÅRETS MESSE!

FØRSTE TESTER:

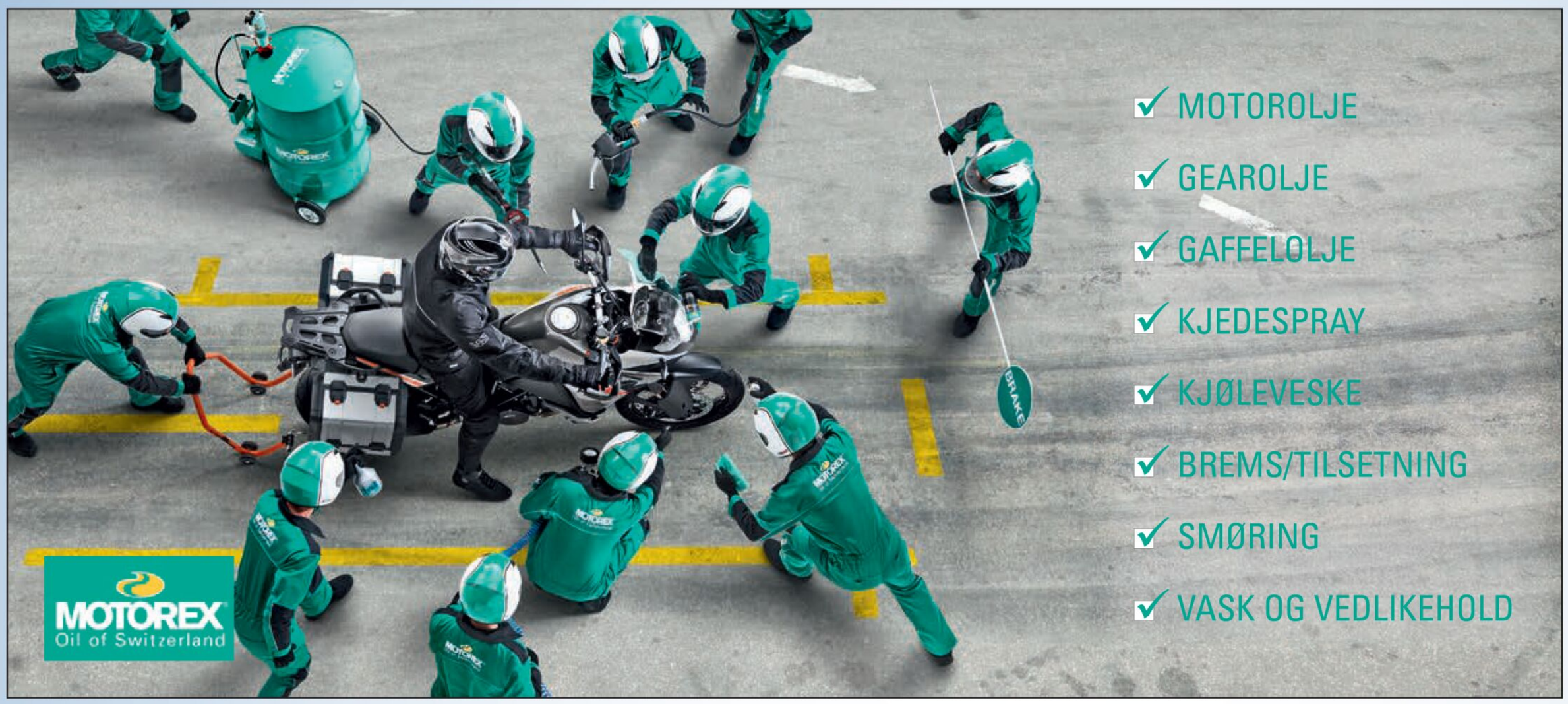
PRØVEKJØRING AV 2025 MODELLER

UTGITT I SAMARBEID MED MOTORRAD

TIDSAM 5258-02

9 771400 485643 02

RETURUKE 11



Importør SPS.no

C5
topp moderne åpningshjelm i nye farger!

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

SCHUBERTH

Nye dekor 2025

C5 Globe Black

C5 Globe Green

C5 Omega Antracite

C5 Omega Blue

C5 Omega White

C5 Omega Yellow

Rukka's toppmodell, «All Inclusive»
Jakken og buksen leveres med ekstra varmt dunfor, jakken har inkludert brystbeskytter som kan tas ut.

Finnes også som damemodell,
RAPTORINA.

Innerjakke

Innerbukse

rukka®

BESKYTTELSE VANNTETT MATERIALE TEKNOLOGI GARANTI

Finn din forhandler hos sps.no

SPS.no

NAF MC-medlemskap - trygghet og turglede!

NAF MC er Norges største medlemsorganisasjon for motorsyklister med over 17.000 medlemmer!

Som medlem er du sikret veihjelp hvis motorsykkelen din streiker hjemme eller langs veien. Du vil også få tilbud om gratis førerutviklingskurs + mange flere tjenester og fordeler!

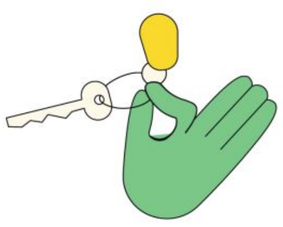
Nyhet! TOURSTART.ORG twist your ride

Som NAF MC medlem får du nå tilgang til turplanleggeren *Tourstart* helt gratis!

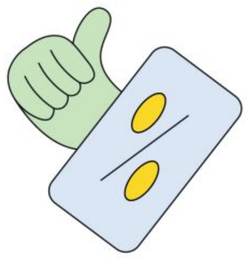
Flere tjenester inkludert i NAF MC-medlemskapet:

MC Veihjelp

Advokathjelp



Nøkkelforsikring



Rabatter

NAF MC-klubber

Bli NAF MC medlem i dag!

Scann QR-koden og meld deg inn

Eller les mer på:
naf.no/medlemskap/mc

Godt nytt år, og god ny MC-sesong!

Gratulerer. Du sitter nå med årets katalog i hendene, et fantastisk oppslagsverk for alle som er glade i motorsykler. Her har vi fått med oss det meste av det som vil bli tilgjengelig fra norske forhandlere denne sesongen. Når vi sier nesten alle modeller, er det fordi det finnes en del motorsykler for salg som det ikke blir solgt mange av. Eller at de tilhører et segment som ikke får mye oppmerksomhet her til lands. Her er massevis av nyheter, nye modeller og oppgraderinger. Utviklingen går alltid fremover heter det, og for oss som driver med motorsykler betyr det som regel mer effekt, bedre kjøreegen skaper, mindre vekt og enda mer teknologi som skal gjøre det tryggere for deg og meg å kjøre MC. Er du på jakt etter ny sykkel i år, er MC-katalogen et godt verktøy. Her kan du sammenligne, se, glane og bli inspirert. Nå er det vel endelig avklart at det ikke blir MC-messe på Lillestrøm i år. Mange nordmenn har brukt denne messen som arena for å velge ut sykkel. Alltid gøy med messer hvor man kan sitte på syklene og bli skikkelig kjent med en fysisk sykkel. Nå når denne muligheten er borte, blir denne katalogen enda mer aktuell.

Tallenes tale viser at fjoråret salg av nye motorsykler var omtrent det samme som i 2023. Samtidig viser det en oppgang på bruktsalget med 7% fra 2023. Mange velger å kjøpe brukt, og det kan absolutt være fornuftig. Er man ny motorsyklist kan det være greit å starte med en sykkel som det ikke er krise om en går i bakken med. Og nye motorsyklister er det mange av. Jeg ble imponert da jeg hørte tallet. I 2024 var det over 12000 personer som tok førerkort på motorsykkel. Over 4500 av disse var på 125 ccm, altså lett motorsykkel. Dette er faktisk mange flere enn jeg så for meg. Da er det trist å tenke på at man nå snakker om å øke aldersgrensen på 125 ccm til 18 år.

Det er svært gledelig å se at så mange velger å ta lappen på motorsykkel i tider da det er mye negativ omtale av motorsykkel i media. I fjor fikk jeg selv anledning å kjøre sammen med to som fikk førerkort, en på lett og en på A2. Jeg ble imponert over begge førerne. Ung alder til tross, disse var opptatt av sikkerhet, kjøreteknikk, sikkerhetsutstyr og fartsgrenser. Vi som har kjørt motorsykkel lenge bør absolutt gi våre erfaringer videre, slik får vi flinke nye motorsyklister.

Jeg er ikke særlig glad i vinteren, men det gjelder å kose seg etter beste evne. Jeg er heldig å ha en god garasje hvor jeg kan mekke motorsykkel. I tillegg har jeg et ganske bra lakkeringsverksted hvor jeg kan boltre meg. Så når snøen laver ned trekker jeg inn i garasjen. Setter på varmen, skrur på noe god musikk, kaffe og gjerne besøk av en kamerat eller to. Da bygges det og customiseres og lakkes. Det er en herlig tid. I garasjen min står det nå tre motorsykler. Den ene får forbli urørt, men de to andre får nytt utseende gjennom vinteren. Det er alltid like gøy når våren kommer og komme seg ut på veien med noe man har laget selv.

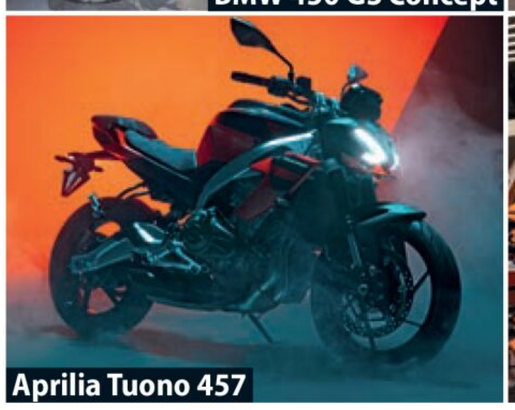
Redaktør Oddbjørn Myklebust
har vært redaktør i MC-avisa siden 2007. I hans garasje og mekkebule vil du finne både Kawasaki og Harley-Davidson. Det kommer helt sikkert flere etter hvert.
oddbjorn.mc-avisa@bike.no

Katalogredaksjonen håper du får mye glede av den Store Motorsykkelkatalogen 2025!

BMW 450 GS Concept

CFMOTO 450 MT

Suzuki DR-Z4SM


Aprilia Tuono 457

KTM 390 SMC R

Yamaha R3

Her her du eksempler på seks motorsykler som vakte oppmerksomhet på høstens messer, sykler som viste at nyheter ikke nødvendigvis behøver å handle om ytelse og fart. Felles for disse seks er manøvrerbarhet og kontroll, og vi vet at mindre også kan være mer.

Innhold

148
125-kubikkere

146 Elektriske mc

153
Motocross

136
Prøvekjøring Yamaha NMax

5 Ledaren
Oddbjørn ser tilbake på året som gikk, gjør seg tanker om aldersgrenser og erklærer at han ikke liker vinter.

8 Inside
Svein er sterkt i tvil om alt var så mye bedre før.

10 Bransje
Ole Martin ser nærmere på små og store nyheter innen mc-bransjen og oppsummerer mc-salget i 2024. Har salget gått opp, ned eller står det på stedet hvil?

18 Bruk av katalogen
Hvordan du leser info om syklene.

14 Motorsykler i Norge
Det er her katalogseksjonen begynner med presentasjon, fakta og priser for årets modeller – i alfabetisk rekkefølge.
Aprilia sid 20, BMW sid 24, CFMOTO sid 35, Ducati sid 38, Fantic sid 56, GASGAS sid 56, Harley-Davidson sid 48, Honda sid 62 Husqvarna sid 74, Indian sid 77, Kawasaki sid 86, KTM sid 95, Moto Guzzi sid 102, Piaggio sid 105, QJ Motor sid 106, Royal Enfield sid 108, Suzuki sid 114, Triumph sid 119, Vespa sid 128, Voge sid 130, Yamaha sid 138.

58 Prøvekjøring: Honda NT1100
Hondas nye touringsykkel viser hva den duger til på nydelige fjellveier i det spanske høylandet.

84 Prøvekjøring: Kawasaki Ninja 1100 SX
Sporttouring er tydeligvis på vei inn igjen. Rikard kjører Kawasakis større og oppdaterte Ninja 1100 SX.

134 Serviceguiden

136 Prøvekjøring: Yamaha NMAX
Hva som er det beste transportmiddelet nede i de store byene på kontinentet? En lynrask scooter, selvfølgelig.

145 Supermoto
Dette er kule sykler som kan kjøres på vidt forskjellig underlag.

145 Elsykler
Elektriske motorcykler kommer, men er fortsatt et byalternativ.

148 125-kubikkerne
Syklene du kan kjøre allerede som 16-åring.

153 Motocross
Motocross lever, enten det er i NM, VM eller i Supercross-serien.

157 Enduro
Utvalget av attraktive Enduro-sykler er stort.

160 Trial
Mangfoldet innen trial-sporten er fargerikt.

161 Motomania

162 Neste nummer

Som abonnent har du også adgang til den digitale utgaven.

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

Administrasjon:
Kerstin Bergnehr
e-post: kerstin@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 abonnementssaker, adresseendring, etc., vennligst kontakt vår abonnementstjeneste 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".

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.

Indian MOTORCYCLE

NYHETEN SCOUT SIXTY BOBBER.

MER TILGJENGELIG ENN NOENSINNE.

PRIS FRA 219.900,-

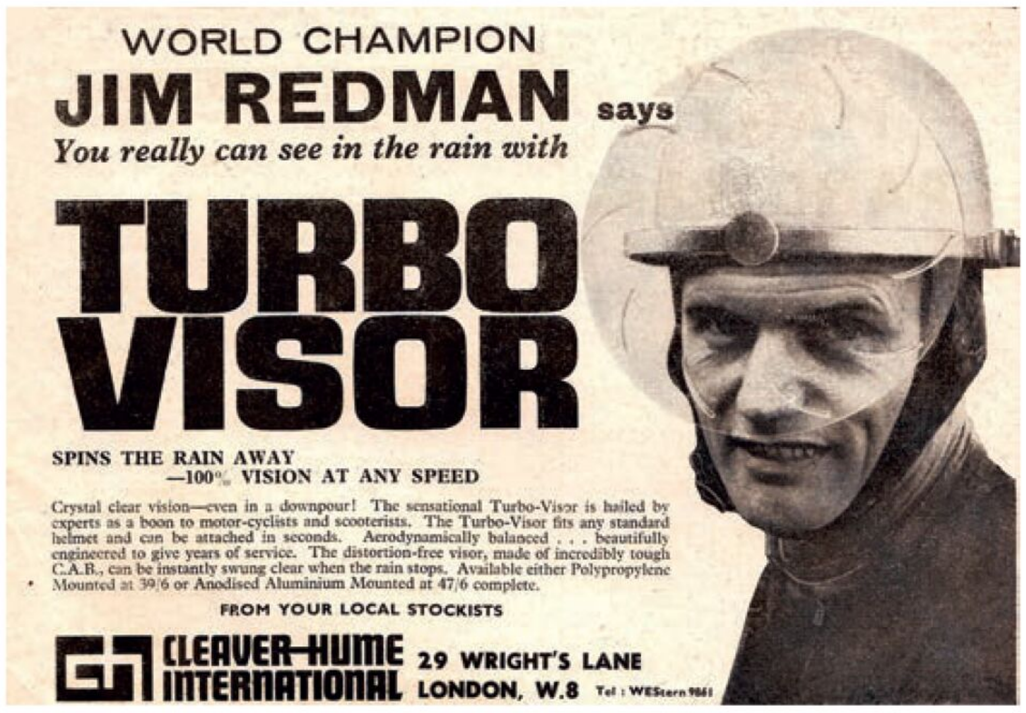
5 ÅRS GARANTI

* 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.

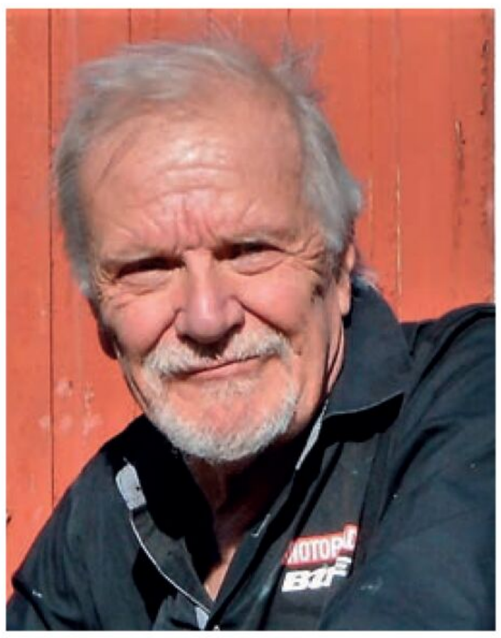
INDIAN MOTORCYCLE RIDERS 19 01

STANDARD ABS

Det finnes dessverre ikke krav om at reklame skal være 100% sannferdig...



ALT VAR SÅ **MEGET BEDRE FØR...**



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

"Legg deg på minnet, at dagen i dag ALLTID er den beste dagen i hele året."
R. W. Emerson

Hvert år utgir vi MC-katalogen. Ettersom jeg er ganske sterkt involvert i arbeidet med den, blir jeg godt og grundig oppdatert på alt det nye som skjer på mc-fronten. Hvert år tenker jeg også på et besøk på en lokal veteranbilklubb, der et av medlemmene brukte mange og store ord på å fortelle meg hvor makeløst fantastisk hans digre flak av en amerikaner var. Lovprisingen ble avsluttet med et hjerteføIt: «Å nei, de lager ikke sånne biler nå lenger. Det har de f... ikke råd til!» Min umiddelbare tanke slapp nesten ut av munnen: «Det er sant! Og det skal vi være glade for...».

Har du noen gang kjørt en 60-talls, engelsk twin på alvor? Jeg har – og jeg husker. Husker de intense vibrasjonene som vi godtok fordi vi trodde det skulle være slik. Lyspærer der glasset i pæren vibrerte ut av sokkelen? Joda. Støvler som ble automatisk impregnert av oljen som egentlig skulle holdt seg inne i motoren? Husker det og. Det faktum at en alltid måtte ha med et velassortert utvalg av verktøy, for hvis det var med holdt gjerne sykkelen helt hjem. Men ve den som la ut på tur uten! Fjæring og demping som var en illusjon? En gang traff vi en god dump i veien på vår 650 BSA og slaget forplantet seg helt opp i hjernen. Astri sa ingenting, for hun trodde hun var slått lam.

For ikke å snakke om dekk! Du som ikke tør kjøre nedlegg fordi du er redd dine moderne dekk skal slippe – du skulle prøvd et sett Dunlop K70 som ble slitt flate på midten etter 100 mil. Men de slapp ikke, noe flatslipt underside av lydpottene var et bevis på. Bremser? Trommelbremser var pene å se på og virket like lite i regnvær som i solskinn. En ting var imidlertid bedre før: Nattsynet. Det som slapp ut fra Lucas-genererte 6 volt og 35 watt var ikke egnet til å få pupillene til å trekke seg sammen – selv ikke når det virket.

Det verste av alt er at det ikke var syklene som var det verste – det var utstyret! Det var alltid en kilde til undring hvor mange insekter som kunne sette seg fast på en nyimpregnert Belstaff kjøredress (også kalt tjærepapp). Eller de første intercom-anleggene. De besto av en plastslange mellom fører og passasjer og noe som minnet om et stetoskop til ørene. Prinsippet var det samme som de tidlige maskintelegrafene: Lyden skulle forplante seg gjennom røret. Det virket ikke.

Den første elektronisk intercomen vi hadde var noe bedre, men ikke mye. Den trivdes best når farten var lav og vindstøyen minimal. Strøm til driften ble levert av et 9V batteri, og en gang satt vi inn et av merket Everlast. Det varte i 20 minutter, så dermed er evigheten definert.

Selve toppen av kransekaken var imidlertid det som ble markedsført som Turbovisor, en slik som på bildet over. Den ble spent fast på hjelmen og spant fortere og fortere etterhvert som farten økte. Prinsippet var at regnvann skulle slynges ut av sentrifugalkraften. Det var bare et problem: Turbovisor kunne vært bedre balansert, for når den fikk opp farten vibrerte den så intenst av ethvert forsøk på å se klart var dømt til å mislykkes – uansett hva verdensmester Jim Redman hevdet i reklamen.

Men når alt dette er sagt – det kan så men være at alt var så mye bedre før. I hvert fall hvis hukommelsen har sviktet...

Og med det ønskes et godt og minnerikt Nytt År til dere alle.

Developed with Shell ADVANCE Technical partner PIRELLI

New Panigale V2

The lightest Panigale of all time

The new Ducati Panigale V2 marks a historic transition in the history of Borgo Panigale twin-cylinder sports bikes, because for the first time it is not derived from the larger motorcycle that competes in Superbike. Designed totally from scratch, the S version weighs 17 kg less than the previous model, from which it inherits its sports attitude and adds a level of ease, comfort and riding pleasure.

Lightness, intuition and reduced physical effort are combined with a torque curve that is generous at low rpm and delivers sports performance at the top end thanks to the new V2 engine. All enriched with category-topping technical and electronic equipment: perfectly poised for the track and even more capable on the road.

Displacement 890 cc | **Power** 88 kW (120 hp) @ 10,750 rpm | **Seat height** 837 mm (33 in) | **Wet weight no fuel** 179 kg (395 lb)

Find out more at your local dealer and on ducati.no

10

Tung MC-salget status quo. A2-salget økte!

Det ble en nedgang på 34 sykler (6.226 mot 6.260) når det gjaldt tung MC i fjor i forhold til 2023. Det er BMW med sine GS-nyheter som topper tabellen. BMW lå i 2023 på tredjeplass, men tok steget til topps i 2024. Deretter følger Honda på andreplass foran KTM som tok den siste pallplassen takket være et sterkere høstsalg enn Yamaha, som måtte ta til takke med 4. plassen. Triumph hadde en solid økning på 186 sykler takket være de to nye A2-modellene på 400 kubikk. Husqvarna smatt forbi Kawasaki og tok 6. plassen.

Når det gjelder lettvekt-salget, er det en tilbakegang på 27,43 %. Vi får håpe at noe av forklaringen er at det er mange brukte lettvektere på markedet etter det sterke koronasalget for noen år siden. Flere av de som kjører lettvektere har bare sykkelen i noen år. Yamaha toppet igjen lettvektsalget foran Honda, KTM og Suzuki. Mopedsalget gikk ned 22,05 % i 2024.

Av Ole Martin P. Eidevik

Honda stoppet på 999 tunge MC i 2024. De har desidert flest modeller på toppselger-listen. Her representert med CB750 Hornet.

A2-markedet vokser

Selv om det ble en liten nedgang på 0,54 % på tung MC-salget, så vokste A2-markedet med 11,14 %. Dette betyr som før nevnt at flere velger mellomklasse-sykler. De mest populære A2-modellene er KTM 390 Duke, Yamaha MT-07, Triumph Scrambler 400X, Honda NX500, KTM 390 Adventure, Triumph Speed 400, Honda CMX500 Rebel og Honda CBR500R.

Modellsalget tung MC

Honda kan vise til 8 stk. modeller på topp 18-listen. BMW tar 1. og 3. plass med sine store GS-modeller. Den nye R 1300 GS Adventure (GSA) kommer i 2025 og vi venter at BMW kommer til å slåss for å beholde tronen også i år. Yamaha MT-07 ble i fjor henvist til 2. plass, men med ny oppgradert 25-modell blir vi ikke overrasket hvis MT-07 kommer tilbake på toppen av pallen. KTM og Triumph sine A2-modeller er også populære. Det er fem fabrikker som dominerer topp 18-listen.

Norge er et GS-land! BMW innehar 1. og 3. plass med de store GS´ene på modellstatistikken. F800/900 GS følger på med 7. og 15. plass.

Mest solgte MC-merke

Mest solgte (Tung MC unntatt 4-hjuling) jan–des 2024

Merke	Antall	%	Endring
1. BMW	1 105	17,75%	4,64%
2. HONDA	999	16,05%	-16,61%
3. KTM	878	14,10%	13,00%
4. YAMAHA	861	13,83%	-22,99%
5. TRIUMPH	668	10,73%	38,59%
6. HUSQVARNA	289	4,64%	15,60%
7. KAWASAKI	257	4,13%	-3,38%
8. SUZUKI	220	3,53%	30,95%
9. DUCATI	151	2,43%	-15,17%
10. H-DAVIDSON	125	2,01%	-13,19%
11. VOGE	121	1,94%	120,00%
12. ROYAL ENFIELD	94	1,51%	1,08%
13. VESPA	59	0,95%	-14,49%
SUM ALLE MERKER	**6.226**		**-0,54%**

Mest solgte A2 - MC-merke

Mest solgte merke (A2/tom 35kw) jan-des 2024

Merke	Antall	%	Endring
1. HONDA	475	21,64%	-19,08%
2. KTM	471	21,46%	25,27%
3. YAMAHA	225	10,25%	-24,75%
4. TRIUMPH	204	9,29%	2450%
5. HUSQVARNA	156	7,11%	31,09%
6. VOGE	100	4,56%	81,82%
7. BMW	96	4,37%	-23,81%
8. ROYAL ENFIELD	94	4,28%	1,08%
9. KAWASAKI	88	4,01%	87,23%
10. VESPA	59	2,69%	-14,49%
11. GASGAS	31	1,41%	-6,06%
12. BETA	25	1,14%	25,00%
SUM ALLE MERKER	**2.195**		**11,14%**

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

Mest solgte LETT MC-merke

Mest solgte (Lett MC) jan–des 2024

Merke	Antall	%	Endring
1. YAMAHA	400	27,59%	-38,37%
2. HONDA	241	16,62%	-50,51%
3. KTM	207	14,28%	-0,48%
4. SUZUKI	172	11,86%	-9,95%
5. FANTIC	59	4,07%	-15,71%
6. KAWASAKI	52	3,59%	-26,76%
7. VOGE	46	3,17%	39,39%
8. HUSQVARNA	45	3,10%	2,27%
9. APRILIA	42	2,90%	31,25%
10. TALARIA	38	2,62%	
11. SUR-RON	25	1,72%	-44,44%
SUM ALLE MERKER	**1.450**		**-27,43%**

Mest solgte Moped-merke

Mest solgte (Moped unntatt 4-hjuling) jan–des 2024

Merke	Antall	%	Endring
1. PEUGEOT	254	26,32%	-13,90%
2. SUPER SOCO	89	9,22%	8,54%
3. TALARIA	77	7,98%	-36,89%
4. YAMAHA	76	7,88%	11,76%
5. NIU	59	6,11%	-15,71%
6. SUR-RON	49	5,08%	2,08%
7. VESPA	40	4,15%	-32,20%
8. LVNENG	34	3,52%	240,00%
9. SYM	34	3,52%	-20,93%
10. VIARELLI	22	2,28%	-15,38%
11. ECONELO	20	2,07%	150,00%
SUM ALLE MERKER	**965**		**-22,05%**

FRA 1. JANUAR TIL 31. DESEMBER 2024 (UNNTATT FIREHJULINGER). KILDE: OPPLYSNINGSRÅDET FOR VEITRAFIKKEN AS. FORBEHOLD OM FEIL.

Modellsalget 125cc
Yamaha MT-125 var storselgeren også i 2024. Den står for 19,03 % av totaltsalget i fjor. Deretter kommer KTM 125 Duke, foran Suzuki GSX-S 125 og Honda CB125R. Alle disse er street-modeller. Den første sportssykkelen, Yamaha R125, kom på 10. plass. Yamaha hadde også den mest solgte scooteren med budsjettmodellen RayZR. Den første elektriske modellen er Sur-Ron Ultra Bee som ligger på 16. plass.

Scooter/mopedsalget
Mopedsalget har en nedgang på 22,05 % i 2024. Tradisjonen tro er Peugeot suveren markedsleder. Bak kommer flere elektriske sykler fra Super Soco, Talaria, Yamaha, NIU og Sur-Ron.

Mest solgte MC

Mest solgte modell (Tung MC)	antall
1. BMW R 1300 GS	291
2. YAMAHA MT-07	236
3. BMW R 1250 GS ADVENTURE	182
4. KTM 390 DUKE	154
5. YAMAHA TENERE 700	149
6. YAMAHA MT-09	130
7. BMW F 800 GS	118
8. TRIUMPH SCRAMBLER 400 X	108
9. HONDA NC750X	102
10. HONDA CB750 HORNET	99
11. HONDA NX500	88
12. KTM 390 ADVENTURE	85
13. TRIUMPH SPEED 400	85
14. HONDA CMX500 REBEL	76
15. BMW F 900 GS	75
16. HONDA XL750 TRANSALP	71
17. HONDA CBR500R	67
18. HONDA CB650R	66
18. HONDA CRF300L	66

Mest solgte LETT MC

Mest solgte modell (Lett MC)	antall
1. YAMAHA MT-125	276
2. KTM 125 DUKE	186
3. SUZUKI GSX-S 125	147
4. HONDA CB125R	96
5. FANTIC XMF 125	54
6. HONDA CB125F	51
7. YAMAHA XSR 125	47
8. VOGE 125R	46
9. HUSQVARNA SVARTPILEN 125	43
10. YAMAHA R125	41
11. KAWASAKI Z 125	36
12. APRILIA SX 125 SUPER MOTARD	27
13. YAMAHA RAYZR	27
14. HONDA MONKEY 125	25
15. SUZUKI GSX-R 125	25
16. SUR-RON ULTRA BEE	24
17. TALARIA XXX TL2500	20
18. KTM RC 125	18
18. TALARIA STING R TL4000	18

Yamha R125 er den eneste lettvekteren på topp 10-listen som ikke er en street-modell.

Triumph har hatt en fantastisk oppgang på A2-salget med Scrambler 400 X og Street 400.

Moped og lettvektere får stadig flere elektriske merker som selger bra. Her representert med Talaria Sting R 125.

Husqvarna Svartpilen 125 kom på 9. plass på modellsalget blant lettvekterne i 2024.

FRA 1. JANUAR TIL 30. DESEMBER 2024 (UNNTATT FIREHJULINGER). KILDE: OPPLYSNINGSRÅDET FOR VEITRAFIKKEN AS. FORBEHOLD OM FEIL.

Yamaha Vinterbro skifter navn til MC Experten AS, og blir Kawa-forhandler

Omar Raja (daglig leder i MC Experten), Emma Teigland (produktsjef i Kawasaki Norge) og Christian Ellefsen (selger i MC Experten) er glad for at det endelig er en Kawasaki-forhandler i Oslo. MC Experten (tidligere Yamaha Vinterbro) startet i dag som forhandler av motorsykler fra Kawasaki. Sist Kawasaki var representert i Oslo var i 2008.

Etter 27 år med et fantastisk samarbeid med Yamaha, er det med stor entusiasme vi annonserer en ny æra for vårt firma. Fra og med i dag har vi avsluttet vårt samarbeid med Yamaha og innleder et nytt og spennende partnerskap med Kawasaki.

Pressemelding

I forbindelse med dette skiftet endrer vi også navn fra Yamaha Vinterbro til MC Experten. Dette navneskiftet gjenspeiler vår forpliktelse til å tilby et bredt spekter av produkter og tjenester til motorsykkelentusiaster, uavhengig av merke. Vi har fortsatt et sterkt fokus på kvalitet og service. Vårt mål er å være det beste valget for kundene.

Kawasaki er kjent for sin innovative teknologi, imponerende ytelse og kvalitet, og vi ser frem til å kunne tilby våre kunder produkter og tjenester i toppklasse. Vi er sikre på at vårt samarbeid med Kawasaki vil gi oss muligheten til å vokse videre og fortsette å levere førsteklasses produkter og tjenester.

Vi ønsker å forsikre alle våre lojale Yamaha-kunder om at vi fortsatt vil være deres forhandler. Vi fortsetter å utføre service på Yamaha-motorsykler og vil fremdeles tilby originale deler, akkurat som før.

Skiftet markerer starten på en ny og dynamisk epoke, men vi ser frem til å bygge videre på vår sterke tradisjon med kundeservice og ekspertise. Takk for deres tillit og støtte gjennom årene. Vi ser frem til å fortsette å være deres førstevalg for alt innen motorsykler og tilbehør.

Emma Teigland, produktsjef i Kawasaki Norge, uttaler:

– Vi er glade for å ha MC Experten med på laget som Kawasaki-forhandler. De har solid erfaring og en sterk kundebase, og vi ser frem til et langsiktig og vellykket samarbeid. Jeg er sikker på at vi sammen vil bidra til å styrke Kawasaki i Oslo-området.

Vi i MC Experten gleder oss til å jobbe med Kawasaki, og ønsker alle våre nye og gamle kunder hjertelig velkommen til denne spennende reisen.

Motor-Teknikk er distributør av Stark Future

På Sørlandet er det mye fine veier for både offroad og enduro-kjøring. Motor Teknikk, som holder til på Sørlandsparken utenfor Kristiansand, er nå distributør for elektriske Stark sine enduro- og crossmodeller. Daglig leder Christian Høyer-Jonassen står på bildet bak Stark Varg Alpha 80. Stark sine elektriske sykler skal kunne kjøres i 6 timer på fullladet batteri, og ladetid er oppgitt til 2 timer.

Snellingen flytter til bygg langs E6 i Oslo

Snellingen AS fyller i år 60 år, og feirer dette med å flytte noen få kilometer i mars. De holder nå til på Alnabru, men flytter opp til Furuset langs E6, i samme bygg som BestDrive holder til i. Vi kommer snart tilbake med artikkel om de nye lokalene og 60-års jubilanten.

SUZUKI

Nyhet!

DR-Z4SM

Med en DR-Z4SM tar du kontroll over gatene eller sjefer på supermotobanen. Hvilken vei du enn velger gir deg dominans og kjøreglede!

Lett, sterk og
hendig!
Slagvolum 397 ccm
Vekt 154 kg
Førerkortklasse:
A og A2.

Veil. pris 2025 kr 119.900,-

Avtal prøvekjøring med en Suzuki-forhandler nær deg!

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

erling sande
erling-sande.no

BERGEN MC-CENTER VANT VIKTIG SAK FOR MC-BRANSJEN I HØYESTERETT!

Natt til 31. mai 2021 startet det en brann fra en motorsykkel i verkstedet til Bergen MC-Center på Åsane utenfor Bergen. Brannen ødela for millioner. Brannen startet ca. kl. 01, og hele verkstedet på ca. 400 kvadratmeter ble helt rasert av flammene som var opp til 1000 grader. Brannen startet i en brukt MC som var forsikret av Gjensidige. Da forsikringsoppgjøret for både Bergen MC-Center og byggherre skulle gjøres opp, mente Gjensidige at de ikke hadde ansvar for brannen. Da ble det rettsak som Gjensidige vant i skifteretten. Saken ble deretter anket, og i lagmannsretten ble det full seier for Bergen MC-Center og byggherre. Gjensidige anket deretter til høyesterett, og i desember i fjor kom domsslutningen: Gjensidige må dekke tapet og saksomkostninger som Bergen MC-Center fikk etter brannen for snart 4 år siden.

Domstol.no skriver om denne rettbeslutningen at "Dommen har betydning for rekkevidden av bilansvaret ved verkstedopphold." Dette betyr at MC-verksteder i Norge ikke trenger å være redde for at hvis lignende skjer for dem så sitter de uten erstatning. I verste fall kunne denne saken medført at MC-verksteder ikke ville hatt forsikring når en har tatt inn sykler med skilt på til service.

Det har vært en lang kamp for familien Jensen som eier Bergen MC-Center AS. Da vi var innom butikken i januar, var det en lettet Magne Eriksen som møtte oss. Han fant frem domspapirene og aviser som fortalte om seieren. Ennå hadde ikke pengene dukket opp fra forsikringsselskapet, men vi snakker om tosifret millionbeløp i erstatning for familiebedriften.

Daglig leder Stian Jensen er nå klar på at nå skal de gi full gass i 2025. Han gleder seg spesielt til å få inn nyheten QJMotor sine MC og ATV-modeller. Bergen MC-Center AS er forhandler av Suzuki, QJMotor, BSA og Zero. MC-avisa/Bike gratulerer Bergen MC-Center AS med seieren i rettsmaratonet!

Tekst og foto: Ole Martin P. Eidevik

Det var en lettet Magne Jensen (t.h) som møtte oss i butikken i januar. Nå venter de bare på at Gjensidige skal betale ut erstatningsbeløpet.

Her er hva domstol.no skriver om dommen:

Brann i motorsykkelverksted var dekket av bilansvarsforsikringen

Høyesteretts dom 19. desember 2024, HR-2024-2350-A, (sak nr. 24-009217SIV-HRET og sak nr. 24-010484SIV-HRET), sivil sak, anke over Gulating lagmannsretts dom 24. november 2023.

Gjensidige Forsikring ASA (advokat Merete Anita Utgård) mot Bergen MC-Center AS (advokat John Christian Elden), Fremtind Forsikring AS (advokat Jan Aubert)

I mai 2021 oppsto det brann i lokalene til et motorsykkelverksted i Bergen. Brannen ble utløst av at en av motorsyklene som sto inne til reparasjon, tok fyr som følge av elektrisk feil. Motorsykkelen var forsikret i Gjensidige, og verkstedet og forsikringsselskapet for bygningen krevde erstatning av selskapet. Gjensidige bestred ansvar.

Det var uomstridt at det i utgangspunktet forelå ansvar etter bilansvarslova § 4 om skade som motorvogn gjør. Spørsmålet var om unntaket i lovens § 2 bokstav b kom til anvendelse. Bestemmelsen gjør unntak for skader som oppstår mens motorvognen er forsvarlig bortsatt på et sted der allmenheten ikke kan ferdes.

Høyesterett har kommet til at unntaket ikke får anvendelse og at skadene derfor er dekket av bilansvaret. Med utgangspunkt i den såkalte carportdommen (HR-2021-822-A), der en bil som sto parkert i en carport, begynte å brenne, kommer Høyesterett til at ordinære verkstedopphold ikke faller inn under unntaket. Unntaket i § 2 bokstav b må forstås i sammenheng med EUs motorvognforsikringsdirektiv artikkel 3 om at forsikringen skal omfatte bruk av kjøretøy. Det følger av rettspraksis fra EU-domstolen at parkering mellom kjøreturer utgjør et ledd i bruk av kjøretøy. På lignende måte må verkstedopphold anses som et ledd i bruk av motorvogn.

Dommen har betydning for rekkevidden av bilansvaret ved verkstedopphold.

Brannårsaken: Heldigvis hadde Bergen MC Center overvåkningskamera som både tok bilder og film. Her ser en at brannen startet i en brukt MC. ***Foto: Bergen MC-Center AS***

KUS MC ØSTFOLD

GODKJENT AV
Statens vegvesen

NORGES STØRSTE FORHANDLER AV BRUKTE MOTORSYKLER

GODKJENT MC VERKSTED

VEDLIKEHOLD DIN MOTORSYKKEL HOS KUS MC ØSTFOLD AS

Visste du at du kan også 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 direkte tilkoblet BMW Motorrad i Tyskland.**
- **Originale og Kvalitetsdeler**
- **Erfarne Mekanikere: Inkludert BMW-eksperter.**
- **Gratis Lånemotorsykkel**
- **Komfortabel Ventetid: Nyt en kopp kaffe mens du venter.**
- **Hentetjeneste: Innen 100 km for kun 599,-**

Bestill din service hos Kus MC Østfold AS nå og opplev kvalitet du kan stole på!

WWW.KUSMC.NO **POST@KUSMC.NO**

+47 486 10 372 **RAMSTADVEIEN 2, 1850 MYSEN**

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

Adventureskolen skal hjelpe motorsyklister å planlegge, forberede og gjennomføre sine drømmeeventyr. Neste samling er lørdag 15. februar. Det er bare å møte opp, arrangementet er gratis og det er ingen påmelding.

Stor interesse for Speed MC sin nye Adventureskole

Tekst: Ole Martin P. Eidevik

Speed MC har startet Adventureskolen i samarbeid med globetrotteren Kyrre Hagen. Kyrre skal være kjent for de fleste da han var fast skribent i MC-avisa, og er nå freelancer i MC-avisa/Bike. Første samling i Speed sine lokaler var 23. november, og butikken var stappfull av folk som kom for å høre og lære om Adventure.

Formålet til skolen står det om på deres egen nettside: "Adventureskolen er stedet hvor motorsykkelentusiaster lærer å planlegge, forberede og gjennomføre sine drømmeeventyr. Uansett om du er nybegynner eller erfaren, finner du inspirasjon, kunnskap og et fellesskap som hjelper deg å sette eventyret i gir!"

Lørdag 18. januar var det tid for den andre samlingen. Her var temaet "Forberedelse til reise". Hovedforedraget var av Kyrre Hagen, som ga en innføring om hvordan forberede en motorsykkelreise. Ole-Andreas Isdahl, som var fast skribent i MC-avisa, hadde et foredrag om "Adventure Royal - Hotell, spa, porselen og visa!". Her ble det mye humor og latter.

120 stk møtte opp på samlingen hos Speed MC i Sandefjord lørdag 18. januar. Her fikk de lære om hvordan foreberede seg på tur av globetrotteren Kyrre Hagen. *Foto: Lenka Leginova*

Adventureskolen videre

Allerede 15. februar vil neste foredrag bli presentert. Da står navigasjon og ruteplanlegging på agendaen, og i mars blir det en seanse om ettersyn av motorsykkelen og nødreparasjoner underveis. 10. mai blir det kjørekurs med Asbjørn Sletholt på Grenland Motorsportsenter, og i juni blir det Roadbook-kjøring. Det jobbes også med en adventure-helgetur i løpet av sommeren.
Følg med på adventureskolen.no

BATTLAX
HYPERSPORT
S23

/ PERFEKT GREP

www.bridgestone.no
www.grippingstories.com

Et kjapt blikk

Den Store Motorsykkelkatalogen inneholder et vell av data og informasjon om 2023 modellene. Evalueringene og kjøreinntrykkene kommer fra Motorrads tester i de tilfellene det har vært mulig å teste modellen. Her få du en veiledning i hvordan du kan lete etter informasjon i katalogen.

Katalogdel "Motorsykler i Norge":

Her vises **veiledende utsalgspris** for kjøreklar sykkel, **inkludert mva.** Sykkelen skal som regel inn på **førstegangsservice** allerede etter 1000 km, noe som bør tas i betraktning ved kjøp. I enkelte tilfeller har ikke importøren fastsatt prisen på hver modell før trykking av katalogen. I så fall står det ganske enkelt: "Pris ikke klar". I mange tilfeller er det flere versjoner av modellen, med forskjellig pris. I så fall skilles prisene med en "/ "- på samme måte som "/ " i modellbetegnelsen.

Her finner du litt ekstra informasjon om modellen, for eksempel om den leveres som **48-hesters versjon** (35 kW) for klasse **A2** og om den er godkjent for den nye **Euro 5+**-standarden.

I rammen med **tekniske data** finner du kun **produsentens opplysninger.** Dersom offisielle forbrukstall ikke er oppgitt fra produsent bruker vi i stedet verdiene vi fikk i testene våre (forutsatt at modellen er testet av oss). Toppfarten kan være et anslag som baseres på en kombinasjon av vår erfaring, effekt og motorsykkeltype. Dette er ikke eksakt informasjon.

Fargealternativene viser til hvilke farger modellen kan leveres med i Norge, men det kan variere litt og noen fargevarianter kan koste noen tusen kroner ekstra - spesielt hvis det er snakk om eksklusiv metallic- eller candyfinish.

Honda GB 350 S

69 900,-

A2 **Euro 5+**

Motortype, slagvolum	1-syl, 348 cm³	**Vekt**	178 kg
Effekt	15,5 kW (21,1 hk) ved 5500 o/min	**Setehøyde**	800 mm
Dreiemoment	29 Nm ved 3000 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	manuell/5	**forbruk**	0,25 lit/mil
Hjulavstand	1440 mm	**Toppfart**	114 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 150/70 R 17	**Farger**	Blå, sort, grå

Det er tydelig: Honda gjenoppliver det glade sekstitallet med den nye GB 350 S. Design uten dikkedarer, luftkjølt ensylindret motor med saftige 21 hester og hel sal med innfelt baklys - rock'n'roll skriker ut av jukeboksen, selv når den står stille. Likevel er det fortsatt mye modernitet å finne på Hondas nyeste kreasjon: Lyssterk LED-belysning, slipperclutch og traction kontroll er harmoniske innrømmelser til moderne tider.

www.kellox.no

Vår kompetanse - din trygghet!

KJØP, SERVICE OG REPARASJONER: TRYGGHETEN FÅR DU HOS EN NMCF-AUTORISERT FORHANDLER!

NMCF-AUTORISASJON – DIN TRYGGGHET!

Finn din autoriserte NMCF-forhandler på nmcf.no/forhandler:

AB MOTOR - ALF GRAARUD MOTOR - AMD MOTORSYKLER - AMS MOTORSYKKELSENTERET - ARENA MC - ASKIM MC ASKER MC SENTER - CROSS CENTERET SNELLINGEN - BERGEN MC CENTER - BIG TWIN - CBP - FØRDE MOTORSPORT GMS GJØVIK MOTOR SERVICE - HADELAND MC OG FRITID - HS MC-SENTER - HØIDEN MC SENTER - KUS MC - LAZY BOYZ LEKS MOTOR - LEERES MOTORSPORT - LILLEROLFS MC-SHOP - MC DRAMMEN - MC EXPERTEN - MC LILLEHAMMER - MC OSLO MC SENTERET MOLDE - MC TUNING MOTORCENTERET ASKER - MOTOR CENTERET BRYNE - MOTORSYKLISTEN KRISTIANSAND NST GARDERMOEN - OSEBAKKEN MOTORSERVICE - ROVIK MC - SIGMA MOTOR - SPEED MOTORCENTER - TANDBERG MC TRAKTOR & ANLEGG - TRIO MOTOR - VERDAL BÅT SCOOTER & MC - YAMAHA BERGEN - YAMAHA CENTERET LØVOLD - ZIGO MC

NMCF.NO

Aprilia SR 200 GT/GT Sport/GT Replica

A2 **Euro 5**

Pris: 56 900,-/57/900,- (2024)

Motortype, slagvolum	1-syl, 174 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	148/192 kg
Effekt	13,0 kW (17,6 hk) ved 8500/min	**Setehøyde**	799 mm
Dreiemoment	16,5 Nm ved 7000/min	**Tankvolum**	9,0 liter
Girkasse	Variomatic	**Bensinforbruk**	0,26 lit/mil
Hjulavstand	1350 mm	**Toppfart**	114 km/t
Dekkdimensjon	110/80-14, 130/70-13	**Farger**	Grå, blå, sort, Sort/rød, gull, rød

SR GT, som også finnes som 125-modell, er en kompakt SUV på to hjul. Scooteren med konvensjonelt mc-styre takler grusvei og ujevn asfalt, takket være den lange fjæringsveien og dekkene med lett offroadmønster. Motoren på 200 kubikk er temperamentsfull og klarer selv bratte bakker uten problemer. Sport-versjonen er teknisk sett identisk, men har en mer sportslig lakkering, mens den spesielle "Replica"-modellen (over) er inspirert av Aprilias MotoGP-sykler.

Aprilia RS 457

A2 **Euro 5+**

Pris: 113 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	2-syl,, 457 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	175/210 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 9400 o/min	**Setehøyde**	805 mm
Dreiemoment	43,5 Nm ved 6700 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/3,0 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,35 lit/mil
Hjulavstand	1350 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	110/70 R 17, 150/60 ZR 17	**Farger**	Sort, hvit, grå

Livlig og kraftig motor på 48 hk, kvikke og presise kjøreegenskaper, lavt drivstofforbruk: Aprilias sportssykkel i A2-klassen leverer maksimal ytelse kombinert med minimal vekt – noe som er uvanlig i denne klassen. Det samme gjelder bruken av aluminium boksramme. Den kjappe raceren er utstyrt med TFT-skjerm, bakgrunnsbelyste brytere, ride-by-wire gass, justerbar tractionkontroll, tre kjøremoduser og LED-lys. Quickshifter er tilgjengelig mot pristillegg – et must for banekjøring.

www.aprilianordic.com/no

Aprilia Tuono 457

Pris ikke klar

Euro 5+

NY

Motortype, slagvolum	2-syl, 457 cm³	**Vekt**	175 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 9400 o/min	**Setehøyde**	800 mm
Dreiemoment	43,5 Nm ved 6700 o/min	**Tankvolum**	12,7 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1350 mm	**Toppfart**	170 km/t (anslått)
Dekkdimensjon	110/70-17, 150/60-17	**Farger**	Hvit/grå, sort/rød

Det er egentlig ikke noen overraskelse: Akkurat som med 660-serien, sender Aprilia nå Tuono funbike inn i kampen om kundenes gunst, ett år etter lanseringen av sportssykkelen RS 457. Utseendet til den nye modellen er imidlertid mer overraskende. I motsetning til andre Tuono har den ikke styrekåpe, men er faktisk en ekte nakensykkel. Den tekniske basen kommer fra RS 457 og er derfor svært lovende. Motoren briljerte i vår test, med gurglende lyd, god trekkraft og direkte gassrespons. Aluminiumsrammen er av høy kvalitet og er sjelden i denne klassen. Utstyret matcher også RS 457, med tokanals ABS, justerbar traction kontroll, tre kjøremoduser og en femtommers TFT-skjerm. Tilkobling til smarttelefon koster imidlertid ekstra, og det samme gjør quickshifteren. I likhet med RS er Tuono 457 bygget i India for å holde kostnadene nede og for kunne stå opp mot kinesisk konkurranse. Prisen var imidlertid ikke klar da vi gikk i trykken.

Den fem tommer store TFT-skjermen er moderne, velstrukturert og lett å lese. Den nye Tuono 457 er tilgjengelig i hvit/grå og sort/rød. Listen over ekstrautstyr er omfattende.

Aprilia RS 660/35 kW/Factory

NY

Euro 5+ **A2**

Pris: 185 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	2-sylindret, 659 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	183/210 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 10 500 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Maks. dreiemoment	68 Nm ved 8500 o/min	**Tankvolum/reserve**	15,0/3,5 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1370 mm	**Toppfart**	240 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Sort, gul, lilla, hvit

Ikke kom og si at de nye EU-standardene er ubrukelige: Euro 5+ gir RS 660 fem hk mer og 1 Nm mer dreiemoment. Dette er mulig takket være større throttlehus med diameter 52 i stedet for 48 mm. Det er også noen visuelle endringer, med en helt ny kåpe som inkluderer de uunngåelige vingene. På RS 660 sitter det også en aerodynamisk vinge iøynefallende plassert under frontlykten. Som om ikke det var nok, har Aprilia gitt den en større TFT-skjerm på fem tommer og lagt til launch control i den allerede omfattende elektronikkpakken. I testen scoret RS 660, i 100 hesters versjon, ikke bare når det gjaldt sportslig kjøring, men også i hverdagsbruk – med godt lys, vindbeskyttelse og bagasjealternativer. Den ekstra effekten vil definitivt ikke endre dette. A2-versjonen med 48 hester er fortsatt med i sortimentet. Factory er ny for 2025, og har selvfølgelig også den kraftigere motoren. Den leveres med fin Öhlins-fjæring, eksosanlegg fra SC-Project og en tofarget sal.

Den nye vingen på den omarbeidede RS 660 er plassert under frontlykten, med en miniving på hver side. Basismodellen (til venstre) har fått selskap av en helt ny Factory med Öhlins-fjæring (under).

Aprilia Tuono 660 Factory

NY

Pris ikke klar

A2

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-sylindret, 659 cm³	**Vekt**	181 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 10 500 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Maks. dreiemoment	68 Nm ved 8500 o/min	**Tankvolum/reserve**	15,0/3,5 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1370 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Sort, hvit

En modell går ut, en annen blir værende: Aprilia fjerner basismodellen Tuono 660. Produsenten, som er en del av Piaggio-konsernet, oppga ikke noen direkte årsak til dette. De som liker en sportslig kjørestil, men ikke ønsker en sammenkrøpet sittestilling trenger ikke fortvile, for Tuono 660 Factory er fremdeles med i modellutvalget. Som før, med aluminium rørstyre og oppreist kjørestilling. Når det gjelder ytelse er den også oppgradert med den nye Euro 5+ motoren, som leverer fem hk ekstra. Som seg hør og bør i Factory-serien, leveres den med den fine Öhlins-fjæringen. Den omfattende elektronikkpakken, som inkluderer justerbar traction kontroll, wheelie kontroll og cruise kontroll, utvides med launch control for 2025. Utstyret inkluderer også kurve-ABS. Blant de nye funksjonene er en større og mer informativ TFT-skjerm på fem tommer og bakgrunnsbelyste brytere på styret. Den forrige Tuono 660 Factory med 100 hk har allerede demonstrert sin spennende kjøredynamikk. Den nye modellen vil garantert ha enda mer temperament og glød.

Den spesielle antireflekterende TFT-skjermen er mer informativ og større enn før. Tuono 660 Factory har ikke endret design, det oppdaterte inntrykket skyldes den nye grafikken.

Aprilia Tuareg/Rally

A2

Pris ikke klar

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-sylindret, 659 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	207/207 kg
Effekt	59 kW (80 hk) ved 9250/min	**Setehøyde**	885 mm
Dreiemoment	70 Nm ved 6500/min	**Tankvolum/reserve**	18,0/3,5 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,44 lit/mil
Hjulavstand	1525 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70 R 18	**Farger**	Sort, rød, gull, blå, m.fl

Helt siden Aprilia vant Africa Eco Race med en prototype i begynnelsen av 2024, har offroad-verdenen ventet spent på produksjonssykkelen. Nå er den her: Tuareg Rally (over) har, som basismodellen, 21-tommers forhjul og fullt justerbar fjæring. Rally er utviklet av de berømte Guareschi-brødrene i samarbeid med GCorse og Eco Race-vinneren Jacopo Cerrutti. Utstyret inkluderer: SC-Project eksosanlegg i titan, robuste eikehjul med smale Ergal-felger, robust motorbeskyttelse, 20 mm høyere sal og høyere styre. Rally veier fem kilo mindre enn basismodellen, og sies å være "kompromissløst offroad-kompatibel". Begge Tuaregene er utstyrt med Aprilias nye 660-motor med større throttlehus; effektsifrene er de samme, men parallelltwinen skal arbeide mer effektivt som et resultat av dette. Nytt for begge modellene er, ifølge Aprilia, en kjappere motormapping. Basismodellen har også fått et nytt frontdesign uten underleppe under frontlykten, noe som er ment å gi den et slankere og mer dynamisk utseende.

Tuareg Rally (til venstre) har samme utseende som Africa Eco Race-vinneren, med gullfargede felger, forgaffel og styre. Eksosanlegget er i titan. Basismodellen Tuareg (under) har et slankere frontdesign.

Aprilia RSV4/Factory

Pris: 315 900,-/369 900,- (2024)

NY

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V4, 1099 cm³	**Vekt**	204 kg
Effekt	162 kW (220 hk) ved 13 100 o/min	**Setehøyde**	845 mm
Dreiemoment	125 Nm ved 10.800 o/min	**Tankvolum/reserve**	18,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1435 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 200/55 ZR 17	**Farger**	Grå, blå, sort/rød

Aerodynamikk er det magiske ordet for superbikes nå for tiden. Derfor har kåpen på det som nå, med 220 hk, er verdens mest effektsterke, serieproduserte motorsykkel, blitt fullstendig redesignet. Dette er – ikke minst – gjort for å gi plass til vingene som nå er et must i dette segmentet. RSV4 har to doble vinger på kåpesidene. Den nye aerodynamikken skal ikke bare forbedre presisjonen i svingene og stabiliteten i høye hastigheter, men også redusere mengden motorvarme som føreren utsettes for. Ingeniørene klarte å øke effekten med tre hester, til rekordhøye 220 hester, takket være større throttlehus og et nytt eksosanlegg. Når det gjelder hjelpesystemer og elektroniske hjelpemidler, er alt moderne teknologi har å tilby installert – helt ned til en "prediktiv" logikk som forutser elektroniske inngrep. Det er imidlertid bare Factory-versjonen som gir full tilgang til alle funksjoner. Den leveres også med Öhlins-fjæring og smidde felger.

Å se ned på skjermen på den nye RSV4 er nesten som å være i MotoGP. Basismodellen (til venstre) er tilgjengelig i grått med gule kontraster og i blått med røde detaljer, Factory i sort og rødt med tofarget sadel.

Aprilia Tuono V4/Factory

Euro 5+

Pris: 295 900,-/319 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	V4, 1099 cm³	**Vekt**	211 kg
Effekt	132,4 kW (180 hk) ved 11.800 o/min	**Setehøyde**	836 mm
Dreiemoment	121 Nm ved 9600 o/min	**Tankvolum/reserve**	18,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1435 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Sort/rød, grå/gul

Tuono har alltid vært så nær en superbike du kan komme, bare med høyt styre og oppreist sittestilling. Derfor har Aprilia ikke bare nøyd seg med å gi den nye modellen et helt nytt design – den har også fått sveipende winglets i stil med fabrikkens MotoGP-sykler. Slagvolumet øker fra 1077 til 1099 kubikk og effekten fra 175 til 180 hester. Som med supersportssykkelen RSV4 er det mulig å få forskjellige elektronikkpakker, for eksempel Track Pack som inkluderer Launch Control og Pit Limiter, eller Comfort Pack med cruise kontroll og kurvelys. Pakkene er inkludert i prisen for Factory-versjonen, mens kjøpere av basismodellen kan låse dem opp mot pristillegg. Men uansett innovasjoner, Tuono-fans er egentlig bare interessert i ett spørsmål: Har Aprilia klart å tette gapet i mellomregisteret mellom 3000 og 5000 o/min med Euro5+, det som Euro 5 hadde revet ned? Det problemet ødela noe av kjørekomforten, men de ekstra kubikkcentimeterne vil sannsynligvis bøte på det.

En ny grafikk skal gjøre Tuonos femtommers TFT-skjerm tydeligere. Factory (til venstre) er tilgjengelig i klassisk sort og rødt, basismodellen i grått og gult.

DAINESE

Kjøp Dainese utstyr direkte fra vår webshop:

www.dainese.no

MC EXPERTEN
Bedriftsveien 6,
Kalbakken, 0950 Oslo
Tlf: 23 06 00 00
mcexperten.no
butikk@mcexperten.no

roviik
ROVIKMC.NO
Fabrikkveien 5, 4033 Stavanger
Tlf. 51588800. **rovikmc.no**

LEERE'S MOTORSPORT
ETABLERT 1960
Mosseveien 47-49, Fredrikstad
Tlf. 69317959. **leeres.no**

BMW MOTORRAD

I fjor rullet nye, effektsterke modeller inn i BMW-forhandlernes utstillingslokaler. Derfor preges 2025 først og fremst av små modelloppdateringer, men for noen modeller er finjusteringene ganske omfattende.

En av de viktigste modellene ble presentert allerede i juli 2024, på BMW Motorrad Days i Garmisch: **R 1300 GS Adventure**. Etter de første prøvekjøringene ser det ut til at de fleste høylytte, negative reaksjonene har stilnet, men det nye designet vil trolig fortsette å skape dissens. Vi får bare håpe at markedsintroduksjonen av Adventure går smidigere enn med standardversjonen av 1300 GS. BMWs power-roadstere, **S 1000 R** og **M 1000 R,** har ikke fått en fullstendig fornyelse, men de er blitt enda hvassere. Det samme gjelder superbiken **S 1000 RR. M 1000 RR** går inn i den nye sesongen med den mest omfattende tekniske og visuelle oppdateringen. Etter at alle GS-modellene i mellomklassen ble revidert i fjor, er det nå bestselgerne **F 900 R** og **F 900 XR** som står for tur. BMW presenterte nettopp en helt ny parallelltwin i Milano, selv om **F 450 GS** fremdeles kalles "Concept" (se Nye produkter). En serieprodusert modell vil etter all sannsynlighet bli presentert i løpet av året, det samme gjelder andre nye modeller. Den eneste premieren før vi gikk i trykken var den sporty og elegante **R 12 S**. Den vil garantert tiltrekke seg de ekte classic-entusiastene.

Produsentprofil

Selskapets hovedkontor	**München/Tyskland**
Grunnlagt år	**1916, motorsykler siden 1923**
Nyregistreringer i Norge frem til slutten av november 2024	**1069**
Forhandlere i Norge	**9**

Med unntak av XR-modellene har alle firesylindrede modeller (inkludert M 1000 R) blitt betydelig oppgradert, både teknisk og utseendemessig, for 2025.

For mange vil R 12 S sannsynligvis være en drøm som går i oppfyllelse. Den minner om den ikoniske R 90 S og den senere konseptsykkelen.

www.bmw-motorrad.no

BMW F 800 GS

A2 — **146 100,-**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 895 cm3	**Fulltanket vekt/lastvekt**	227/213 kg
Effekt	64 kW (87 hk) ved 6750 o/min	**Setehøyde**	815 mm
Dreiemoment	91 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum/reserve**	15,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,39 lit/mil
Hjulavstand	1556 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	110/80 R 19, 150/70 R 17	**Farger**	Hvit, blå, sort

"800" versjonen av GS fikk en ansiktsløftning i 2024, og ble riktig imponerende. Stålrammen huser en 900 kubikk parallelltwin som leverer "nøysomme" 87 hk. Det innebærer at etterfølgeren til F 750 GS fortsatt kan bestilles med A2-kompatible 35 kW/48 hk. Med støpte felger, 19-tommers forhjul, 170 millimeter fjæringsvei (foran og bak), og ikke-justerbar forgaffel kan den lettkjørte og allsidige F 800 GS absolutt anbefales som et mer sivilisert (og billigere!) alternativ til den langbeinte 900 GS.

BMW F 900 R

NY

A2

157 600,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 895 cm3	**Fulltanket vekt/lastvekt**	208/222 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Dreiemoment	93 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/3,5 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	Ikke oppgitt
Hjulavstand	1514 mm	**Toppfart**	> 200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Blå, hvit/blå/rød

Roadsteren i mellomklassen er for tiden en av de mest fremgangsrike BMW-modellene. Med sin balanse og sine ukompliserte kjøreegenskaper har den vært en flittig poengsamler i tidligere sammenligningstester, til tross for sin overvekt (fullt utstyrt veier den, i enkelte tilfeller, 25 kilo mer enn konkurrentene). Med fullt justerbar gaffel, lettere hjul (minus 1,8 kg), endret plassering av styre og fothvilere, og forbedret standardutstyr går den nakne 900 inn i det nye modellåret med en betydelig oppgradering, til tross for uendret ytelse.

BMW F 900 GS

Euro 5+ — **183 800,-**

Motortype, slagvolum	2-syl, 895 cm3	**Fulltanket vekt/lastvekt**	219/226 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	870 mm
Dreiemoment	93 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum/reserve**	14,5/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk (målt)**	0,40 liter/mil
Hjulavstand	1590 mm	**Toppfart**	>200 km/t
Dekkdimensjon	90/90 R 21, 150/70 R 17	**Farger**	Sort, gul, hvit/blå

Hos BMW betyr en modelloppdatering ofte bare mindre tekniske og kosmetiske endringer. Men etter fjorårets ansiktsløftning ser denne mellomstore offroaderen betydelig mer aggressiv ut enn forgjengeren 850. Dette skyldes ikke bare det omfattende reviderte utseendet (nå uten asymmetriske frontlykter!), men også en heftig slanking. Rundt 18 kilo mindre (veid med sammenlignbart utstyr) er ganske betydelig. Lyddempere fra Akrapovič, ny tank og den smale bakparten med ny bakramme i fagverk bidrar også til slankingen. F 900 GS har også justerbar gaffel, lavere fothvilere og et 15 millimeter høyere styre. Den ti hester sterkere parallelltwinen er imidlertid en gammel kjenning. Den ble overtatt fra søstermodellene R og XR, men 105 hester er mer enn nok til avslappet asfaltkjøring og inspirert offroad-sladding. Det er kun det reduserte tankvolumet på 14,5 liter som til en viss grad begrenser potensialet til den (fortsatt økonomiske) adventuresykkelen.

Den oppgitte basisprisen er nesten umulig å holde – til det er utstyrsalternativene for fristende. "GS Trophy-stil" inkluderer robuste håndbeskyttere og motorbeskyttelse. "Riding Modes Pro" (til venstre) koster også ekstra.

BMW F 900 XR

A2

NY

Euro 5+

180 400,-

Motortype, slagvolum	2-syl, 895 cm3	**Fulltanket vekt/lastvekt**	216/222 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	845 mm
Dreiemoment	93 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum/reserve**	15,5/3,5 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,42 lit/mil
Hjulavstand	1535 mm	**Toppfart**	> 200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Rød, sort, rød/hvit/blå

Den vakte oppsikt allerede da den ble vist som "Concept 9cento", og i likhet med sin nakne slektning har også F 900 XR ligget i tet når det gjelder registreringstall siden den ble lansert i 2020. Forskjellen fra R er først og fremst merkbar i kjøreegenskapene og den sportslige sittestillingen. Kåpe, to-trinns justerbar vindskjerm, lengre fjæringsvei og større tank gjør XR til en ukomplisert allrounder som egner seg for touring. Til tross for V2-lyden har den Kina-bygde Loncin parallelltwinen presentert seg som ganske sivilisert i tidligere sammenligningstester, og har imponert med sin lineære effektutvikling og lave forbruk. Med elektronisk justerbar fjæring (kun bak), pakkebærer og SOS-knapp får 900 høyt utstyrsnivå, men det øker raskt den attraktive basisprisen. For 2025 har den imidlertid forbedret standardutstyr (f.eks. kurve-ABS). Etter oppdateringen er XR også tre kilo lettere (nye hjul, lettere batteri) og kommer utstyrt med en fullt justerbar forgaffel. Det er også blitt gjort noen visuelle forbedringer.

TFT-displayet er standard, og USD-gaffelen er nå fullt justerbar, både når det gjelder forspenning, kompresjons- og returdemping. I likhet med mange andre BMW-modeller kan "crossoveren" også bestilles i "Triple Black".

BMW S 1000 R

Euro 5+

NY

237 900,-

Motortype, slagvolum	Firesylindret, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	199/208 kg
Effekt	125 kW (170 hk) ved 11 000 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	114 Nm ved 9250/min	**Tankvolum/reserve**	16,5/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,62 lit/mil
Hjulavstand	1447 mm	**Toppfart**	>250 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Sort, sort/blå, hvit/M-sport

Med et stort antall nyregistreringer på verdensbasis hvert år, er S 1000 R en suksesshistorie for BMW. Suksessen ble ikke ble mindre etter den store oppdateringen i 2021. Tusenkubikkeren med fabrikksbetegnelsen K63 ble da mer kompakt og slank, ti kilo lettere, mer økonomisk, mer stillegående (!) og med en mer forhjulsorientert kjørestilling. Det var kun ytelsen som var uendret. Inntil nå. For 2025 økes effekten fra 165 til 170 hester. Den lavere sekundærutvekslingen, kombinert med "M short-stroke throttle grip" som har som mål å gi bedre akselerasjon i alle situasjoner, og det er mer avgjørende enn de 5 ekstra hestene. Quickshifteren og elektronikken har også blitt optimalisert. Det utvidede standardutstyret inkluderer nå justerbar traction kontroll og en kort skiltholder. Og hvis de tidligere hovedlyktene minnet deg for mye om de tosylindrede roadsterne, vil du sannsynligvis sette pris på den doble LED-fronten fra RR-modellene. Med denne oppdateringen bør "Single-R" fortsette å være en av de mest allsidige Power Nakeds på markedet.

Nå kan flere elektroniske hjelpesystemer konfigureres i displayet (inkludert "Engine Brake"); den nye S 1000 R leveres i tre fargekombinasjoner (svart, svart/blå/gul og hvit med Motorsport-dekor).

BMW M 1000 R

Motortype, slagvolum	Firesylindret, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	199/208 kg
Effekt	154 kW (210 hk) ved 13 750 o/min	**Setehøyde**	830 mm
Dreiemoment	113 Nm ved 11 000 o/ min	**Tankvolum/reserve**	16,5/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,64 lit/mil
Hjulavstand	1455 mm	**Toppfart**	280 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 200/55 ZR 17	**Farger**	Hvit, hvit/M-sport, sort/M-sport

Enda sterkere, enda lettere og litt nærmere grensen til galskap. Potensialet til den frekke M 1000 R kan knapt utnyttes, selv på tomme landeveier, men den fortsetter å fascinere! BMWs kraftigste, nakne standardsykkel blir også oppdatert for 2025, men bortsett fra den nye hurtiggassen og Euro 5+-tuning, er det hovedsakelig eksteriøret som er endret. I tillegg til de nye doble frontlyktene er aero-vingene nå lakkert i svart, det samme er clutchdekselet.

BMW S 1000 RR

Motortype, slagvolum	Firesylindret, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	198/209 kg
Effekt	154 kW (210 hk) ved 13 750 o/min	**Setehøyde**	832 mm
Dreiemoment	113 Nm ved 11 000 o/ min	**Tankvolum/reserve**	16,5/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,62 lit/mil
Hjulavstand	1456 mm	**Toppfart**	>300 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Sort, hvit/M-sport, sort/grå

Den opprinnelige utgaven av S 1000-serien har alltid imponert med sin kombinasjon av suveren ytelse på bane, hverdagsegenskaper og komfort på landevei. Den forrige detaljforbedringen ble gjort i 2023, og oppdateringen for 2025 er relativt enkel: Winglets, sidedeksler og forskjerm med "bremsescoop" har blitt redesignet og aerodynamisk optimalisert. Double R får også "M short-stroke throttle grip" (58 i stedet for tidligere 72 graders vridning) og "Riding Modes Pro" som standard.

BMW M 1000 RR

Motortype, slagvolum	Firesylindret, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	194/213 kg
Effekt	160 kW (218 hk) ved 14.500 o/min	**Setehøyde**	865 mm
Dreiemoment	113 Nm ved 11 000 o/ min	**Tankvolum/reserve**	16,5/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,62 lit/mil
Hjulavstand	1458 mm	**Toppfart**	314 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 200/55 ZR 17	**Farger**	Hvit/M-sport, sort/M-sport

Toppmodellen fra München var i fokus da tusenkubikkerne skulle oppgraderes. 218 hester (pluss seks, delvis takket være en økning i kompresjonsforholdet til 14,5:1), revidert topplokk, modifisert eksosanlegg i titan, ramme med nye motorfester og modifisert flex i styrehodeområdet, nye "M winglets" (bakketrykk ved 300 km/t økt fra 22,6 til 30 kilo), hurtiggass-håndtak, nytt kåpedesign og reviderte hjelpesystemer (inkludert "Brake Slide Assist" for bremsing med sladd under nedlegg) er bare et utvalg av de nye funksjonene som er inkludert som standard. Det Superbike-homologerte beistet kommer i to versjoner: basisversjon og M 1000 RR Competition. De som ønsker det enda mer eksklusivt bør skynde seg: For å feire den nylige Superbike-tittelen, tilbyr BMW en spesialutgave begrenset til 54 eksempler, og signert av fabrikksføreren Toprak Razgatlıoğlu (startnummer 54). Du får også alt utstyret, Ilmberger karbonfiberdeler og en meet & greet med Superbike-verdensmesteren. Pris? Ikke oppgitt i Norge.....

Mange karbonfiberdeler (f.eks. forskjermen, til venstre) rettferdiggjør en bastant prisøkning, sammenlignet med S 1000 RR. Standardmodellen har startnummer 60, med "M Competition Package" får du nummer 54 (til venstre).

BMW S 1000 XR

Euro 5+

270 900,-

Motortype, slagvolum	Firesylindret, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	227/223 kg
Effekt	125 kW (170 hk) ved 11 000 o/min	**Setehøyde**	850 mm
Dreiemoment	114 Nm ved 9250/min	**Tankvolum**	20,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk (målt)**	0,52 lit/mil
Hjulavstand	1541 mm	**Toppfart**	>250 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Sort, blå, M-sport

BMWs "sportssykkel på stylter" fikk en omfattende oppgradering allerede i fjor. Også her økte den nominelle effekten fra 121 kW (165 hk) til 125 kW (170 hk) ved 11 000 o/min. BMW oppgir strømningsoptimalisert geometri i innsugskanalene og en tilpasset mapping for den elektroniske motorstyringen og EFI blant årsakene til effektøkningen. Quickshifteren (ekstrautstyr) er også blitt optimalisert. Med ny utforming, litt mer polstring og en setehøyde som er økt med ti millimeter, fra 840 til 850 millimeter, er det nye S 1000 XR-setet designet for å tilby mer komfort, og mer bevegelsesfrihet for en sportslig kjørestil. Basisutstyret til crossoveren fra BMW har også blitt utvidet og inkluderer nå "Headlight Pro" med adaptivt kurvelys, samt Keyless Ride og USB-port. På denne måten fortsetter den å kombinere det beste fra sportstouring, offroadtouring og superbike. For mange er det den perfekte kombinasjonen.

Sport eller touring? S 1000 XR tilbyr begge alternativene og kommer også med mye ekstrautstyr. "M-pakken" (under) inkluderer karbonhjul, sportssal og en lettere lyddemper.

BMW M 1000 XR

363 100,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	Firesylindret, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	223/227 kg
Effekt	148 kW (201 hk) ved 12 750 o/min	**Setehøyde**	850 mm
Dreiemoment	113 Nm ved 11 000 o/ min	**Tankvolum**	20,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,65 lit/mil
Hjulavstand	1548 mm	**Toppfart**	>275 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 200/55 ZR 17	**Farger**	Hvit/M-sport, sort/M-sport

Etter M 1000 R og M 1000 RR fulgte den tredje M-sykkelen fra BMW i 2024: M 1000 XR. Den er, logisk nok, basert på crossover-modellen S 1000 XR. Med variabel «ShiftCam» innsugskam, 201 hk og en offisielt registrert toppfart på 278 km/t, er M-XR praktisk talt et hyper-crossover konsept. De prestisjetunge winglets på kåpen, som er designet for å gi rundt tolv kilo ekstra bakketrykk på forhjulet ved 220 km/t, virker helt passende for formålet. Høy "M standard" betyr semi-aktiv, elektronisk "DDC" fjæring med justerbar styredemper. Med et lett M-batteri (litiumion) og smidde aluminiumsfelger er M-XR fire kilo lettere enn S-XR. Enda lettere M karbonhjul er tilgjengelig mot pristillegg. Standardutstyr for M 1000 XR inkluderer varmehåndtak, cruise kontroll, kurvelys, quickshifter, Keyless Ride nøkkelløst system, Hill hold og Akrapovič-eksosanlegg i titan. Dommen fra en av testførerne lyder: En herlig dynamisk kjøreopplevelse med gode touringegenskaper.

Over 200 hester, nesten 280 km/t. M 1000 XR er alt annet enn en markedsføringsgimmick. Se nedenfor: «M Competition Package», som koster litt over 76 000,-, er laget for å spare ytterligere tre kilo, blant annet takket være karbonfiberfelger.

BMW R 12 nineT

Motortype, slagvolum	2-syl bokser, 1170 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	220/210 kg
Effekt	80 kW (109 hk) ved 7000 o/min	**Setehøyde**	795 mm
Dreiemoment	115 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	16,0/3,5 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,44 l/mil
Hjulavstand	1511 mm	**Toppfart**	215 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Sort, grønn, sølv

Er retro en designmessig blindvei? Ikke nødvendigvis. Etter ti år ble nineT relansert i slutten av 2023, noe som inkludere en ny teknisk base. Ny stålramme og modifisert tilhørende utstyr gjør det mulig med flere uavhengige modellvarianter og fortsatt mulighet for at kunden kan tilpasse sykkelen. Chassiset er også oppdatert, og instrumentpanelet er modernisert. Hovedrollen i retro-roadsteren spilles fortsatt av den luft-/oljekjølte boksermotoren på 1170 kubikk, som også i den nyeste utgaven imponerer med mye kraft.

BMW R12

Motortype, slagvolum	2-syl bokser, 1170 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	227/203 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 6500 o/min	**Setehøyde**	754 mm
Dreiemoment	110 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum**	14,0/3,5 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,51 lit/mil
Hjulavstand	1520 mm	**Toppfart**	203 km/t
Dekkdimensjon	100/90 R 19, 150/80 R 16	**Farger**	Sort, sølv

R 12 er plassert rett under nineT både når det gjelder pris og setehøyde. Den er tenkt som en enkel cruiser og "innstegsmodell" i den nye Heritage-serien. Dette er grunnen til at den velprøvde boksermotoren bare yter 95 hester, noe som betyr at den enkelt kan strupes til A2-kompatible 48 hester, uten ekstra kostnader. Den avslappede kjørestillingen (annet styre og andre fothvilere) og hjuldimensjonene skal også bidra til avslappet landeveiscruising. R 12 kan også bestilles fra fabrikk med et omfattende utvalg av tilbehør.

BMW R 12 S

NY

A2

Euro 5+

318 100,-

Motortype, slagvolum	2-syl bokser, 1170 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	220/210 kg
Effekt	80 kW (109 hk) ved 7000 o/min	**Setehøyde**	795 mm
Dreiemoment	115 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	16,0/3,5 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,51 liter/mil
Hjulavstand	1511 mm	**Toppfart**	>200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Oransje

For mer enn ti år siden vakte den vakre Concept Ninety stor beundring, ikke bare blant retrofans. Den senere, mer eller mindre sammenlignbare R nineT Racer, fikk imidlertid ikke mange fans. Vi kan allerede spå at R 12 S blir mer vellykket. I tillegg til den attraktive innpakningen (som minner om den berømte R 90 S), vil den sannsynligvis score poeng takket være sin komfortable sittestilling – en av Racer-nineTs største svakheter. Dette kan man takke retroplattformen rundt den gjenoppståtte, luftkjølte 1170 kubikks boxermotoren for, en plattform som ble relansert i 2024. Med styremontert instrumentering, sal med humpback, LED hovedlykter, fullt justerbar fjæring, kurve-ABS og eikehjul kombinerer den på dyktig vis klassiske designelementer med moderne bekvemmeligheter. Som vanlig inkluderer tilleggsutstyr varmehåndtak, quickshifter, cruise kontroll, dekktrykkovervåkning og mye mer. Det samme gjelder det store utvalget av tilbehør til hele serien, for eksempel diverse lyddempere eller en forkortet skiltholder.

Den hittil dyreste og mest sportslige R 12-varianten har et sofistikert utseende, noe som kommer til uttrykk i de anodiserte felgene, den oransje lakken med dobbel finish og de elegante aluminiumspanelene.

BMW R 1250 R (2024)

Euro 5+

Fra 215 700,-

Motortype, slagvolum	2-syl. bokser, 1254 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	239/221 kg
Effekt	100 kW (136 hk) ved 7750/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	143 Nm ved 6250/min	**Tankvolum/reserve**	18,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1512 mm	**Toppfart**	230 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Blå, sort

Med innføringen av væskekjøling og overgang fra Telelever til USD gaffel ble BMWs nakensykkel betydelig mer dynamisk enn noen av de luftkjølte forgjengerne. Dette ble enda tydeligere etter at den meget anerkjente Shiftcam-teknologien ble installert i R-sylindertoppene. Sammenlignet med konkurrentene veier den bayerske roadsteren kanskje noen kilo mer på grunn av konstruksjonen (kardang), men på motorvei har det ingen betydning for den momentsterke boksermotoren. Mer enn 100 Newtonmeter dreiemoment er alltid tilgjengelig i det aktuelle turtallsområdet. I tillegg har den et veigrep og en manøvrerbarhet som inngir stor tillit. Heldigvis har det sportslige fokuset ikke gått på bekostning av BMWs typiske hverdags- og touringegenskaper. 1250 kombinerer kul ytelse med høy allsidighet på en måte som ingen annen roadster med stor twin kan matche. Den siste ansiktsløftningen fra 2022 gjenkjennes først og fremst på de nye LED hovedlyktene. En etterfølger på 1300 kubikk er sannsynligvis ikke langt unna.

"Corescreen Sport" gir informasjon om bremsing, retardasjon og traction kontroll. I "Style Sport" er 1250 utstyrt med sportsstyre, enkeltsete, og en elegant lakkering.

BMW R 1250 RS (2024)

Fra 225 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl. bokser, 1254 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	243/217 kg
Effekt	100 kW (136 hk) ved 7750/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	143 Nm ved 6250/min	**Tankvolum/reserve**	18,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,47 lit/mil
Hjulavstand	1527 mm	**Toppfart**	228 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Tricolor

Det har lenge virket som om alle har fokusert på crossover-sykler og adventuresykler. Men sportstourere er sakte på vei tilbake, og BMW har allerede gjort en imponerende innsats. RS verdsettes høyt av fans av det blå/hvite merket. Den har stilig design, er teknologisk oppdatert, gir god vindbeskyttelse og kan ta alle tenkelige bagasjealternativer. I 2023 fikk RS en ansiktsløftning og den ligger fremdeles i forkant, takket være Shiftcam-bokseren. En etterfølger med 1300 kubikk bokser og radarsystem vil snart bli presentert.

BMW R 1250 RT (2024)

Fra 283 800,-

Euro 5

Motortype, slagvolum	2-syl. bokser, 1254 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	279/226 kg
Effekt	100 kW (136 hk) ved 7750/min	**Setehøyde**	805–825 mm
Dreiemoment	143 Nm ved 6250/min	**Tankvolum/reserve**	25,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1485 mm	**Toppfart**	> 200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Sølv, blå, sort, grå

RT kan se tilbake på en like lang historie som GS. Touring-bokseren, som også er ekstremt populær hos enkelte politistyrker, ble sist oppdatert i 2021. Med den ekstra store 10,25-tommers TFT-skjermen, LED-frontlykter og Active Cruise Control (cruisekontroll som automatisk holder avstand til forankjørende, takket være radar), la den listen for megatourere enda litt høyere. Siden den gang har det vært stille rundt RT, men en etterfølger med 1300-bokseren på 145 hestekrefter er sannsynligvis allerede på trappene.

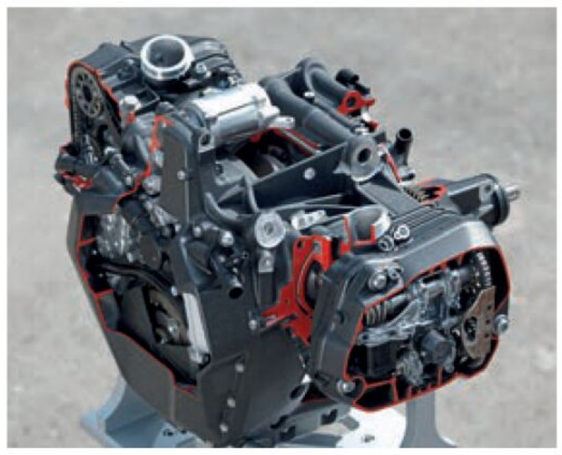
BMW R 1300 GS

261 000,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl bokser, 1300 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	237/228 kg
Effekt	107 kW (145 hk) ved 7750 o/min	**Setehøyde**	850 mm
Dreiemoment	149 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	19,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,47 lit/mil
Hjulavstand	1518 mm	**Toppfart**	> 200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 19, 170/60 R 17	**Farger**	Hvit, sort, blå, grønn

Tronskiftet er gjennomført og den nye GS er også i ferd med å bli en bestselger. Det sier seg selv at BMWs viktigste modell slo konkurrentene i de første sammenligningstestene og i Alpen Masters. Dette skyldes selvfølgelig boksermotoren med utprøvd Shiftcam-teknologi. Den har vokst til nøyaktig 1300 kubikk, men det mer kompakte chassiset har også, takket være det nye rammekonseptet, spilt en viktig rolle i testseirene. Kombinasjonen av Telelever gaffel og Paralever svingarm (nå med en gjennomgående svingarmsaksel) er kjent, men de er blitt betydelig revidert. Med sammenlignbart utstyr er det fremdeles noen kilo igjen av den lovede vektbesparelsen på tolv kilo. Det faktum at drivakselen i fremtiden må byttes hver 80 000 km og at det i starten var en del irriterende tilbakekallinger (startrelé med brannfare, problemer med å lukke veskene) ødelegger neppe bildet. For 2025 er automatgirkasse og et kollisjonsvarslingssystem bak tilgjengelig for første gang.



Den nye bokseren på 1300 kubikk er overraskende kompakt og (sett ovenfra) visuelt symmetrisk for første gang. Offroad-entusiaster anbefales å velge "GS Trophy"-varianten (under).

BMW R 1300 GS Adventure

NY

293 000,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl bokser, 1300 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	269/217 kg
Effekt	107 kW (145 hk) ved 7750 o/min	**Setehøyde**	870–890 mm
Dreiemoment	149 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	30,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,49 liter/mil
Hjulavstand	1534 mm	**Toppfart**	> 200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 19, 170/60 R 17	**Farger**	Rød, sort, blå, grønn

Meningene var svært så delte, men den nye Adventure-modellens kantede utseende vakte uten tvil oppsikt. I tillegg til å by på uvanlige, men nyttige innovasjoner (f.eks. festekroker integrert i kåpen, feste av tankvesken via et hengsle), har designet også som mål å skape større forskjell mellom langdistanseversjonen og basisversjonen av GS i fremtiden. Ta for eksempel bakrammen: I stedet for en konstruksjon av pressede stålplater er det nå en fagverkskonstruksjon i aluminium som bærer lasten. Som før rommer tanken 30 liter, veltebøyler er standard og en større vindskjerm er med på å gjøre Maxi-Enduro enda bedre egnet for langtur. Den nye boksermotoren på 1300 kubikk, som med sitt lave tyngdepunkt sikrer enkel manøvrering så snart sykkelen er i bevegelse, er hentet uendret fra den sylslanke R 1200 GS. Til tross for sitt rustikke utseende byr den nye Adventure også på en rekke av de nyeste komfortfunksjonene, som automatgir, høydejustering av sete, og radarassistert cruise kontroll med adaptiv funksjon og feltskiftevarsling.

En spesialdesignet tankveske er tilgjengelig fra fabrikk. Interessant detalj: Selv aluminiumsveskene fra BMW-tilbehøret, som ikke har endret seg vesentlig siden 2005, har fått et helt nytt design for 2024. Det er flere enn globetrotterne som liker dem.

BMW K 1600 B

384 400,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	6-syl, 1649 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	344/216 kg
Effekt	118 kW (160 hk) ved 6750/min	**Setehøyde**	750 mm
Dreiemoment	180 Nm ved 5250/min	**Tankvolum/reserve**	26,5/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,59 liter/ mil
Hjulavstand	1618 mm	**Toppfart**	200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Sort, sølv, mørk grå

K 1600 B er helt klart den mest eksotiske av den 6-sylindrede kvartetten fra Bayern. B står for "Bagger" – en motorsykkeltype som er fet foran og flat bak, og som er spesielt populær i landet med "ubegrensede muligheter". Mulighetene til å utruste sykkelen med forskjellige utstyrspakker eller få den tilpasset rett fra fabrikk er tilnærmet ubegrensede. Selv utenfor motorveier som strekker seg til horisonten, er BMW'en mer dynamisk enn utseende tilsier.

BMW K 1600 Grand America

435 550,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	6-syl, 1649 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	367/193 kg
Effekt	118 kW (160 hk) ved 6750/min	**Setehøyde**	750 mm
Dreiemoment	180 Nm ved 5250/min	**Tankvolum/reserve**	26,5/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,59 liter/mil
Hjulavstand	1618 mm	**Toppfart**	162 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Sølv, sort, mørk grå

Denne K 1600-versjonen, som også ble relansert i 2022, er i utgangspunktet en toppmodell og har i tillegg alle de luksuriøse langturhjelpemidlene som er kjent fra søstermodellene GT og GTL. Den har også påkostet standardutstyr til felles med sistnevnte, inkludert "Audio System 2.0". Men Grand America kan også spesialtilpasses fra fabrikk. Spesielt elegant: "Option 719 Casablanca" med den ikoniske sølvfargen, svarte håndmalte pinstripes og smidde felger.

BMW K 1600 GT

382 800,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	6-syl, 1649 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	343/197 kg
Effekt	118 kW (160 hk) ved 6750/min	**Setehøyde**	810–830 mm
Dreiemoment	180 Nm ved 5250/min	**Tankvolum/reserve**	26,5/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,61 liter/mil
Hjulavstand	1618 mm	**Toppfart**	> 200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Blå, blågrå, mørk grå

I 2022 fikk de 6-sylindrede modellene en stor ansiktsløftning. Selv med Euro 5+ opprettholdes toppeffekten på 160 hk. For 2025 ble det bare gjort en mindre modelloppdatering. "Sport"-varianten har nå fargeskjemaet "Racing blue metallic", mens "Option 719 Antigua" i fremtiden vil ha fargeskjemaet "Blue Ridge Mountain metallic" med brunt sete (til venstre). Midtstøtte er også tilgjengelig som ekstrautstyr. Den unike og kraftige motoren i K 1600 gjør hver meter av kjøringen til en opplevelse.

BMW K 1600 GTL

Euro 5+

403 600,-

Motortype, slagvolum	6-syl, 1649 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	358/202 kg
Effekt	118 kW (160 hk) ved 6750/min	**Setehøyde**	750 mm
Dreiemoment	180 Nm ved 5250/min	**Tankvolum/reserve**	26,5/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,59 liter/mil
Hjulavstand	1618 mm	**Toppfart**	> 200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Blå, blågrå, mørk grå

GTL er rettet mot alle touringførere som liker å ha med passasjer. Den polstrede toppboksen (inkludert armlener) øker passasjerkomforten betydelig, samtidig som GTL tilbyr enda mer standardutstyr, som for eksempel et lydanlegg. Toppmodellen Touring fikk også en omfattende modelloppgradering i 2022 og siden den gang har følgende vært standardutstyr: dynamisk ESA-chassis, full LED-hovedlys med kurvelys, 10,25-tommers TFT-skjerm og nødanropsfunksjon. En ny fargevariant kommer for 2025.

BMW MOTORRAD
R 1300 GS ADVENTURE
MAKE LIFE A RIDE
MC TUNING AS
Østre Rosten 84F 7075 Tiller
Tlf: 72 88 44 88 www.mctuning.no
Godkjent MC-verksted
NMCF

NYHET!
Tiger Sport 660
TRIUMPH
FOR THE RIDE
TIGER
Kan også leveres som A2!
Følg oss på Facebook/MC-Tuning AS
MC TUNING AS
Østre Rosten 84F 7075 Tiller
Tlf: 72 88 44 88 www.mctuning.no
Godkjent MC-verksted
NMCF

BMW MOTORRAD
OPPLEV NYE
R 1300 GS ADVENTURE
HOS BAVARIA MOTORRAD
STAVANGER.
MAKE LIFE A RIDE
BESTILL MC-PAKKETUR!
LEI BMW HOS OSS INKLUDERT
HOTELLOVERNATTINGER!
Våren 2022 åpnet Bavaria Motorrad i Stavanger - en stor flott avdeling med utstilling av både nye og brukte motorsykler. Det har kommet en egen serviceavdeling hvor serviceleder og våre MC-mekanikere tar hånd om sykler fra lokalt og nasjonalt perspektiv.
Våre selgere hjelper deg til å finne din rette BMW. Fra v.: Erlend K. Pedersen og Martin A. Høyland.
Kom innom for en prøvekjøring hos Bavaria Motorrad-senter!
Som autorisert BMW verksted, utfører vi service og garantijobber.
bavaria.no
Bavaria Stavanger / T: 51 96 50 00 / Fabrikkveien 36-38 / 4033 Stavanger
Bavaria

BMW R 18 Roctane (2024)

Motortype, slagvolum	2-syl, bokser, 1802 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	374/181 kg
Effekt	67 kW (91 hk) ved 4750/min	**Setehøyde**	720 mm
Dreiemoment	158 Nm ved 3000 o/min	**Tankvolum/reserve**	16,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,56 l/mil
Hjulavstand	1720 mm	**Toppfart**	> 180 km/t
Dekkdimensjon	120/70 W 21, 180/55 W 18	**Farger**	Grå

Den femte og yngste R 18-varianten. Med 21-tommers forhjul og høyt styre er den en lang, flat lowrider-bagger basert på amerikansk smak. Bortsett fra den underholdende bokseren på 1800 kubikk, selvfølgelig. Karaktermessig passer den luft-/oljekjølte boxermotoren perfekt, men ergonomisk sett krever den tilvenning for cruiserveteraner. Til tross for det gammeldagse utseendet har den moderne bremser, nøkkelfri betjening og kurvelys som ekstrautstyr. Andre hjuldimensjoner er også tilgjengelig fra fabrikk.

BMW R 18/Classic (2024)

Euro 5+ A2

363 000,-/393 900,-

Motortype, slagvolum	2-syl, bokser, 1802 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	365/195 kg
Effekt	67 kW (91 hk) ved 4750/min	**Setehøyde**	710 mm
Dreiemoment	158 Nm ved 3000 o/min	**Tankvolum/reserve**	16,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk (målt)**	0,54 liter/mil
Hjulavstand	1731 mm	**Toppfart**	> 180 km/t
Dekkdimensjon	130/90 B 16, 180/65 B 16	**Farge**	(R18): Grå, sølv/sort, rød/sort

Bortsett fra en uvanlig sittestilling har R 18 alt du forventer av en cruiser. Dette inkluderer ikke bare bling, men også styret, bakparten, lyddemperne og til og med hjulsettene. At R 18 er mye mer enn bare en utstillingssykkel ble også bevist i våre topptester, der den imponerte med fantastisk dynamikk (for denne sjangeren). Med tilleggsmodellen "Classic" blir den tyske cruiseren betydelig mer touringvennlig, takket være vindskjerm, ekstra frontlykter, dobbeltsete og salvesker.

BMW R 18 B/Transcontinental (2024)

Euro 5+ 417 500,-/444800,-

A2

Motortype, slagvolum	2-syl, bokser, 1802 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	398/232 kg (427/203 kg)
Effekt	67 kW (91 hk) ved 4750/min	**Setehøyde**	720 mm
Dreiemoment	158 Nm ved 3000 o/min	**Tankvolum/reserve**	24,0/4,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,58 liter/mil
Hjulavstand	1695 mm	**Toppfart**	>180 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 19, 180/65 B 16	**Farger**	(B): Sort

Hvis du liker endeløse motorveier, men ikke fete V-twins, er R 18 B (B for Bagger) motorsykkelen for deg. Også her er boksermotorens 1800 kubikks mekaniske skulptur umiskjennelig. Men alt rundt den er designet for maksimal komfort: en bred batwing-kåpe beskytter mot vind og dårlig vær, og bak kåpen møter en moderne TFT-skjerm runde instrumenter. Som vanlig er tilbehørslisten lang og inkluderer også elegante lakkalternativer, for eksempel "Option 719 Black Pearl" med røde pinstripes.

BSA Gold Star / Scrambler

Fra 129 900,-
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1syl, 652 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	213/160 kg
Effekt	34 kW (45 HK) ved 6500 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Dreiemoment	55 Nm ved 4000 o/min	**Tankvolum/reserve**	12,0/3,0 liter
Girkasse/gir	manuell/5	**Bensinforbruk**	0,40 lit/mil
Hjulavstand	1425 mm	**Toppfart**	167 km/t
Dekkdimensjon	100/90-18, 150/70 R17	**Farger**	Sort, grønn, rød, sølv

Med 45 hk og et elegant, vellykket retro-look, står Gold Star for retro – i ordets beste forstand. Det opprinnelig engelske merket BSA – nå på indiske hender, henter inspirasjon fra merkets lange historie med den første modellen siden gjenopplivingen. Dette fungerer ekstremt bra, med moderne teknologi og overbevisende kjøreegenskaper. Nytt: BSA har også tatt frem en 650 Scrambler som baserer seg tungt på Gold Star. Detaljer som dekk, forskjerm, lykt, eksosanlegg og lakk er de viktigste forskjellene.

www.bsacompany.co.uk

CFMOTO 450NK/ 450SR

Motortype, slagvolum	2-syl, 449 cm³	**Vekt**	173/169 kg
Effekt	34,5 kW (47 hk) ved 10 000 o/min	**Setehøyde**	795 mm
Dreiemoment	39,3 Nm ved 7750/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,33 lit/mil
Hjulavstand	1 370 mm	**Toppfart**	170/180 km/t
Dekkdimensjon	110/70 R 17, 150/60 R 17	**Farger**	Hvit

Den nakne NK er ennå ikke testet, men på grunn av den åpenbare designlikheten med den kåpekledde SR, bør chassisegenskapene, som for eksempel de smidige kjøreegenskapene, også gjelde for NK. Styret er plassert høyere, noe som gir en mer oppreist kjørestilling. Den trege ABS-en på SR ble kritisert, men kineserne bør ha gitt NK systemet betydelig bedre funksjon på nåværende tidspunkt. Med den supersportslige 450SR har kineserne klart å skape en (nesten) helt vellykket sportsmotorsykkel i innstegsklassen.

www.cfmoto.no

CFMOTO 450CL-C Bobber

Motortype, slagvolum	2-syl, 449 cm³	**Vekt**	177 kg
Effekt	33 kW (44 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	690 (715) mm
Dreiemoment	42 Nm ved 6250 o/min	**Tankvolum**	12 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,33 lit/mil
Hjulavstand	1485 mm	**Toppfart**	153 km/t
Dekkdimensjon	130/90 R16, 150/80 R16	**Farger**	Hvit, sort

Med det brede styret og fothvilerne plassert langt fremme, gir CL-C en klassisk cruiser-kjørestilling som selv ikke høye førere vil oppleve som ukomfortabel. Den reagerer også på styre-input på en tiltalende og direkte måte. Chassiset har imidlertid fått kritikk for manglende følsomhet i fjæringen, noe som gjør CL ukomfortabel på ujevnt underlag. Det høye utstyrsnivået er typisk kinesisk, spesielt i denne ganske beskjedne slagvolumklassen. Vedlikeholdsfritt beltetrekk i stedet for kjededrift er uovertruffent her.

CFMOTO 450MT

Motortype, slagvolum	2-syl, 449 cm³	**Vekt**	185 kg
Effekt	31 kW (42 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	42 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	17,5 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,45 liter/ mil
Hjulavstand	1505 mm	**Toppfart**	152 km/t
Dekkdimensjon	90/90 R 21, 140/70 R 18	**Farger**	Grå, blå

Den som leter etter en lett offroadsykkel med 21-tommers forhjul og mindre enn 600 kubikk, har hittil lett forgjeves blant de etablerte produsentene. CF-MOTO fyller nå dette tomrommet med den meget stilige 450MT, som ble presentert for første gang i 2024. Den 2-sylindrede motoren er identisk med den som sitter i den nakne NK 450, men er revidert for bruk i offroadsykkelen. Med 200 mm fjæringsvei foran og bak har MT rikelig bakkeklaring, og fjæringselementene fra KYB er justerbare (kun kompresjonsdemping foran).

CFMOTO 675NK

Motortype, slagvolum	Tresylindret, 675 cm³	**Vekt**	189 kg
Effekt	66 kW (90 hk) ved 11 000 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	68 Nm ved 8250 o/min	**Tankvolum**	15 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	–
Hjulavstand	1400 mm	**Toppfart**	200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 17, 180/55 R 17	**Farger**	Hvit, grå

Allerede i 2023 presenterte kineserne sin nyutviklede tresylindrede motor og nå, i slutten av 2024, kommer også motorsyklene. NK nakensykkel uten kåpe er helt identisk med søstermodellen SR-R, bortsett fra den sportslige kåpen. Til og med luftscoopet på de doble skivebremsene foran er det samme. Siden kineserne tradisjonelt er sterke når det gjelder elektronisk utstyr, tilbyr trippelen en mengde hjelpesystemer, og smarttelefon kan selvfølgelig kobles til TFT-skjermen.

CFMOTO 675SR-R

NY

A2 **Euro 5+**

Pris ikke klar

Motortype, slagvolum	Tresylindret, 675 cm³	**Vekt**	189 kg
Effekt	66 kW (90 hk) ved 11 000 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	68 Nm ved 8250 o/min	**Tankvolum**	15 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	–
Hjulavstand	1400 mm	**Toppfart**	220 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 17, 180/55 R 17	**Farger**	Sort

Hvis vi skal tro de offisielle tekniske dataene, er den sportslige, kåpekledde versjonen av den nye trippelen 100 prosent identisk med den nakne 675NK. Dette er ikke overraskende når det gjelder motoren eller det fullt justerbare chassiset. Men det er merkelig at de begge veier nøyaktig det samme. Det er tydelig at CFMOTO med 675SR-R går til angrep på Triumphs Daytona 660. Om og hvor vellykket dette vil være, vil fremtiden vise.

CFMOTO 800MT Explore

175 900,-

Euro 5+ **A2**

Motortype, slagvolum	2-syl, 799 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	231/182 kg
Effekt	67 kW (91 hk) ved 9250 o/min	**Setehøyde**	825 mm
Dreiemoment	75 Nm ved 8000 o/min	**Tankvolum/reserve**	19,0/0,5 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,50 liter/mil
Hjulavstand	1531 mm	**Toppfart**	195 km/t
Dekkdimensjon	110/80 R 19, 150/70 R 17	**Farger**	Sort

Explore, som er utstyrt med en 790 kubikk parallelltwin fra KTM, er den høyteknologiske modellen fra CFMOTO. Den har fire kjøremoduser, inkludert All Terrain og Offroad, instrumenteringen består av en åtte tommers TFT-skjerm med touchfunksjon, og den har quickshifter og cruise kontroll. En radar bak fungerer som kollisjons- og blindsonevarsler. Veltebøyler, ekstralykter og pakkebærer er også standardutstyr. ABS og traction er en selvfølge. For 2025 er Explore tilgjengelig i sort.

CFMOTO 800 MT-X

151 900,-

NY

Motortype, slagvolum	2-syl, 799 cm³	**Vekt**	220 kg
Effekt	67 kW (91 hk) ved 8250 o/min	**Setehøyde**	830–870 mm
Dreiemoment	86 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	22,5 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	–
Hjulavstand	1531 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	90/90 R 21, 150/70 R 18	**Farger**	Sort

KTMs twin er trimmet for mer dreiemoment og bedre trekkraft for den helt nye MT-X. Dette vil helt sikkert passe den mer vågale offroadkjøringen som den nye sykkelen er i stand til. Det er tydelig at MT-X, med sine 21/18-tommers hjul og lange fjæringsvei, er designet for offroadkjøring. De lavt monterte tankhalvdelene kommer fra KTMs 790 Adventure. Fjæringen er fra Kayaba, og på MT-X er den mer avansert og har lengre vandring enn på Explore. Datatabellen ser fristende ut.

CFMOTO 800 NK Advanced MSC

A2 **148 900,-**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 799 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	189/177 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 9250 o/min	**Setehøyde**	800 mm
Dreiemoment	79 Nm ved 8000 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/6	**Forbruk**	0,40 lit/mil
Hjulavstand	1465 mm	**Toppfart**	211 km/t
Dekkdimensjon	120/60 R17, 180/55 R17	**Farger**	Grå

I MOTORRADs sammenligningstest ble den nakne 800 satt opp mot KTM 790 Duke. Begge kommer fra samme fabrikk i Kina, og motorene er identiske. Men det er forskjeller i oppsett, elektronikk og fjæring. I sammenligningen lå CF bak KTM på poeng, men CFMOTO har mer utstyr fra fabrikk, som quickshifter og stor TFT-skjerm. I testen regulerte ABS-en grovere enn KTMs, men bremseytelsen var ok. Hvilken av de to du velger, er mest en smakssak.

CFMOTO

Den nye CFMOTO 450MT er i butikken nå!

Les mer om 450MT på cfmoto.no

Produsentprofil

Fabrikkens hovedkontor	**Bologna/Italia**
Grunnlagt år	**1926, motorsykler siden 1946**
Antall solgte eksemplarer i Norge januar-november 2024	**149**
Forhandlere i Norge	**5**

Ducati har oppgraderte **Panigale V4** for 2025. Endringer i chassis, ergonomi og ytterligere forbedring av elektronikken skal gjøre **superbiken** enda raskere på bane, men samtidig betydelig enklere å kjøre. Vi er vant til denne typen modelloppdateringer fra Ducati. Den **helt nye V-twinen** som ble presentert i slutten av oktober, bryter imidlertid med det velkjente credoet "raskere, høyere, lenger". Den skal i første omgang brukes i de nye P**anigale V2, Streetfighter V2** og **Multistrada V2.** Dessuten er det sannsynligvis første gang i selskapets historie at etterfølgere har 35 hk mindre enn forgjengerne (Panigale & Streetfighter). Tanken bak dette er å skape en **kompakt, universelt anvendelig motor** med en effekt som er lettere å utnytte enn supersportmotorene med høyt turtall. Med den andre bølgen av innovasjoner går Ducati derfor nye veier: mindre kan være mer.

Den nye V2-motoren har ikke desmodromisk ventilstyring, men ellers har den alt en moderne, sterk og effektiv motor trenger. Fremfor alt er den svært lett og kompakt.

https://www.ducati.com/se/sv/

Ducati Hypermotard 698 Mono/RVE

186 300,-/197 300,- **A2**

Euro 5

Motortype, slagvolum	1-syl, 659 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	161/194 kg
Effekt	57 kW (77,5 hk) ved 9750 o/min	**Setehøyde**	904 mm
Dreiemoment	63 Nm ved 8000 o/min	**Tankvolum**	12.0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,44 lit/mil
Hjulavstand	1443 mm	**Toppfart**	205 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Rød, rød/grå

"Kuppforsøk" – det er tittelen på sammenligningstesten mellom Hypermotard Mono og KTM 690 SMC R. Ducati klarte faktisk å utkonkurrere den veletablerte konkurrenten fra Østerrike, takket være et høyere utstyrsnivå, lavere servicekostnader og et mer manøvrerbart chassis. Alt er med andre ord som det skal være? Ikke helt. Superquadro Mono, med sin ultrakorte slaglengde, kommer først skikkelig i gang ved høye turtall. Startegenskaper og gassrespons bør forbedres. Bildet viser den omsorgsfullt lakkerte RVE.

Ducati Scrambler 10th Anniversary

NY

219 900,- **A2** **Euro 5+**

Motortype, slagvolum	V-twin, 803 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	185/180 kg
Effekt	53,6 kW (73 hk) ved 8250 o/min	**Setehøyde**	795 mm
Dreiemoment	65,2 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum**	13,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1449 mm	**Toppfart**	195 km/t
Dekkdimensjon	110/80 R 18, 180/55 R 17	**Farger**	Sort/hvit/bronse

For denne spesialmodellen har Ducati henvendt seg til utstyrsspesialisten Rizoma, som produserer vindskjermer, sidedeksler og registerdeksler i lettmetall og i en farge som heter "Metal Rose". 10th Anniversary Rizoma er begrenset til 500 eksemplarer. På 10-årsjubileet for Scrambler-serien bør man huske den opprinnelige tanken bak konseptet: autentiske materialer og former. Det som ser ut som metall er laget av metall, det som ser ut som en bensintank er en bensintank. Dette gjelder alle Scramblers, selv i dag.

Ducati Scrambler Icon Dark/Icon/Full Throttle/Night Shift

A2 **Euro 5+**

151 200,-/168 500,-/186 500,-/186 500,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 803 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	185/180 kg
Effekt	53,6 kW (73 hk) ved 8250 o/min	**Setehøyde**	795 mm
Dreiemoment	65,2 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum**	13,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,44 lit/mil
Hjulavstand	1449 mm	**Toppfart**	195 km/t
Dekkdimensjon	110/80 R 18, 180/55 R 17	**Farger**	Sort, rød, blå

… "Alt i alt viser Scrambler Nightshift seg å være den mest allsidige motorsykkelen." Når det gjelder den kultiverte motoren og chassiset med fint avstemt fjæring, kommer dette utsagnet fra en sammenligningstest av tre retro-scramblere, og påstanden gjelder selvfølgelig uansett utstyrsnivå. For eksempel den enklere utstyrte Icon, eller Full Throttle med Termignoni-lyddemper, quickshifter og motorbeskyttelse. De to nevnte ruller på støpte hjul, Nightshift har eikehjul. Testene viste at den omfattende modelloppgraderingen som de tre 800-kubikk Scramblerne fikk for 2023, ga en svært behagelig balanse: "fra motor til chassis til sittestilling". Det var slik Alpen-Master juryen 2023 oppsummerte Icon. I tillegg til utstyret skiller de fire seg også fra hverandre når det gjelder ergonomi: Fra Icon/Icon Dark til Full Throttle til Night Shift blir det elegante styret lavere og lavere, slik at de to Icon-modellene plasserer føreren oppreist, Full Throttle i en moderat fremoverlent stilling og Night Shift mer sportslig fremoverlent.

Det lille bildet viser Night Shift i et miljø i stil med navnet, Icon ved siden av og Full Throttle nederst. Med uendret ytelse er 800-motoren nå Euro 5+ godkjent.

Ducati Monster/+/SP

A2 **Euro 5**

186 200,-/190300,-/230 200,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 937 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	188/226 kg
Effekt	82 kW (111 hk) ved 9250 o/min	**Setehøyde**	825 mm
Dreiemoment	93 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,48 lit/mil
Hjulavstand	1474 mm	**Toppfart**	226 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Rød, hvit, grå (Monster)

I 2024 var Ducatis Monster ikke med i noen test. Men salget har gått som smurt, og den er toppmodellen når det gjelder modeller med 937-kubikk motor. Det er god grunn til å minne om MOTORRADs topptest, der Monster beviste at den har et utmerket chassis, og at den velprøvde motoren imponerer med sitt dreiemoment og hyggelige bensinforbruk. Til tross for god trekkraft -den trives ikke på turtall lavere enn 3500 o/min under belastning. For å holde motoren fornøyd, bør Ducati-førere leke mye med quickshifteren som er standardutstyr. Med sin tre centimeter høyere sadel og skarpere chassisgeometri fremstår Monster SP som et enda mer kurvevennlig konsept. I en direkte sammenligning, og når vi gjør oss kjent med fjæringskomponentene, viser Öhlins-fjæringen seg også å være overlegen. Den reagerer mer følsomt enn gaffel og demper på standardversjonen, er fullt justerbar og basisoppsettet oppfyller alle krav som stilles til en sportslig nakensykkel.

Öhlins fjæring er ikke automatisk bedre enn komponenter fra andre produsenter, men på Monster SP er det overlegent. Termignoni-lyddemperne bidrar til vakker sang fra V-twinen.

Ducati DesertX/Discovery

A2 Euro 5

256 100,-/290 100,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 937 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	223/242 kg
Effekt	81 kW (110 hk) ved 9250 o/min	**Setehøyde**	875 mm
Dreiemoment	92 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	21.0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,47 lit/mil
Hjulavstand	1608 mm	**Toppfart**	214 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21 54 V, 150/70 R 18	**Farger**	Hvit, grå/rød

Ducati tar offroad-egenskapene til DesertX på alvor. På landeveien er den imidlertid "alltid litt tøffere, mer mekanisk, mer krevende" – ifølge vår testfører Phillip under sammenligningstesten av adventuresykler i mellomklassen. Motoren på 937 kubikk mangler litt kraft i bunnen, sammenlignet med konkurrentene, og fjæringen er strammere avstemt. Men quickshifteren og bremsene har topp ytelse. Med den fullt utstyrte Discovery-versjonen (inkludert sidevesker) vil Ducati understreke en av paradegrenene til DesertX: turer til fjerne himmelstrøk.

Ducati DesertX Rally

Euro 5 A2

330 300,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 937 cm³	**Vekt**	ca 226 kg
Effekt	81 kW (110 hk) ved 9250 o/min	**Setehøyde**	910 mm
Dreiemoment	92 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	21.0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1625 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	90/90-21 54V, 150/70 R 18	**Farger**	Rød/hvit/sort

Hvis du vil på langtur i rallyfart, anbefaler vi DesertX Rally. Med 20 millimeter lenger fjæringsvei takler den ulendt terreng med enda større selvtillit enn søstermodellen. Kayaba-gaffelen er closed cartridge, akkurat som på ekte cross-sykler, og støtdemperen har et større demperstempel. Hjulene, som har eiker av karbonstål og Excel-felger, reduserer ufjæret masse, er mer stabile og tåler harde landinger etter hopp...

Ducati Hypermotard 950/RVE/SP

220 800,-/232 200,- A2

Euro 5

Motortype, slagvolum	V-twin, 937 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	200/175 kg
Effekt	84 kW (114 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	870 (SP 890) mm
Dreiemoment	96 Nm ved 7250 o/min	**Tankvolum**	14,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,51 lit/mil
Hjulavstand	1493 mm	**Toppfart**	223 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Rød, rød/grå

Fagverksramme, svingarm og Testastretta-motor: Den store Hypermotard er satt sammen av komponenter som snart kanskje bare finnes i Ducatis historie, spesielt i denne kombinasjonen. Mens Hypermotard 698 Mono har overtatt rollen som supermoto-bølle, har 950 i økende grad overtatt rollen som dynamisk kurvejeger. SP-versjonen kjennetegnes av Öhlins-fjæring med lenger vandring, RVE av den forseggjorte lakkeringen. Kanskje vi får se den nye V2-motoren i Hypermotard neste sesong?

Ducati Supersport 950/S

233 100,-/252 300,-

A2 Euro 5

Motortype, slagvolum	V-twin, 937 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	210/200 kg
Effekt	81 kW (110 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	93 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	16,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,50 lit/mil
Hjulavstand	1478 mm	**Toppfart**	240 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Hvit, rød

På slutten av 2023-sesongen tok vår kollega Thomas Schmieder Supersport 950 S med på tur igjen og bekreftet inntrykkene fra vårens test: Ducatis bidrag til sportstourer-segmentet er det mest sportslige av dem alle. Dette skyldes først og fremst motoren, Testastretta V2. Den trenger mer enn 3 500 omdreininger under belastning for å gå virkelig bra, men trives også på høye turtall. I tillegg kommer sportsligheten fra den forhjulsorienterte kjørestillingen og den lave vekten. Konklusjon om chassiset : Det svinger virkelig skarpt i kurvene!

Ducati Multistrada V2/S

Motortype, slagvolum	V-twin, 890 cm³	**Vekt**	ca 213 kg
Effekt	84,6 kW (115 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	830-850 mm
Dreiemoment	92 Nm ved 8250 o/min	**Tankvolum**	19.0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	–	**Toppfart**	ca 220 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 19, 170/60 ZR 17	**Farger**	Rød, grønn

I katalogen kommer den før Panigale og Streetfighter V2, men den ble lansert etter dem. Den nye V2-motoren skal derfor bare nevnes i forbifarten, selv om Ducati utviklet en helt ny, svært lett Multistrada V2 rundt den. I Multistrada-spesifikasjonen yter 890 kubikkeren fem hester og 1 Nm mindre enn i de mer sportslige modellene, men momentkurven stiger til over 80 prosent av maksverdien 500 omdreininger tidligere. Motoren er nå en fullt bærende del av chassiset på Multistrada, med en monocoque i aluminium mellom motor og styrehode og bakramme i stål. Her ser du begge fargevariantene av V2 S med elektronisk justerbar demping. Fjæringen kan senkes ved å trykke på en knapp når sykkelen står stille. Standardmodellen med konvensjonelle fjæringselementer er kun tilgjengelig i rødt. Begge modellene leveres med en komplett elektronikkpakke som standard, inkludert cruise kontroll, connectivity og quickshifter. En touringpakke med sidevesker, midtstøtte, og varmehåndtak er tilgjengelig som ekstrautstyr. Eikehjul er også inkludert i utstyrs-sortimentet.

I Multistrada er den nye V2 med variable innsugskammer satt opp for mer dreiemoment i mellomregisteret, sammenlignet med de sportsligere versjonene. I tillegg har den: mer svinghjulsmasse for mer stabil motorgange på lavere turtall.

Ducati Streetfighter V2/S

Motortype, slagvolum	V-twin, 890 cm³	**Vekt**	ca 189 kg
Effekt	88,3 kW (120 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	838 mm
Dreiemoment	93,3 Nm ved 8250 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,53 lit/mil
Hjulavstand	1493 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Rød

Den nye Streetfighter V2 og Panigale V2 er veldig like, faktisk nesten identiske. I så måte er alt som før. Begge syklene er imidlertid fullstendig redesignet for 2025. Du kan til og med si at den nye V2 representerer en revolusjon for Ducati: bort fra stadig spissere egenskaper, noe som ikke er nyttig i hverdagsbruk, og som bare kan utnyttes av de beste på bane. I stedet: lavere, men mer anvendelig effekt, lavere vekt og mer kompakte chassisdimensjoner. Den nye V-twin motoren med variabel kamaksel-teknologi skal være betydelig enklere å kjøre enn 955. Med en lettere monocoque-ramme og en lett svinggaffel bak, bidrar chassiset også til det som fremheves som den nye seriens kjerneverdi: mindre anstrengende kjøring. Streetfighteren er standardutstyrt med Marzocchi-gafler, Kayaba-fjæring bak og passasjersete, mens S-modellen har Öhlins-fjæring og er en enseter. Passasjer-kit er imidlertid tilgjengelig som ekstrautstyr. Fire forhåndskonfigurerte kjøremoduser er tilgjengelige for forskjellige kjørestiler og forhold.

I likhet med den nye Panigale V4 har også Panigale og Streetfighter V2 lette svinggafler. Begge variantene har solide Brembo-bremser og spektakulær føring av eksosanlegget.

Ducati Panigale V2/S

NY

233 500,-/257 700,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 890 cm³	**Vekt**	ca. 190 kg
Effekt	88,3 kW (120 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	837 mm
Dreiemoment	93,3 Nm ved 8250 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,53 lit/mil
Hjulavstand	1465 mm	**Toppfart**	ca. 240 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Rød

S-versjonen er 17 kilo lettere, og standardmodellen 14 kilo lettere, sammenlignet med forgjengerne. Til tross for 35 hester høyere effekt, kunne forgjengerne bare levere ved høye turtall. Den nye Panigale V2, som offisielt heter nettopp det, lover bedre kjøreegenskaper med sin flate, men høye momentkurve. Denne egenskapen vil være spesielt merkbar i hverdagskjøring, men selv under sammenligningskjøring på Vallelunga-banen var den italienske supersportmesteren Davide Stirpe bare to tiendedeler langsommere med den nye sykkelen. Føreren er nå bedre skjermet fra motorvarmen, og ergonomien er mer komfortabel enn på den radikale forgjengeren. Justerbare fothvilere og lavere styrehalvdeler er imidlertid tilgjengelig som ekstrautstyr. Den enseters S-versjonen leveres standard med Öhlins-fjæring og et litium-ion batteri, i tillegg til en pit-limiter for banekjøring og launch control for lynrask start. Siden det er Ducati, leveres selvfølgelig begge med en omfattende pakke elektroniske hjelpesystemer, inkludert en ny "intern" quickshifter uten skjemmende kontakter.

Gaffelen og bakhjulsfjæringen skiller S-versjonen (helt til venstre) fra standardmodellen (nederst), noe som følger et velkjent mønster. Ved å flytte støtdemperen til venstre skapes det plass til eksosrøret fra den bakre sylinderen.

Ducati Panigale V4/S

NY

381 000,-/446 000,-

Motortype, slagvolum	V4-motor, 1103 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	ca 203/167 kg
Effekt	158,9 kW (216 hk) ved 13 500 o/min	**Setehøyde**	850 mm
Dreiemoment	121 Nm ved 11 250 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1485 mm	**Toppfart**	299 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 200/60 ZR 17	**Farger**	Rød

Med tanke på nedleggsvinklene som dagens supersportssykler oppnår med racingdekk, blir både dekkenes og svinggaffelens fjæringsarbeid stadig viktigere. Derfor er den nye Panigale V4 utstyrt med en svinggaffel som er mer elastisk sideveis enn den tidligere svingarmen med høy vridningsstivhet Svinggaffelen er også 2,7 kg lettere. Styrehodet er nå en halv grad brattere, og S er utstyrt med nye Öhlins semi-aktive fjæringskomponenter med variabel demping. Motoren er oppgradert i tråd med Euro5+ kravene. Maksimal effekt og dreiemoment kommer høyere oppe i turtallsområdet, men bensinforbruket skal være lavere. Finjustering av ergonomien og ytterligere forbedret elektronikk viser at ingen områder er oversett i oppdateringen. En spennende nyhet er at Race eCBS også bremser bakhjulet ved kraftig nedbremsing (ved banekjøring), selv om føreren allerede har sluppet bremsen. Den adaptive programvaren behandler signalene fra sensorene på en ny måte og tilpasser de elektroniske hjelpesystemene individuelt, alt etter kjørestilen.

Instrumentpanelet med 6,9" skjerm er også en del av Panigales utvidede elektronikkpakke. For ikke å glemme de nylig lanserte Hypure bremsekaliperne fra Brembo.

YAMAHA
Revs Your Heart

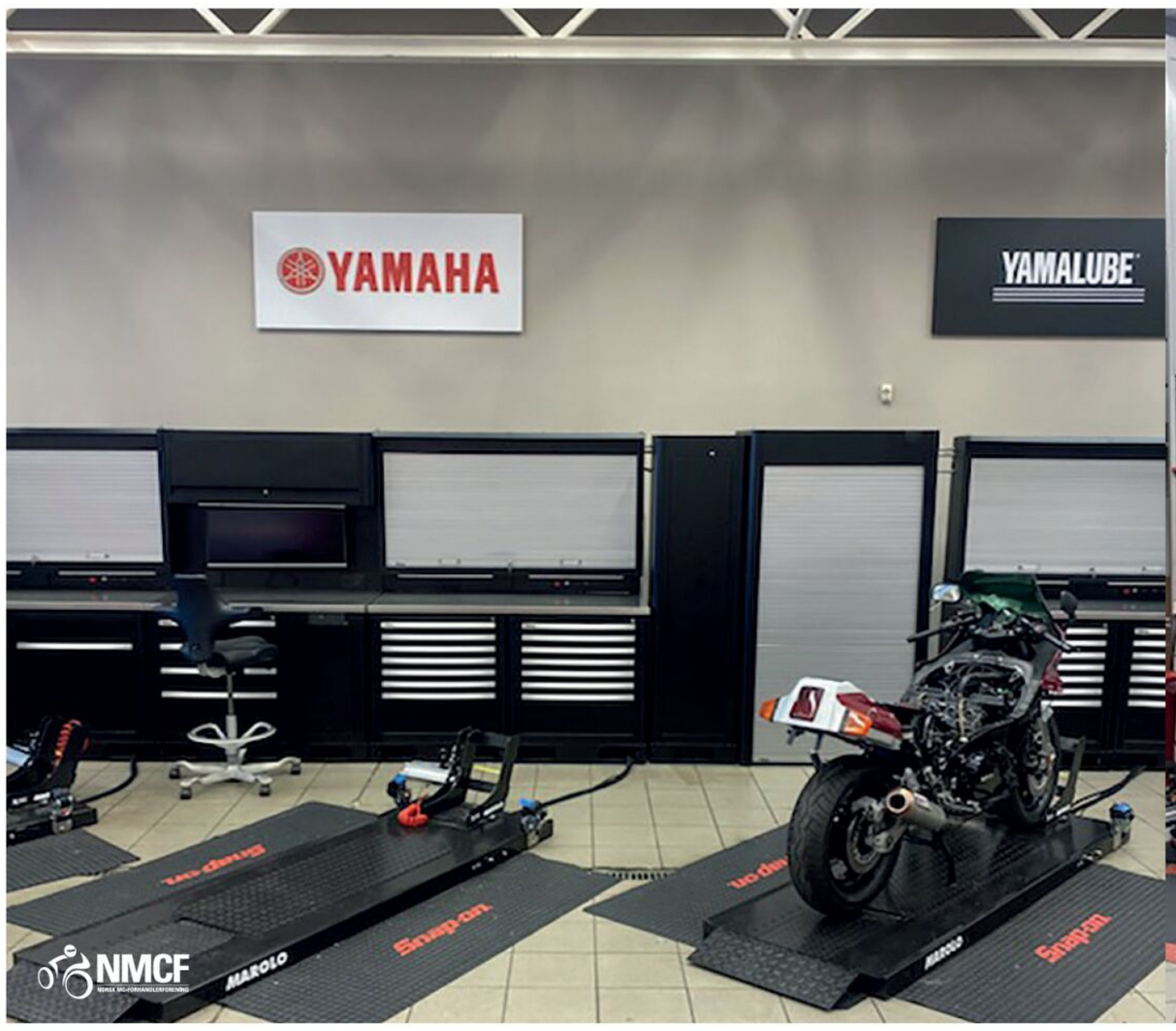
RÅTT UTVALG AV MC-UTSTYR!

DUCATI

NYHET! Yamaha MT-07

NYHET! Multistrada V4 S

KORT VENTETID PÅ TOPP MODERNE VERKSTED MED FABRIKKSERTIFISERTE MEKANIKERE!



SIGMA MOTOR

MESTER

sigmamotor.no
Tlf. 52707330

Hemmingstadv. 17
5535 Haugesund

Ducati Panigale V2 Superquadro Final Edition

NY

400 000,-

Euro 5

Motortype, slagvolum	V-twin, 955 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	200/200 kg
Effekt	114 kW (155 hk) ved 10 750/min	**Setehøyde**	840 mm
Dreiemoment	104 Nm ved 9000 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,52 lit/mil
Hjulavstand	1436 mm	**Toppfart**	270 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/60 ZR 17	**Farger**	Rød/hvit/grå

Noen liker det litt hett. Og derfor vil flere sikkert sørge over at vi er i ferd med å ta farvel med den fyrige Superquadro V2 i den radikale, supersportslige Panigale V2. "Final Edition" utsetter det litt: Ducati lanserer en spesialserie på 555 eksemplarer med spesiell lakk, karbonfiberdeler og brodert sete. Teknologien er på topp, med Öhlins gaffel og støtdemper, og Rizoma fothvilere. Et racingkit for å ta av speil, blinklys og nummerskilt for banekjøring følger med. Mulig samlerverdi!

Ducati Panigale V4 Tricolore

NY

750 000,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V4-motor, 1103 cm³	**Vekt**	ca 200 kg
Effekt	158,9 kW (216 hk) ved 13 500 o/min	**Setehøyde**	–
Dreiemoment	121 Nm ved 11 250 o/min	**Tankvolum/reserve**	17,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1485 mm	**Toppfart**	299 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 200/60 ZR 17	**Farger**	Rød/hvit/grå

Ducati har valgt en klokere tilnærming til sine sportssykler i mellomklassen. Tricolore, en spesialmodell av Panigale V4, begrenset til 1000 eksemplarer, har den motsatte tilnærmingen. Tricolore har alt Panigale V4 måtte mangle av avanserte, høykvalitets fabrikkdeler: karbonfiberhjul, justerbare fothvilere, 339 mm bremseskiver fra Brembos T-Drive-serie, tørrclutch og bensintank i aluminium. Lakkeringen er utført av Drudi-Design. Den som tør kjøre denne sykkelen for fullt på bane, er en helt.

Ducati Streetfighter V4/S

NY

Euro 5+

385 100,-/422 600,-

Motortype, slagvolum	V4-motor, 1103 cm³	**Vekt**	ca 201 kg
Effekt	157,5 kW (214 hk) ved 13 500 o/min	**Setehøyde**	–
Dreiemoment	119,6 Nm ved 11 250 o/min	**Tankvolum**	16,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	–	**Toppfart**	Ca 280 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 200/60 ZR 17	**Farger**	Rød, grå

Det var nære på: De første bildene og de viktigste tekniske data for den nye Streetfighter V4 kom rett før deadline. Oppdateringen er stort sett de samme som for Panigale V4. Det første som fanger blikket er svinggaffelen, som er ment å forbedre kjøreegenskapene ved dype nedlegg. I tillegg til den nye kombinasjonen av tank og sete, som er inspirert av Panigale, er også sittestillingen optimalisert for bedre hverdagskjøring. Fothvilerne er plassert lavere og lenger frem, og styret er plassert nærmere føreren. Forbedrede winglets gir mer downforce enn tidligere. S-versjonen, som vises her, er utstyrt med nyeste generasjon semiaktive fjæringskomponenter fra Öhlins. Standardmodellen er utstyrt med Showa-gaffel og Sachs bakdemper. Den omfattende elektronikkpakken, inkludert Race eCBS, DVO og det store TFT-displayet, er tilgjengelig for begge modellvariantene. Og selvfølgelig: Euro 5+ motoren, med 214 hk i Streetfighteren. Med Race-kit: 10 hester til!

Simuleringsprogrammer gjør det mulig å definere komponentenes elastisitet og stivhet med stor presisjon. Den nye svinggaffelen er fleksibel sideveis, men vridningsstabil, veldig lett, og stilig!

Ducati Multistrada V4/S

Euro 5+

NY

323 300,-/346 700,-

Motortype, slagvolum	V4-motor, 1158 cm³	**Vekt**	ca 245 kg
Effekt	125 kW (170 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	840–860 mm
Dreiemoment	124 Nm ved 9000 o/min	**Tankvolum**	22,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1566 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 ZR 19, 170/60 ZR 17	**Farger**	Rød, sort, hvit

Listen over modelloppgraderinger som Ducatis kassasuksess har fått, er langt fler enn Euro 5+ homologering. Den optimaliserte deaktiveringen av den bakre sylinderrekken skal spare seks prosent drivstoff. Nytt kurvelys og tretrinns justerbar motorbremsstyring er tilgjengelig for standardmodellen og S. Denne enda mer påkostede varianten er utstyrt med den siste generasjon semi-aktiv, variabel demping inkludert "bump detection". Takket være en ny sensor i gaffelen som registrerer kompresjonshastighet, kan fjæringen redusere dempingen på kortest mulig tid for å sluke ujevnheter bedre. Et nivelleringssystem, kombinert med senking av motorsykkelen når den kjøres sakte eller står stille, er også inkludert. Ducati Vehicle Observer (DVO) er navnet på systemet som kombinerer og integrerer informasjonen fra alle sensorene på en ny måte. Dermed justeres innstillingene til hjelpesystemene på nesten profetisk vis. Forbedret kollisjons-radarteknologi kompletterer elektronikkpakken.

Vi vet ikke hvordan den nye Skyhook-fjæringen (til venstre) og de andre oppdateringene står seg i forhold til konkurrentene. En kommende sammenligningstest bør imidlertid gi oss informasjon om kjernekompetansen til Multistrada V4.

Ducati Multistrada V4 Pikes Peak

Euro 5+

NY

443 800,-

Motortype, slagvolum	V4-motor, 1158 cm³	**Vekt**	ca 243 kg
Effekt	125 kW (170 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	840–860 mm
Dreiemoment	124 Nm ved 9000 o/min	**Tankvolum**	22,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1595 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Rød/sort/grå

Fjorårets Pikes Peak ble overraskende fort utsolgt. Kombinasjonen av brede, supersportslige 17-tommers dekk, svingarm og den høye, oppreiste sittestillingen har tydeligvis en spesiell appell. I en direkte sammenligning er ikke Pikes Peak like lett å vippe fra side til side som V4 S, men dette ser ikke ut til å plage fansen. Når alt kommer til alt taler førerens mer aktive sittestilling, som er mer forhjulsorientert , til dens fordel. Dette oppnås ved å flytte fothvilerne bakover og montere et lavere styre som sitter lengre frem. For 2025-sesongen har denne Multistrada-varianten fått alle homologerings- og elektronikkoppdateringene fra V4 og V4 S, pluss en rekke karbonfiberdeler, Akrapovic-lyddemper laget av titanplater og en ny lakkfinish. Kjøremodusene er tilpasset det landeveisorienterte designet. I stedet for Enduro-modus har Pikes Peak Race-modus med direkte gassrespons og en skarpt justert quickshifter.

"Spesielt aggressive nedgiringer" – ifølge pressemeldingen – muliggjøres av Race-kjøremodus samt direkte gassrespons. I kontrast til dette står det myke Wet-modus.

Ducati Multistrada V4 RS

Motortype, slagvolum	V4-motor, 1103 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	–
Effekt	132 kW (180 hk) ved 12 250 o/min	**Setehøyde**	840–860 mm
Dreiemoment	118 Nm ved 9500 o/min	**Tankvolum**	22,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,73 lit/mil
Hjulavstand	1592 mm	**Toppfart**	ca 270 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Rød/hvit

Vår testfører fikk kjøre RS med slicks på bane. Dette er nok langt fra den opprinnelige tanken bak modellen, men viser tydelig at denne Multistradaen er den mest sportslige versjonen av det som etter hvert er blitt en omfattende modellserie. Den er midt mellom Grandturismo fra Multi V4-serien og Desmosedici Stradale fra Streetfighter og Panigale. RS får den supersportslige Desmo-motoren i en "moderat" 180-hesters versjon. Den kommer også med tørrclutch, fullstendig redesignet bakpart og bakramme sveiset av titanrør.

Ducati Diavel V4

Motortype, slagvolum	V4-motor, 1158 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	236/219 kg
Effekt	124 kW (168 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	126 Nm ved 7500 o/min	**Tankvolum**	20,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,59 lit/mil
Hjulavstand	1593 mm	**Toppfart**	252 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 240/45 ZR 17	**Farger**	Rød, sort, sølv/gul

Den vil ikke være en cruiser, og den er heller ikke en ekte nakensykkel, så hvor den egentlig hører hjemme forblir ubesvart. I stedet lar den ferdighetene tale for seg selv: Den akselererer opp til 150 km/t på superbike-nivå, bremser glimrende og – sammenlignet med cruisere – glir gjennom svinger relativt lett. En svært europeisk tolkning av det som i USA kalles en "power cruiser". Den ser bra ut, er veltrent og har lav fettprosent.

Ducati Multistrada V4 Rally

NY

Motortype, slagvolum	V4-motor, 1158 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	260/230 kg
Effekt	125 kW (170 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	870–890 mm
Dreiemoment	121 Nm ved 8750 o/min	**Tankvolum**	30,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,66 lit/mil
Hjulavstand	1572 mm	**Toppfart**	250 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 19, 170/60 R 17	**Farger**	Rød, sølv/sort

Multistrada V4-modellene er Ducatis bestselgere på verdensbasis. Den allsidige basiskonstruksjonen kan enkelt varieres i forskjellige retninger ved hjelp av andre komponenter. Med slitesterke eikehjul og lengre fjæringsvei er Rally den varianten som er spesielt egnet for litt tøffere terreng, med løfte om komfortabelt fjæringsnivå overalt. Den har fått de samme oppdateringene som V4 og V4 S, men med 30-liters bensintank, standard midtstøtte, stor motorbeskyttelse og større vindskjerm er den mer rettet mot eventyrere som planlegger lange turer i ødemarken. Den målte vekten på 270 kg gjør den imidlertid mer egnet for lange ørkenetapper enn for trial-lignende turer i høyfjellet. I Alpen Masters forårsaket den imponerende vekten noen ganger en følelse av usikkerhet i de krappe hårnålssvingene på Stelvio-passet. Likevel vant Rally den interne konkurransen om kundenes gunst, i kamp mot Multistrada V4 S Grand Tour – en sykkel som ikke lenger er i modellutvalget for 2025.

Det blir stadig vanskeligere for øvrig trafikk å snike seg under radaren til Multistrada. Nytt for 2025: kollisjonsvarsling foran.

HELE Norges **DUCATI-** *forhandler!*

2025 Multistrada V4 S

2025 Panigale V2 S

2025 DesertX Discovery

Vi har 38 år erfaring med DUCATI 1987-2025

Vi har alltid mange brukte og nye sykler.
Kom innom for en hyggelig prat
om de italienske former.

LØVAAS MOTOR AS

Kleivbrottet 8A, 3084 Holmestrand - Tlf: 33 06 60 99
www.lovaasmotor.no - salg@lovaasmotor.no

Krise? Hvilken krise? Det må innrømmes at registreringstallene ikke er gode. Modell- og prispolitikken kan, mildt sagt, være noe forvirrende. Og det er ingen nye produkter i sikte. Men det finnes også gode nyheter.

Amerikanerne har den siste tiden konsentrert seg om det de behersker best: Tourere. Med den nye **Street Glide** og den like ferske **Road Glide** (bildet over) har Harley-ingeniørene lagt listen for "Grand American touring motorbikes" (Harleys eget begrep) enda høyere. Begge disse store syklene har den nyeste versjonen av **Milwaukee-Eight 117**: 1923 cm³ og 177 Nm – dette gir håp for årene som kommer, ettersom nye motorer tradisjonelt videreføres suksessivt i HDs modulsystem. For øyeblikket ser imidlertid antall nyregistreringer enda mer beskjedent ut enn i fjor, et år som heller ikke var spesielt oppmuntrende. Selv om de luftkjølte **Sportster**-motorene er sterkt savnet, går det rykter i Milwaukee – noe som absolutt gir oss håp. Adventuresykkelen **Pan America** ser ut til å ha fått et solid fotfeste i Europa. Når til og med den tyske BMW-spesialisten Wunderlich har satt Pan America på sin utstyrsliste, er det tydelig at den har kommet for å bli. Den væskekjølte **Sportster S**, som kom for et par år siden, markerer den nye generasjonen Harley som forhåpentligvis kan gi nytt liv til merket. Alle priser er 2024 priser og er hentet fra www.harley-davidson.com/no.

Produsentprofil

Fabrikkens hovedkvarter	**Milwaukee (Wisconsin)/USA**
Grunnlagt år	**1903**
Nye registreringer i Norge frem til slutten av november 2024	**117**
Forhandlere i Norge	**6**

Klasseseier: Dakar-rookie Joan Pedrero legger kjente konkurrenter bak seg med den produksjonsbaserte Pan America i "BajaEspañaAragón".

Mot et "hyggelig lite" pristillegg: "Ultra Limited Tobacco Fade", en av tre modeller i "Enthusiast Collection" 2024.

www.harley-davidson.com/no

Harley-Davidson Nightster S

Euro 5+ **A2**

Fra 267 900,-

Motortype, slagvolum	V2, 975 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	225/193 kg
Effekt	66 kW (90 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	715 mm
Maks. dreiemoment	95 Nm ved 5750 o/min	**Tankvolum/reserve**	11,7/3,0 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (målt)**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1545 mm	**Toppfart**	180 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 150/80 B 16	**Farger**	Grå, sort

Basismodellen Nightster, som ved lanseringen ble markedsført som en ideell base for ombygging, gjorde seg ikke særlig bemerket på salgsstatistikken, men fra 2023 fikk den selskap av en søstermodell, Nightster Special. Sistnevnte har passasjersete, mer elegante hjul, en svart lyktekåpe ("Speed Screen"), TFT-skjerm og tekniske funksjoner som cruisekontroll og flere kjøremoduser. Det gjør susen, og sørger for at Harleys innstegsmodell er mye mer tiltalende. Felles for begge Nightster-versjonene er at de er 30 kg lettere og 23 hk kraftigere enn 1200-mo-

Harley-Davidson Sportster S

Euro 5+

Fra 300 900,-

Motortype, slagvolum	V2, 1252 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	228/190 kg
Effekt	90 kW (122 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	765 mm
Maks. dreiemoment	125 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum/reserve**	11,8/3,0 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (målt)**	0,46 lit/mil
Hjulavstand	1520 mm	**Toppfart**	220 km/t
Dekkdimensjon	160/70 R 17, 180/70 R 16	**Farger**	Rød, blå, grå, sort

Samme navn, helt annen sykkel: Sportster S har ingenting til felles med de gamle, luftkjølte 45 graders V2-syklene. Den væskekjølte "Revolution Max 1250T"-motoren har 60 graders sylindervinkel, og er basert på Pan Americas firventilede kortslagsmotor. T-en i motorbetegnelsen står for "Torque", og indikerer forskjellen fra adventuremotoren. Annen programvare, modifiserte stempler, kamaksler med annen timing, mindre ventiler og redusert innsugsdiameter gir bedre fylling ved lave turtall. I praksis: bedre bunndrag. At den har 30 hester mindre enn Pan

Harley-Davidson Pan America 1250/Special

Fra 334 000,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V2, 1252 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	245/210 (258/197) kg
Effekt	112 kW (152 hk) ved 8750 o/min	**Setehøyde**	850–875 mm
Maks. dreiemoment	128 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum/reserve**	21,2/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (målt)**	Ikke oppgitt
Hjulavstand	1585 mm	**Toppfart**	220 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 19, 170/60 R 17	**Farger**	Grå, sort, rød, grønn

Vellykket debut: Harleys første motorsykkel i offroadtouring-segmentet har bestått sine første, intense tester. Ingen forventet selvfølgelig at Pan America 1250 skulle vippe BMW GS av tronen – den har tross alt 40 års forsprang i utviklingen, men Pan har allerede vist seg å være et seriøst offroadtouring-alternativ for individualister. Dette gjelder spesielt toppmodellen med betegnelsen "Special". For 18 000,- ekstra har den masse godsaker å by på, sammenlignet med basismodellen. Special er ikke akkurat sparsomt utstyrt: i stedet for den manuelt justerbare fjæringen styres fjæringen elektronisk og har semi-aktiv funksjon. Adaptive kurvelys, dekktrykkovervåkning, radiatorbeskyttelse, motorbeskyttelse i aluminium, håndbeskyttere, varmehåndtak og midtstøtte er bare noen av de andre funksjonene. "Adaptive Ride Height", som senker sykkelen når du stopper og hever den igjen når du starter, leveres bare som ekstrautstyr til Special.

Forskjeller: Basismodellen leveres kun i fargen "Billiard Grey" (bildet til venstre), mens Special også er tilgjengelig i tre andre farger, deriblant "Alpine Green". Motoren (til venstre) er identisk

Harley-Davidson CVO Pan America

NY

Euro 5+

435 900,-

Motortype, slagvolum	V2, 1252 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	299/170 kg
Effekt	112 kW (152 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	830–855 mm
Dreiemoment	128 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum/reserve**	21,2/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,56 l/mil
Hjulavstand	1585 mm	**Toppfart**	220 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 19, 170/60 R 17	**Farger**	Oransje/sort

Harley-Davidsons CVO er det samme som AMG er for Mercedes og M er for BMW: en signatur for fabrikkens egen spesialbygg-avdeling. Frem til nå har produktene fra Custom Vehicle Operations representert – for å si det enkelt – mer bling. I praksis: enda mer krom og enda mer forseggjort lakkering. Men de har også som regel hatt de feteste motorene i HD-serien. At Harleys adventure-tourer, av alle modeller, skulle komme som en CVO-modell, kom som en stor overraskelse. Ekstra krom er selvsagt utelukket, men "Legendary Orange", lakkeringen med Number One-logoen er faktisk bare tilgjengelig i CVO-trim. Teknisk sett er CVO-modellen en Pan America 1250 Special med en mengde standardutstyr som ellers må bestilles separat. Dette inkluderer Adaptive Ride Height med automatisk senking av fjæringen, et aluminium koffertsystem med tre kofferter, og eikefelger med slangeløse dekk. CVO-konseptet ser ut til å fungere. Etter panamerikansk målestokk selger den overraskende godt.

Og det er mer: For 76 000,- mer enn Special får CVO-kunder hele utvalget av touringutstyr og en eksklusiv lakkfinish. Standard på Pan America: TFT-berøringsskjerm i farger (til venstre)

Harley-Davidson Softail Standard

325 900,- (2024)

A2

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V2, 1745 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	297/229 kg
Effekt	64 kW (87 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	680 mm
Maks. dreiemoment	144 Nm ved 3250 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,2/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,55 lit/mil
Hjulavstand	1630 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	100/90 B 19, 150/80 B 16	**Farger**	Sort, grå

Opprinnelig var Softail Standard, som har vært tilgjengelig siden mai 2020, bare en litt slankere (uten gaffelbelger) og mindre dyster (krom i stedet for svart) Street Bob. På den tiden også ca. 12 000,- billigere. Nå er det også tekniske forskjeller, ikke bare visuelle: den "lille" Milwaukee Eight-motoren på 107 kubikktommer sitter i Softail Standard; Street Bob til høyre er nå utstyrt med 114-kubikktommers motor. Softail Standard er fortsatt den rimeligste billetten til Harleys Softail-verden.

Harley-Davidson Street Bob 114

Fra 355 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V2, 1868 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	297/229 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	680 mm
Dreiemoment	155 Nm ved 3250 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,2/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,55 lit/mil
Hjulavstand	1630 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	100/90 B 19, 150/80 B 16	**Farger**	Sort, grå, oransje, blå

Den større motoren har gjort Street Bob godt: 114 i stedet for 107 kubikktommer Milwaukee Eight Twin forbedrer akselerasjon og trekkraft merkbart, men toppfarten er uendret på 190 km/t – og det er en ganske teoretisk verdi. Bak Mini Apehanger-styret blir det veldig mye trøkk fra fartsvinden fra motorveihastigheter og oppover. Men det plager ingen: Street Bob selger bra! Standardfargen er grå, men svart, oransje eller blå er også tilgjengelig mot et pristillegg på 8 000,-.

Harley-Davidson Sport Glide

A2 **364 900,- (2024)**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V2, 1745 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	317/209 kg
Effekt	61 kW (83 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	680 mm
Maks. dreiemoment	169 Nm ved 3500 o/min	**Tankvolum/reserve**	18,9/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,55 lit/mil
Hjulavstand	1625 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	130/70 B 18, 180/70 B 16	**Farger**	Sort, grå

Etternavnet "Glide" er egentlig forbeholdt modeller i "Grand American Touring"-familien. Men sammen med fornavnet "Sport" blir denne Softailen en attraktiv blanding: Som tourer med kåpe og vesker er Sport Glide Dr. Jekyll, men kan forvandles til Mr. Hyde på kort tid. Dette fordi både mini batwing-kåpen og veskene (ca. 50 liter totalt volum) er raske å ta av og kan settes på igjen ved hjelp av hurtigfester.

Harley-Davidson Low Rider S

Motortype, slagvolum	V2, 1923 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	308/218 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	710 mm
Maks. dreiemoment	168 Nm ved 3500 o/min	**Tankvolum/reserve**	18,9/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,56 lit/mil
Hjulavstand	1615 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	110/90 B 19, 180/70 B 16	**Farger**	Sort, grå, rød, blå

Low Rider S var tilgjengelig allerede i 2016, da som en robust chopper fra Dyna-serien. Det er historie. Low Rider S feiret sin gjenoppstandelse i 2020 som en like mørk Softail-modell for "rebeller på jakt etter klassisk West Coast-stil" (Harleys originaltekst). Altså for "bad boys" som vil etterligne de tøffe rollemodellene fra den amerikanske serien "Sons of Anarchy" bak dragbar-styret og den lille lyktekåpen. Hvis du liker det litt mindre dystert, kan du velge fargen "Sharkskin Blue" (bildet).

Harley-Davidson Fat Bob 114

Euro 5+ **397 900,- (2024)**

Motortype, slagvolum	V2, 1868 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	306/220 kg
Effekt	69 kW (94 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	710 mm
Maks. dreiemoment	155 Nm ved 3500 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,2/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (målt)**	0,52 lit/mil
Hjulavstand	1615 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	150/80-16, 180/70 B 16	**Farger**	Sort, grå

Fat Bob, som har vært medlem av medlem av Softail-familien siden 2018, er alt annet enn "Fat". Man kan heller kalle den "bodybuilderen med tyrenakke" blant Harleyer. "Ikke kødd med meg", er budskapet fra LED-frontlykten under det flate, rette styret. Eksosrørene har dimensjoner som avløpsrør og konkurrerer med den massive 150 millimeters pølsen som tjener som fordekk på en 16-tommers felg. Den som tror at de fete dekkene er trege, tar feil: Fat Bob er overraskende smidig, noe som gjør den til en av de mer førervennlige Harleyene. Men det radikale de-

Harley-Davidson Low Rider ST

Motortype, slagvolum	V2, 1923 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	327/199 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	720 mm
Dreiemoment	168 Nm ved 3500 o/min	**Tankvolum/reserve**	18,9/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,56 lit/mil
Hjulavstand	1615 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	110/90 B 19, 180/70 B 16	**Farger**	Sort, grå, rød, brun/rød

Det er praktisk når du kan sitere deg selv som 120 år gammel motorsykkelprodusent. Med Milwaukees ord: "Sykkelens utseende er en hyllest til FXRT Sport Glide, som Harley-Davidson produserte mellom 1983 og 1992, men både veskene og kåpen er selvfølgelig mye bedre enn den historiske modellen." Motoren også, selvfølgelig: i stedet for Evo-nostalgien på 1340 kubikk, har søstermodellen til Low Rider S også Milwaukee-Eight 117 om bord. Den fireventilede motoren, som opprinnelig var forbeholdt CVO-modellene, puster via "Heavy Breather"

Harley-Davidson Breakout 117

Euro 5+

Fra 504 900,-

Motortype, slagvolum	V2, 1923 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	310/223 kg
Effekt	76 kW (103 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	665 mm
Dreiemoment	168 Nm ved 3500 o/min	**Tankvolum/reserve**	18,9/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,56 lit/mil
Hjulavstand	1695 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	130/60 B 21, 240/40 R 18	**Farger**	Grå, sort, hvit, blå, grønn

Breakout er annerledes og bryter med det typiske Harley-modulsystemet. For eksempel med det enorme 21-tommers forhjulet, kombinert med 240 millimeter lavprofildekk bak – et unikt salgsargument. I tillegg: ekstremt lang hjulavstand og ganske flat gaffelvinkel. Hjulavstanden er kjørbar, men helst rett frem; Breakout er ikke bygget for kurver og hårnålssvinger. Likevel er den en av de mest solgte Harleyene, og den ligger jevnlig blant de fem beste modellene i den interne registreringsstatistikken. Breakout har vært med i Harley-sortimentet

Harley-Davidson Heritage Classic 114

Fra 474 900 ,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V2, 1868 cm3	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	330/196 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	680 mm
Dreiemoment	155 Nm ved 3250 o/min	**Tankvolum/reserve**	18,9/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (målt)**	0,56 lit/mil
Hjulavstand	1630 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	130/90 B 16, 150/80 B 16	**Farger**	Grå, sort, rød, grønn

Fra juni 2018 til sensommeren 2020 gjennomførte denne modellen, med 114-motor, MOTORRADs 50 000-kilometer test, og tilbakela kilometerne nesten uten problemer. Tredjeplassen i den tøffe langdistansetesten er den velfortjente belønningen. Den nye Softail-fjæringen med sentral støtdemper fikk mye ros. Men det var først og fremst kraften, akselerasjonen og suvereniteten til 114 Big Twin som appellerte. Heritage Classic er en vellykket milsluker og en pålitelig langdistansepartner, men Harley oppfører den ikke internt under modell-

Harley-Davidson Fat Boy 114

Motortype, slagvolum	V2, 1868 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	317/216 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	675 mm
Maks. dreiemoment	155 Nm ved 3250 o/min	**Tankvolum/reserve**	18,9/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (målt)**	0,59 lit/mil
Hjulavstand	1665 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	160/60 R 18, 240/40 R 18	**Farger**	Grå, sort, blå, rød

Fat Boy er et ikon og har gått inn i filmhistorien: I 2018 betalte en filmfan nesten en halv million amerikanske dollar for en original Fat Boy som ble kjørt av Arnold Schwarzenegger i "Terminator 2" fra 1991. Fat Boy, som ble introdusert i 1990, ble berømt gjennom sin gjesteopptreden. Det er over 34 år siden, og siden den gang har Fat Boy, med sine varemerke-beskyttede skivehjul (nå bare delvis), vært så å si uavbrutt i Harley-sortimentet. På merkets interne salgsrangeringer er den vanligvis oppe i toppen.

Harley-Davidson Road King Special

Euro 5+

Fra 510 900,-

Motortype, slagvolum	V2, 1868 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	366/251 kg
Effekt	69 kW (94 hk) ved 5250 o/ min	**Setehøyde**	695 mm
Maks. dreiemoment	158 Nm ved 3250 o/min	**Tankvolum/reserve**	22,7/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,61 lit/mil
Hjulavstand	1625 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	130/60 B 19, 180/55 B 18	**Farger**	Sort, grå, rød, hvit

Standardmodellen Road King med 107-motor ble tatt ut av programmet i 2024, mens Special, som ved første øyekast ser mer nedstrippet ut, nå er den eneste gjenværende Road King. Den har imidlertid ikke bare den større motoren med mer kraft og dreiemoment, men også en hel pakke med hjelpesystemer som Harley introduserte i 2020: I tillegg til den normale ABS-funksjonen tilbyr den blant annet kurve-ABS, traction kontroll og hill hold som hindrer at sykkelen triller bakover ved start i oppforbakke.

HARLEY — DAVIDSON®

2025

GRAND AMERICAN TOURING

HOS DIN AUTORISERTE H-D FORHANDLER!

HARLEY-DAVIDSON | OSLO | TRONDHEIM | BALLANGEN | BERGEN | SANDEFJORD | H-D.COM/NO

Harley-Davidson Street Glide

Motortype, slagvolum	V2, 1923 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	368/249 kg
Effekt	80 kW (109 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	715 mm
Dreiemoment	175 Nm ved 3500 o/min	**Tankvolum/reserve**	22,7/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,6 lit/mil
Hjulavstand	1625 mm	**Toppfart**	173 km/t
Dekkdimensjon	130/60 W 19, 180/55 W 18	**Farger**	Sort, grå, hvit, rød, grønn

Sterkere, lettere, mer ergonomisk, mer komfortabel, mer påkostet og med et kraftig revidert design: Street Glide og søstermodellen Road Glide, som er tilnærmet identisk, bortsett fra kåpen, fikk en stor oppdatering i 2024. Design og teknologi er basert på CVO-modellene av de to touring-modellene, lansert i 2023. De mest iøynefallende nyvinningene er de betydelig moderniserte kåpene. I Street Glide-modellens tilfelle: en nytolkning av den legendariske Batwing-kåpen, med "signatur LED-lykter" som skal sikre høy gjenkjennelsesfaktor. Mange timers utviklingsarbeid i vindtunnelen kommer vind- og værbeskyttelsen til gode. Fremdriften skjer nå ved hjelp av "Milwaukee-Eight 117", som er 55 kubikk større, og har 15 hk og 17 Nm mer, sammenlignet med den tidligere 114-motoren. Nye chassiskomponenter, forbedrede hjelpesystemer og et mer omfattende infotainment-tilbud gjør de store guttene enda mer egnet for langtur enn tidligere.

En stor TFT-berøringsskjerm i farger (til venstre) erstatter alle analoge instrumenter og de fleste betjeningselementene. Fire kjøremoduser er tilgjengelige: Road, Sport, Rain og Custom.

Harley-Davidson Road Glide

Motortype, slagvolum	V2, 1923 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	380/237 kg
Effekt	80 kW (109 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	720 mm
Maks. dreiemoment	175 Nm ved 3500 o/min	**Tankvolum/reserve**	22,7/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,6 lit/mil
Hjulavstand	1625 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	130/60 B 19, 180/55 B 18	**Farger**	Sort, grå, hvit, rød, grønn

Samme teknologi, samme pris, annen vindbeskyttelse: I stedet for den styremonterte "Batwing"-kåpen på Street Glide, sørger den rammemonterte "Sharknose"-kåpen for vind- og værbeskyttelse på Road Glide, en sykkel som også har fått en større modelloppgradering. Designerne av LED-lyktene har lagt ned mye arbeid i denne modellen for å sikre at utseendet er så lett gjenkjennelig som mulig. To polstrede hanskerom i "hainesen" gir plass til mobile enheter eller andre småting, og det høyre rommet har en USB-C-ladekontakt. Dette gir tolv kilo mer egenvekt enn Street Glide, noe som knapt bør merkes under kjøring. For selv i Road Glide sørger den berømte "Milwaukee-Eight 117" for en imponerende og dypt avslappet kjøring med opptil 175 Nm. Antislip-kontroll (C-TCS) og traction torque kontroll (C-DSCS), er "optimalisert for svingkjøring", og et vehicle hold assist system (HHC), forhindrer at sykkelen ruller bakover ved stopp i motbakke. Alt dette er standardutstyr og forenkler bruken av de røffe maskinene.

Hvis du ønsker en annen fargekombinasjon enn "Billiard Grey" med "chrome finish", må du betale ekstra. Spesialfarger koster 7 000,- mer; "Black-Finish" (f.eks. på motoren, bildet til venstre) koster 19 000,- ekstra.

Harley-Davidson Road Glide Limited

Fra 572 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V2, 1868 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	423/194 kg
Effekt	65 kW (88 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	735 mm
Maks. dreiemoment	160 Nm ved 3000 o/min	**Tankvolum/reserve**	22,7/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,63 lit/mil
Hjulavstand	1625 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	130/70 B 18, 180/55 B 18	**Farger**	Grå, sort, blå, rød

En Harley tourer "med ekstra alt", som en kebab-gal kunde ville sagt. Men "Limited" i modellbetegnelsen forteller eksperten at noen detaljer er annerledes her: Mens de to sylindrenes eksosporter kjøles med olje på de andre Big Twin-modellene, har Limited den såkalte Twin-Cooled Milwaukee-Eight, som bruker vanlig kjølevæske i stedet for olje – legg merke til de to radiatorene som er smart integrert i benskjoldene på høyre og venstre side.

Harley-Davidson Ultra Limited

551 900,- (2024)

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V2, 1868 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	416/201 kg
Effekt	65 kW (88 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	740 mm
Maks. dreiemoment	160 Nm ved 3000 o/min	**Tankvolum/reserve**	22,7/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,63 lit/mil
Hjulavstand	1625 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	130/70 B 18, 180/55 B 18	**Farger**	Grå, sort, hvit, blå, rød, rød/brun

Teknisk sett er Ultra Limited så godt som identisk med Road Glide Limited, med 114-kubikktommers motor, et komplett utvalg av underholdnings- og hjelpesystemer og et overdådig bagasjesystem. Hjul og dekk er også de samme – et godt eksempel på det berømte modulsystemet som Harley-Davidson har perfeksjonert gjennom flere tiår. Det som utgjør forskjellen er den styremonterte Batwing kåpen i stedet for den rammemonterte Sharknose.

Harley-Davidson CVO Street Glide

Motortype, slagvolum	V2, 1977 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	380/237 kg
Effekt	86 kW (117 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	715 mm
Maks. dreiemoment	183 Nm ved 3500 o/min	**Tankvolum/reserve**	22,7/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,6 lit/mil
Hjulavstand	1625 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	130/60 B 19, 180/55 B 18	**Farger**	Rød, oransje

H-D's egen customavdeling CVO ("Custom Vehicle Operations") klarer alltid å skjerpe appetitten og åpne lommebøker med sine strengt begrensede spesialmodeller – utviklet og bygget av egne team. De fleste modellene er allerede solgt før de når forhandleren. CVO-modellene er også ofte pionerer i Harley-programmet når det gjelder motorutvikling og tilbehør. Motto: Det beste/flotteste er kun tilgjengelig som CVO – som for eksempel den nye motoren, Milwaukee-Eight VVT 121.

Harley-Davidson CVO Road Glide

Fra 742 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V2, 1977 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	393/224 kg
Effekt	86 kW (117 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	720 mm
Maks. dreiemoment	183 Nm ved 3500 o/min	**Tankvolum/reserve**	22,7/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,6 lit/mil
Hjulavstand	1625 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	130/60 B 19, 180/55 B 18	**Farger**	Rød, oransje

Hvis du er så heldig å være en av de få utvalgte som kan legge nesten trekvart million på disken hos HD-forhandleren for å få en CVO, kan du lene deg tilbake og slappe av: Du trenger ikke lenger å bekymre deg med å tilpasse din Road Glide selv. Det har CVOs toppingeniører allerede tatt seg av. Og selvfølgelig får man den største og feteste motoren selskapet har å tilby som standard. Som med CVO Street Glide koster utstyret til "Legendary Orange" (bildet) ekstra: 86 000,-!

Harley-Davidson CVO Road Glide ST

Fra 748 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V2, 1977 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	380/237 kg
Effekt	94 kW (128 hk) ved 5020 o/min	**Setehøyde**	720 mm
Dreiemoment	193 Nm ved 3750 o/min	**Tankvolum/reserve**	22,7/3,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk (oppgitt)**	0,6 lit/mil
Hjulavstand	1625 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	130/60 B 19, 180/55 B 18	**Farger**	Hvit, sort

Fortsatt ganske eksotisk i gamle Europa, men nå helt normalt i USA og i tillegg, en skikkelig publikumsmagnet: racing med brølende baggere.…Det opprinnelige navnet på denne løpsserien er "MotoAmerica King of the Baggers", og Harley-Davidson stiller med fabrikkteam. I HDs reklametekst heter det: "Inspirert av Road Glide-syklene fra Screamin' Eagle Factory Team. Dette er den smidigste, raskeste og mest sofistikerte CVO Performance Bagger Harley-Davidson noensinne har produsert." I motsetning til motoren i de to CVO Road Glide ST Milwaukee-Eight 121 "High Output" motor, noe som betyr høyere kompresjon, en annen kamaksel og omarbeidet innsug. Maksimalt turtall er opp til 1300 o/min høyere enn den "normale" 121-motoren. For å maksimere ytelsen og redusere massen har ingeniørene gitt avkall på variabel ventilstyring. Hvis du vil ha en mer dynamisk tilnærming med en kampvekt på 380 kg, må du bare betale 5000,- mer.

Overkommelig: I motsetning til CVO-søstermodellene har ikke ST noen "startpris". Kun "Golden White Pearl" (til venstre) og "Raven Metallic" (under) er tilgjengelige – mot å gi fra seg 719 900,-

Fantic XEF 250 Trail

Ikke oppgitt

Euro 5

A2

Motortype, slagvolum	1-syl, 250 cm³	**Vekt**	127 kg
Effekt	16 kW (22 hk) ved 8750 o/min	**Setehøyde**	915 mm
Dreiemoment	19 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum**	7,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1420 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	90/90-21, 120/90-18	**Farger**	Hvit/rød

Endurosykler i full størrelse kan ofte være skremmende for nybegynnere: De er veldig høye, har høyt tyngdepunkt og er dessuten relativt dyre. Lettere endurosykler, som XEF 250 Trail fra Fantic, kan være et kjærkomment alternativ. Det er imidlertid dårlige nyheter for de som er interessert: I fremtiden må du sannsynligvis se etter Fantic XEF 250 Trail på bruktmarkedet. Den italienske lettvekteren blir ikke tilpasset Euro 5+, i hvert fall ikke foreløpig.

www.fantic-motor.no

GASGAS SM 700

A2

Ikke oppgitt

Euro 5

Motortype, slagvolum	1-syl, 693 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	159/191 kg
Effekt	55 kW (75 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	898 mm
Dreiemoment	74 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	13,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1470 mm	**Toppfart**	210 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Rød

Supermotoen SM 700 må klare seg uten oppdateringer i år, akkurat som sin offroad-slektning ES 700. GASGAS SM 700 er allikevel et utmerket valg for de som setter pris på en ekte supermoto. Støpte hjul i stedet for eikehjul understreker den ildrøde, ensylindrede sykkelens unike stil, og det smale anlaget for knærne gir full kontroll. SM 700 er veldig morsom å kjøre, både på bane og på landevei. Av og til er det nesten utrolig hvor godt denne spreke endunkeren tar av. 75 hester på lave 160 kilo er nesten uten sidestykke.

www.gasgas.com

amcar

FUELFEST 2025

NOVA SPEKTRUM - LILLESTRØM
LØRDAG 14. JUNI 2025 - FRA KL. 10:00

AMCAR FYLLER 50 ÅR
OG INVITERER TIL NORGES RÅESTE BIL OG MC-TREFF

ALLE MERKER - ALLE ÅRGANGER

- GIGANTISK UTENDØRSTREFF KL. 10 - 18 MED PÅFØLGENDE AFTERPARTY
- INNENDØRS JUBILEUMSUTSTILLING MED KLUBB OG FIRMA-STANDS
- AUTOSLALÅM I BAKGÅRDEN
- BEDØMMING FOR BIL OG MC

amcar
- For norsk kjøretøyhobby

ReFUEL
By Amcar

AVSLAPPET TOURING

Store adventuresykler har vist seg å fungere godt på langtur, og nå for tiden blir rene touringsykler stadig mer sjeldne. Men for tre år siden brøt Honda trenden og lanserte NT 1100. Nå kommer den første oppdateringen.

En reise begynner med den første etappen. For Honda NT 1100 fant den første etappen sted for ikke så lenge siden. I 2022 utvidet det japanske selskapet modellutvalget til å omfatte en touringsykkel basert på Africa Twin. Honda tok rammen og motoren, monterte 17-tommers hjul og gatedekk, og pakket det hele inn i en overdådig kåpe. Og voilà – en ny tourer (NT) var født.

Den andre etappen av denne reisen følger nå, 2025 får den første modelloppdateringen. NT 1100 imponerte med sine kvaliteter helt fra starten. Modellen fikk god kritikk i mc-pressen, men det var likevel noen punkter å kritisere. Honda tar nå tak i disse – og andre endringer – i den oppdaterte versjonen.

Basiskonseptet er det samme: En parallelltwin med slagvolum på 1084 kubikk og 270 graders veivtappforskyvning. Maks effekt er 102 hk ved 7500 o/min – det samme som Africa Twin. Honda har jobbet med veivaksel, råder, stempler og airbox – alt for å blåse mer liv i motoren i det mellomregisteret som er relevant for turkjøring. Og de har lykkes: Nå leverer motoren 112 Nm, åtte mer enn forgjengeren. I tillegg er maks dreiemoment tilgjengelig allerede ved 5500 omdr., det vil si 750 omdreininger tidligere enn i 2022-modellen.

Vi kan umiddelbart slå fast at motoren er en fryd i alle situasjoner. Den akselererer mykt, er dynamisk, og etterlater ingenting å ønske – for avslappet turkjøring. Den går behagelig stille og har, takket være V2-imitasjonen, fin motorgange.

Basisversjonen, som koster 249 990,-, har manuell sekstrinns girkasse. For 30 000,- ekstra får du Hondas DCT girkasse som girer automatisk eller alternativt, manuelt ved å trykke på en knapp. Honda har revidert dette velprøvde og velfungerende systemet nok en gang, og DCT girer nå enda raskere. Dette gjør giring på lave gir enda mykere. I tillegg har NT 1100 nå en seks-akset IMU. Det betyr at systemet registrerer mer nøyaktig hvilken kjøresituasjon motorsykkelen befinner seg i, og derfor har lettere for å velge riktig gir.

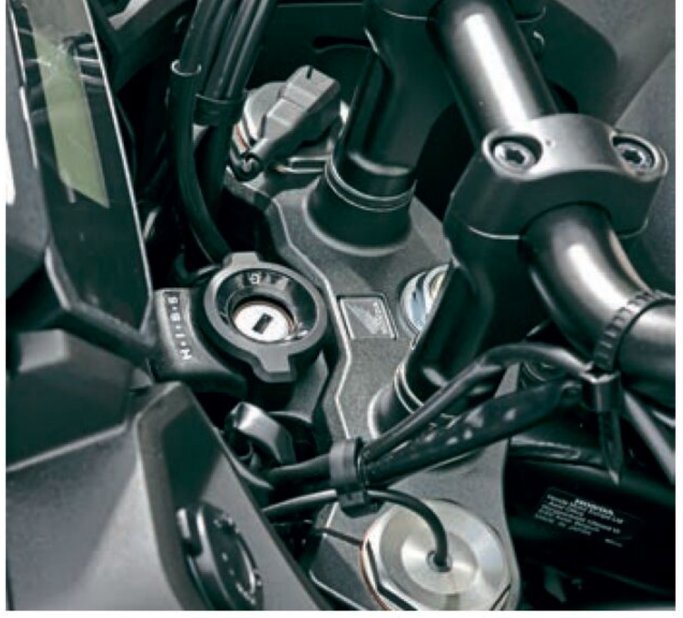
Som før er det fire automatmoduser. I modus D sjalter girkassen ganske defensivt: girer opp veldig tidlig og ned veldig sent – akkurat passe for koselig og drivstoffbesparende touring. Modus S1 til S3 er beregnet på raskere kjøring. Under testkjøringen vår gjennom fjellene i Sør-Spania rundt Málaga valgte vi S1-modus som bare sjeldent krevde manuell giring.

Akkurat som sin konvensjonelle motpart har den elektronisk kontrollerte fjæringen 150 mm vandring foran og bak og rikelig med fjæringskomfort. Det fjæringen tidligere manglet var en viss stabilitet og presisjon, spesielt ved bruk i litt høyere hastigheter enn det som er typisk for touring.

Og det er akkurat her den elektroniske fjæringen plukker poeng. Den er fortsatt veldig myk i basisinnstillingen, men kan justeres til å bli fastere gjennom flere trinn. Dette forvandler imidlertid ikke NT 1100 til en superbike – det har den ingen intensjoner om. Men det muliggjør rask svingkjøring uten følelsen av at sykkelen svømmer over asfalten. Det er først når du bremser skikkelig hardt inn i kurvene at fronten på Hondaen blir litt svampete. Apropos bremsene: ingenting er forandret, og det er det heller ingen grunn til. Nissin-hardwaren gjør en god jobb med å bremse kraftig og med fin doserbarhet.

Vind- og værbeskyttelsen, som ingeniørene også har fokusert på, gjør god jobb. Fronten har fått nytt design og med blinklysene integrert i kjørelysene ser den ikke bare mer moderne ut, den holder også vær og vind borte fra føreren. Vindskjermen kan nå justeres i fem trinn med én hånd, noe som også fungerer godt under kjøring. I høyeste posisjon ble imidlertid vinden avledet på en slik måte at det, i hvert fall for forfatteren (høyde 178 cm), oppsto irriterende vibrasjoner på hjelmen. Et trinn eller to lenger ned og problemet var løst. For enda mer komfort er salen nå bredere bak og smalere

NT blomstrer i ensfarget blått. Alternativt er den tilgjengelig som sort og matt grå.



Den elektroniske fjæringen fra Showa (ekstrautstyr) gjør en god jobb.

Trykk på knappen! Men hvilken? Knapp-forvirringen er der fremdeles.

Problemfritt: vindskjermen kan enkelt justeres med én hånd.

Veskene er bredere enn på forgjengeren og har nå plass til en helhjelm.

Honda har gitt motoren mer kraft i mellomregisteret. DCT girkassen fungerer smidigere enn før, takket være den reviderte oljetrykksmåleren.

Prøvekjøring: Honda NT 1100 DCT ES

foran, noe som gjør det lettere å gå av og på sykkelen. Føreren befinner seg fortsatt 820 millimeter over bakken.

Tidligere ble det rettet kritikk mot sideveskene, som fremdeles er standardutstyr. Også her har Honda gjort forbedringer. Veskene er bredere, noe som har økt bagasjeplassen med totalt åtte liter, og dermed er det plass til en helhjelm. Standardutstyret omfatter også cruise kontroll, varmehåndtak, midtstøtte og Bluetooth-tilkobling for smarttelefoner. Apple CarPlay og Android Auto kan også kobles til via USB-kabel.

Hvis du tar en titt i utstyrskatalogen, finner du blant annet et komfortsete med enda bedre polstring enn standardversjonen, en toppboks med 50 liters oppbevaringsplass, tåkelys og bredere fothvilere for passasjeren.

I basisversjonen uten DCT og med konvensjonell fjæring koster NT 1100 249 990,-. Med DCT og elektronisk chassis er prisen 279 990,-.

Tekst: Alexander Schönecker
alex@motorradonline.de

Foto: Zep Gori/Honda, Jörg Künstle (1)

Honda NT 1100 DCT ES

Motor

Væskekjølt firetakts parallelltwin, to balanseaksler, en overliggende kjededrevet kamaksel, fire ventiler per sylinder, tørrsumpsmøring, 46 mm drivstoffinnsprøytning, regulert katalysator, 510 W dynamo, 12 V/ 11 Ah batteri, mekanisk betjent flerplate våtclutch (slipperfunksjon), automatisk sekstrinns DCT girkasse, O-ringkjede, sekundærutveksling 40:16.

Boring x slag	92,0 x 81,5 mm
Slagvolum	1084 cm^3
Kompresjonsforhold	10.5: 1
Maks effekt	75,0 kW (102 hk) ved 7500 o/min
Maks dreiemoment	112 Nm ved 5500 o/min
Støy stasjonær	95 db(A)

Fjæring

Dobbel vuggeramme i stål, 43 mm USD gaffel, elektronisk justerbar demping, svinggaffel i aluminium, monodemper med link, elektronisk justerbar fjærforspenning og demping, doble 310 mm skivebremser foran, faste fire-stemplede kalipere, 256 mm skivebrems bak, flytende en-stemplet kaliper, traction kontroll, kurve-ABS.

Støpte aluminiumfelger	3,50 x 17; 5,50 x 17
Dekk	120/70 R 17; 180/55 ZR 17

Mål + vekt

Hjulavstand 1535 mm, gaffelvinkel 26,5 grader,forsprang 108 mm, fjæringsvei foran/bak 150/150 mm, setehøyde 820 mm, kjøreklar vekt 249 kg, totalvekt 442 kg, tankvolum/reserve 20,4 liter.

Garanti	2 år
Farge	Sort, grå, blå
Pris	279 990,-

Det er en fornøyelse å legge kilometer etter kilometer med asfalt bak seg på NT 1100.

BULLFIGHTER

NORGES MEST SOLGTE HJELM-MERKE 4. ÅRET PÅ RAD!

LS2 HELMETS

bullfighter.no

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

MC-FORHANDLEREN I OSLO VEST!

HONDA

VI HAR UTVALGET
OG KOMPETANSEN!

Bestill nyhetene CB1000 Hornet og CB350S nå!

Etbl. 1982

MOTORCENTERET AS
#1 i ASKER og BÆRUM

HONDA MOTO GUZZI aprilia Vespa

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

www.motorcenteret.no

Etter et rekordår i 2023, fløy Honda fortsatt høyt i 2024. Hvile på laurbærene? På ingen måte! For 2025 går japanerne fortsatt på full gass – både teknisk og bærekraftig.

Ventetiden var endelig over: på EICMA 2023 gledet verdens største motorsykkelprodusent fans av kraftige nakensykler med en ny 1000 kubikker: **Hornet 1000.** Men etter det ble dessverre alt stille: ikke engang insidere hadde noen informasjon om Hondas kommende flaggskip for nakensykler og det var mange som var bekymret for at en 1000-kubikk Hornet aldri ville komme. Men nå har Honda heldigvis stilnet alle kritikerne og Hornet 1000 ruller endelig ut til forhandlerne. Overraskende nok vil en hvassere **SP-versjon av Hornet** med mer effekt og et mer sofistikert chassis også være tilgjengelig i utstillingslokalene allerede fra salgsstart. I 2025 vil fans av automatisert giring kunne smile enda bredere enn før: det japanske selskapet har oppdatert sin vellykkede **dobbelclutch girkasse «DCT »** og lover en betydelig mykere igangsetting og en triveligere kjørekultur i lave hastigheter. Sist men ikke minst, Honda har også et hjerte for **miljøet:** Mange modeller – som NT 1100 eller X-ADV – har nå den **bærekraftige plasten Durabio,** laget av biomasse, i kåper og vindskjermer.

Produsentprofil

Fabrikkens hovedkvarter	**Tokyo, Japan**
Grunnlagt år	**1948**
Antall solgte eksemplarer i Norge januar-november 2024	**991**
Forhandlere i Norge	**25**

Nytt utseende for milslukeren: Honda gir touringsykkelen NT 1100 et hvassere utseende – i likhet med mange andre modeller.

En unik maskin: X-ADV kombinerer scooter, adventure og nakensykkel for å skape en spesiell tohjuling med bredt bruksområde.

www.kellox.no

Honda CRF 300 L (2024 modell)

69 990,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1 syl, 286 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	142/162 kg
Effekt	20,1 kW (27,3 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	880 mm
Maks. dreiemoment	26,6 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	7,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,31 lit/mil
Hjulavstand	1455 mm	**Toppfart**	132 km/t
Dekkdimensjon	80/100-21, 120/80-18	**Farger**	Rød, grå

Liten, økonomisk, robust og alltid klar for en tur i ulendt terreng – det har alltid vært CRF 300 L's egenskaper. I tillegg til en forholdsvis sterk 300-kubikk, ensylindret motor som fikk en oppdatering i 2021, scorer den lille offroaderen poeng for sin anvendelighet til hverdags, noe som setter litt farge på den kjedelige jobbpendlingen. To farger er tilgjengelige: Swift Grey og Extreme Red.

Honda CRF 300 Rally (2024 modell)

84 990,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 286 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	153/162 kg
Effekt	20,1 kW (27,3 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	885 mm
Dreiemoment	26,6 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	12,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,29 lit/mil
Hjulavstand	1455 mm	**Toppfart**	135 km/t
Dekkdimensjon	80/100-21, 120/80-18	**Farger**	Rød

Hvis du synes at CRF 300 L ikke har nok vindbeskyttelse eller kanskje for liten tank, kan du velge Rally-versjonen. Når det gjelder teknikken har Rally de samme endringene som 2021 CRF 300 L, dvs. litt mer kraft i den ene sylinderen samt endringer i ramme, geometri og ergonomi. Dette gjør komfortable og avslappede gruskjøringsturer på støvete veier til en fornøyelse.

Honda ADV 350

94 990,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-sylinder, 330 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	186/180 kg
Effekt	21,5 kW (29,2 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	795 mm
Maks. dreiemoment	31,5 Nm ved 5250 o/min	**Tankvolum**	11,7 liter
Girkasse/antall gir	Variomatic	**forbruk**	0,34 lit/mil
Hjulavstand	1520 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70-15, 140/70-14	**Farger**	Rød, matt sort, sølv, sort

En mangeårig favoritt: ADV 350. I 2025 ruller den trivelige scooteren gjennom den urbane jungelen med ny front og hvassere linjeføring. Nytt bakhjulsoppheng gir mer komfort, sammenlignet med forgjengeren, og en stilig femtommers TFT-skjerm med Honda RoadSync-integrasjon sørger for moderne infotainment. Den tekniske utrustningen er uendret: 30 hester møter en akseptabel vekt på 186 kilo. For 2025 vil totalt fire stilige lakkalternativer være tilgjengelige.

Honda Forza 350

94 990,- **A2** **Euro 5+**

Motortype, slagvolum	1-sylinder, 330 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	186/180 kg
Effekt	21,6 kW (29,4 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Dreiemoment	31,5 Nm ved 5250 o/min	**Tankvolum**	11,7 liter
Girkasse	Variomatic	**forbruk**	0,33 lit/mil
Hjulavstand	1510 mm	**Toppfart**	137 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 15, 140/70 R 14	**Farger**	Rød, hvit, sort

Honda Forza 350 følger utvilsomt den klassiske maxiscooter-formelen: Rikelig kjørekomfort, motoren på svingarmen og overdådig utstyr. Forza 350 scorer spesielt bra på utstyrssiden, med mange funksjoner som ligger over gjennomsnittet i maxiscooter-segmentet: elektrisk justerbar vindskjerm, traction kontroll, mye bagasjeplass, smarttelefontilkobling, 5-tommers TFT-skjerm og mye mer. I 2025 piffer Honda opp 350'en og tar den mellomstore scooteren inn i en ny æra.

Honda SH 350i

84 990,-

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	1-sylinder, 330 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	172/180 kg
Effekt	21,5 kW (29,2 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	805 mm
Dreiemoment	31,5 Nm ved 5250 o/min	**Tankvolum**	9,1 liter
Girkasse	Variomatic	**forbruk**	0,33 lit/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	134 km/t
Dekkdimensjon	110/70-16, 130/70 R16	**Farger**	Rød, grå

SH 350i er den største scooteren i Hondas SH-serie, og i likhet med Forza og ADV er den utstyrt med den ensylindrede 330 ccm motoren med i underkant av 30 hk. Fordelene til SH 350i er åpenbare: Den futuristisk utformede scooteren byr på mye utstyr, uten at prisen øker nevneverdig. Den er også kompakt i størrelse og egner seg derfor spesielt godt som en pålitelig følgesvenn i urbane strøk. Teknisk sett er det ingen endringer for 2025, men nå kan du velge mellom to farger.

Honda GB 350 S

NY

69 990,-

A2 Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 348 cm³	**Vekt**	178 kg
Effekt	15,5 kW (21,1 hk) ved 5500 o/min	**Setehøyde**	800 mm
Dreiemoment	29 Nm ved 3000 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/antall gir	manuell/5	**forbruk**	0,25 lit/mil
Hjulavstand	1440 mm	**Toppfart**	114 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 150/70 R 17	**Farger**	Sort, blå, grå

Ingen tvil: Honda gjenoppliver det glade 60-tallet med den nye GB 350 S. Nøkternt design, luftkjølt ensylindret motor med saftige 21 hester og hel sal med innfelt baklys – du kan formelig høre rock'n'roll rulle ut av jukeboksen, selv når den står stille. Likevel er det fortsatt mye moderne å finne på Hondas nyeste kreasjon: Lyssterk LED-belysning, slipperclutch og traction kontroll er akkurat passende innrømmelser til den moderne tidsalderen.

Honda CB 500 Hornet

A2 Euro 5+

94 990,-

Motortype, slagvolum	2-syl, 471 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	188/182 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 8600 o/min	**Setehøyde**	785 mm
Dreiemoment	43 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	17,1 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1410 mm	**Toppfart**	176 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Rød, matt sort, hvit

Den minste av Hornet-søstrene debuterte i fjor, og imponerte over hele linjen. At CB 500 Hornet ville selge som varmt hvetebrød og – typisk Honda – fungere feilfritt, er ingen tilfeldighet, siden den var basert på den enormt suksessrike CB 500 F. Nyheter på den lille Hornet sammenlignet med F: ny lyktekåpe med LED-frontlykter, slipperclutch, traction kontroll, 5-tommers TFT fargedisplay og lavere setehøyde. Tilbehørskatalogen inneholder også rikelig med ekstrautstyr, fra varmehåndtak til sidevesker.

Honda CBR 500 R

A2 Euro 5+

99 990,-

Motortype, slagvolum	2-syl, 471 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	191/182 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 8600 o/min	**Setehøyde**	785 mm
Maks. dreiemoment	43 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	17,1 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,35 lit/mil
Hjulavstand	1410 mm	**Toppfart**	176 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Rød, matt sort

Et friskt pust for unge sportsentusiaster eller alle som ønsker å bli det: Honda CBR 500 R. Baby-bladen ser nesten like frekk ut som sin store superbike-søster CBR 1000 RR-R, men er basert på 500 Hornet. Hornet-rammen er kledd inn i en stilig helkåpe med integrerte winglets og pent vinklede styrehalvdeler som understreker Mini-Blades sportslige personlighet. Ingen tekniske endringer for 2025.

Honda NX 500

Motortype, slagvolum	2-syl, 471 cm³	**Vekt/lastvekt**	196/190 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 8600 o/min	**Setehøyde**	830 mm
Maks. dreiemoment	43 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	17,5 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1445 mm	**Toppfart**	176 km/t
Dekkdimensjon	110/80R19, 160/60R17	**Farger**	Rød, matt sort, hvit

Tidigere var NX 500 kjent som CB 500 X, og de gode egenskapene fra den er videreført – men med moderne tekniske finesser. Motor og ramme er identisk med CB 500 Hornet, og på topp finner du de samme funksjonene som på nakensykkelen: traction kontroll, femtommers fargeskjerm og lavere setehøyde. Fronten utmerker seg med Transalp-look og LED-frontlykter, mens en lett bakramme i aluminium sørger for lav vekt.

Honda CL 500 (2024 modell)

Motortype, slagvolum	2-syl, 471 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	192/179 kg
Effekt	34,3 kW (47 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Maks. dreiemoment	43,4 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum**	12,0 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1484 mm	**Toppfart**	154 km/t
Dekkdimensjon	110/80 R 19, 150/70 R 17	**Farger**	Blå, oransje, matt sort, matt grønn

For to år siden kastet Honda seg også inn i det blomstrende scrambler-markedet med CL 500 – med umiddelbar suksess: Den lille Nippon-scrambleren ble svært populær, blant annet takket være sitt enkle, nøkterne design. CL 500 er basert på den ekstremt vellykkede CMX 500 Rebel, så den deler ramme, motor og elektronikk med cruiseren – det er bare bakrammen som er endret.

Honda CMX 500 Rebel/S

Motortype, slagvolum	2-syl, 471 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	191/174 kg
Effekt	34 kW (46 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	690 mm
Dreiemoment	43,3 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum**	11,2 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,35 lit/mil
Hjulavstand	1490 mm	**Toppfart**	155 km/t
Dekkdimensjon	130/90-16, 150/80-16	**Farger**	Matt sort, matt grønn, sølv, sort (S)

Utvalget ville rett og slett vært utenkelig uten den: Hondas livlige og sympatiske minicruiser CMX 500 Rebel selger bra og er en av de bestselgende tohjulingene på det europeiske markedet. Årsakene til dette er åpenbare, ettersom Rebel tar et oppgjør med klisjéfylte cruiserdyder og spørsmål som: "Må en cruiser alltid ha en svær V2?" eller "Må den være på størrelse med en lastebil?" Rebel kan trygt beskrives som en voksen cruiser. Den tar et oppgjør med «større er bedre»-prinsippet og kan allikevel tilby en genuin easy rider følelse. Som i tidligere år er det to versjoner for 2025: Basismodellen og Special Edition. Sistnevnte har et litt mer moderne utseende med buet lyktekåpe, mens normalversjonen gjerne vil være så gammeldags som mulig. S leveres kun i sort med brunt sete.

Redusert til det vesentligste: displayet symboliserer Rebels design. S-versjonen (lengst til venstre) leveres med en liten "bikini"-kåpe, fargede felger og den lysende "Candy Energy Orange" fargen.

Honda CBR 600 RR

Motortype, slagvolum	4-sylinder, 599 cm³	**Vekt**	193 kg
Effekt	89 kW (121 hk) ved 14 250 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Maks. dreiemoment	63 Nm ved 11 500 o/min	**Tankvolum**	18,0 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,55 liter/mil
Hjulavstand	1370 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Rød, matt sort

I fjor kom en av de mest kjente representantene for supersport 600-klassen tilbake til alle verdens baner. I utgangspunktet har Honda ikke endret supersportsykkelens konsept i vesentlig grad. Den hadde tross alt kvaliteter som var over gjennomsnittet allerede for flere år siden, og trengte derfor ingen finjustering. Selv i 2025 er den fortsatt en lett, fullblods supersportssykkel med en livlig motor som leverer 121 hester ved vanvittige 14 250 o/min. Elektronikken er også uendret, men den er likevel avansert for supersportklassen: ni-trinns traction kontroll, wheelie- og stoppiekontroll, kurve-ABS, justerbar motorbrems, quickshifter og ride-by-wire for bedre gassrespons, takket være to servomotorer til throttlehuset. Flotte winglets pryder sidene av kåpen og gir en lett downforce. Sykkelen er tilgjengelig i fargene Matt Ballistic Black Metallic og Grand Prix Red. World Supersport-klassens nye reglement som tillater større motorer med færre sylindre vil imidlertid fase ut de små 600-ene i fremtiden.

Fra bane, for bane: Supersport-fans og fans av høye turtall får valuta for pengene med CBR 600 RR. I Race-modus gir displayet racinginformasjon ved hjelp av en laptimer.

Honda CB 650 R E-clutch

Motortype, slagvolum	4-syl, 649 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	205/168 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 12 000/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	63 Nm ved 9500 o/min	**Tankvolum**	15,4 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,49 liter/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	197 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Rød, sort, grønn, grå

CB 650 R har lenge vært en bestselger i Hondas modellutvalg. Nakensykkelen har imidlertid fått hard intern konkurranse fra CB 500 F og nylig, CB 750 Hornet. Til tross for dette er neoklassikeren fortsatt med i programmet for 2025 under slagordet "evolusjon i stedet for revolusjon". Honda satser på velprøvd teknologi for denne modellen, og 2024-looken med modifisert radiatordeksel, skarpt avskåret bakpart med integrert baklys og modifisert rund frontlykt, er beholdt. CB 650 R lyser opp omgivelsene med LED-lys. Sykkelen er utstyrt med Hondas E-Clutch, noe som øker vekten med 3,3 kg. En rekke Honda-forhandlere lovpriser den smarte teknologien med servostyrt clutch, noe som gjør det enklere enn noensinne å kjøre motorsykkel. Fire små sylinadre krever naturlig nok høyere turtall enn to store, men hvis du kan venne deg til det, byr 650en på herlig kjøring.

Honda CB 650 R leveres med E-Clutch som standard. Den nyklassiske, nakne sykkelen er tilgjengelig i totalt fire stilige farger.

Honda CBR 650 R E-clutch

Motortype, slagvolum	4-syl, 649 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	209/168 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 12 000/min	**Setehøyde**	810 mm
Maks. dreiemoment	63 Nm ved 9500 o/min	**Tankvolum**	15,4 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,49 liter/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	197 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Rød, sort

Dette er en motorsykkel som på dyktig vis kombinerer sportslighet og hverdagsbruk, noe som ikke er lett å finne i dag. Hondas CBR 650 R E-Clutch fyller imidlertid dette hullet på en effektiv måte, og passer for alle dem som synes en 600-kubikk supersportssykkel eller en fet superbike er for ekstrem. Teknisk sett er "Mellom-Blade" identisk med sin nakne motpart, CB 650 R. Den hverdagsduglige sportssykkelen er tilgjengelig i fargene Matt Gunpowder Black Metallic og Grand Prix Red.

Honda Forza 750

Motortype, slagvolum	2-syl, 745 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	236/199 kg
Effekt	43,1 kW (58,6 hk) ved 6 750 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Maks. dreiemoment	69 Nm ved 4 750 o/min	**Tankvolum**	13,2 liter
Girkasse/antall gir	DCT/6	**forbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1580 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 R 17, 160/60 R15	**Farger**	Grå, matt sort, matt brun

Forza 750 har i mange år vært Hondas spydspiss i scootersegmentet. Man kan spøkefullt si at Forza 750 er som en Goldwing – bare som maxiscooter. Gigant-to-scooteren er fullpakket med motorsykkel-DNA, fra dekkdimensjonene til drivverket med klassisk kjede og en kraftig USD gaffel. Til tross for dette har Forza 750 scooterens fordeler: høy kjørekomfort kombinert med god bagasjeplass. Nytt for 2025: et skarpere design og smalere sete.

Honda NC 750 X/DCT

Motortype, slagvolum	2-syl, 745 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	216/209 kg
Effekt	43,1 kW (58,6 hk) ved 6750 o/min	**Setehøyde**	802 mm
Dreiemoment	69 Nm ved 4750 o/min	**Tankvolum**	14,1 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,34 lit/mil
Hjulavstand	1525 mm	**Toppfart**	173 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Khaki, sort, rød, hvit

"En sykkel for alle anledninger" – det er slik NC 750 X kan markedsføres. Denne allrounderen har alltid utmerket seg med robustheten og kvaliteten som er typisk Honda. For 2025 har Honda imidlertid krydret NC 750 X: Et nytt felgdesign gir den en slankere profil, et kraftigere bremsesystem med 296 mm skiver biter hardere, og markante LED-frontlykter sørger for å lyse opp veien. Dessuten er NC 750 X mer miljøvennlig: Seks komponenter er nå laget av den bærekraftige biomasseplasten Durabio.

Honda X-ADV

Motortype, slagvolum	2-syl, 745 cm³	**Vekt**	237 kg
Effekt	43,1 kW (58,6 hk) ved 6 750 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Maks. dreiemoment	69 Nm ved 4 750 o/min	**Tankvolum/reserve**	–
Girkasse/antall gir	Girkasse med DCT/6	**forbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1590 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 R 17, 160/60 R15	**Farger**	Sort, matt grå

Hondas svært uvanlige offroadscooter har funnet mange venner i Norge. Potpurriet av stor scooter, naken sykkel og adventuresykkel blir stadig mer populært. I 2025 gir Honda derfor crossoveren nytt utseende og flere tekniske godbiter, noe som inkluderer en stor 5-tommers skjerm og USB-kontakt. I år har X-ADV også fokus på bærekraft i form av biobasert polykarbonat kalt Durabio i kåpe og vindskjerm. For de som tør, er det også mulig å kjøre riktig hardt på grusvei med X-ADV.

Honda Hornet 750

Motortype, slagvolum	2-syl, 755 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	192/180 kg
Effekt	67,5 kW (92 hk) ved 9500 o/min	**Setehøyde**	795 mm
Maks. dreiemoment	75 Nm ved 7250 o/min	**Tankvolum**	15,2 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,38 lit/mil
Hjulavstand	1420 mm	**Toppfart**	205 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Sølv, blå, matt sort, matt hvit

Den kom, så og vant – Hondas budsjettsuksess for nakensykler ble lansert i 2023 og slo ned som en bombe. CB 750 Hornet lå høyt på reg-statistikken i sitt debutår. 750 imponerer i nesten alle disipliner. Den kombinerer tre vesentlige egenskaper på en dyktig måte: høy kvalitet, god teknologi og lav pris. Visuelt har den fått et nytt utseende for 2025, blant annet med LED-belysning som gir et slankere utseende. Innvendig er den uendret, ettersom Honda ikke trenger å gjøre noen endringer der. En 92-hesters parallelltwin med V2-tenningsforskyvning (270 grader) henger i den slanke stålrørsrammen som er lakkert i en lekker rødfarge. Kombinert med den lave vekten på bare 190 kg, det velbalanserte Showa-chassiset, den korte hjulavstanden og den behagelige ergonomien er den lille nakensykkelen et dynamisk vidunder som krydrer de gode hverdagsegenskapene med en klype sportslighet. Og alt dette til en virkelig konkurransedyktig pris.

Moderne elektronikkpakke: fem-tommers TFT-skjerm, fire kjøremoduser (tre faste, én individuelt justerbar), traction- og wheelie-kontroll. Pluss: lavt forbruk på bare 0,38 liter/mil.

Honda Transalp 750

Motortype, slagvolum	2-syl, 755 cm³	**Vekt**	210 kg
Effekt	67,5 kW (92 hk) ved 9500 o/min	**Setehøyde**	850 mm
Dreiemoment	75 Nm ved 7250 o/min	**Tankvolum**	16,9 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,38 lit/mil
Hjulavstand	1560 mm	**Toppfart**	195 km/t
Dekkdimensjon	90/90 R 21, 150/70 R 18	**Farger**	Sort, grå, hvit/rød/blå

Honda gjenopplivet et annet velkjent navn i 2023: Transalp 750. Adventure-sykkelen, som tetter gapet mellom den lille NX 500 og adventure-flaggskipet Africa Twin, har gjort jobben sin med glans: Etter introduksjonen i mai 2023 er den mellomstore globetrotteren fortsatt en av de mest solgte adventure-syklene. Teknisk sett er den bygget på samme base som den nakne Hornet: lettvektsramme i stål, komplett elektronikkpakke og en parallelltwin med 270 graders veivtappforskyvning som gir 92 hk og 75 Newtonmeter. For å sikre at Transalp klarer seg godt utenfor allfarvei, har den forsterket bakramme, 21-tommers forhjul og et kraftig Showa fjæringssystem (200 mm foran/190 mm bak). I likhet med Hornet 750 leveres alt dette til en hyggelig pris. For 2025 ser Transalp mer aggressiv ut: en hvassere innkapsling av LED-lyaktene pryder fronten fra nå av.

Transalp har samme elektronikkpakke som Hornet. Men den har også et spesielt offroad-kjøremodus. Aluminiumsvesker er tilgjengelig som ekstrautstyr.

Honda CBR 1000 RR-R Fireblade SP

Motortype, slagvolum	4-sylinder, 999 cm³	**Vekt**	200 kg
Effekt	160 kW (217,6 hk) ved 14 000 o/min	**Setehøyde**	830 mm
Dreiemoment	113 Nm ved 12 000 o/min	**Tankvolum**	16,5 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,67 lit/mil
Hjulavstand	1455 mm	**Toppfart**	299 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 200/55 ZR 17	**Farger**	Rød, matt sort

I 2020 ga Honda sitt superbikekonsept en fullstendig revisjon. Fokuset var helt og holdent på lave rundetider og maksimal ytelse på bane. Topplokk, kompresjonsforhold, ventilstyring og ventiler har blitt revidert i 2024, slik at den firesylindrede tusenkubikkeren endelig produserer mer trykk i mellomregisteret. I tillegg er råder og veivaksel lettere og giringen lavere. Modifiserte winglets gir også mer downforce. SP-versjonen har Öhlins Smart Electronic Control-fjæring, og de fine Brembo Stylema R-kaliperne stopper Fireblade effektivt.

Honda CMX 1100/T Rebel/SE

204 990,-/ 224 990,-/239 990,-

Motortype, slagvolum	2-syl, 1084 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	226/172 kg
Effekt	64 kW (87 hk) ved 7250 o/min	**Setehøyde**	700 mm
Maks. dreiemoment	98 Nm ved 4750 o/min	**Tankvolum**	13,6 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,45 liter/ mil
Hjulavstand	1520 mm	**Toppfart**	160 km/t
Dekkdimensjon	130/70 W 18, 180/65 W 16	**Farger**	Blå, oransje, matt sort, grå

Finnes det en ekte heavy metal-cruiser som veier mindre enn et kvart tonn, leverer nok kraft til bakhjulet, er et uttrykk for easy-rider livsstilen og som samtidig er skånsom mot lommeboken? Jada: CMX 1100 Rebel. I likhet med den lille CMX 500 selger den store Rebel bra, og gleder mange fans med typisk Honda-pålitelighet. "Highway Rebel" er også tilgjengelig med DCT-girkasse for rundt 10 000,-ekstra. Nytt for 2025: den slående Pearl Hawkseye Blue fargen.

Honda Hornet 1000

Motortype, slagvolum	4-sylinder, 999 cm³	**Vekt**	211 kg
Effekt	111,6 kW (152 hk) ved 11 000 o/min	**Setehøyde**	809 mm
Dreiemoment	104 Nm ved 9 000 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,59 liter/mil
Hjulavstand	1455 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Rød, hvit, matt grå

Den som venter på noe godt, venter ikke forgjeves: Selv om den store Hornet 1000 ble vist på EICMA 2023 som en sykkel som faktisk var helt klar, skjedde det ingenting i månedene som fulgte. Hele verden ventet på den nye nakne 1000-kubikkeren, men Honda holdt en lav profil. Japanerne ga ikke engang den minste antydning til informasjon. Men nå er tiden kommet, og den nakne Hornet kan endelig bestilles. Lite har endret seg når det gjelder de tekniske detaljene til versjonen som ble vist første gang i 2023. Den homogene og robuste motoren fra CBR 1000 RR Fireblade 2017 er hjertet i sykkelen, og leverer behagelige 152 hk ved 11 000 o/min og 102 Newtonmeter ved 9000 o/min. Elektronikkpakken er bra: Throttle By Wire-kontroll, tre kjøremoduser med forhåndsinnstilte kombinasjoner av innstillinger for Power, Engine Braking, HSTC og Wheelie Control samt to tilpassbare alternativer.

Nå er den endelig her: med den velprøvde Fireblade-motoren fra 2017 og komplett elektronikkpakke.

Honda NT 1100/DCT/ES

Motortype, slagvolum	2-syl, 1084 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	238/194 kg
Effekt	75 kW (102 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	104 Nm ved 6250 o/min	**Tankvolum**	20,4 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,47 lit/mil
Hjulavstand	1535 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 R 17, 180/55 R 17	**Farger**	Sort, matt brun, blå

I overfloden av adventuresykler i små og store formater befinner klassiske touringsykler, uten 21-tommers forhjul og offroad-ambisjoner, seg i det som nærmest er en nisjetilværelse i dag. Men i 2022 lanserte Honda NT 1100, en av disse milslukerne som ubeskjedent minner om den herlige touring-epoken på midten og slutten av nittitallet. Her er det fokus på komfortabel kjøring i et fornuftig tempo. I tillegg til store dimensjoner, god plass for fører og passasjer og den kraftige Africa Twin motoren på 1084 kubikk, leveres NT 1100 som standard med overdådig og luksuriøst standardutstyr som er manna for touringentusiaster: store sidevesker, pakkebærer, cruisekontroll, justerbar vindskjerm, rikholdig infotainment og midtstøtte er bare toppen av isfjellet. NT 1100 er i tillegg utstyrt med toppmoderne elektronikk, og en DCT-versjon er også tilgjengelig. Med all denne luksusen på plass veier den store toureren ikke mer enn 241 kg. For 2025 er designet pusset på og har litt mer aggressivt utseende.

I hjertet av alle motorsykkel- og smarttelefonfunksjonene ligger den 6,5-tommers TFT-fargeskjermen. Hvis navigasjon er aktivert, viser den nedre LCD-skjermen informasjon om selve kjøringen, som f.eks. hastighet.

Honda CRF 1100 L Africa Twin/Adventure Sports

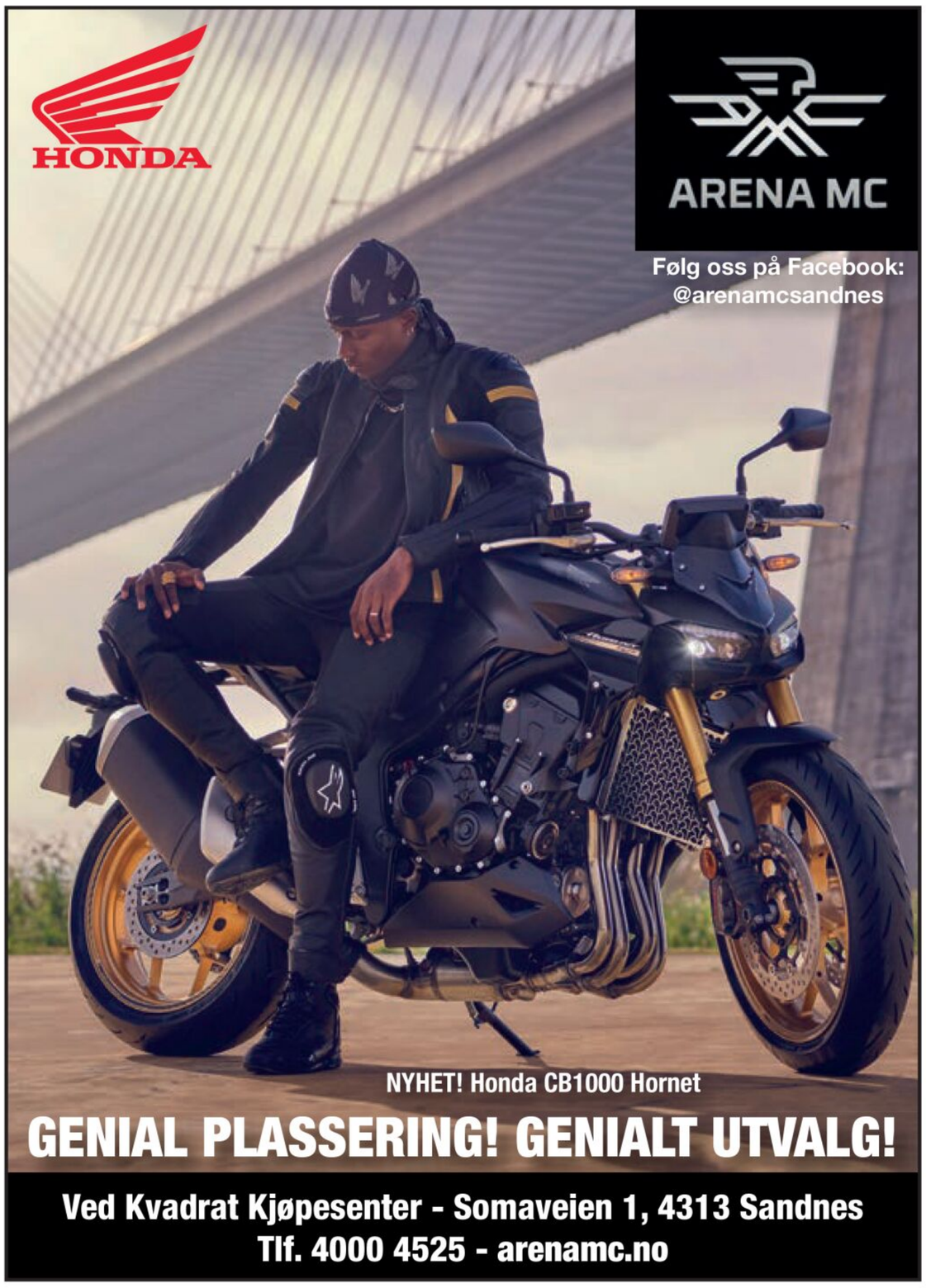
Motortype, slagvolum	2-syl, 1084 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	231/215 kg
Effekt	75 kW (102 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	850/870 mm
Dreiemoment	112 Nm ved 5500 o/min	**Tankvolum/reserve**	18,8 liter
Girkasse/antall gir	Manuell/6	**forbruk**	0,49 liter/mil
Hjulavstand	1575 mm	**Toppfart**	199 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70 R 18	**Farge**	Rød, tricolor, grå, hvit

Africa Twin er en av de mest populære adventuresyklene på markedet. For 2025 vil Adventure Sports ikke lenger ha et 21-tommers forhjul, men vil i stedet rulle på et 19-tommers dekk. I tillegg vil Adventure Sports nå kun være tilgjengelig med e-fjæring – konvensjonell fjæring og 21-tommers forhjul vil være forbeholdt standard AT. Begge Africa Twin-variantene kan også leveres med DCT girkasse, som i år får ny programmering for mykere inngrep.

Honda GL 1800 Gold Wing Tour DCT

Motortype, slagvolum	6-syl, 1833 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	367/205 kg
Effekt	93 kW (126 hk) ved 5500 o/min	**Setehøyde**	745 mm
Maks. dreiemoment	170 Nm ved 4500 o/min	**Tankvolum**	21,1 liter
Girkasse/antall gir	DCT girkasse/7	**forbruk**	0,57 lit/mil
Hjulavstand	1695 mm	**Toppfart**	180 km/t
Dekkdimensjon	130/70 R 18, 200/55 R 16	**Farger**	Sølv, grå

Motorveikongen mangler sannsynligvis ingenting. Fra innebygd navigasjonssystem, radio, nøkkelfri tenning, uhorvelig mye bagasjeplass, varmeseter og varmehåndtak til revers, traction control, forskjellige kjøremoduser, elektrisk justerbar vindskjerm eller DCT girkasse – listen er lang. Tour-versjonen har til og med airbag og ekstra stor vindskjerm som tilleggsutstyr. I sentrum av det hele står selvfølgelig den sekssylindrede motoren, som er enestående raffinert og overlegen.



MC-butikken i Østfold siden 1986.

hoiden-mc.no

Åpent: Man-fre: 9.00-16.30, Tor: 9-18, Lør: 10-14.

Høiden MC-Senter

www.hoiden-mc.no

på to hjul for svingende

Ryggevn. 121, 1570 Dilling, Tlf. 69236040

NMCF
NORSK MC FORHANDLERFORENING

Godkjent
MC-verksted

Etablert i 1970 for å dyrke lidenskap for motorsykler og opplevelser!

Nye Speed bygges på 55 års bransjeerfaring og representerer et av landets fremste merkantile og tekniske miljøer med en inngående kunnskap til bransjen og den norske motorsyklisten ønsker og behov. Speed har sentrale verv og roller i de viktigste bransjeorganisasjonene og leder an i bransjens forbedringsarbeid for å styrke kundens rettigheter og opplevelse av kvalitet. Speed Motorcenter ble etablert i 1970 og har utviklet kunnskap og kompetanse som tar de inn i en ny epoke med Speed.

Daglig leder Thor Liverød og eier Terje Bredal i Speed MC satser på Yamaha, Kawasaki og Husqvarna i 2025.

Produktene

Speed har med sin nye portefølje bestående av Yamaha, Husqvarna og Kawasaki, en stor og ikke minst variert portefølje som kommer til skape interesse blant mange motorsyklister. Produktene som representerer alle klasser (A1, A2 og A), segment og holder en høy kvalitet. Modellene er gjennomgående festlige å kjøre og er riktig priset i et marked som delvis preges av overprisede kapitalvarer. Det er positivt at Speed stimulerer og bidrar til at ikke alle følger stømmen og velger de samme merkene.

Interessen for kunden

Menneskene som jobber hos Speed er alle bærere av en kultur preget av kunnskap, kompetanse og en genuin interesse for kunden. I det du ankommer butikken eller verkstedet på Skolmar, settes lyskasterne på deg som kunde, du og din kundetilfredshet er den viktigst ingrediensen i hver eneste transaksjon. Mennesker blir møtt, mennesker blir sett, forventninger møtes . Alt dreier seg om å se og forstå kundens behov for å skape en god kundereise og maksimere kjøregleden.

I forbindelse med en artikkel i MC-avisa nr. 2/1988 om Speed Motorcenter AS i Sandefjord ble dette bildet tatt: På planet på pick-up´en ser vi sittende fra venstre: Svein Oen, Mariann Elnan, Magne Jacobsen, Thomas Jarle Lund, Haavard Hunskaar, Bjørn Nesset Skjelby. Bak til høyre: Carl Petter Svendsen (bak til høyre) og Kjell Hansen. (Foto: Jørn Madsen)

Speed kulturen

Speed har gjennom mange tiår bygget en kultur som baseres på kjerneverdiene **ærlig, profesjonell og innovativ.** Disse tre ordene reflekteres alltid i stabens møte med kunden. Organisasjonen strekker seg langt for å etablere nye opplevelser og møteplasser som dyrker kunden sin lidenskap for motorsykkelen. Speedkulturen er ekte, raus, inkluderende og folkelig.

Kompetanse, kommunikasjon og service

Staben har lang erfaring og besitter høy kommersiell og teknisk kompetanse. Det tekniske miljøet er erfarent og møter alltid kundenes forventninger til leveransen. Mitivasjonen og interessen for å ivareta vår lidenskap er høy og genuin. Service ytes med ett mål for øye, nemlig å gjøre kunden fornøyd. Førnøyde kunder er lojale kunder og fornøyde kunder opplever større kjøreglede.

Scann for nettside

Bilder over fra Speeddagen som arrangeres på våren og er et av norges største MC-arrangementer.

Kulturhuset på Skolmar
Speed på Skolmar er et sjeldent godt møtepunkt for nye og gamle kunder. I det spesielle utearealet mellom verkstedet og butikken dyrkes og utvikles relasjoner og møter mellom mennesker. Her møtes kundene til faste og tematiske arrangementer med servering, trivsel, ny innsikt, læring og deling av lidenskap og opplevelser. Her legger kulturhuset Speed til rette for at vi skal kunne dyrke interessen og lidenskapen for motorsykler, utstyr og sikkerhetsbekledning.

Kundene våre bor i hele Norge
Speed har lang erfaring med å betjene kunder fra hele landet. Motorsykler, sikkerhetsutstyr eller bekledning sendes til alle og et erfarent ettermarkedsledd følger opp alle. Speed har basert på sine kjerneverdier ærlighet, profesjonell og inovativ, etablert et svært godt omdømme blant norske motorsyklister.

ADVENTURESKOLEN

Adventureskolen og MC Touring Norway
Siste prosjekt fra Speed er Adventureskolen som vi arrangerer sammen med globetrotteren Kyrre Hagen. Her har det allerede vært to arrangementer i november og januar med over 100 deltakere hver gang. Sjekk ut **adventureskolen.no** for mer info. I Sandefjord har vi også utleiefirmaet MC Touring Norway som tilbyr guidede turer. Sjekk ut **mctouringnorway.no** for mer info.

Vi har et av norges største godkjente MC-verksted med fagutdannede mekanikere med spesialutdanning fra Yamaha- og BMW-fabrikken.

AUTORISERT FAGHANDLER
NMCF
NORSK MC-FORHANDLER FORENING
MEDLEM AV NORSK MC-FORHANDLER FORENING
SE ETTER DETTE MERKET
OM DU VIL GJØRE EN GOD HANDEL

Faghandel i over 50 år!

Speed MOTORCENTER A.S

Skolmar 30, 3232 Sandefjord
Tlf. 33 48 70 00 • speedmc.no

YAMAHA Revs Your Heart
Husqvarna
Kawasaki Let the good times roll.

Produsentprofil

Fabrikkens hovedkontor ..... **Mattighofen/Østerrike**
Grunnlagt år ..... **1903, en del av Pierer Mobility AG**
Antall solgte eksemplarer i Norge januar-november 2024 ..... **276**
Forhandlere i Norge **4**

Selv om moderskipet KTM befinner seg på opprørt hav ved utgangen av 2024, seiler det "svenske" datterselskapet Husqvarna på en liten, men respektabel suksessbølge og har solgt flere sykler (per november 2024) enn på samme tidspunkt året før. Det betyr at merket, som har sitt opphav i den lille byen med samme navn ved Vättern, har etablert seg som et fast innslag på topp ti-listen over nyregistreringer. Den mest solgte modellen er fortsatt **701 Enduro**, som nesten ligger på nivå med søstermodellen KTM 690 Enduro når det gjelder nyregistreringer. **401 Svartpilen** er også på vei oppover. Og suksesshistorien kommer sannsynligvis til å fortsette i fremtiden med de nye **801 Svart- og Vitpilene**. Det er sykler som er basert på velprøvd KTM-teknologi, men med selvstendig design og sprudlende kjøreglede.

Velprøvd KTM-teknologi med et visuelt uavhengig utseende – det gjør Svartpilen 401 til en modell som er godt likt av nybegynnere

www.husqvarna-motorcycles.com

Husqvarna Svartpilen 401

NY

A2

73 500,- **Euro 5+**

Motortype, slagvolum	1-syl, 399 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	165/190 kg
Effekt	33 kW (45 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	39 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/1,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,34 lit/mil
Hjulavstand	1368 mm	**Toppfart**	Ca 160 km/t
Dekkdimensjon	110/70-17, 150/60-17	**Farger**	Sort

Svartpilen bruker, ikke uventet, KTM 390 Duke som teknisk base. Derfor drar den nytte av den sterkere ensylindrede motoren som har vokst fra 373 til 399 cm³. Den er nå montert i et nytt chassis, som kan kjennes igjen på den sidemonterte bakfjæringen. Visuelt er neo-retro scrambleren imidlertid i stor grad tro mot seg selv, til tross for eksosrøret under motoren, den nye og diskrete lyktekåpen, og det praktiske, om enn ganske spartanske, håndtaket for passasjeren. En gledesspreder for den motebevisste!

Husqvarna Vitpilen 401

NY

73 500,-

A2 **Euro 5+**

Motortype, slagvolum	1-syl, 399 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	165/190 kg
Effekt	33 kW (45 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	39 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/1,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,34 lit/mil
Hjulavstand	1368 mm	**Toppfart**	Ca 160 km/t
Dekkdimensjon	110/70-17, 150/60-17	**Farger**	Hvit

I likhet med Svartpilen 401 har også Vitpilen 401 hentet det tekniske grunnlaget fra fjorårets nye 390 Duke. Teknisk sett er derfor de to Pil'ene identiske. Det betyr revidert chassis og modernisert motor. Passasjerhåndtaket er imidlertid fortsatt forbeholdt Svartpilen. I stedet har den oppdaterte Vitpilen byttet ut eikehjulene med støpte hjul, fått et litt mer sportslig styre og en annen lyktekåpe. Spørsmålet er hvordan de relativt små forskjellene mellom Black og White Arrow vil fordele salget mellom syklene?

Husqvarna MOTORCYCLES
SUZUKI
QJMOTOR
niu
BSA
PEUGEOT MOTOCYCLES
ZERO MOTORCYCLES

60 år
1965-2025
CROSS CENTERET
Snellingen as
www.snellingen.no

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

Husqvarna 701 Enduro

Pris ikke klar **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 693 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	160/190 kg
Effekt	55 kW (75 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	925 mm
Dreiemoment	71 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/2,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1502 mm	**Toppfart**	170 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 140/80-18	**Farger**	Hvit/blå

Enduro-versjonen av 701 er først og fremst rettet mot ekstremførere og ivrige offroadførere. Med 75 hk fra den pålitelige, ensylindrede motoren og et chassis som gjør at Enduro tar seg frem like lett på landevei som over sanddyner, vil slike førere ha en perfekt lekekamerat. Med ekstrautstyret Long Range kit (25-liters tank, vifte, spesialtilpasset sal, sidedeksler og trim) kan sykkelen også krydres for langdistanse. En raskere grusveirakett er vanskelig å få tak i nå til dags!

Husqvarna 701 Supermoto

A2 **Pris ikke klar**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 693 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	160/190 kg
Effekt	55 kW (75 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	890 mm
Dreiemoment	71 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/2,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,38 lit/mil
Hjulavstand	1470 mm	**Toppfart**	180 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Grå/gul

Sammen med søstermodellen 701 Enduro ligger 701-modellene alltid på førsteplass i Husqvarnas salgsstatistikk. Og det er ikke så rart, for her får du ekte, konsentrert kjøreglede uten en masse hverdagslige problemer. Den spartanske supermotoen leveres likevel med kurve-ABS, quickshifter, to forskjellige kjøremoduser, og selvfølgelig: avslagbar wheelie-kontroll. Grå lakk er ny for året.

Husqvarna Svartpilen 801 Style Edition/L

NY

150 500,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 799 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	191/244 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 9250 o/min	**Setehøyde**	825 mm
Dreiemoment	87 Nm ved 8000 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1475 mm	**Toppfart**	224 km/t
Dekkdimensjon	120/70-17, 180/55-17	**Farger**	Sort

Det var på tide at KTM slapp til den livlige parallelltwinen på Husqvarna-Pilene. En parallelltwin er tross alt betydelig mer sivilisert og behagelig enn en ensylindret motor. Dessuten er det nå betydelig mer avstand til lillebroren. Det som allerede fungerte godt på 401, overføres nå til 801. Teknologien kommer fra 790 Duke, eksteriøret fra eget design. Men den som tror at 801 bare er en Duke med nye klær, tar feil. Med en oppreist, avslappet kjørestilling – også for passasjeren – kombineres det velkjente, ekstravagante Pilen-designet med en god dose hverdags- og touringtilpassing. Dette inkluderer også avanserte elektroniske hjelpesystemer og et fantastisk chassis. Med sine 105 hk har den dessuten ti hestekrefter mer enn sin oransje søstermodell, 790 Duke. På den annen side vil dette også ekskludere den fra kretsen av A2-sykler. Men den kommer også i en billigere "L"-versjon med 95 hk, og den kan strupes til 48 hk, i tråd med A2-kravene.

Den fem tommer store TFT-skjermen byr på en mengde lettlest informasjon, som heldigvis også er godt lesbar i motlys.

Husqvarna Vitpilen 801/L

NY

150 500,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 799 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	191/244 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 9250 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	87 Nm ved 8000 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1475 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70-17, 180/55-17	**Farger**	Gul, sølv

Vitpilen 801, med sportslige landeveisdekk, er Husqvarnas versjon av en landeveispesialist, basert på 790 Duke . I likhet med sin (svarte) retro-slektning får den alle 105 hestene fra parallelltwinen og kan skryte av en ekstravagant LED-lysring rundt LED-hovedlykten. I motsetning til navnet er den imidlertid (foreløpig) ikke tilgjengelig i hvitt. Til gjengjeld er den tilgjengelig i en A2-kompatibel, strupbar "L"-versjon med 95 hester.

Husqvarna 901 Norden/Expedition

191 500,-/216 500,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 889 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	217/233 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	854–874 mm
Dreiemoment	100 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	19,0/3,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1513 mm	**Toppfart**	200 km/t
Dekkdimensjon	90/90 R 21, 150/70 R 18	**Farger**	Grå, gul

Teknisk sett er den østerrikske offroadmaskinen basert på KTM 890 Adventure med 105 hk, og ser ut som en ørkenracer. Men med moderat fjæringsvei (220 mm foran, 215 mm bak), og komfortabelt sete er den en svært bekvem og dynamisk reisekamerat. Hvis du er ute etter tøff offroadkjøring, har Expedition lengre fjæringsveg (240/240 mm), mer bakkeklaring, høyere setehøyde, og fullt justerbare WP Xplor-fjæringskomponenter.

Indian Scout Sixty Classic/Limited

NY

229 900,-/239 900,-

Euro 5+ A2

Motortype, slagvolum	V-twin, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	232/217 kg
Effekt	63 kW (86 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	654 mm
Dreiemoment	87 Nm ved 6200 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/5	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1562 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/90 B 16, 150/80 B 16	**Farger**	Sort, sølv

"Ikonisk amerikansk design til en overkommelig pris". Slik presenterer den amerikanske produsenten sin nyeste Scout-familie, som er ment å være spesielt attraktiv for nykommere til merket. Rimelig? Det avhenger av ditt personlige budsjett. De nye Scout starter på rundt 230 000,-, noe som faktisk er billigere enn i 2024. Syklene i Indians innstegsklasse, som også tilbys som A2-versjoner, sies å være "smidige og lette". Vekten bør imidlertid sammenlignes med konkurrerende cruisere og choppere. Cruisekontroll, USB-ladekontakt, kjøremodus og traction kontroll er forbeholdt Limited-versjonene – og koster noen tusenlapper ekstra. Sammenlignet med Bobber glitrer Scout Sixty Classic med mer krom og dype skjermer, noe som gir et mer klassisk cruiser-utseende. Den nye Scout-serien er designet av den svenske designeren Ola Stenegärd, og han kan med rette være stolt av jobben!

Kjører du med passasjer? Passasjersetet må bestilles separat. Over 100 artikler fra det vanlige Scout-utstyrsprogrammet er tilgjengelig for Sixty-serien. Fargene er kanskje ikke ekstroverte, men designet er helt i toppklasse.

www.indianmotorcycle.no

Indian Scout Sixty Bobber/Limited

NY

219 900,-/235 900,-

A2

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	234/215 kg
Effekt	63 kW (86 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	649 mm
Dreiemoment	87 Nm ved 6200 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/5	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1562 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/90 B 16, 150/80 B 16	**Farger**	Sort, grå

Scout Sixty er en ny modellserie for 2025. Med den såkalte Speed-Plus motoren (999 kubikk) har syklene betydelig mindre effekt enn Scout-serien på 1250 kubikk, men fordelen er at de kan strupes ned til 48 hk for A2-førere. Sixty er også lettere, sies å være lettere å håndtere og egner seg derfor også godt for nybegynnere. Bobber-versjonen passer for stilbevisste tøffinger (kun 51 mm fjæringsvei bak!) og har den laveste setehøyden i Indian-serien. De nye Scouts ser riktig fine ut!

Indian Scout Classic/Limited/Limited +Tech

A2 Euro 5+

NY

260 900,-/272 900,-/284 900,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 1250 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	252/197 kg
Effekt	79 kW (105 hk)	**Setehøyde**	680 mm
Dreiemoment	108 Nm ved 6300 o/min	**Tankvolum**	13,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1562 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/90 B 16, 150/80 B 16	**Farger**	Sort, sølv, hvit, rød

Scout er Indians bestselger. For 2025 kommer den med ny motor på 1250 kubikk i stedet for 1133. Større boring og høyere kompresjonsforhold har gitt imponerende ti hk mer enn forgjengeren. Classic er gjenkjennelig på sine dype skjermer og mye krom. Viktige forskjeller sammenlignet med Limited-varianten: cruise kontroll, tre kjøremoduser, traction kontroll. Limited + Tech-varianten (også tilgjengelig som A2-versjon) er i tillegg utstyrt med digitale displayer, Bluetooth, en app og nøkkelfri tenning.

Indian Scout Bobber/Limited/Limited +Tech

A2 Euro 5+

NY

256 900,-/272 900,-/280 900,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 1250 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	246/203 kg
Effekt	79 kW (105 hk)	**Setehøyde**	665 mm
Dreiemoment	108 Nm ved 6300 o/min	**Tankvolum**	13,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1562 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/90 B 16, 150/80 B 16	**Farger**	Sort, rød, blå, bronse

Lang og lav – det ser seriøst kult ut, men den nye Scout Bobber er en utfordring for alle med normal rygg. Med bare 51 millimeter fjæringsvei bak, kjenner du nesten hvert eneste sandkorn når du kjører over det. Solosetet understreker den minimalistiske bobber-estetikken, og la oss være ærlige: Du kommer uansett ikke til å ha med passasjer på denne kule sykkelen. Finnes også som en strupt A2-versjon med 48 hk, men kun i den dyreste Limited + Tech-versjonen og bare i fargene sort og bronse.

Indian Sports Scout/Limited/Limited +Tech

A2 Euro 5+

NY

260 900,-/272 900,-/284 900,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 1250 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	248/201 kg
Effekt	79 kW (105 hk)	**Setehøyde**	680 mm
Dreiemoment	108 Nm ved 6300 o/min	**Tankvolum**	13,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1562 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/60 W 19, 150/80 W 16	**Farger**	Sort, blå, bronse

Den iøynefallende og ukonvensjonelle blå lakken ("Storm Blue") er forbeholdt Limited-versjonen. Den "vanlige" Sport Scout er kun tilgjengelig i sort med metallic-effekt, og Limited + Tech-versjonen, som er en god del dyrere enn standardversjonen, er også kun tilgjengelig i sort (inkludert A2-versjonen), nærmere bestemt matt sort ("Black Smoke"). Den nye Sport Scout-modellen erstatter den forrige Scout Rogue og tar poeng fra sine modellslektninger med behagelig manøvrerbarhet, takket være 19-tommers forhjul.

Indian 101 Scout

NY

296 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1250 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	249/200 kg
Effekt	82 kW (111 hk)	**Setehøyde**	680 mm
Dreiemoment	109 Nm ved 6300 o/min	**Tankvolum**	13,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1562 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/60 W 19, 150/80 R 16	**Farger**	Hvit, rød

Forskjell i ytelse, sammenlignet med de andre Scout-modellene? Jepp, i hvert fall litt. Den er kanskje merkbar i en direkte sammenligning, men i daglig bruk og på touringturer er forskjellen så liten at de seks ekstra hestekreftene ikke bør være avgjørende for kjøpet. Det fine chassiset, derimot: fullt justerbar 43 mm USD gaffel og to fullt justerbare fjærben bak gir fin feedback og fungerer godt. Sykkelen går villig inn i sving, er stabil i svingene og oppfører seg forutsigbart i alle situasjoner. Traction kontroll er fornuftig i den sportslige cruiser-sjangeren, og du vil heller ikke være uten cruise kontrollen (standard) når du tar fatt på lange og kjedelige motorvei-etapper. Brembo-bremsene, med to 320 mm skiver og radialmonterte kalipere foran, er kraftige, lette å dosere, og holder alltid den tøffe sykkelen under kontroll. Da kan det vel være bryet verd å punge ut litt ekstra for toppmodellen Scout – det fine chassiset er vel verdt pengene.

Berøringsskjermen viser hastighet, drivstofforbruk, motorturtall og girindikator, i tillegg til navigasjon og Bluetooth-status for telefonen. Fargevalget blir vanskelig:_ rød med sort indianerhode eller hvit med sort indianerhode?

Indian Super Scout

NY

296 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1250 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	268/181 kg
Effekt	79 kW (105 hk)	**Setehøyde**	680 mm
Dreiemoment	108 Nm ved 6300 o/min	**Tankvolum**	13,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1562 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/90 B 16, 150/80 B 16	**Farger**	Sort, sort/rød

Ta meg med på tur! Super Scout har intensjoner å være touringmodellen i modellfamilien, med stor vindskjerm, vesker og passasjersete. Den nye 1250 -motoren er ideell for rolig cruising, og drar helt opp til 9 000 o/min, men trekker fint helt nede fra bunnen av turtallsområdet. Det betyr at forbikjøring skjer enkelt med en lett vri med høyre hånd. Med Super Scout har du ikke lyst til å stoppe.

Indian Pursuit Dark Horse/Limited

530 900,-/520 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1768 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	416/212 kg
Effekt	90 kW (122 hk) ved 5500 o/min	**Setehøyde**	672 mm
Dreiemoment	178 Nm ved 3800 o/min	**Tankvolum**	22,7 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1669 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/60 B 19, 180/60 R 16	**Farger**	Sort, sort/blå, grå, rød

Med sin rammemonterte kåpe, moderne LED-frontlykter og Fox monodemper (ekstrautstyr: elektronisk justerbar), er dette kanskje kongen av touring-Indianere. Den har samme 1768 kubikk V-twin som baggermodellene Challenger, noe som garanterer høy ytelse, og massivt dreiemoment på langturene Du får også 130 liters bagasjeplass i form av låsbare vesker og toppboks inkludert i den respektinngytende prisen.

Indian Chief Dark Horse

352 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	304/218 kg
Effekt	66 kW (90 hk)	**Setehøyde**	662 mm
Dreiemoment	162 Nm ved 2900 o/min	**Tankvolum**	15,1 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1626 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/60 W 19, 180/65 R 16	**Farger**	Sort, rød

Chief-modellene, med den store 1890 kubikkeren som kom i 2021, går uendret inn i 2025 – bortsett fra Euro 5+ homologeringen. Utseende- og chassismessig låner Chief litt fra Scout-modellene, men skiller seg ut når det gjelder utstyrsdetaljer, hjulstørrelser og sittestilling. Tre forskjellige kjøremoduser er standard. Foran sitter et støpt 19-tommers hjul, styret er montert lavt og fothvilerne er plassert mer midt på motorsykkelen.

Indian Challenger Dark Horse/Limited

509 900,-/500 900,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 1768 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	377/251 kg
Effekt	90 kW (122 hk) ved 5500 o/min	**Setehøyde**	672 mm
Dreiemoment	178 Nm ved 3800 o/min	**Tankvolum**	22,7 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,54 lit/mil
Hjulavstand	1668 mm	**Toppfart**	177 km/t
Dekkdimensjon	130/60 B 19, 180/60 R 16	**Farger**	Rød, sort, blå, grønn

Hjertet i den høyteknologiske baggeren er den væskekjølte, ultrakraftige BV "PowerPlus"-twinen. Aluminiumsramme, 43 mm USD gaffel, Fox-støtdempere med hydraulisk justering, Brembo radialbremser, gripevillige Metzeler Cruisetec dekk, slipperclutch, tre kjøremoduser, kurve-ABS og traction kontroll skal gjøre det lett å kontrollere de 120 hestene. Andre tekniske høydepunkter: sofistikert LED-belysning, hydraulisk ventiljustering, 7-tommers berøringsskjerm, 100 watts lydsystem, radio, Bluetooth, USB, navigasjonssystem og smarttelefontilykobling.

Indian Chief Bobber Dark Horse

374 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	315/207 kg
Effekt	66 kW (90 hk)	**Setehøyde**	662 mm
Dreiemoment	162 Nm ved 2900 o/min	**Tankvolum**	15,1 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1626 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/90 B 16, 180/65 B 16	**Farger**	Sort, grå

Chief Bobber har et fett 16-tommers hjul under den korte forskjermen. Eikehjul og apehanger avrunder designet. Med 75 millimeter fjæringsvei bak er komforten rustikk, noe som er i tråd med sjangeren. Det runde multifunksjonsdisplayet kan kobles til smarttelefon og brukes til å styre kjøremodusene Tour, Standard og Sport. Nøkkelfri tenning, USB-kontakt og cruise kontroll er også en del av standardutstyret, i tillegg til LED-lys.

Indian Sport Chief

400 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	311/215 kg
Effekt	66 kW (90 hk)	**Setehøyde**	686 mm
Dreiemoment	162 Nm ved 3200 o/min	**Tankvolum**	15,1 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1640 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/60 W 19, 180/65 W 16	**Farger**	Sort, grå, rød

Sier navnet alt? Sannsynligvis ikke hvis vi hevder at Sport Chief er en dedikert sportssykkel. Men den yngste Chief i serien er absolutt ikke bare til posering. De nøytralt plasserte fothvilerne, det relativt smale styret, USD gaffelen og de radialmonterte, doble kaliperne taler for seg. Bremsene biter godt, chassiset er stabilt – med så mye sportslig kjøreglede ville det definitivt vært ønskelig med litt mer bakkeklaring under nedlegg. Men det er jo tøft med gnistregn!?

Indian Super Chief Limited

403 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	335/187 kg
Effekt	66 kW (90 hk)	**Setehøyde**	665 mm
Dreiemoment	162 Nm ved 2900 o/min	**Tankvolum**	15,1 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,47 lit/mil
Hjulavstand	1668 mm	**Toppfart**	192 km/t
Dekkdimensjon	130/90 B 16, 180/65 B 16	**Farger**	Sort, grønn

Vindskjerm, sidevesker, bredt tilbakedratt styre, og fotbrett – det er ingrediensene i en ganske slank touringcruiser. Sving- og manøvreringsegenskapene er overraskende gode: de tillater en mye dristigere kjørestil enn ventet. Bremsene er imidlertid ikke helt på høyde med oppgaven, og på grunn av den korte fjæringsveien bak (75 millimeter) er det uansett bedre å ta det med ro. De avkuttede skjermene, spesielt bak, gir dårlig beskyttelse mot smuss. Men hvem bryr seg om det, sier Chiefen...

Indian Springfield/Special Edition

NY

479 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	376/252 kg
Effekt	68 kW (92 hk) ved 4200 o/min	**Setehøyde**	660 mm
Dreiemoment	171 Nm ved 3000 o/min	**Tankvolum**	20,8 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1701 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/80 B 17, 180/60 R 16	**Farger**	Beige/rød

Springfield (Indian hadde hovedkontor i den amerikanske byen frem til 1953) er merkets klassiske flaggskip. Den har et klassisk utseende: forkrommet, utstikkende veltebøyle, tre lykter foran og demonterbar vindskjerm. De harde sideveskene med fjernlås er praktiske på denne sykkelen, som også har moderne teknologi som ABS og en moderne V-twin med høyt dreiemoment. Den nye spesialutgaven vil bli levert i maksimalt 50 eksemplarer til Europa. Den fine tofargede lakkeringen er en fryd for øyet.

Indian Springfield Dark Horse (2024)

458 900,- (2024)

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	358/270 kg
Effekt	68 kW (92 hk) ved 4200 o/min	**Setehøyde**	650 mm
Dreiemoment	168 Nm ved 2900 o/min	**Tankvolum**	20,8 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1701 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/80 B 19, 180/60 R 16	**Farger**	Sort, grønn

Den modifiserte Thunderstroke 116 V2 drar den evige rivaliseringen mellom Indian og Harley til det ytterste: som konge av slagvolum med 1890 cm³, og lang slaglengde, akkurat som det skal være. Som alle Indian Dark Horse-versjoner er denne helt uten kromdekorasjoner eller vindskjerm. Andre kjennetegn er en smal forskjerm, mini-apehanger styre, smidde ti-eikers hjul (19 tommer foran), låsbare, harde sidevesker og en stor andel matt sort.

Indian Chieftain Dark Horse/Limited

500 900,-/490 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	373/255 kg
Effekt	68 kW (92 hk) ved 4200 o/min	**Setehøyde**	650 mm
Dreiemoment	171 Nm ved 3000 o/min	**Tankvolum**	20,8 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1668 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/60 B 19, 180/60 R 16	**Farger**	Sort, rød

Chieftain er tilgjengelig som Dark Horse-modell (bildet) uten krom, og som Limited-modell med en stor dose krom. De coole baggerne med 19-tommers dekk foran slår av tenning og drivstoffinnsprøytning for å hindre overopphetning når du stopper i tett trafikk. Fint på langtur: Apple CarPlay, sving-for-sving-navigasjon, Bluetooth-tilkobling, 100 watts lydanlegg, sidevesker, elektrisk justerbar vindskjerm, dekktrykkovervåking, tre kjøremoduser, LED-belysning og mye mer.

Indian Chieftain PowerPlus

Motortype, slagvolum	V-twin, 1834 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	382/246 kg
Effekt	93 kW (126 hk)	**Setehøyde**	672 mm
Dreiemoment	181 Nm ved 3 800/min	**Tankvolum**	22,7 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1 668 mm	**Toppfart**	180 km/t
Dekkdimensjon	130/60 B 19, 180/60 R 16	**Farger**	Sort, rød

Den luftkjølte Thunderstroke er erstattet av PowerPlus 112-motoren, som også har funnet veien inn i King of the Baggers-serien. Samtidig endrer karakteren seg litt, så i stedet for en dreiemomentkurve med fokus på lave turtall er det nå kraft tilgjengelig på alle turtall – og betydelig mer enn før. Tre kjøremodus er tilgjengelige, vindskjermen er justerbar og førermiljøet er utformet slik at du ikke trenger å ta blikket bort fra veien. Motorsykkelens mange hjelpe- og komfortfunksjoner styres via en syv-tommers Ride Command berøringsskjerm.

Indian Roadmaster PowerPlus

Motortype, slagvolum	V-twin, 1834 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	423/205 kg
Effekt	93 kW (126 hk)	**Setehøyde**	672 mm
Dreiemoment	181 Nm ved 3 800/min	**Tankvolum**	22,7 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1 668 mm	**Toppfart**	180 km/t
Dekkdimensjon	130/60 B 19, 180/60 R 16	**Farger**	Sort, grå, rød

Roadmaster har en væskekjølt PowerPlus 112-motor, som til tross for noe mindre slagvolum gir betydelig større kraftressurser. Som vanlig med Limited glitrer det i kromdetaljer, men Dark Horse-modellen har også mange mørke overflater. Det er mer enn 140 liter bagasjeplass og utstyret er mildt sagt omfattende. I tillegg til de vanlige sikkerhets- og komfortforbedringene har førersetet både varme- og kjølefunksjoner. Sykkelens funksjoner styres via den 7-tommer store Ride Command berøringsskjermen.

Indian Roadmaster (2024)

Euro 5+

517 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	V-twin, 1890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	412/216 kg
Effekt	68 kW (92 hk) ved 4200 o/min	**Setehøyde**	673 mm
Dreiemoment	171 Nm ved 3000 o/min	**Tankvolum**	20,8 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,52 lit/mil
Hjulavstand	1668 mm	**Toppfart**	193 km/t
Dekkdimensjon	130/80 B 17, 180/60 R 16	**Farger**	Sort, grå, blå

"Turen kan være lang, men det behøver ikke kjennes slik". Det er det Indians reklame hevder for å lokke potensielle kunder bort fra rivalen Harley-Davidson. Roadmaster (med Thunderstroke 116 V-Twin) holder lett følge med konkurrenten, Harley Electra Glide. XXL-toppboks og de harde sideveskene gir 137 liter bagasjeplass, "premium sound system" har fyldig lyd, vindskjermen er elektrisk justerbar og komfortsetene er elektrisk oppvarmede. Disse luksuriøse ingrediensene kan gjøre potensielle kunder til reelle kunder.

Indian Roadmaster Dark Horse/Limited/Elite

Euro 5+

528 900,-/538 900,-/622 900,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 1890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	404/224 kg
Effekt	68 kW (92 hk) ved 4200 o/min	**Setehøyde**	711 mm
Dreiemoment	171 Nm ved 2900 o/min	**Tankvolum**	20,8 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1669 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/80 B 17, 180/60 R 16	**Farger**	Sort, rød, blå

Det amerikanske merkets toppmodeller leveres alltid fullt utstyrt med alt tenkelig utstyr: varmehåndtak, seter i ekte skinn, cruise kontroll, elektrisk justerbar vindskjerm, justerbare luftinntak, rikelig bagasjeplass, kraftig Bluetooth-lydanlegg og nettverks-tilkoblet Ride Command infotainmentsystem – alt er en del av pakken. Den nye Roadmaster Elite (bildet) er begrenset til 300 eksemplarer på verdensbasis, og bare 60 tilbys utenfor USA. Dark Horse- og Limited-modellene har 19-tommers forhjul i stedet for 17-tommers.

Mitas

TOURING FORCE

Sport touring dekk for en trygg og komfortabel tur!

Mitas Touring Force er laget med ulik gummihardhet på midten og på sidene, som fører til en jevnere slitasje (lang levetid) og bedre grep på vått og tørt underlag. Dekket er konstruert for god stabilitet og gode bremseegenskaper slik at kan du føle deg trygg og komfortabel, uansett hvor turen tar deg.

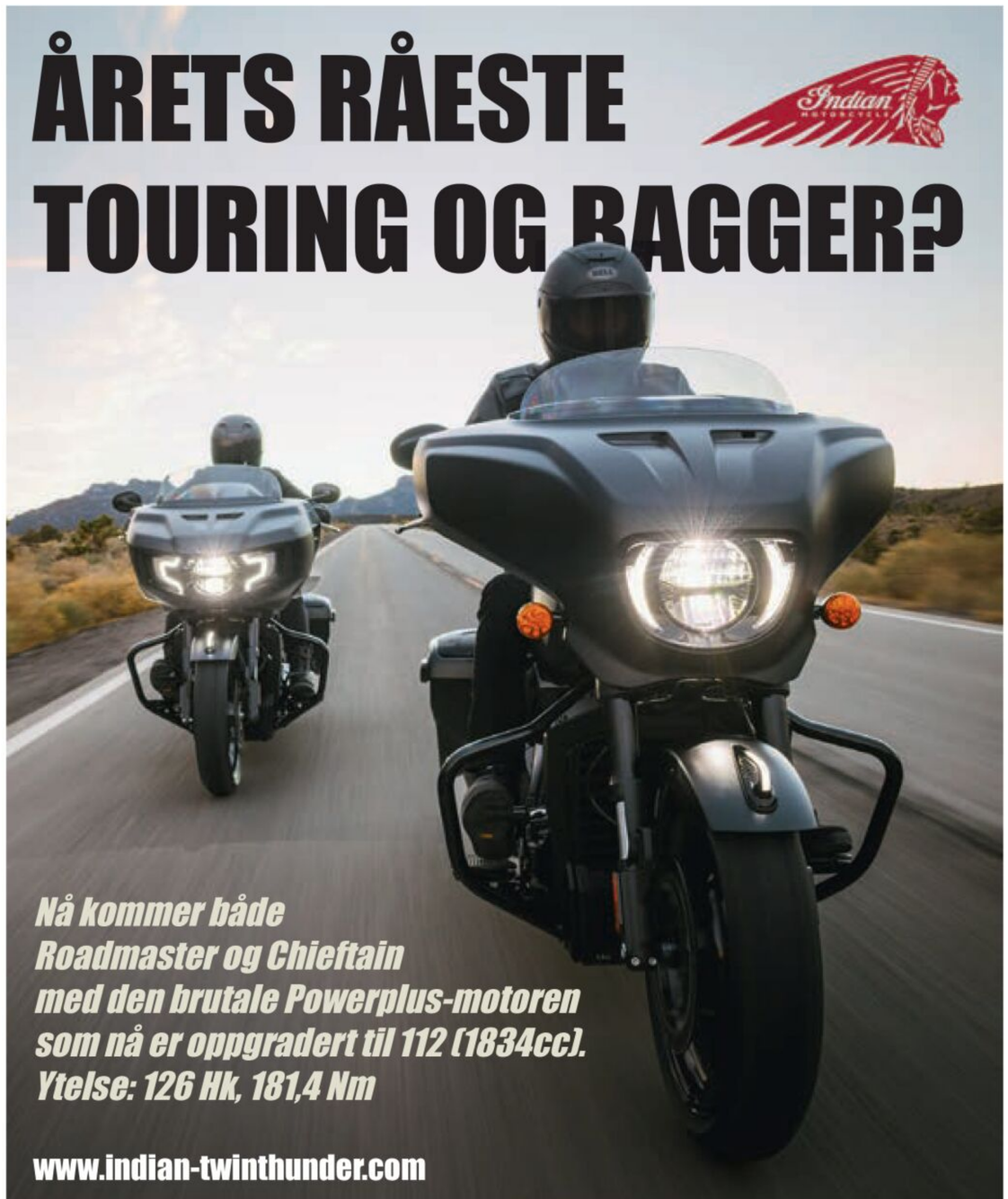
Kjøp ditt sett med Mitas Touring Force i dag og opplev den ultimate kjøreopplevelsen!

NORSK MOTOR IMPORT

WWW.NORSKMOTORIMPORT.NO

ÅRETS RÅESTE TOURING OG BAGGER?

Indian MOTORCYCLE



Nå kommer både Roadmaster og Chieftain med den brutale Powerplus-motoren som nå er oppgradert til 112 (1834cc). Ytelse: 126 Hk, 181,4 Nm

www.indian-twinthunder.com

TWIN THUNDER

Butikk: Gunnar, mob +47 91360130
gunnar@twinthunder.no
Verksted: Bias, mob +47 91543726
Tlf.: 38 33 11 11, Sandveien 12,
Kvavik, 4580 Lyngdal

Ny Indian-forhandler!

Stor utstilling med demomodeller!

Indian MOTORCYCLE

NYHET! SCOUT SIXTY CLASSIC/SIXTY BOBBER.

NMCF NORSK MC-FORHANDLERFORENING

GARDERMOEN MC
MC-BUTIKKEN FOR ALLE

VOGE Far & Beyond Quality

Indian MOTORCYCLE

Størst i Norge på brukte H-D

Nannestadvegen 456, 2032 Maura. Tlf. 63 99 87 35
gardermoenmc.no

EN NINJA MED MANGE TALENTER!

Den nye Kawasaki Ninja 1100SX er femte generasjon av den suksessrike sportstoureren, og modellen har vært markedsleder i sin klasse siden den først ble lansert. Den har vunnet flere tester mot konkurrentene opp gjennom årene, og har på mange måter satt standarden for hvordan en moderne sportstourer skal være.

Vi var spent på om det var mulig å forbedre det som allerede fremsto som en komplett pakke, eller om de nye, strengere Euro5+ reglene hadde kvalt alt vi likte hos forgjengeren, Ninja 1000SX?

Hva er nytt på 2025 modellen av Kawasaki Ninja 1100 SX? Som navnet antyder er det rimelig å påstå at den største forandringen er den nye motoren. Den har nå fått økt slagvolumet til 1099 kubikk.

Motoren har fått lengre slaglengde, og kamakslene har fått en litt snillere profil. Dette, kombinert med omarbeidet innsug og litt mer svinghjulsmasse, gjør at motoren både er mykere i responsen og har en sterkere dreiemomentkurve, med mer moment lenger nede i registeret. Kawasaki er stolte av at alle disse endringene har resultert i lavere drivstofforbruk (oppgitt forbruk er 0,56 liter/mil). De har også gitt 5. og 6. gir høyere utveksling for roligere kjøring på motorvei.

Bakbremsen er kraftigere, hentet fra Kawasaki Z H2, og måler 260 mm – 10 mm større enn forgjengeren.

Det digitale 4,3-tommers TFT-fargedisplayet er høyoppløselig, og er nå også kompatibelt med smarttelefon og stemmestyring.

Det er også montert en USB-C-kontakt på styret, men jeg må si at det så ut som en ganske klønete after-market løsning, og kunne vært integrert mye bedre. Funksjonen i seg selv er imidlertid et positivt tilskudd.

Så hvordan kjennes den nye Ninja 1100 SX og alle oppdateringene ute på veien? Når du setter deg i salen på Kawasaki Ninja 1100 SX er førsteinntrykket en kjørestilling som gir en fin balanse mellom sportslighet og komfort. Det er tydelig at Kawasaki har designet denne modellen for førere som er ute etter en sykkel som takler både høyfartskjøring på svingete landeveier og avslappede langturer.

Jeg startet turen med motormappingen innstilt på den litt roligere Road-modusen mens jeg gjorde meg kjent med sykkelen, og ventet på at solen skulle gjøre sitt for å få opp temperaturen til litt mer tolerabelt nivå. Hvis jeg stilte vindskjermen (som kan justeres i fire posisjoner) til høyeste posisjon og slo på varmehåndtakene, var det ikke noe problem å holde kulden i sjakk uten å måtte ta på seg ekstra mye klær. Salen er bred og godt polstret, noe som bidrar til den gode komforten.

Det eneste jeg har å utsette på touringegenskapene, er at en må bruke begge hender for å nå spaken og samtidig justere vinkelen på vindskjermen.

Selve geometrien og designet til motorsykkelen er nesten det samme som forgjengeren, og det er ikke noe negativt med det. Sykkelen er fjellstø, men samtidig responsiv, alt kombinert med en svært behagelig og avslappet kjørestilling.

Etter en times tid har solen begynt å gjøre sitt, temperaturen kryper over 15 grader og senere på dagen snuser den opp i nærheten av 20 grader. S23-dekkene fungerer straks mye bedre og motorsykkelens respons følger på. Jeg bytter snart mapping til Sport-modus og ekvipasjen våkner til liv. Tilliten til sykkelen øker for hver kilometer som går, og jeg finner fort ut at dette er en veldig underholdende og komfortabel motorsykkel når man snuser på fartsgrensene langs svingete landeveier!

Jeg legger også merke til at den oppdaterte quickshifteren fungerer fantastisk. Det spiller ingen rolle om man bare tøffer rolig gjennom tettbygd, eller drar ut turtall langs en svingete landevei – systemet nølte aldri eller bommet på et gir.

Elektronikkpakken er velutstyrt: Traction kontroll, krengningssensitivitet, integrert bremsing og cruise kontroll – for bare å nevne noen av funksjonene. Det hele styres av en seksakset Bosch IMU. Det beste jeg kan si om elektronikken er at jeg ikke merket at noen av systemene brått slo inn eller reduserte kjøreopplevelsen på noe tidspunkt under turen.

Det samme kan sies om Brembo-bremsene: de hadde fin følelse uten at ABS-systemet blandet seg inn. De var lette å modulere og det kjentes alltid som at det var mer enn nok bremsekraft tilgjengelig.

Det var ingen problemer med å gi godt med gass både i og ut av sving. Sykkelen ga alltid en følelse av full kontroll og var veldig tillitvekkende. Det kjentes som om Öhlins-demperen bak virkelig gjorde jobben sin. Til og med innsugslyden gjorde at man hastet frem til neste sving.

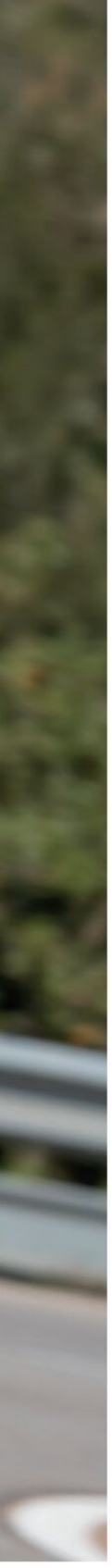
Med en egenvekt på 234 kg er det mye masse som skal håndteres, men chassisets design kamuflerer vekten utrolig godt. Det var aldri noe som forstyrret eller fikk sykkelen til å kjennes tungstyrt.

Uansett hvor mye moro jeg har på de svingete serpentinerveiene med det Öhlins-utstyrte chassiset, lurer jeg likevel på om det kanskje hadde vært bedre for Kawasaki å bruke utviklingspengene på et adaptivt demperoppsett. For eksempel slik som Showa-enheten vi nå finner på Versys 1100 SE-modellen deres. Standardmodellen uten Öhlins og Brembo-bremser er sannsynligvis mer enn god nok for de fleste, rent dynamisk. Men hvis du ofte kjører med passasjer og/eller mye last, er det fint å kunne justere demperen ved å trykke på en knapp, i stedet for å måtte justere forspenningen manuelt ved enhver endring av last.

Sykkelen i seg selv kjennes veldig påkostet, og gir inntrykk av å være dyrere enn prislappen tilsier. Dybden i lakken er utrolig fin i sollyset, og det meste har en veldig høy finish og kvalitetsfølelse. SE-varianten har løftet Ninja enda et steg opp i premiumfølelse. Jeg må også si at selve designet på sykkelen, som er nesten uforandret, fungerer veldig bra i virkeligheten.

Bør du kjøpe en 2025 Ninja 1100SX SE? Hvis du er ute etter en mer tradisjonell type sportstourer, vil jeg si at det er vanskelig å komme utenom Kawasaki Ninja 1100SX. Det er en grunn til at modellen nå er inne i sin femte generasjon. Selv om det visuelt sett har vært få endringer, er det som har skjedd under skallet er nok til å lokke over selv nåværende 1000 SX-eiere.

Eller kanskje du bare er lei av å henge over styret på sportssykkelen din, men ikke vil gi avkall på alt når det gjelder kjøreglede og ytelse.



Varmehåndtak er standard på SE-versjonen. Lite pen USB-lader.

Med den nye quickshifteren skjer giringene problemfritt.

Öhlinsdemper bak gir god fjæring og stabilitet.

Instrumenteringen er hentet uendret fra 1000 SX.

Tekst: Rikard Ploj
rikard@bike.se
Foto: Kawasaki

Kawasaki Ninja 1100SX (SE)

Motor

Væskekjølt, firesylindret, firetakts rekkemotor, en balanseaksel, doble overliggende kjededrevne kamaksler, fire ventiler per sylinder, ventilbøtter, våtsumpsmøring, 38 mm innsprøytning, regulert katalysator, dynamo 336 W, batteri 12 V/8 Ah, mekanisk aktivert flerplate våtclutch (slipperfunksjon), 6-trinns girkasse, O-ringkjede, sekundærutveksling 42:15.

Boring x slag	77,0 x 59,0 mm
Slagvolum	1099 cm^3
Kompresjonsforhold	11,8:1
Maks effekt	100,0 kW (136 hk)) ved 9 000 o/min
Maks. dreiemoment	113 Nm ved 7 600 o/min
Støy, stasjonær	91 db(A)

Chassis

Overliggende aluboksramme, motor bærende element, 41 mm USD forgaffel, justerbar fjærforspenning, kompresjons- og returdemping, svingaffel i aluminium, monodemper med link, justerbar forspenning og returdemping, doble 300 mm bremseskiver foran, faste firestemplede kalipere, 260 mm skivebrems bak, flytende enstemplet kaliper, traksjon kontroll, kurve-ABS.

Støpte alufelger	3,50 x 17; 6.00 x 17
Dekk	120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17

Mål + vekt

Hjulavstand 1440 mm, gaffelvinkel 24,0 grader, forsprang 98 mm, fjæringsvei foran/bak 120/144 mm, setehøyde 835 mm, egenvekt 234 kg, tillatt totalvekt 430 kg, tankvolum 19,0 liter.

Garanti	2 år
Farger	Grønn/sort, grå/sort
Pris (SX)	268 990,-
Pris (SX SE)	288 990,-

Kawasaki fortsetter å være en fremgangsrik fullsortimentsleverandør. For 2025 kommer Heavy Industries med en stor oppdatering av den populære nakensykkelen Z900/SE, samt nye 1100cc touringmodeller som er Euro5+-kompatible.

Skjerpede avgass- og støykrav i form av Euro5+ tvinger frem tiltak. Kawasaki har tilpasset nesten hele modellprogrammet til dette for 2025; det er kun den luftkjølte retromodellen **W 800**, de to klassisk-inspirerte variantene av **Z 900 RS**, superbiken **ZX-10R/RR** samt **Ninja 125** og **Z 125** som er homologert som såkalte carry-over-modeller. Disse syklene kan selges i ytterligere to år på dispensasjon Salgstallene viser at den minste av de japanske motorsykkelprodusentene gjør det bra på markedet, takket være sitt brede sortiment. I Europa er det den nakne **Z 900/SE** som er den desidert mest solgte sykkelen i hele serien, og den får en større oppgradering for 2025. De kubikkstinne firesylindrede **Versys-** og **Ninja SX-modellene** konkurrerer også om kjøpernes gunst med nye **1100cc-motorer.**

Produsentprofil

Fabrikkens hovedkontor	**Akashi/Japan**
Grunnlagt år	**1878, motorsykler siden 1961**
Antall solgte eksemplarer i Norge januar-november 2024	**254**
Forhandlere i Norge	**15**

Den nye, firesylindrede 1100 kubikkeren i den store Versys leverer femten hester mer, noe som øker trekkraften og pondusen til crossover-toureren.

De splitter nye W 230 og Meguro S1 (bildet til venstre) oppfyller Euro5+, selv med luftkjølte motorer. 18 hesters endunker.

www.kawasaki.no

Kawasaki W 230/Meguro S1

64 990,-/71 990,-

A2

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 233 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	143/180 kg
Effekt	13 kW (18 hk) ved 7000 o/min	**Setehøyde**	745 mm
Dreiemoment	19 Nm ved 5800 o/min	**Tankvolum**	12 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,25 lit/mil
Hjulavstand	1415 mm	**Toppfart**	113 km/t
Dekkdimensjon	90/90-18, 110/90-17	**Farger**	Sølv, grå

Noen ganger ligger skjønnheten i det som er enkelt og vellaget, noe de to nye luftkjølte ensylindrede modellene, W 230 og Meguro S1 med 18 hestekrefter, er et bevis på. I begge tilfellene er motoren boltet fast i en lett, dobbel vuggeramme av stål. Den lille ensylindrede motoren skal være robust og karaktersterk, gi god akselerasjon – spesielt ved lave og middels turtall – samtidig som den har en dyp og fin lyd. Vibrasjoner elimineres ved hjelp av en balanseaksel, mens elektronisk drivstoffinnsprøytning og elektrisk starter gir et litt moderne preg.

Takket være den lave totalvekten, den lave setehøyden og den forutsigbare, smidige styringen er følelsen av en klassisk Kawa W-modell fra 1960-tallet overført til nåtiden. Meguro S1, som er avbildet nedenfor til høyre, skiller seg bare fra W 230 ved sitt modifiserte design. I hovedsak er dette forkrommet bensintank i stedet for lakkert , pluss et annerledes setetrekk.

Klassiske instrumenter for turtall og hastighet, kombinert med et enkelt LCD-display, gir den rette følelsen – og enkel avlesing. Under: tenningslåsen.

Kawasaki ZX-4R/4RR

Euro 5+

149 990,-/158 990,-

Motortype, slagvolum	4-syl 399 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	189/180 kg
Effekt	57 kW (77 hk) ved 14 500 o/min	**Setehøyde**	800 mm
Dreiemoment	39 Nm ved 13 000 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,44 lit/mil
Hjulavstand	1380 mm	**Toppfart**	228 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Sort, grønn/sort/hvit

Kawas smidige og turtallsvillige sportssykkel ZX-4RR viderefører arven fra små firesylindrede japanske supersportssykler. Ikke nødvendigvis førstevalget for touring og lange landeveisturer, men sykkelen defineres av sin unike letthet, kompromissløse lyst på turtall (helt tomt under 12 000 o/min!) og en spennende, unik posisjon i markedet. I 2024 viste ZX også hva den dugde til i merkecupen på baner som Colmar Berg, Assen, Oschersleben, Schleiz og Most. Fortsettelse følger. ZX-4R er sort, 4RR er grønn og bedre utstyrt.

Kawasaki Ninja 500/SE

93 990,-/99 990,-

A2 **Euro 5+**

Motortype, slagvolum	2-syl, 451 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	172/180 kg
Effekt	33,4 kW (45,4 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	785 mm
Dreiemoment	42,6 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	Ikke oppgitt
Hjulavstand	1375 mm	**Toppfart**	179 km/t
Dekkdimensjon	110/70 R 17, 150/60 R 17	**Farger**	Sort/grønn, grønn/hvit, rød/sort

Motor, ramme og svinggaffel er identiske på Ninja og den nakne Z 500. SE-versjoner bedre utstyrt, med LED-blinklys, TFT-display og elektronisk tenningslås. I litt høyere hastigheter blir fordelene med Ninja tydelige. Clip-on styret styret bidrar til å legge mer vekt på forhjulet, og den kan kjøres mer presist rundt svinger med litt mer feedback.

Kawasaki Z 500/SE

87 990,-/91 990,- A2

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 451 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	168/179 kg
Effekt	33,4 kW (45,4 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	785 mm
Dreiemoment	42,6 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,34 lit/mil
Hjulavstand	1375 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	110/70 R 17, 150/60 R 17	**Farger**	Sort, rød/sort, grå/sort

Takket være den korte hjulavstanden og lav vekt er Z 500 en livlig kurvejeger. Så god at den lille A2-raketten til og med kom til finalerunden i AlpenMasters 2024. Kawasaki tilbyr nakensykkelen både som standardversjon og SE-versjonen med bedre utstyr for 2025. Uansett scorer Z 500 (SE) poeng i sin klasse med sitt fint balanserte chassis, nøytrale oppførsel og suverene kjøreegenskaper. Motoren fortsetter å kombinere turtallsglede, kraftfull akselerasjon og suveren smidighet på dyktig vis. SE-versjonen er selvfølgelig bedre utstyrt og mer eksklusiv.

Kawasaki Z 7 Hybrid (2024)

A2 Euro 5+

184 990,-

Motortype, slagvolum	2-syl, 451 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	ca 225/ca 182 kg
Effekt	43,5 kW (59 hk) ved 10 500/min	**Setehøyde**	795 mm
Dreiemoment	43,6 Nm ved 7500 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	automatgir/6	**Bensinforbruk**	0,40 lit/mil
Hjulavstand	1535 mm	**Toppfart**	ca 190 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Grønn/sølv, sort/grå

De to nye hybridmodellene, Ninja 7 og Z 7, er praktisk talt identisk oppbygget. Det er ingen forskjeller i drivsystem, chassis, fjæring og elektronisk utstyr. Formen og volumet på bensintanken og setehøyden er også identiske. Som forventet er imidlertid både totalvekt og toppfart på den nakne sykkelen litt lavere, sammenlignet med kåpeversjonen. På Z 7 Hybrid sitter føreren også litt mer oppreist takket være at styret er vinklet lenger bakover mot føreren.

Kawasaki Ninja 7 Hybrid (2024)

A2 Euro 5+

186 990,-

Motortype, slagvolum	2-syl, 451 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	227/180 kg
Effekt	43,5 kW (59 hk) ved 10 500/min	**Setehøyde**	795 mm
Dreiemoment	43,6 Nm ved 7500 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	automatgir/6	**Bensinforbruk**	0,40 lit/mil
Hjulavstand	1535 mm	**Toppfart**	195 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Sølv/grønn

Ninja 7 kan kjøres enten helelektrisk (maks. 66 km/t, rekkevidde 12 kilometer), i Eco-modus med automatisk giring (drivstoffeffektiv kombinasjon av elmotor og bensinmotor) eller i Sport-modus med manuelle girskift via padler. I denne modusen fungerer den tosylindrede firetaktsmotoren som vanlig, men med mulighet for elektrisk boost. Maksimalt 69 hk og 60,4 Nm er da tilgjengelig i fem sekunder. Det tar rundt 50 minutters kjøring å fullade batteriet fra forbrenningsmotoren.

Kawasaki Eliminator 500/SE

A2 93 990,-/98 990,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 451 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	176/180 kg
Effekt	33,4 kW (45,4 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	735 mm
Dreiemoment	42,6 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum**	13,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,35 lit/mil
Hjulavstand	1520 mm	**Toppfart**	169 km/t
Dekkdimensjon	130/70-18, 150/80-16	**Farger**	Sort, matt grå

Eliminator 500 produseres i Thailand, er lang og flat, bygget for å være helt nybegynnervennlig og er en enkel, ærlig hverdagssykkel. Selv om chassiset har en tendens til å være mykt avstemt, holder den begge hjulene pålitelig på bakken, selv i høyfart-svinger. Hvis det fremdeles skulle være tvil forsvinner den når det kommer til bremsene: følelsen og bittet er overbevisende, og ABS regulerer rent ved nødbremsing. Eliminator får mest mulig ut av sitt enkle design og tilbyr rikelig nytte og komfort, men byr også på livlig kjøring.

Kawa Vulcan S
Innstegsmodellen!

Kawasaki
Let the good times roll.

Vi hjelper deg med å finne din rette Kawa!

Autorisert MC-verksted!

NMCF NORSK MC-FORHANDLERFORENING

LEERE'S MOTORSPORT
ETABLERT 1960

Mosseveien 47-49, Fredrikstad. Tlf. 69 31 79 59. leeres.no

1985-2025! Alt som er Kult i 40 år!

post@gms-as.no - T: 61 13 50 00 - gmsmc.no

KAWASAKI ENDELIG I OSLO!

Kawasaki
Let the good times roll.

NMCF

MC EXPERTEN

DAINESE

Kjøp Dainese utstyr direkte fra vår webshop:

www.dainese.no

Velkommen til MC Experten på Kalbakken i Oslo! Vi er stolte av å være en av Skandinavias mest moderne MC-butikker med hele 850 m² full av motorsykler, tilbehør og bekledning. **Som hovedstadens Kawasaki-forhandler** og **Norges største Dainese-forhandler,** fører vi også en rekke andre ledende merker. I tillegg finner du alltid et **solid utvalg av brukte motorsykler** hos oss.

MC EXPERTEN
Bedriftsveien 6,
Kalbakken, 0950 Oslo
Tlf: 23 06 00 00
mcexperten.no
butikk@mcexperten.no

Kawasaki ZX-6R

Euro 5+ **232 990,-**

Motortype, slagvolum	4-syl, 636 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	198/180 kg
Effekt	91 kW (124 hk) ved 13 000 o/min	**Setehøyde**	830 mm
Dreiemoment	69 Nm ved 10 800 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,55 lit/mil
Hjulavstand	1400 mm	**Toppfart**	234 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Grønn, sort

Sammen med Honda CBR 600 RR er Kawasaki ZX-6R den siste supersportsmodellen med originaldesign. Det er i hvert fall nesten riktig – takket være økt slagvolum har Kawa 636 kubikk, noe som er til stor hjelp ved landeveiskjøring. ZX-6R har ikke bare et laserpresist chassis og en sterk og raffinert motor, men også en godt dempet og stabil fjæring. Hvis føreren har riktig trening, engasjement og entusiasme er ZX-6R fortsatt lynrask.

Kawasaki Z 650 RS

132 990,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 649 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	187/180 kg
Effekt	50 kW (68 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	64 Nm ved 6700 o/min	**Tankvolum**	12,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,40 lit/mil
Hjulavstand	1405 mm	**Toppfart**	191 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Sort, sort/grønn, sort/gul

Hemmeligheten bak Z 650 RS ligger i dens ærlighet. Den kombinerer klassiske designelementer med gode kjøreegenskaper. Den er svært manøvrerbar, komfortabel, men likevel stabil nok. I høy hastighet merkes en viss bevegelse i chassiset, men det blir aldri kritisk. Fantastisk (kjøre)glede! Med lav utveksling og et kraftig mellomregister har den kontraroterende parallelltwinen kraftig drag – selv om den vibrerer lidenskapelig når turtallet øker.

Kawasaki Z 650

Fra 124 990,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 649 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	188/199 kg
Effekt	50 kW (68 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	64 Nm ved 6700 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1410 mm	**Toppfart**	191 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Grønn/sort, rød/sort, grå/sort

Kawasaki holder fast på den væskekjølte motoren med 180-graders veivaksel som står i flere modeller i mellomklassen. Fordelene med den populære "Z"-er imidlertid langt flere enn bare motoren. Den lettkjørte nakensykkelen passer også for nybegynnere eller kortvokste førere, takket være den lave setehøyden. Eksosanlegget til den mellomstore streetfighteren er av rustfritt stål, slipperclutchen har vaier og er svært lettbetjent. Traction control, LED-lys, display med høy kontrast og et komfortabelt polstret sete runder det hele pent av. Kjøredynamikken våkner til liv fra 4 000 o/min, motoren blir livlig fra 6 000 o/min og når maks effekt rundt 8 000 o/min – det holder! Z 650 feier lett og lekende gjennom alle tenkelige kurveradier og går inn i svingene med forfriskende letthet. For modellåret 2025 er det tre fargealternativer å velge mellom: sort eller sort med røde eller grønne detaljer.

TFT-instrumentene på 4,3 tommer viser mye relevant informasjon, inkludert girindikator, og kan kobles til smarttelefonen. Displayet har god kontrast og er lettlest.

Kawasaki Ninja 650

A2

Fra 132 990,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 649 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	193/200 kg
Effekt	50 kW (68 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	64 Nm ved 6700 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,42 lit/mil
Hjulavstand	1410 mm	**Toppfart**	193 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Sort, sort/grå, sort/grønn

Vakker banan-svinggaffel, filigranfelger og helkåpe i superbike-stil. Under kåpen er det imidlertid samme fagverksramme og samme motor som på den nakne Z 650. Høyere førere vil sette pris på et romslig førermiljø med halvhøyt styre. 650 Ninja er også en svært smidig sykkel – det er bare dempingen til fjæringskomponentene som kunne hatt litt mer reserver. Når det gjelder farge, kan 2025-kunder velge mellom Kawa-grønn og svart.

Kawasaki Versys 650

Fra 137 990,-

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	2-syl, 649 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	219/209 kg
Effekt	49 kW (67 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	845 mm
Dreiemoment	61 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum/reserve**	21,0/3,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,42 lit/mil
Hjulavstand	1415 mm	**Toppfart**	184 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 160/60 ZR 17	**Farger**	Sort, sort/grå, sort/hvit

En Versys 650 er moden og bunnsolid, og på mange måter et multiverktøy. Med sine 17 tommers hjul suser crossoveren gjennom alle kurver nesten av seg selv, og den tosylindrede motoren reagerer følsomt på gassen. En Versys 650 definerer sin helt egen stil – et sted mellom touring og sportslig. Lang rekkevidde, god førerkomfort og fin vindbeskyttelse er også viktige fordeler med allrounderen.

Kawasaki Vulcan S

Fra 132 990,-

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	2-syl, 649 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	229/199 kg
Effekt	45 kW (61 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	705 mm
Dreiemoment	63 Nm ved 6600 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,39 lit/mil
Hjulavstand	1575 mm	**Toppfart**	176 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 18, 160/60 R 17	**Farger**	Sort

Vulcan S ser lang og lav ut, men er langt fra tregstyrt. Selv om chassisdimensjonene favoriserer stabilitet og 160-bakdekket er bredt, er den herlig nøytral, lettbeint og enkel å håndtere. Sammenlignet med konkurrentene, Honda CMX 500 Rebel og Royal Enfield Super Meteor 650, har Vulcan S en virkelig livlig og pigg motor i et manøvrerbart chassis. Til tross for den typiske cruiser sittestillingen er sykkelen fin å kjøre, faktisk nesten som en vanlig motorsykkel.

Kawasaki W800

186 990,-

Euro 5

A2

Motortype, slagvolum	2-syl, 773 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	221/188 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 6000 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	63 Nm ved 4800 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	manuell/5	**Bensinforbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1465 mm	**Toppfart**	166 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 130/80-18	**Farger**	Sort/gull

Lang sal, bredt styre, eikehjul, mye krom og praktisk talt ingen elektronikk skaper en følelse av ekte vare. Det har ikke vært noen vesentlige tekniske eller visuelle endringer på W 800 siden Euro 5-oppdateringen i 2023. Parallelltwinen på 773 kubikk har OHC og produserer 48 luftkjølte hestekrefter. Den har kvaliteter som ikke kan måles i en vanlig ytelsestest.

Kawasaki Z 900/70 kW/SE

Euro 5+

Fra 182 990,-

Motortype, slagvolum	4-syl, 948 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	213/180 kg
Effekt	91 kW (124 hk) ved 9500 o/min	**Setehøyde**	830 mm
Dreiemoment	97 Nm ved 7700 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,49 lit/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	234 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Grå/grønn, grå/rød, grå/sort

Kawasaki oppdaterer sin populære Z 900 med både visuelle og tekniske endringer. Blant nyhetene er lyktehuset, ti millimeter tykkere polstring på salen (en lavere sal er tilgjengelig som ekstrautstyr) og sidedeksler i børstet aluminium på venstre og høyre side ved radiatoren. I tillegg styrer en IMU hjelpesystemene mer presist, fjæringens basisinnstilling er forbedret, en femtommers fargeskjerm og Fat-Bar styre er på plass, det samme gjelder quickshifter og blipper. Nye, elektronisk styrte throttlehus forbedrer gassresponsen, oppdaterte kamprofiler øker dreiemomentet ved lavere turtall og reduserer bensinforbruket med 16 prosent mer effektivt. Som tidligere finnes det en 70 kW-versjon som kan strupes for A2-lisens. Z 900 SE er tilgjengelig i metallic matt grafitt, og har Öhlins S46-støtdemper med hydraulisk ratt for justering av forspenning, Brembo bremser og USB-C uttak foran.

Den omfattende oppdateringen av Z 900 inkluderer den sylskarpe, fem tommers TFT-fargeskjermen. Ved hjelp av Kawa Rideology-appen kan den også vise enkel sving-for-sving-navigasjon og mye mer.

Kawasaki Z 900 RS/SE

234 990,-/254 990,-

Euro 5

Motortype, slagvolum	4-syl, 948 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	215/180 kg
Effekt	82 kW (111 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Dreiemoment	99 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,44 lit/mil
Hjulavstand	1470 mm	**Toppfart**	230 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Rød, sort, sort/grå

Ukomplisert kjøreglede i klassisk innpakning – det er en bra beskrivelse av Z 900 RS og Z 900 RS SE. De som bare vil kjøre motorsykkel vil bli forelsket. Den velprøvde rekkefireren på i underkant av 1000 kubikk kombinerer livlighet med suveren elastisitet. Avslappet kjøring blandet med mer aktiv lek, noen ganger i virkelig høy hastighet – den gjør alt perfekt. Man beundrer kvaliteten på de vakkert bearbeidede delene – som den dråpeformede tanken, den lange salen og eksosanlegget i rustfritt stål med kort bakre lyddemper – alt holder høy standard. I tillegg er bremsene helt fine, og fjæringen er godt balansert med tilstrekkelig fasthet og følsomhet. I SE-versjonen (til venstre) er utstyret supplert med Brembo-bremser og en Öhlins S46 støtdemper med ratt for hydraulisk forspenning. Det faktum at Kawasaki ennå ikke har oppdatert Z 900 RS/SE til Euro5+, tyder på en større modellrevisjon i fremtiden. For 2025 kommer den i nye fargevarianter.

Klassiske, runde instrumenter med tradisjonell kromdekor flankerer en minimalistisk LCD-skjerm med tankmåler og girindikator.

Kawasaki Z H2/SE

315 990,-/344 990,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	4-syl, 998 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	239/180 kg
Effekt	147 kW (200 hk) ved 11 000 o/min	**Setehøyde**	830 mm
Dreiemoment	137 Nm ved 8500 o/min	**Tankvolum**	19,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,54 lit/mil
Hjulavstand	1455 mm	**Toppfart**	267 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Grønn/sort, grå/sort

Etter hvert som motorturtallet øker, pumper kompressoren mer og mer frisk luft inn i luftboksen, og veien foran blir raskt smalere. Den dragsterlignende nakensykkelen er bomsterk i alle situasjoner. Og så er det den kvitrende lyden av trykket som slippes ut gjennom wastegate-ventilen – å kjøre en Z H2 gir maksimal sanseinntrykk. SE-versjonen har semi-aktiv fjæring og Brembo Stylema-bremser.

Kawasaki Ninja H2 SX/SE

389 990,-/426 990,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	4-syl, 998 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	266/195 kg
Effekt	147 kW (200 hk) ved 11 000 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Dreiemoment	137 Nm ved 9500 o/min	**Tankvolum**	19,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,64 lit/mil
Hjulavstand	1480 mm	**Toppfart**	299 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Sort, grønn/sort

Ninja H2 SX/SE elsker å bare ligge og cruise i venstre felt på motorveien, men har den også sterke landeveis- og touringegenskaper. Med blindsonevarsling, kollisjonsvarsling, LED-blinklys, automatisk nedblending til nærlys og mye mer, leverer den et skikkelig teknologisk fyrverkeri. Den største fascinasjonen er likevel den brutale kompressormotoren som er litt røff og direkte, kanskje rett og slett eksplosiv – noe som taler til hjertet! Den dyrere SE-versjonen har også Brembo Stylema-bremser og semi-aktiv fjæring.

Kawasaki H2R

775 000,-

Ikke godkjent for gatebruk

Motortype, slagvolum	4-syl, 998 cm³	**Vekt uten last**	216 kg
Effekt	228 kW (310 hk) ved 14 000 o/min	**Setehøyde**	830 mm
Dreiemoment	165 Nm ved 12 500 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	Ikke oppgitt
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	>300 km/t
Dekkdimensjon	120/600 R 17, 190/650 R 17	**Farger**	Sort

Spekulanter hadde frem til november 2024 på seg til å forhåndsbestille et av de få håndbygde eksemplarene av den eksklusive Ninja H2R fra Kawa-forhandleren sin. Hvor du får kjøre den er et annet spørsmål. Den 326 hesters Ram-Air, kompressormatede rekkefireren har ingen utslippsrensing eller lyddemping, ingen lys, blinklys eller speil. Kawasaki har bygget den siden 2015, og den er per definisjon et utstillingskjøretøy. Den gang som nå er den langt forut for sin tid: eksplosivt!

Kawasaki ZX-10R/RR

339 990,-/455 990,-

Euro 5

Motortype, slagvolum	4-syl, 998 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	207/180 kg
Effekt	149 kW (203 hk) ved 13 200 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Dreiemoment	115 Nm ved 11.400 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,58 lit/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	298 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Grønn/sort, grå/sort, grå

I motsetning til basismodellen (bildet) har RR en motor med lettere stempler, overflatebehandlede kryssbolter, titanråder fra Pankl og hvassere kamaksler. Selv om den har høyere turtall enn basismodellen, genererer den nominelt tre hester og omtrent tre Newton mindre. Dette er en ren sportssykkel: Begge versjonene har variable innsugstrakter, men VAI-systemet (Variable Air Intake) er kun aktivt i RR-versjonen og kan brukes på bane med race kit (ekstrautstyr).

Kawasaki Ninja 1100 SX/SE

Motortype, slagvolum	4-syl, 1099 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	235/195 kg
Effekt	100 kW (136 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Dreiemoment	113 Nm ved 7600 o/min	**Tankvolum**	19 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,56 lit/mil
Hjulavstand	1440 mm	**Toppfart**	251 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/50 ZR 17	**Farger**	Sort/grå, sort/grønn

Den litt skuffende nyheten er at den nye Ninja 1100 SX har seks hester lavere maks effekt (136 i stedet for 142 hk), sammenlignet med den forrige modellen. Men på den annen side har slagvolumet økt fra 1 043 til 1 099 kubikk, noe som betyr at den smidige rekkefireren nå har maks dreiemoment på 113 i stedet for 111 Nm. Kawasaki har justert giringen på Sport-Touring Ninja tilsvarende. Femte og sjette gir har lavere utveksling enn før. Den omprogrammerte quickshifteren bidrar til avslappet power-cruising; den girer nå rent helt nede fra 1500 o/min. En annen nyhet er USB-C-tilkoblingen på venstre styrehalvdel. Ninja 1100 SX/SE har Bridgestone S23-dekk som standardutstyr. For første gang tilbyr Kawasaki en SE-versjon (grønt fargealternativ, til venstre) med M4.32-kalipere og bremseskiver fra Brembo, samt stålviklede bremseslanger. Öhlins S46-støtdemper bak og varmehåndtak er også på plass på den dyrere SE-versjonen.

I SE-versjonen er en Öhlins S46-støtdemper montert som standard. Den har justerbar returdemping og forspenning som kan justeres via ratt – selv om dette også gjelder for basisversjonen av Ninja 1100 SX.

Kawasaki Versys 1100/SE

277 990,-/299 990,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	4-syl, 1099 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	255/220 kg
Effekt	99 kW (135 hk) ved 9 000 o/min	**Setehøyde**	840 mm
Dreiemoment	112 Nm ved 7 600 o/min	**Tankvolum**	21,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,56 lit/mil
Hjulavstand	1520 mm	**Toppfart**	226/234 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Grå/sort, hvit/sort

Den nye Versys 1100 SE ble presentert i slutten av 2024, på svingete spanske veier, og til stor glede for en samlet motorsykkelpresse. Økningen på 50 kubikk, opp til 1099 kubikk, passer perfekt til den firesylindrede touringsykkelen. Motoren er oppgradert på mange punkter og har nå en ny veivaksel, takket være den tre mm lengre slaglengden, lengre midtre innsugsporter, litt smalere innsugskanaler for høyere strømningshastigheter og revidert motorstyringssystem. I tillegg kommer en ekstra varmeveksler for oljen, spesialtilpassede stempler og kamaksler, tre nye katalysatorer pluss to lambdasonder og – trekk pusten – mer svinghjulsmasse. Totalt 15 hester mer enn den forrige modellen, noe som skjerper de sportslige talentene til denne crossoveren. Alle langturfunksjoner er i behold etter oppgraderingen. Semi-aktiv fjæring, TFT-instrumentering, appstyring via smarttelefon, høy vindskjerm, varmehåndtak og håndbeskyttere som standard er kun tilgjengelig på SE-versjonen.

Instrumenteringen består av en analog turteller kombinert med en lyssterk og oversiktlig TFT-skjerm med høy oppløsning. En USB-C-kontakt er plassert på venstre side av styret.

Hittil har det bare gått én vei for KTM: opp. Men oppgangen har avtatt noe. Likevel ligger det Mattighofen-baserte selskapet fortsatt på fjerdeplass i Norge når det gjelder markedsandeler og nyregistreringer.

Det er utfordrende tider. Det har selv de fremgangsrike østerrikerne fått erfare den siste tiden, til tross for at KTM fortsatt ligger på fjerdeplass når det gjelder nyregistreringer i det norske marked. Salgstallene internasjonalt har imidlertid ikke vært oppløftende for KTM: de måtte tåle en salgsnedgang på mer enn 25 % i andre halvår. Nå pågår det i tillegg en omorganisering som skal være ferdig innen utgangen av februar. Til tross for dette fortsetter KTM å være på offensiven, og på EICMA presenterte de nye tilskudd til 125- og 390-seriene i form av **SMC-R**- og **Adventure**-modeller. De oppgraderte også de store V2 Adventure-modellene, inkludert crossoveren **Super Duke GT**, til den nye 1390 og introduserte en automatisert girkasse (AMT) i **1390 Super Adventure S Evo**. Et oppsving bør derfor bare være et spørsmål om tid, spesielt ettersom kvalitetsproblemene i produksjonen, som oppsto under tiden med coronaviruset, visstnok skal være utbedret. Gode nyheter for racingfans også: Den etterlengtede **supersportssykkelen 990 RC R**, som skal lanseres i første kvartal 2025, ble også vist på EICMA.

Produsentprofil

Fabrikkens hovedkontor	**Mattighofen/Østerrike**
Grunnlagt år	**1953**
Antall solgte eksemplarer i Norge januar-november 2024	**843**
Forhandlere i Norge	**13**

Like i hælene på Honda, Yamaha og BMW tilbyr KTM nå også en automatisert girkasse (AMT), i første omgang i 1390 Super Adventure S Evo.

Neste trinn i utviklingen av TFT-skjermer: nettbrettlignende berøringsskjermer med en diagonal på 8,8" (horisontalt display på Super Duke GT) eller 8" og vertikalt (1390 Super Adventure S).

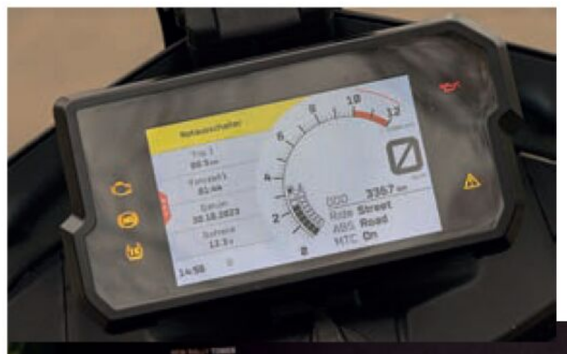
www.ktm.com

KTM 390 Adventure R

NY

Motortype, slagvolum	1-syl, 399 cm3	**Fulltanket vekt/lastvekt**	–
Effekt	33 kW (45 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	–
Dreiemoment	39 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum/reserve**	–
Girkasse/gir	Manuell/6	**forbruk**	
Hjulavstand	–	**Toppfart**	160 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 140/80-18	**Farger**	Oransje/hvit

Etter at 390 Duke fikk en omfattende oppdatering i fjor, kommer det nå tre nye modeller med den nye 390-motoren. Først ut er KTM 390 Adventure R. En etterlengtet nyhet, spesielt blant større førere, ettersom forgjengeren kan bli litt liten i enkelte tilfeller. Nå kommer den med et frekt Dakar-inspirert rallytårn, offroad-vennlige 18/21-tommers hjul og lang fjæringsvei. Modellen ble vist på EICMA "i smug", og KTM har ennå ikke gitt ut noen offisielle data, men vi kan gjette på en fjæringsvei på rundt 250 millimeter, og vi har allerede sett en stor TFT-skjerm. Vi kan også være sikre på at alle elektroniske hjelpemidler er på plass. Offroad- og adventureklassen har vokst i popularitet de siste årene, og modeller som CFMOTO 450 MT og Honda CRF 300 selger som varmt hvetebrød. En morsom og interessant trend, og kanskje en motpol til de teknisk anlagte og dyre verstingene med 150+ hester. Kjenner vi KTM rett, kommer nye 390 Adveture R til å bli en skikkelig hit med uovertrufne offroad-egenskaper og stor kjøreglede.



Moderne tider: Et pent og informativt TFT-display er nesten blitt standard i bransjen. Dette gjelder også for 390 Adventure R: det skorter ikke på funksjoner.

KTM 390 Duke

A2

Euro 5+

71 900,-

Motortype, slagvolum	1-syl, 399 cm3	**Vekt**	162 kg
Effekt	33 kW (45 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	39 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum/reserve**	15,0/5,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,34 lit/mil
Hjulavstand	1357 mm	**Toppfart**	160 km/t
Dekkdimensjon	110/70 ZR 17, 150/60 ZR 17	**Farger**	Oransje, blå

Den nest minste modellen i Duke-serien fikk en grundig oppgradering i fjor, akkurat i tide til fødselsdagen sin. Det fortjente den virkelig. Ikke bare fordi det var syv år siden sist den ble oppgradert, men også fordi den er en permanent del av KTM-programmet. Den nye 399-motoren er en fryd å kjøre, og det er ikke uten grunn at den regelmessig konkurrerer med 690 SMC-R om tittelen "bestselgende KTM". Selv om den ikke klarte det i fjor, er den fortsatt en av de mest solgte syklene i A2-segmentet.

KTM 390 Enduro R

NY

Motortyp, slagvolym	1-cyl, 399 cm3	**Fulltankad vikt/lastvikt**	–
Effekt	33 kW (45 hk) vid 8500/min	**Sadelhöjd**	–
Vridmoment	39 Nm vid 7000/min	**Tankrymd/reserv**	–
Växellåda/växlar	Manuell/6	**Förbrukning**	–
Hjulbas	–	**Toppfart**	160 km/h
Däckdimension	90/90-21, 140/80-18	**Färgalternativ**	Orange

La oss presentere den andre i rekken av nye 390-modeller fra KTM: 390 Enduro R. I likhet med søstermodellen 390 Adventure R antar vi at denne vil ha "samme" fjæring med lang vandring og virkelig hvasse offroad-egenskaper. I motsetning til Adventure-modellen må Enduro nøye seg med et litt mindre TFT-display med connectivity. Vindskjerm er ikke montert, men på den annen side sparer det litt vekt. Offisielle data er ennå ikke sluppet fra KTM, men vi vet at 2024 Duke-motoren er på plass.

Hordalands største MC-senter!

Litleåsvegen 49, Åsane, 5132 Nyborg.
Tlf. 55 19 90 90 - Email: bergen@ride.no

Ride.no

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

KTM 390 SMC-R

Motortype, slagvolum	1-syl, 399 cm³	**Vekt**	162 kg
Effekt	33 kW (45 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	39 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum/reserve**	15,0/5,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**forbruk**	0,34 lit/mil
Hjulavstand	1357 mm	**Toppfart**	160 km/t
Dekkdimensjon	110/70 ZR 17, 150/60 ZR 17	**Farger**	Oransje, blå

Endelig en sladdevennlig innstegsmodell i KTM-verdenen; den tredje nye 390 heter 390 SMC-R og har samme motor og ramme som Enduro og Adventure R, men selvfølgelig kortere, stivere fjæring og moteriktige 17-tommers felger med sportsdekk. Den nye, livlige motoren på 399 kubikk debuterte i 390 Duke i fjor og er et skikkelig fyrverkeri som er herlig turtallsvillig. Med en prislapp på rett under 75 000 kan dette bli en storselger, noe storebror 690 SMC-R har bevist år etter år. 390 Supermoto ruller ut fra samlebåndene i India i midten av 2025.

KTM 690 SMC R

Motortype, slagvolum	1-syl, 693 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	161/189 kg
Effekt	55 kW (75 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	890 mm
Dreiemoment	74 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,5/1,4 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,42 lit/mil
Hjulavstand	1470 mm	**Toppfart**	200 km/t
Dekkdimensjon	12/70-17, 160/60-17	**Farger**	Oransje

KTM 690 SMC-R har vært en av KTMs bestselgere opp gjennom årene. Kombinasjonen av 160 kilo og 75 hester er fortsatt noe av det morsomste du kan kjøre: Spennende kjøredynamikk garanteres. "Street"- og "Supermoto"-kjøremodus tillater wheelies og sladding. I tillegg kan ABS på bakhjulet koples fra, slik at føreren kan leke med bremsedrifting. Men pass på: Ducati har en heftig konkurrent i form av Hypermotard 698 Mono og Husqvarna 701 Supermoto og GASGAS SM 700 spiser også av kaken. Oppfriskning av ytelse haster.

KTM 690 Enduro R

Motortype, slagvolum	1-syl, 693 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	160/190 kg
Effekt	55 kW (75 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	910 mm
Dreiemoment	74 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,5/1,4 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,43 lit/mil
Hjulavstand	1502 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 140/80-18	**Farger**	Oransje

Hvis du vil ha det gøy både på svingete landeveier og offroad er den slankede 690 Enduro R sykkelen for deg. Den klarer balansegangen mellom ekte offroadkjøring, landevei og grusveier med glans. Det er først og fremst den kraftige, ensylindrede motoren som gjør dette mulig. Takket være to balanseaksler går den relativt mykt, leverer hele 75 hk og er dessuten ganske stabil, noe som gjenspeiles i kostnadseffektive vedlikeholdsintervaller på 10 000 km.

KTM 790 Adventure

Motortype, slagvolum	2-syl, 799 cm3	**Fulltanket vekt/lastvekt**	217/233 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	830–850 mm
Dreiemoment	87 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	20,0/3,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,40 liter/mil
Hjulavstand	1509 mm	**Toppfart**	200 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70-18	**Farger**	Oransje, hvit

790 Adventure, den eventyrlystne slektningen til Duke, kom tilbake i KTMs produktportefølje forrige sesong. I likhet med den nakne 790 er den reviderte utgaven produsert av partneren CFMOTO i Kina, og med 95 hester kan den også strupes for å oppfylle A2-forskriftene. Nye throttlehus og en bankesensor skal gjøre forbrenningen mer effektiv, og serviceintervallene er komfortable 15 000 km. Den er også robust nok for ekte offroad-eventyr.

KTM 790 Duke

136 900,-

A2

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 799 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	188/242 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 7750 o/min	**Setehøyde**	825 mm
Dreiemoment	87 Nm ved 7650 o/min	**Tankvolum/reserve**	14,0/3,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,40 liter/mil
Hjulavstand	1475 mm	**Toppfart**	206 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Oransje, sort

Historien om 790 Duke handler om opp- og nedturer. Den kom først inn i rampelyset i 2017 som den hvasseste nakensykkelen i mellomklassen, med 105 hk. I 2021 vokste den til 890 Duke, men etter et kort fravær kom 790 tilbake til modellutvalget året etter. Dette betyr at gapet til den nye 990 Duke er passe stort igjen, både når det gjelder pris, slagvolum og ytelse. Den kjøreglade 799-kubikkeren kommer i en A2-kompatibel versjon med 95 hk (i stedet for 105 hk som tidligere). Basisutstyret er uendret: krengningssensitiv traction kontroll, kurve-ABS med Supermoto-modus og totalt tre kjøremoduser. Det betyr at det meste av det som trengs for eksklusiv kjøreglede er på plass. Nyttig ekstrautstyr inkluderer quickshifter og cruise kontroll. Visuelt er den tro mot seg selv, i motsetning til det polariserende eksteriøret til 990 Duke og 1390 Super Duke. 790 fortsetter derfor som den livlige svingfanatikeren den alltid har vært.

TFT-displayet er standard, mens Akrapovic-lyddemperen (under) bare er ett eksempel på hvordan Duke kan tilpasses med deler fra Power Parts-katalogen.

KTM 890 SMT

186 500,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 889 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	204/246 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	860 mm
Dreiemoment	100 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	15,8/3,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Drivstofforbruk**	4,3 liter
Hjulavstand	1502 mm	**Toppfart**	200 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Sort/hvit

Hva skal det være? Supermoto, sport, touring? Eller litt av alt? Da kan 890 SMT være det du ser etter . Den er en frisk blanding av Duke og Adventure. Den livlige LC8c-twinnen på 105 hk sørger for fremdriften. WPs USD gaffel og bakfjæring med lang vandring på 180 mm gir godt grep og komfort på alle typer veier og baner. Setehøyden på 860 mm, den sjenerøse salen og kåpen gir ytterligere komfort. Bensintanken på 15,8 liter bør holde til rundt 300 km kjøring.

KTM 890 Adventure R

206 500,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 889 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	214/236 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	880 mm
Dreiemoment	100 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	20,0/3,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1528 mm	**Toppfart**	200 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70-18	**Farger**	Hvit/blå/oransje

Hvis det er for vanskelig, er du for svak. Hvis offroadkompetansen til -basismodellen av Adventure ikke er nok for deg, har du 'R'-versjonen. WP Xplor-fjæringskomponenter med hele 240 mm vandring gir god bakkeklaring og massevis av reserver når det går tøft for seg. Og den livlige 890 kubikk twin-motoren leverer rikelig effekt og dreiemoment. Komfortelskende landeveiskjørere får ikke valuta for pengene, men erfarne offroadeksperter vil juble. Muligens en av de beste offroad-syklene på markedet.

KTM 890 Adventure (2024)

198 500,- (2024)

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 889 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	216/234 kg
Effekt	77 kW (105 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	850 mm
Dreiemoment	100 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	20,0/3,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1509 mm	**Toppfart**	200 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70-18	**Farger**	Sort, oransje

For dedikerte offroad-fans er denne optimal – bortsett fra den enda skarpere R-varianten. Stikkord er fjæring: 200 millimeter vandring foran og bak. I tillegg: Fullt justerbar WP Apex-gaffel og flere justeringsmuligheter på Apex-fjæringen bak. Kombinasjonen av fast fjæring og lettmanøvrert chassis gir mye kjøreglede. I tillegg: Den livlige og økonomiske LC8c-twinen går nesten 500 km på 20 liter. En imponerende nyttelast på 234 kilo og vedlikeholdsintervall på 15 000 km, kombinert med 216 kilo vekt, etterlater lite å ønske. Elektronikken styres av en seksakset IMU.

KTM 1390 Super Duke R/Evo

328 900,-/349 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1349 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	214/211 kg
Effekt	140 kW (190 hk) ved 10 000 o/min	**Setehøyde**	834 mm
Dreiemoment	145 Nm ved 8000 o/min	**Tankvolum/reserve**	17,5/3,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,51 lit/mil
Hjulavstand	1491 mm	**Toppfart**	270 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 200/55 ZR 17	**Farger**	Sort, oransje

Hvis det er én ting Super Duke alltid har hatt nok av, så er det trøkk. Selv om det virket umulig, gjorde KTM i fjor "The Beast" enda sterkere og mer brutal. Sammenlignet med forgjengeren 1290, har 1390 lagt til noen flere hestekrefter og Newtonmeter. Men viktigere enn maksverdiene er den økte slagkraften i midten av turtallsområdet. Resultatet er at 1390 er betydelig sterkere enn forgjengeren. Det er også gledelig at effektøkningen ikke har gått på bekostning av drivstofforbruket.

KTM 990 Duke/R

Euro 5+

Pris ikke klar

Motortype, slagvolum	2-syl, 947 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	191/199 kg
Effekt	91 kW (123 hk) 9500 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	103 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum**	14,8/3,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Drivstofforbruk**	0,42 lit/mil
Hjulavstand	1476 mm	**Toppfart**	238 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Sort/hvit/oransje

For å markere Dukes 30-årsjubileum i fjor, lanserte KTM i fjor et skikkelig fyrverkeri i form av 990 Duke. Med ny fagverksramme og en LC8c twin med økt slagvolum og effekt, blåste den samtlige mellomklasse-konkurrenter av banen i den første sammenligningstesten. Ikke overraskende lanserer KTM en kraftigere versjon: 990 Duke R. Den legger ytterligere sju hester til basisversjonens 123 hk ved hjelp av modifisert mapping. Og ifølge fabrikken er den to kilo lettere, til tross for det nyutviklede linksystemet til bakdemperen. Dette resulterer i 15 mm høyere setehøyde, samt bedre bakkeklaring og nedleggsvinkel. WP APEX-fjæring, Brembo-bremsesystem bestående av Stylema monobloc-kalipere, MCS-hovedsylinder og 320 mm bremseskiver (990 Duke: 300 mm). Michelin Power Cup 2-dekk understreker Ready to Race-slagordet. Det hele avrundes med en 8,88" TFT-berøringsskjerm med delbar visning.

Ny mapping gir den fyrige LC8c-twinen 130 hk og maks turtall på 10 500 o/min. Nok et kjennetegn: 990 Duke R ser også mye mer aggressiv ut, takket være det nye fargeskjemaet med oransje ramme.

NY

KTM 1390 Super Adventure S/Evo AMT

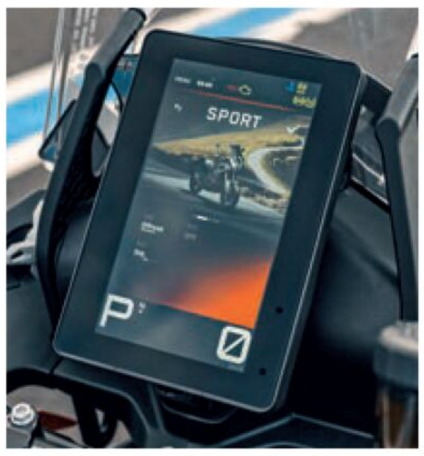
Euro 5+

NY

Pris ikke klar

Motortype, slagvolum	V-twin, 1349 cm³	**Vekt**	228 kg
Effekt	127 kW (173 hk) ved 9500 o/min	**Setehøyde**	847/867 mm
Dreiemoment	145 Nm ved 8000 o/min	**Tankvolum/reserve**	23,0/5,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,67 lit/mil
Hjulavstand	1558 mm	**Toppfart**	ca 240 km/t
Dekkdimensjon	120/70-19, 170/60-17	**Farger**	Oransje, sort

Etter at sjefen i Duke-familien fikk et effektløft i fjor, er det touring- og adventure-fraksjonen sin tur i år. Et drammeglass mer slagvolum betyr 1349 i stedet for 1301 kubikk og 173 i stedet for 160 hk. I tillegg: 5 Nm økt dreiemoment. Den oppdaterte V-twinen sitter i en fagverksramme som er optimalisert med tanke på stivhet. Og den har selvfølgelig også Camshift variabel ventilstyring i toppene. Alt pakket inn i et nytt utseende med en enda mer iøynefallende frontlykt, revidert ergonomi og en ny vindskjerm. S og Evo har ikke bare fått mer oppbevaringsplass og en meget god berøringsskjerm i stående format, men også den siste versjon av WP semi-aktiv fjæring. Den automatiserte manuelle girkassen (AMT), som gir føreren muligheten til å velge mellom konvensjonell giring via padler på styret eller helautomatisk giring, er imidlertid forbeholdt Evo. Den leveres også med den nyeste frontradaren fra Bosch som standard.



Den vertikale, overdådige 8-tommers berøringsskjermen er designet for å være enkel å bruke, selv med vinterhansker, og gir tilgang til alle kjøremoduser, tilkoblingsmuligheter og de radarstyrte funksjonene i den adaptive cruisekontrollen (ACC) foran.

KTM 1390 Super Adventure R

Euro 5+

NY

Pris ikke klar

Motortype, slagvolum	V-twin, 1349 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	Ca 248 kilo/205 kilo
Effekt	127 kW (173 hk) ved 9500 o/min	**Setehøyde**	880 mm
Dreiemoment	145 Nm ved 8000 o/min	**Tankvolum/reserve**	23 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,61 lit/mil
Hjulavstand	1577 mm	**Toppfart**	ca 240 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21 150/70-18	**Farger**	Blå/hvit/oransje

Den nye Super Adventure R får samme tekniske oppdateringer som S og EVO. Men R-modellen kommer med konvensjonell WP Apex-fjæring med 48 mm gaffel og kun manuell girkasse. Det nye 8" TFT-displayet er også på plass, i tillegg til lange, 60 000 km intervaller for kontroll av ventilklaringer. Motoreffekten er selvfølgelig den samme som S-modellen. Det betyr en ny V-twin med 1349 cm, 173 hk og 145 Nm, inkludert variabel ventilstyring. 220 mm fjæringsvei gir rikelig med offroad-ytelse og tonnevis av bakkeklaring.

KTM 1390 Super Duke GT

Pris ikke klar

NY

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1349 cm³	**Vekt**	228 kg
Effekt	140 kW (190 hk) ved 10 000 o/min	**Setehøyde**	834 mm
Dreiemoment	145 Nm ved 8000 o/min	**Tankvolum/reserve**	19,5/3,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,59 lit/mil
Hjulavstand	1491 mm	**Toppfart**	ca 270 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 200/55 ZR 17	**Farger**	Oransje/grå

Med chassis og motor fra 1390 Super Duke R Evo, vil Super Duke GT sannsynligvis bli udyret blant sportstourerne. Spesielt siden den, ifølge KTMs pressemelding, også har seriøse ambisjoner for banebruk. Den er selvfølgelig først og fremst beregnet på touring, og takket være den reviderte ergonomien er den sannsynligvis mer komfortabel enn noensinne. Den nye GT støttes av en avansert elektronikkpakke med radarbasert cruisekontroll foran med avstands- og bremseassistent. Bremsene er utstyrt med Brembo Stylema-kalipere. "Klassetouring" i reneste form.

Moto Guzzi V7 Stone

A2 **Euro 5+**

NY

187 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	V-twin, 853 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	222/206 kg
Effekt	49 kW (67 hk) ved 6900 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Dreiemoment	79 Nm ved 4400 o/min	**Tankvolum/reserve**	21,0/4,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,49 lit/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	100/90-18, 150/70-17	**Farger**	Rød, gul, grå, grønn, sort

V7 har vært med i programmet siden 2008 og er en av de mest populære Guzziene. Euro 5+ gir nå V2-motoren på 850 cm³ en økning i ytelse, nemlig 67 i stedet for 65 hk og 79 i stedet for 73 Nm. 95 prosent av det maksimale dreiemomentet er tilgjengelig allerede ved 3500 o/min, noe som skal gi merkbart mer trekkraft. Den minimalistiske Stone-modellen (over) med seks eikers hjul er også tilgjengelig i sort. Våre data gjelder Euro 5-versjonen av V7 Stone, som fortsatt vil være i salg i 2025.

Moto Guzzi V7 Special

Pris ikke klar

Euro 5+ **A2**

NY

Motortype, slagvolum	V-twin, 853 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	223/205 kg
Effekt	49 kW (67 hk) ved 6900 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Dreiemoment	79 Nm ved 4400 o/min	**Tankvolum/reserve**	21,0/4,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,49 lit/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	100/90-18, 150/70-17	**Farger**	Hvit/rød/sølv

Eikehjul, vakkert freste kjøleribber, en lakkfinish som tatt rett ut av 1960-tallet og mange forkrommede deler: V7 Special er en våt drøm for klassikerfans, men de må nøye seg med et rundt, digitalt instrument. I likhet med V7 Stone får Special mer kraft for 2025, takket være Euro 5+. I tillegg har den ride-by-wire og cruise kontroll. Det elektroniske utstyret er også det samme, med to kjøremoduser, ABS og traction kontroll. Kan også leveres i sort.

www.motoguzzinordic.com

Moto Guzzi V7 Sport

Pris ikke klar

Euro 5+

A2

NY

Motortype, slagvolum	V-twin, 853 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	220/208 kg
Effekt	49 kW (67 hk) ved 6900 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Maks. dreiemoment	79 Nm ved 4400 o/min	**Tankvolum/reserve**	21,0/4,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,49 lit/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	Ca. 180 km/t
Dekkdimensjon	100/90-18, 150/70-17	**Farger**	Grønn, grå

En legendarisk modell er tilbake: V7 Sport. På begynnelsen av 70-tallet var den en drøm med en toppfart på 200 km/t. Den nye 2025-utgaven er ikke like rask, men har mer moderne teknologi enn de andre V7-ene: USD gaffel, doble skivebremser foran, kurve-ABS og Sport kjøremodus med minimalt inngrep av traction kontroll. V7 Sport er tilgjengelig i samme lysegrønne farge som forbildet, i tillegg til grått. Aluminiumskomponenter, speil på enden av styret og røde sømmer på setet understreker det sporty utseendet.

Moto Guzzi V85 TT/Travel/Strada

Euro 5+ **A2**

202 900,-/212 900,-/222 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	V-twin, 853 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	240/222 kg
Effekt	59 kW (80 hk) ved 7750 o/min	**Setehøyde**	840 mm
Dreiemoment	83 Nm ved 5100 o/min	**Tankvolum/reserve**	23,0/5,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,42 lit/mil
Hjulavstand	1530 mm	**Toppfart**	195 km/t
Dekkdimensjon	110/80-19, 150/70-17	**Farger**	Rød, grå/beige/grå, sort

V85 TTs luftkjølte V-twin er Euro 5+godkjent og har vært utstyrt med variabel ventilstyring siden 2024. Dette gir fire hk ekstra og gjør at motoren har mer kraft ved lave turtall. Kombinert med det velbalanserte chassiset gir det en behagelig adventuresykkel som ikke viker unna for lett offroadkjøring. I tillegg til basismodellen V85 TT (over) er Travel (stor vindskjerm, vesker, varmehåndtak, midtstøtte) og Strada også tilgjengelig, Sistnevnte har støpte aluminiumsfelger i stedet for eikehjul.

STØRST PÅ GUZZI OG APRILIA!

MOTO GUZZI®

NORDENS STØRSTE FORHANDLER AV
MOTO GUZZI, APRILIA OG VESPA!

NYHET! Moto Guzzi Stelvio Duecento Tributo LE

NYHET! Aprilia RS 457

Etbl. 1982

MOTORCENTERET AS

#1 i ASKER og BÆRUM

HONDA · MOTO GUZZI® · aprilia® · Vespa®

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

www.motorcenteret.no

VÅREN KOMMER SNART
SØRG FOR Å VÆRE KLAR!

www.m-centeret.no

aprilia® · VOGE Far & Beyond Quality · MOTO GUZZI® · BSA · KYMCO MOTORCYCLES · Vespa · PIAGGIO®

Tlf: (+47) 51 48 72 48
jorn@m-centeret.no
m-centeret.no
Morenefaret 1, 4340 Bryne
Facebook: Motor Centeret-Bryne

MOTOR CENTERET AS

Moto Guzzi V9 Bobber/Special Edition

Euro 5 **A2**

Pris: 174 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	V-twin, 853 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	213/207 kg
Effekt	48 kW (65 hk) ved 6800 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Dreiemoment	73 Nm ved 5000 o/min	**Tankvolum/reserve**	15,0/4,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1465 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	130/90-16, 150/80 B 16	**Farger**	Sort, sort/sølv (SE)

OBS: Moto Guzzi tar ikke V9-modellene opp til Euro 5+, men faser dem ut i 2025, og derfor bør det være mulig å få et godt kjøp på de som fortsatt er i butikkene. Definitivt verdt å vurdere, for V9-modellene er veldig morsomme å kjøre. Med sine brede ballongdekk ser Bobberen skikkelig frekk ut, og den gir en artig og avslappet kjøreopplevelse på svingete veier. Spesialutgaven (over) leveres med sidespeil på styret, gaffelbelger, slip-on-lyddemper og grå/sort lakkering i stedet for sort.

Moto Guzzi V9 Roamer

170 900,- (2024)

Euro 5 **A2**

Motortype, slagvolum	V-twin, 853 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	223/210 kg
Effekt	48 kW (65 hk) ved 6800 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Maks. dreiemoment	73 Nm ved 5000 o/min	**Tankvolum/reserve**	15,0/4,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,49 lit/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	175 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 150/80-16	**Farger**	Grå

De tekniske dataene er stort sett de samme som for V9 Bobber, men V9 Roamer har en helt annen personlighet. Det høye styret, det smale 19-tommers forhjulet, den klassiske runde frontlykten og de mange kromdetaljene gir sykkelen den beherskede elegansen til en avslappet cruiser. Under kjøring viser Roamer seg å være en allround-sykkel uten dikkedarer, og med sine nøytrale kjøreegenskaper gjør den seg godt på landeveien.

Moto Guzzi Stelvio/Duecento Tributo

NY

261 900,- (2024)
/Pris ikke klar

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1042 cm³	**Kjøreklar vekt/tillatt last**	256/207 kg
Effekt	85 kW (115 hk) ved 8700 o/min	**Setehøyde**	840 mm
Dreiemoment	105 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum/reserve**	21,0/4,5 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,49 lit/mil
Hjulavstand	1520 mm	**Toppfart**	220 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 19, 170/60 R 17	**Farger**	Gul, sort, hvit/rød/blå

Stelvio gjorde en solid opptreden i vår siste test. Den akselererer komfortabelt og raskt, men opp til ca. 4000 omdreininger kunne det vært ønskelig med mer kraft. Kurve-ABS er på plass, radarsystemet med adaptiv cruisekontroll og blindsonevarsler koster noen tusen ekstra. Nytt for 2025 er Duecento Tributo som skal markere 200-årsjubileet for Stelvio-passet. Totalt 2 758 nummererte eksemplarer vil bli bygget, antallet tilsvarer den nøyaktige høyden på passet, regnet i meter. Utstyret til de nye modellene inkluderer varmehåndtak og oppvarmede seter, midtstøtte og quickshifter.

Moto Guzzi V100 Mandello/S/Wind Tunnel

NY

265 900,-/286 900,- (2024)

Euro 5+

Motortype, slagvolum	V-twin, 1042 cm3	**Fulltanket vekt/lastvekt**	240/203 kg
Effekt	85 kW (115 hk) ved 8700 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Maks. dreiemoment	105 Nm ved 6750 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,53 lit/mil
Hjulavstand	1475 mm	**Toppfart**	230 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 17, 190/55 R 17	**Farger**	Rød, hvit, grå/grønn, grå/sort, grå

Sporttoureren har en sterk personlighet. Den plukker kanskje ikke poeng for overlegen manøvrerbarhet, men byr i stedet på urokkelig stabilitet og kraftige bremser. S-versjonen kjennetegnes av quickshifter, varmehåndtak, semi-aktiv Öhlins-fjæring og nå med eget PFF-radarsystem med adaptiv cruisekontroll og blindsonevarsling. Nytt for 2025: den spesielle Wind Tunnel-modellen for å markere 70-årsjubileet for den historiske Moto Guzzi vindtunnelen. Utstyret er identisk med S, men uten radarsystemet.

Piaggio Beverly 310/S

NY

Pris ikke klar

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	1-syl, 310 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	185/195 kg
Effekt	20,4 kW (27,7 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	812 mm
Dreiemoment	29,5 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum/reserve**	12,0/2,0 liter
Girkasse	Variomatic	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1540 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	110/70-16, 140/70-14	**Farger**	Grå m.fl.

Store hjul (16 tommer foran, 14 tommer bak), solid ramme – og fra 2025 med større slagvolum, høyere dreiemoment og nesten 28 hk: utstyrt slik bør Beverly 310 endelig få flere kunder. Hittil har de hovedsakelig foretrukket Beverly 400. For pendlere som kjører mye i byen er 310 faktisk et bedre valg, ettersom den er smidigere og lettere å håndtere, takket være lavere vekt og kortere hjulavstand. S-versjonen (over) har et mer sportslig sete og andre farger.

Piaggio MP3 310/Sport

NY

Pris ikke klar

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	1-syl, 310 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	230/190 kg
Effekt	19,4 kW (26,4 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Maks. dreiemoment	27,3 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum**	11,0 liter
Girkasse	Variomatic	**Bensinforbruk**	0,31 lit/mil
Hjulavstand	1455 mm	**Toppfart**	129 km/t
Dekkdimensjon	2 x 110/70-13, 140/60-14	**Farger**	Hvit, grå, sort, grå, blå

Etter to års pause er innstegsmodellen av MP3 tilbake: 310 har litt mer slagvolum, effekt og dreiemoment enn forgjengeren. Sammenlignet med de to større MP3-modellene er den mer kompakt, lettere og billigere. Den nye motoren er overraskende sterk og kan nå en toppfart på 129 km/t. Utstyret omfatter blant annet nøkkelfri tenning og full LED-belysning, men displayet er fortsatt LCD. Sport (over) har wave bremseskiver foran og connectivity som standard.

www.piaggionordic.com

Piaggio MP3 Sport 400

A2

169 800,- (2024)

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 399 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	260/180 kg
Effekt	26,4 kW (35,8 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	37,7 Nm ved 5700 o/min	**Tankvolum**	13,7 liter
Girkasse	Variomatic	**Bensinforbruk**	0,39 lit/mil
Hjulavstand	1580 mm	**Toppfart**	135 km/t
Dekkdimensjon	2 x 110/70-13, 140/70-14	**Farger**	Sort, hvit, grå

Det er nesten umulig å velte med en MP3 trehjuling, selv om det er mulig å skrense. Dette appellerer til mange bilførere, særlig fordi den ekstra bremsepedalen i midttunnelen gjør at det holder med førerkort B for å kjøre en MP3, forutsatt at du er minst 21 år. Motorsyklister blir ofte avskrekket av de tre hjulene, til tross for at de gir mulighet for betydelige nedleggsvinkler. Euro 5+ gir 400 i underkant av én hk mer effekt. Den tidligere basismodellen blir avviklet i 2025; bare Sport med 7-tommers TFT-skjerm, keyless go og connectivity vil være tilgjengelig.

Piaggio MP3 Exclusive 530

Euro 5+

A2

191 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	1-syl, 530 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	280/180 kg
Effekt	33,0 kW (44,8 hk) ved 7250 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	51 Nm ved 5250 o/min	**Tankvolum**	13,7 liter
Girkasse	Variomatic	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1550 mm	**Toppfart**	145 km/t
Dekkdimensjon	2 x 110/70-13, 140/70-14	**Farger**	Blå, grå, sort

Utstyrslisten for flaggskipet MP3 er som for en ny bil: radarsystem med blindsonevarsling, revers med ryggekamera, connectivity inkludert GPS-navigasjon via den sju tommer store TFT-skjermen, cruise kontroll, nøkkelfri tenning og et stort oppbevaringsrom under setet. Den ensylindrede motoren har fått et lite løft av Euro5+ og yter nå i underkant av 45 hk, noe som passer godt til den trehjulede kraftpakken. Toppmodellen takler også lengre motorveistrekninger uten problemer.

QJMotor SRK 600 / 600 RS

NY

87 900,- / 89 900 (RS)

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	2-syl, 554 cm³	**Vekt**	176 kg
Effekt	35 kW (48 hk)	**Setehøyde**	809 mm
Dreiemoment	54 Nm	**Tankvolum**	16,5 liter
Girkasse	Manuell/	**Drivstofforbruk**	–
Hjulavstand	1420 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 ZR17, 160/60 ZR17	**Farger**	Sort

QJMotor er et nytt MC-merke i Norge og importeres av Erling Sande AS som bl.a. er importør på Suzuki og Peugeot. SRK 600 er en godt utstyrt naken motorsykkel i mellomklassen fra QJMotor. Moderne og mellomtung motorsykkel med tøft design og gode kjøreegenskaper. Tekniske data er for SRK 600. QJMotor er aggressive i mellomklasse-segmentet. Med RS-utgaven får du en godt utstyrt kåpesykkel til riktig pris. SRK 600 RS får du i sort og blå lakkutførelse.

QJMotor SRV 600 V2

NY

89 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-cyl, 550 cm³	**Vekt**	205 kg
Effekt	37 kW (50 hk)	**Setehøyde**	705 mm
Dreiemoment	53 Nm	**Tankvolum**	16
Girkasse/gir	manuell	**Drivstofforbruk**	–
Hjulavstand	1555 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	130/90-16, 180/65-16	**Farger**	Grå

QJMotor er det største MC-merket i Kina og eies av samme konsern som produserer Volvo og Polestar. Importøren satser på tre custom-modeller fra QJMotor med SRV12V (125cc), SRV 600 V2 OG SRV 900 V. Det er få custom-modeller på det norske marked, så det skal bli interessant å se hvordan disse modellene blir tatt imot. SRV 600 V2 er som navnet tilsier utstyrt med en V-twin-motor, og det er 130/90-16 dekk foran og 180/65 dekk bak.

www.erling-sande.no

QJMotor SVT 650 X

NY

124 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 645 cm³	**Vekt**	236 kg
Effekt	56 kW (76 hk)	**Setehøyde**	795 mm
Dreiemoment	65 Nm	**Tankvolum**	20 liter
Girkasse/gir	manuell	**Forbruk**	–
Hjulavstand	1510 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	110/80 R 19, 150/70 R 17	**Farger**	Sort/grå/gul, sort/neon

Denne sykkelen er utstyrt med samme motor som i Suzuki V-Strom 650 noe som borger for kvalitet. SVT650X leveres også med tre aluminiumsbokser inkludert i prisen! Tankvoluemet er på 20 liter, noe som gir lange kjørestrekninger mellom hver fylling. Bakkeklaringen er på 170 mm, og det er doble skivebremser foran og enkel bak. Importøren gir 5 års garanti på QJMotor sine modeller.

QJMotor SRT 600/700/900 SX

NY

Euro 5+

89 900,- (600) / 122 900 (700) / 154 900 (900)

Motortype, slagvolum	2-syl, 904 cm³	**Vekt**	263 kg
Effekt	70 kW (94 hk)	**Setehøyde**	835 mm
Dreiemoment	89 Nm	**Tankvolum**	24 liter
Girkasse/gir	manuell	**Drivstofforbruk**	–
Hjulavstand	1540 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	110/80 R19, 150/70 R17	**Farger**	Sort/grå/rød

QJMotor satser på adventure, og leverer tre nyheter til det norske markedet i år: SRT 600 SX, SRT 700 SX og SRT 900 SX. Dette er moderne og tidsriktige adventuresykler som leveres med tre aluminiumsvesker inkludert i prisen. Alle tre modellene leveres også med varmehåndtak og varmesete som originalutstyr. Tekniske data og bilde er av SRT 900 SX. SRT 600 SX får du i fargen rød, mens SRT 700 X leveres i fargen sølv.

QJ Motor har samme eier som Volvo og Polestar

QJMOTOR

5 års garanti

SRT600SX

Adventure motorsykkelen er fullspekket med originalutstyr.
Tre aluvesker, varmehåndtak og varmesete er inkludert.
Nå kan du trygt planlegge neste eventyr.

Introduksjonspris kr 89.900,-

Effekt	48 Hk / 41.2 kW
Slagvolum	554 ccm
Tankvolum	20.5 liter
Dreiemoment	54 Nm
Boring/slag	70.5 x 71 mm
Sylindere	2
Setehøyde	845 mm
Vekt	220 kg
Bakkeklaring	190 mm
Akselavstand	1500 mm
Bredde	900 mm
Høyde	1380 mm
Lengde	2200 mm
Fjæring foran	Teleskopisk opp/ned gaffel
Fjæring bak	Teleskopisk springfjær oljedempet
Forbrems	Dobbel skivebrems ø320 mm
Bakbrems	Skivebrems ø260 mm
Kjøling	Vannkjøling
Motorbeskrivelse	EFi-motor
Årsmodell	2025
Førerkortklasser	A2
Dekk - foran	110/80 R19 M/C
Dekk - bak	150/70 R17 M/C

I butikk fra mars 2025

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

erling sande
erling-sande.no

Royal Enfield Bullet 350

A2

Fra 63 400,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 349 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	195/180 kg
Effekt	15 kW (20 hk) ved 6100/min	**Setehøyde**	805 mm
Dreiemoment	27 Nm ved 4000 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/5,0 liter
Girkasse/gir	manuell/5	**Bensinforbruk**	0,26 lit/mil
Hjulavstand	1390 mm	**Toppfart**	114 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 120/80-18	**Farger**	Sort/rød, sort/gull

Sett med øynene til en historisk kunnskapsrik Enfield-fan har Bullet vært et ikon siden 1932. Den kunne leveres med 250, 350 og 500 kubikk motor. Den var en av de første som hadde firetrinns, fotbetjent girkasse. 500-kubikkerne var toppventilerte med fire ventiler. I dag er Bullet en Classic 350 med en annen bakskjerm og dobbelsal for to. Den er litt bredere, og Enfield mener at det gir mer plass til to personer. I likhet med Classic 350 kombinerer den klassisk utseende med EFI, ABS og USB-kontakt.

Royal Enfield Meteor 350

Fra 57 900,-

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	1-syl, 349 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	191/184 kg
Effekt	15 kW (20 hk) ved 6100/min	**Setehøyde**	765 mm
Dreiemoment	27 Nm ved 4000 o/min	**Tankvolum/reserve**	15,0/5,0 liter
Girkasse/gir	manuell/5	**Bensinforbruk**	0,30 lit/mil
Hjulavstand	1400 mm	**Toppfart**	114 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 140/70-17	**Farger**	Rød, sort, blå

Avslappet cruising med 350 kubikk er mottoet til Meteor, den første 350-modellen. Sykkelen med den økonomiske, langslag, ensylindrede motoren ble introdusert i 2021 og kom etter Bullet, Classic og HNTR, som før het Hunter. Lave turtall er motorens spesialområde. Føttene hviler på fothvilere som sitter litt frem, men ikke for langt. Styret er lett dratt bakover og den myke salen gir god komfort. Vist over i Aurora Blue, med sissy bar og vindskjerm.

Royal Enfield Classic 350

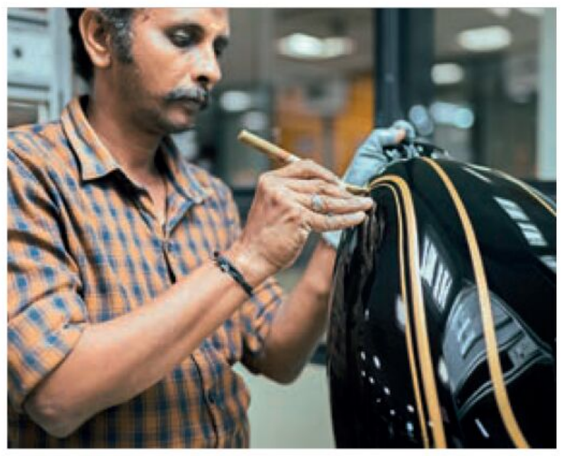
A2

Fra 62 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 349 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	195/180 kg
Effekt	15 kW (20 hk) ved 6100/min	**Setehøyde**	805 mm
Dreiemoment	27 Nm ved 4000 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/5,0 liter
Girkasse/gir	manuell/5	**Bensinforbruk**	0,29 lit/mil
Hjulavstand	1390 mm	**Toppfart**	114 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 120/80-18	**Farger**	Rød, brun, grønn

For å markere 120-årsjubileet lanserte Royal Enfield den nye 350 kubikk endunkeren, som erstatter både 350- og 500 kubikkerne over hele verden. Utseendet til Classic kan betraktes som ekstremt vellykket, og kjørestillingen er klassisk. Den helt nykonstruerte motoren med kjededrevet, overliggende kamaksel er en langslag motor, og takket være den store svinghjulsmassen drar den fint helt nede fra tomgang, noe som er bra på små landeveier. Classic 350 var den mest solgte Royal Enfield i sesongene 2022 og 2023, men måtte se seg slått av den nye Himalayan 450 i 2024. For noen tusenlapper mer kan du også få forkrommede tanksider og krom på siden av skjer mene, som vist nedenfor. Det er utrolig hvor mye utseendet endrer seg, avhengig av hvilken farge du velger. Den røde gir et kostbart, klassisk look. Emerald Green, kombinert med krom, fremhever den tidløse linjeføringen.



På fabrikken i Chennai, India kombinerer Royal Enfield topp moderne produksjonsteknologi med tradisjonelt håndverk. Og ingenting kan være mer klassisk enn sort med gull pinstripes.

Royal Enfield HNTR 350

A2

Fra 55 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 349 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	181/179 kg
Effekt	15 kW (20 hk) ved 6100/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	27 Nm ved 4000 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/5,0 liter
Girkasse/gir	manuell/5	**Bensinforbruk**	0,31 lit/mil
Hjulavstand	1370 mm	**Toppfart**	114 km/t
Dekkdimensjon	110/70-17, 140/70-17	**Farger**	Blå, grå, oransje, grønn

Enfields tredje ekspansjonstrinn med den nye 350- motoren kom i november 2022. HNTR har samme motor som Classic, Meteor og Bullet - men eksosanlegget, innsugskanalen og mappingen er endret. Resultatet er en mer spontan respons på gasspådrag. Rammen, chassiset og utseendet er unikt, noe som resulterer i en enkel nakensykkel i kategorien Modern Classic - en "helt normal" motorsykkel, for å si det sånn. HNTR imponerer også med sine smidige, nesten overdrevent smidige kjøreegenskaper. I hvert fall for en Royal Enfield, sammenlignet med de andre syklene fra samme selskap. Hvorfor? Den har den korteste hjulavstanden, laveste vekten og korteste forspranget av Enfields fire 350-modeller, og er også den eneste med 17-tommers hjul foran og bak. Takket være den villige, økonomiske motoren og den store bensintanken har HNTR lang rekkevidde. Setehøyden på 790 millimeter gjør den enkel å håndtere. Alt i alt den mest moderne, smidigste 350 Enfield. Og den som gir mest for pengene!

Instrumenteringen med girindikator, to triptellere,klokke og tankmåler er informativ. Et lite tilleggsinstrument (ikke avbildet) gjør at du kan få pilnavigering via smarttelefon.

Royal Enfield Guerrilla 450

NY

Fra 69 900,-

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	1-syl, 452 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	184/191 kg
Effekt	29 kW (40 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Dreiemoment	40 Nm ved 5500 o/min	**Tankvolum**	11,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,34 lit/mil
Hjulavstand	1440 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70-17, 160/60-17	**Farger**	Sølv, bronse, sort, gul, blå

Nok en moderne liten roadster fra Royal Enfield, kanskje den mest moderne motorsykkelen som for tiden er tilgjengelig fra det indiske selskapet. Den tidløst elegante stylingen inkluderer også den moderne, ensylindrede, fireventilers motoren fra Himalayan, som kom i 2023. Takket være mindre hjul og litt kortere fjæringsvei er Guerilla kortere og lavere enn Himalayan, og har en svært komfortabel setehøyde på 780 millimeter. Fjæringsveien på 140 millimeter foran og 150 millimeter bak er likevel ganske sjenerøs, selv for en scrambler. Kombinert med de ganske grove dekkene gir verken humpete veier eller grusveier noe påskudd til å snu. På asfalt går den livlige sykkelen raskt og smidig i svingene, nøytralt og uanstrengt i alle kjøresituasjoner. 17 tommers hjul gjør den til en morsom liten kurvejeger. I basisversjonen, lakkert i Smoke-Silver, hjelper et eget pilnavigeringssystem til med å finne veien; alle andre har TFT-instrument. I tillegg til de to fargene på bildet, er også svart-gul-rød og gull-rød tilgjengelig.

TFT-instrumentering med speedometer, turteller, girindikator, tankmåler og kilometerteller. I kombinasjon med Royal Enfield-appen, også med kartvisning.

Royal Enfield Himalayan 450

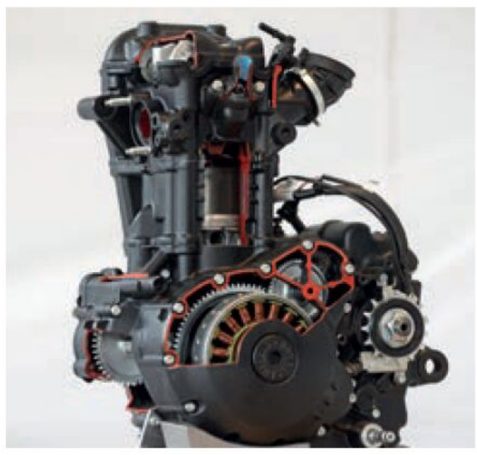
A2

Fra 80 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 452 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	196/198 kg
Effekt	29 kW (40 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	825–845 mm
Dreiemoment	40 Nm ved 5500 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1510 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	90/90-21, 140/80-17	**Farger**	Brun, hvit, sort

Lettere, sterkere, mer moderne - er Royal Enfield også på vei i den retningen? Ingen grunn til bekymring. Den væskekjølte 450 Himalayan er fortsatt tro mot prinsippet fra den rustikke, men vellykkede 411. Det vil si at den er robust, lettkjørt, har god ergonomi, justerbar setehøyde, bagasjeplass og er drevet av en drivstoffgjerrig ensylindret motor som tar seg frem overalt. Sistnevnte har nå fire ventilers topp og mer effekt - om enn på et litt høyere turtall. Likevel er det ingen irriterende vibrasjoner. 90 prosent av dreiemomentet er tilgjengelig allerede ved 3000 o/min - det er bra for offroad. Tre kjøremoduser, ride-by-wire og heldigital instrumentering vitner om modernisering. Praktiske hverdagsfunksjoner som veltebøyler, bagasjebrett, midtstøtte og den store tanken, som nå rommer 17 liter, er beholdt. Med 40 hester er Himalayan 450 nå også fullt ut tilpasset europeiske forhold, men allerede forrige versjon gjorde nytten på en tur jorden rundt. Sammenlignet med tilsvarende offroad-sykler i sin klasse er den helt klart prisgunstig og gir mye for pengene.



450-kubikkeren i Himalayan og Guerilla er den mest moderne motoren fra Royal Enfield. Himalayan har klassiske dekk med slange som standard, det er kun Kamet White-versjonen (til venstre) som har slangeløse dekk.

Royal Enfield Classic 650

NY

114 900,-

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	2-syl, 648 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	243/164 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 7250 o/min	**Setehøyde**	800 mm
Dreiemoment	52 Nm ved 5650 o/min	**Tankvolum**	14,8 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1475 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	100/90-19, 140/70-18	**Farger**	Grønn, rød, sort

Når du ser den grønne Classic til høyre, spør du deg selv: Hva er nytt? Det første som fanger blikket på bildet over er lydpotten på venstre side. Er det noe galt med den? Nei, det er en twin, det er slik det skal være - den nye Classic 650 er en kopi av Classic 350. Dette bør glede alle de som liker utseendet til den stilige 350 Classic, men ikke den tilsynelatende mangelen på ytelse i moderne trafikk. Den snertne, tosylindrede motoren fra Interceptor er montert i rammen til Super Meteor og øvrige deler i Classic-design resulterer i en harmonisk og litt overvektig blanding - Classic veier 26 kilo mer enn Interceptor. Samtidig tar den, takket være de smale dekkene, kurvene mer eller mindre av seg selv. Sittestillingen er avslappet og oppreist, og alt ville vært enda finere hvis motoren hadde hatt lenger slaglengde eller litt mer svinghjulsmasse, sier testføreren i vår første rapport.

Mye krom og klassiske farger definerer utseendet. Vallam Red til venstre og Teal nedenfor. Den klassisk utformede instrumenteringen har også digital informasjon, inkludert satellittnavigasjon med pilnavigasjon via smarttelefon.

Royal Enfield Continental GT 650

Fra 111 900,-

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	2-syl, 648 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	212/187 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 7150 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	52 Nm ved 5150 o/min	**Tankvolum/reserve**	12,5/3,1 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,40 lit/mil
Hjulavstand	1398 mm	**Toppfart**	164 km/t
Dekkdimensjon	100/90-18, 130/70-18	**Farger**	Rød, krom

Continental GT skiller seg fra Interceptor når det gjelder plassering av styret, tanken, setet og fothvilerne. Resultatet er en mer aktiv kjørestilling, som er mer forhjulsorientert. I tillegg skraper fothvilerne senere i svinger. Den mer sportslige versjonen av Interceptor er svært autentisk og viste seg å være den beste motorsykkelen i en sammenligningstest med utgåtte Kawasaki W 800 Café. Bildet viser Slipstream Blue-fargen med støpte hjul.

Royal Enfield Interceptor 650

A2

111 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 648 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	217/186 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 7250 o/min	**Setehøyde**	805 mm
Dreiemoment	52 Nm ved 5150 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,7/2,9 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1398 mm	**Toppfart**	164 km/t
Dekkdimensjon	100/90-18, 130/70-18	**Farger**	Grønn, rød, blå, krom

Den første og hittil eneste twinmotoren fra Royal Enfield vet hvordan den skal behage - med sin dype, kraftfulle, men allikevel lavmælte lyd og klassiske utseende. I en sammenligning med BSA Gold Star havner Interceptor bak når det gjelder ytelse. Chassiset og bremsene vekker heller ikke begeistring. Interceptor byr på lavt turtallsnivå og den beste motorgangen. Det var noen få problemer i langtesten: defekte lagre og vaiere, en toppakning og en tilbakekalling av bremsekaliperen foran.

Royal Enfield Bear 650

NY

Fra 114 900,-

Euro 5+ **A2**

Motortype, slagvolum	2-syl, 648 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	214/186 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 7150 o/min	**Setehøyde**	830 mm
Dreiemoment	57 Nm ved 5150 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,7/2,9 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1460 mm	**Toppfart**	167 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 140/80-17	**Farger**	Hvit, gul, grønn

Den nyeste, og sjette, twinen fra Royal Enfield heter Bear 650 og er basert på Interceptor. Siden mange kjøpere av Interceptor konverterte den til scrambler, bestemte Royal Enfield seg for å levere en fra fabrikk. Navnet har til og med en historisk referanse: På 1950-tallet vant en viss Eddie Mulder Big Bear Run, et ørkenrally i USA, på en Royal Enfield 500. Bear 650 er også en blanding av landeveissykkel og offroader, men her var det ikke nok å montere et annet eksosanlegg (et lettere 2:1). Bakrammen er endret: den er litt høyere og fjæringen er oppdatert. Foran sitter det nå en USD gaffel og støtdemperne bak er lengre, noe som resulterer i 25 millimeter høyere setehøyde. De spesialutviklede dekkene har grovere knaster. Dessverre viste det seg at basisinnstillingen på bakdemperne var altfor hard, men twinmotoren drar bedre fra lavt turtall enn Interceptor.

Det runde instrumentet viser enten hastighet og turtall eller navigasjon via smarttelefon.

Royal Enfield Shotgun 650

Motortype, slagvolum	2-syl, 648 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	240/188 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 7250 o/min	**Setehøyde**	795 mm
Dreiemoment	52 Nm ved 5650 o/min	**Tankvolum**	13,8 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,37 lit/mil
Hjulavstand	1465 mm	**Toppfart**	159 km/t
Dekkdimensjon	100/90-18, 150/70-17	**Farger**	Grå, grønn, hvit

Etter Super Meteor ble Shotgun lansert i midten av 2024, som den fjerde varianten med den tosylindrede motoren fra Interceptor. Den er et forsøk på å balansere mellom cruiser og bobber. Konseptuelt ligger den nærmere Super Meteor enn Interceptor, og den bruker også samme ramme som Super Meteor og Classic 650, men med kortere hjulavstand og en mer sportslig sittestilling. Dette gjør den mer manøvrerbar enn den lange Super Meteor. Styret er lavere, og fothvilerne er mer sentrert enn det som er vanlig for en cruiser. Sittestillingen er imidlertid ikke helt den samme som på en nakensykkel. Det er bra at både clutch- og bremsehåndtakene er justerbare. Motoren reagerer mykt på gassen, uten store reaksjoner på belastningsendring, noe som passer godt til Shotguns avslappede karakter - bedre enn navnet, i alle fall. De rolige egenskapene hjelper også i svingene, ettersom nedleggsvinkelen ikke er for sjenerøs. Passende nok er den heller ikke spesielt sulten på kurver. USD gaffelen fungerer godt, mens bakdemperne, med bare 90 millimeters vandring, er faste. Komforten kommer fra salen.

Det store, runde instrumentet viser hastighet analogt, mens klokke, tankmåler, kilometer og girindikator vises digitalt. Det lille instrumentet har pilnavigasjon via Royal Enfield-appen på smarttelefonen.

Royal Enfield Super Meteor 650

Motortype, slagvolum	2-syl, 648 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	241/188 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 7250 o/min	**Setehøyde**	740 mm
Dreiemoment	52 Nm ved 5650 o/min	**Tankvolum**	15,7 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,38 lit/mil
Hjulavstand	1500 mm	**Toppfart**	159 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 150/80 B 16	**Farger**	Blå, sort, grønn

Cruisere, som tidligere, noe respektløst, ble kalt softchoppere, har lenge vært svært populære i India og nabolandene. Cruiserversjonene av Bullet 500 som tilbys der, er som regel bare designvarianter som aldri kom til Europa - offisielt. Super Meteor med den velkjente 650-kubikkeren er annerledes: Den har en helt ny ramme med tilpasset geometri, noe som blant annet gjenspeiles i en hjulavstand som er drøyt ti centimeter lengre. I tillegg: det faktum at det nå er plass til en lav, bred sal. I stedet for 18-tommers hjul er det et fett 16-tommers dekk bak og 19-tommers hjul foran. Sammenlignet med andre cruisere i sin kategori er det hele litt mer tungrodd, men det kjennes også en halv klasse høyere. De behagelig avslappede egenskapene til motoren fra Interceptor matcher dette. Til venstre i bildet har vi den tofargede versjonen med den originale touring-salen, sissy bar og vindskjerm.

Brytere som i gamle dager: rustikke og brukervennlige. Her: venstre side med brytere for fjernlys, blinklys og horn. Nedenfor ser du Super Meteor i basisversjon i én farge og uten tilbehør.

NY SCRAMBLER!

ROYAL ENFIELD BEAR650

Interceptor er en svært populær modell og mange har brukt denne som utgangspunkt for å bygge seg en Scrambler.
Nå gjør Royal Enfield det selv! Bear 650 benytter seg av alt det beste fra Interceptor, men tilfører enda mer for økt opplevelse og kjøreegenskaper.

Veil. pris fra kr. 114.900,- eks. lev. omk.

royal-enfield.no

NMCF
NORSK MC-FORHANDLERFORENING

Importør:
Lazy Boyz®
Strømsveien 266, 0668 Oslo, tlf. 22907800

Produsentprofil

Fabrikkens hovedkontor	**Hamamatsu/Japan**
Grunnlagt år	**1909, motorsykler siden 1952**
Antall solgte eksemplarer i Norge januar-november 2024	**219**
Forhandlere i Norge	**Ca 20**

Midt i blinken! Suzuki traff blink med den helt nye parallelltwinen på 776 kubikk som debuterte i 2023. Den utradisjonelle twinen nyter nå suksess i fire forskjellige motorsykler: **GSX-8S**, **GSX-8R**, **V-Strom 800** og **V-Strom 800 DE**. Førstnevnte **erstattet den**langlivede **SV 650** som en **av de mest solgte Suzukier i 2024-sesongen**. Nå har japanerne tryllet frem en annen drivenhet fra lagerhyllene, den gamle 398 kubikk ensylinderen. Singelen er imidlertid omarbeidet en del for å matche dagens krav. Den ble sist brukt for 18 år siden, i **DR-Z 400 SM** supermoto, og nå har den funnet veien til **DR-Z4S** offroad og **DR-Z4SM** supermoto – justert for å møte Euro 5+ (se til høyre). Mange vil bli glade hvis det kommer flere modeller med den mindre motoren. Trenden mot mindre kubikk i sykler som er moro å kjøre ser ut til å fortsette.

Nå Euro 5+-kompatibel: Den opprinnelige versjonen drev original-utgavene av de to ensylindrede DR-Z 400 S/SM-modellene (offroad og supermoto) frem til midten av år 2007

www.erling-sande.no

Suzuki GSX-8R

156 900,-

A2 **Euro 5+**

Motortype, slagvolum	2-syl, 776 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	205/195 kg
Effekt	61 kW (83 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	78 Nm ved 6800 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,39 lit/mil
Hjulavstand	1465 mm	**Toppfart**	215 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Sort, blå, gul

Etter at produksjonen av GSX-R 1000/R, den siste superbiken i Suzuki-serien, ble lagt ned ved utgangen av 2021, kom Hamamatsu tilbake i fjor med GSX-8R, en sykkel med kåpe, og helt uten touring-ambisjoner. Selv om dette var liten trøst for merkets superbike-fans, viste den ingen svakheter i sammenligning med de etablerte konkurrentene i mellomklassen – snarere tvert imot. De viktigste egenskapene er: sterk og kultivert motor, enkel å håndtere, gode bremser, sportslig og komfortabel kjørestilling, hyggelig pris.

Suzuki V-Strom 800 DE

179 900,-

Euro 5

A2

Motortype, slagvolum	2-syl, 776 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	230/200 kg
Effekt	62 kW (84 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	855 mm
Dreiemoment	78 Nm ved 6800 o/min	**Tankvolum**	20,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,42 lit/mil
Hjulavstand	1570 mm	**Toppfart**	190 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70-17	**Farger**	Grå, sort

Den lettkjørte og morsomme 800 fra Suzuki, med sin fine kombinasjon av aktiv svingkjøring og trivelig offroadkamerat, vant overraskende Alpenmasters 2023 – i sterk konkurranse med gigantsykler med dobbelt så høy pris. Det sier mye om den fargerike Hamamatsu-godbiten. Den krever ikke at du bruker en uke på lese en tykk brukerhåndbok, det er bare å hoppe på og kjøre. Den er logisk selvforklarende uten å være kjedelig, komfortabel uten å være gyngete, og rimelig uten å virke kjip. En herlig debut for Suzukis nye storsatsing!

Suzuki DR-Z4S/SM

119 900,-/119 900,-

NY

A2 **Euro 5+**

Motortype, slagvolum	1-syl, 398 cm³	**Vekt**	151 kg
Effekt	28 kW (38 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	920 mm
Dreiemoment	37 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	8,7 liter
Girkasse/gir	Manuell/5	**Forbruk**	0,35 lit/mil
Hjulavstand	1495 mm	**Toppfart**	Ikke oppgitt
Dekkdimensjon	80/100-21, 120/80-18	**Farger**	SM: Blå, hvit. S: Blå, grå, gul

Man må langt tilbake i tid for å finne en ensylindret, registrerbar Suzuki med slagvolum over 125 kubikk. Sist en slik sykkel var utstilt hos forhandlerne var i 2007 med supermotoen DR-Z 400 SM. To år tidligere, i slutten av 2005, ble de siste offroad-modellene solgt. Nå tryller Suzuki frem disse populære modellene igjen i form av DR-Z4S (offroad, stort bilde) og DR-Z4SM (supermoto). Sylinderforholdet, dvs. forholdet mellom boring og slaglengde, og dermed slagvolumet på 398 cc, er det samme som før. Forskjellen er at motoren nå oppfyller Euro 5+-standarden, takket være forskjellige tiltak. Blant disse finner du omarbeidet topplokk, nye kamprofiler, EFI, ride-by-wire og nytt eksosanlegg. I tillegg kommer moderne hjelpesystemer (tre kjøremoduser, justerbar Traction-kontroll og ABS). Som før skiller S og SM seg hovedsakelig når det gjelder hjuldimensjoner, fjæringsvei, geometri og ergonomi. Det er mulig at den lille ensylindrede motoren kommer i enda flere Suzukier i fremtiden. Det hadde vært gøy!

Samme innvendige design som forgjengeren, men nå Euro 5+-kompatibel takket være omfattende modifikasjoner: Suzukis ensylindrede motor (til venstre). Den brukes også i en supermoto (under).

Suzuki GSX-8S

139 900,-

A2

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 776 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	202/198 kg
Effekt	61 kW (83 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	78 Nm ved 6800 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,39 lit/mil
Hjulavstand	1465 mm	**Toppfart**	210 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Blå, **sort**

Den nye 800 Suzukien er kommet for å bli – og for å vinne! I en sammenligning i 2023 viste den første utgaven av GSX-8S baklyset til de nakne konkurrentene i mellomklassen. Den kultiverte og kraftfulle motoren har ingen unoter ved vekslende belastning, har en moderne 270-graders tenningsrekkefølge og fjæringen er eksemplarisk avstemt – til tross for manglende justeringsmuligheter. Det stabile og nøytrale chassiset gir fin tilbakemelding, de kraftige og lettdoserte bremsene har ABS med fin regulering og de praktiske graderingene av traction kontroll løftet den til topps på pallen. Sykkelen har ikke noen vesentlige svakheter (men vi nevner: begrenset passasjerkomfort, blipper-funksjonen i quickshifteren krever kraft), og den briljerer med utførelse av høy kvalitet og gir mye for pengene. Suzukien foretrekkes av både erfarne og uerfarne førere, den nye motoren er en skikkelig hit og viser seg å fungere utmerket, både på og utenfor veien. Her beviser Suzuki at en sykkel som har enkelt utstyr, men som er riktig satt opp, kan bli testvinner.

Utmerket lesbarhet, takket være høy kontrast og utstyrt med dag- og nattvisning: det moderne, fem tommers TFT-displayet. Fargealternativer for 2025: Blå, sort.

Suzuki V-Strom 800

174 900,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 776 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	223/207 kg
Effekt	62 kW (84 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	825 mm
Dreiemoment	78 Nm ved 6800 o/min	**Tankvolum**	20,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,39 lit/mil
Hjulavstand	1515 mm	**Toppfart**	192 km/t
Dekkdimensjon	110/80-19, 150/70-17	**Farger**	Rød, **sort**

Suzuki la til V-Strom 800 (uten DE-tillegg) i modellutvalget i fjor for å imøtekomme behovene til kunder som helst kjører på asfalt. Forskjeller fra DE: 19-tommers forhjul i stedet for 21-tommers, støpte hjul i stedet for eikehjul, slangeløse dekk, fjæringsvei f/b 150 millimeter i stedet for 220 mm, litt enklere fjæringsjustering, treveis justerbar vindskjerm, høykvalitet bremsesystem (4-stemplede radialkalipere i stedet for 2-stemplede flytende kalipere), syv kilo lettere med sine 223 kilo, ABS uten avstengningsmuligheter, traction kontroll uten grusmodus, lavere bakkeklaring, kortere hjulavstand, og mer forsprang. Den endrede geometrien lover større stabilitet rett frem, mens den mer forhjulsorienterte kjørestillingen, kombinert med kortere fjæringsvei foran, gir tydeligere tilbakemeldinger fra fronten. På motorsiden er begge modellene helt identiske. Sammen med DE-søsteren var den mellomste V-Strom-kategorien en av de mest populære Suzukien i 2024.

Det lettleste, fem tommers TFT-displayet kommer fra DE-versjonen og har en pop-up varslingsfunksjon ved temperaturer under fire grader (til venstre). Nye farger for 2025: sort og rød.

Suzuki GSX-S 1000

Euro 5+ 239 900,-

Motortype, slagvolum	4-syl, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	214/186 kg
Effekt	112 kW (152 hk) ved 11 000 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	106 Nm ved 9250 o/min	**Tankvolum**	19,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,52 lit/mil
Hjulavstand	1460 mm	**Toppfart**	240 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/50 ZR 17	**Farger**	Blå, sort

I den siste konseptsammenligningen i klassen rundt 150 hester spurte forfatteren om sykler med en hel liters slagvolum fremdeles har noe for seg. I dag finnes det tross alt mer effektive og lettere motorsykler med lignende ytelse i samme eller til og med lavere prisklasse. Hans konklusjon i et nøtteskall: "I dag er det vanskelig å finne en morsommere og mer allsidig firesylindret maskin uten astronomisk pris " Det velavstemte chassiset og den lange rekkevidden bør også nevnes.

Suzuki GSX-S 1000 GT

249 900,-

Euro 5

Motortype, slagvolum	4-syl, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	226/194 kg
Effekt	112 kW (152 hk) ved 11 000 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	106 Nm ved 9250 o/min	**Tankvolum**	19,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,50 lit/mil
Hjulavstand	1460 mm	**Toppfart**	240 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/50 ZR 17	**Farger**	Blå, rød

I 2022 ble GSX-S 1000 F med helkåpe erstattet av den mer oppreiste GSX-1000 GT. En behagelig sittestilling, komfortabelt polstrede seter foran og bak og solide håndtak for passasjer gjør den mer egnet for touring. I en sammenligning med konkurrentene fikk GT til og med ros for det mest sportslige utseendet og det beste forholdet mellom pris og ytelse. En litt røff motor (personlighet) og stram fjæring (sportslighet) innebærer et lite komforttap.

Best of two worlds!

MC avisa BIKE

ARENA MC

Følg oss på Facebook:
@arenamcsandnes

SUZUKI

NYHET!
Suzuki
DRZ-4SM

GENIAL PLASSERING! GENIALT UTVALG!

Ved Kvadrat Kjøpesenter - Somaveien 1, 4313 Sandnes
Tlf. 4000 4525 - arenamc.no

QJMOTOR

Ny MC-gigant i Norge!

Fra samme eier som Volvo og Polestar

QJMOTOR

NYHET! QJMOTOR SRT 600SX

SRK 125RS, SRV 12, SRK 600, SRK 600RS, SRT 600SX, SRV 600 V2,
SVT 650X, SRT 700SX, SRT 800RX, SRT 900SX og SRV 900V.

SUZUKI

Suzuki 650/800/1050 V-Strom

Vi hjelper deg med å finne din rette MC!

Autorisert MC-verksted!

NMCF
NORSK MC-FORHANDLERFORENING

LEERE'S MOTORSPORT
ETABLERT 1960

Mosseveien 47-49, Fredrikstad. Tlf. 69 31 79 59
leeres.no

Suzuki GSX-S 1000 GX

289 900,-

Euro 5

Motortype, slagvolum	4-sy, 999 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	232/198 kg
Effekt	112 kW (152 hk) ved 11 000 o/min	**Setehøyde**	845 mm
Dreiemoment	106 Nm ved 9250 o/min	**Tankvolum**	19,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Bensinforbruk**	0,53 lit/mil
Hjulavstand	1470 mm	**Toppfart**	215 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/50 ZR 17	**Farger**	Blå, sort

I fjor kunne Suzuki markere flere milepæler med GSX-S 1000 GX: merkets første crossover, første semi-aktive chassis, og første IMU-styrte hjelpesystemer i GSX-S-modellserien. Hovedfordelene er høy kjørestabilitet, en svært godt avstemt og tilpassingsdyktig elektronisk fjæring med tre valgbare basisinnstillinger, moderat vekt for klassen og relativt lave servicekostnader. Et bredt utvalg av originalutstyr er tilgjengelig fra Suzuki, for eksempel bagasjebrett og midtstøtte.

Suzuki V-Strom 1050 (2023)

Euro 5

214 900,-

Motortype, slagvolum	V-twin, 1037 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	242/198 kg
Effekt	79 kW (107 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	820–870 mm
Dreiemoment	100 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum**	20,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,47 lit/mil
Hjulavstand	1555 mm	**Toppfart**	205 km/t
Dekkdimensjon	110/80 R 19, 150/70 R 17	**Farger**	Blå

I motsetning til sin offroad-søster DE (til høyre) er den store V-Strom først og fremst beregnet på landevei, noe de støpte hjulene og den litt kortere fjæringsveien er et bevis på. Hjertet er V-twinen, som i sin opprinnelige form stammer fra 1990-tallet, men som fortsatt leverer en konsekvent, veloppdragen, kraftfull og fin ytelse. Prisen inkluderer sidevesker.

Suzuki V-Strom 1050 DE (2023)

219 900,-

Euro 5

Motortype, slagvolum	V-twin, 1037 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	252/198 kg
Effekt	79 kW (107 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	880 mm
Dreiemoment	100 Nm ved 6000 o/min	**Tankvolum**	20,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,47 lit/mil
Hjulavstand	1595 mm	**Toppfart**	195 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70 R 17	**Farger**	Sort, gul, blå

Den lekre DE-modellen leveres med et offroad-vennlig 21-tommers hjul med felg som er smal nok til at det er mulig å montere seriøse grusdekk. Vel ute på grusveien skyver den herlige v-twinen på med brukervennlig kraft på enmåte som minner om gamledager – den gang en v-twin var en v-twin og en parallelltwin hørte hjemme på gate. Med enkle midler kan den store offroaderen bli seende ut som Suzukis strålende Dakar-racer DR-Z 800 som Gaston Rahier manøvrerte gjennom ørkenen i 1989.

Suzuki Hayabusa

359 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	4-syl, 1340 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	264/181 kg
Effekt	140 kW (190 hk) ved 9700 o/min	**Setehøyde**	800 mm
Dreiemoment	150 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum**	20,0 liter
Girkasse/gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,63 lit/mil
Hjulavstand	1480 mm	**Toppfart**	295 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/50 ZR 17	**Blå, sort, grønn**	Blå, sort, grønn

Den vakte stor oppsikt da den ble lansert i 1999: den første masseproduserte motorsykkelen som brøt 300 km/t barrieren. Hayabusa ble ansett som alle speedbikes mor, og oppnådde snart kultstatus. Navnet er til og med et kjent begrep utenfor mc-miljøet. Suzuki tok den ut av programmet i 2016, men den gjorde et bejublet comeback i 2022, og siden da har den rullet på motorveiene uten tekniske endringer. Den store 1340-kubikk motoren er smidig og sterk, chassiset er trygt og stabilt når det pløyer rett frem, og bremsene er solide.

Produsentprofil

Fabrikkens hovedkvarter ..... **Hinckley/Storbritannia**
Grunnlagt år ..... **1886, motorsykler siden 1902**
Antall solgte eksemplarer i Norge januar-november 2024 ..... **642**
Forhandlere i Norge **6**

For noen år siden kom Triumph med noen virkelig hete modeller i sin tresylindrede 660-modellserie. Ved å legge til den sportslige **Daytona 660,** og den første oppdateringen for **Tiger 660 Sport** og **Trident 660,** har britene oppgradert klassen betraktelig for 2025. Med **Tiger Sport 800** får crossover-fans en ny, høybent langtursykkel som liker seg best på landevei, ikke offroad. Triumph 2025 har også mye å by på for dem som liker retro. Akkurat som den større **Speed Twin 1200**, har **Speed Twin 900** fått en makeover. 1200 kubikkeren får selskap av **Speed Twin 1200 RS,** en sportslig nakensykkel med klassiske linjer. Og når det gjelder spesialmodeller har 2025 Triumph også mye å tilby med Icon Editions, **Evel Knievel spesialmodeller** av **Rocket 3**, og den fabrikktilpassede **Bobber TFC**.

For 2025 kommer Rocket 3 i en Evel Knievel-versjon, som en hyllest til stuntlegenden.

www.triumphmotorcycles.no

Triumph Speed 400

65 195,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 398 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	170/173 kg
Effekt	29,4 kW (40 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	38 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/3,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1377 mm	**Toppfart**	148 km/t
Dekkdimensjon	110/70 R 17, 150/60 R 17	**Farger**	Rød/grå, blå/grå, sort/grå

Med Speed 400, som kom i fjor, har Triumph rettet seg mot nybegynnere. De får en kjapp ensylindret sykkel som imponerer med førsteklasses kjøreegenskaper, og utvikler 40 hester fra nesten 400 kubikk. Dette er fullt tilstrekkelig for landeveiskjøring. Det morsomme fortsetter når du ser på prislappen. Den retroinspirerte sykkelen sparer ikke på utstyr: USD gaffel, ABS, traction kontroll og full LED-belysning.

Triumph Scrambler 400 X

A2 **72 195,-**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 398 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	179/172 kg
Effekt	29,4 kW (40 hk) ved 8000 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Dreiemoment	38 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum/reserve**	13,0/3,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,37 lit/mil
Hjulavstand	1418 mm	**Toppfart**	145 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 140/80-17	**Farger**	Khaki/hvit, rød/sort, sølv/sort

Bruk de samme ingrediensene som i Speed 400, men oppdater utseendet med et 19-tommers hjul foran, litt større dekk, lengre fjæringsvei, og et bredt og høyt styre med tverrpinne. Legg til doble lyddempere og håndbeskyttere – dermed er Scrambler 400 X komplett. Med en vekt på under 200 kg er den også enkel å håndtere, noe som vil glede nybegynnere. Prisen er også en fryd.

Triumph Daytona 660

Motortype, slagvolum	3-syl, 660 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	201/210 kg
Effekt	70,0 kW (95 hk) ved 11 250 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	69 Nm ved 8250 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,44 lit/mil
Hjulavstand	1426 mm	**Toppfart**	216 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Grå/sort, hvit/sort, rød/sort

Triumphs 660-modeller viste seg å bli bestselgere kort tid etter at de ble lansert. Derfor er det fornuftig å utvide sortimentet med nok en trippel i mellomklassen. Og siden Daytona-navnet fortsatt er sterkt knyttet til det britiske selskapet, er Daytona 660 den tredje sykkelen i 660-modellserien som skal lokke til seg nye kunder. Den er tydelig sportsorientert, uten at føreren behøver å krølle seg for mye sammen i en ekstremt sportslig kjørestilling. Et bredt clip-on-styre, en ganske åpen knevinkel og en smal 14-liters tank gjør den til en god sportssykkel til hverdagsbruk. Verken unge eller eldre har problemer med ergonomien – spesielt ikke med tanke på utstyrspakken. Slipperclutch, tre kjøremoduser, ABS og justerbar traction kontroll, LCD- og TFT-instrumentering pluss full LED-belysning er standard. 660-trippelen får også lov til å dra høyere turtall i Daytona enn i Trident 660. Belønningen: 95 hesters toppeffekt. Det betyr at Daytona fremdeles kan strupes for A2.

Daytona 660s lettleste, informasjonsrike instrumentering består av et LCD-display med integrert TFT-modul, og var inspirasjonen til den nye Tiger Sport 800, som har samme instrumentering.

Triumph Trident 660

Motortype, slagvolum	3 syl, 660 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	190/201 kg
Effekt	59,6 kW (81 hk) ved 10 250 o/min	**Setehøyde**	805 mm
Dreiemoment	64 Nm ved 6250 o/min	**Tankvolum**	14 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1401 mm	**Toppfart**	196 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 17, 180/55 R 17	**Farger**	Sort, rød/sort, gul/sort, blå/sort

"Bestseller reloaded", slik kan 2025-oppdateringen av Trident 660 oppsummeres. Når det gjelder hardware er nyhetene begrenset til gaffelens Big Piston-demping, men Trident har fått en kraftigere elektronikkpakke. Dette inkluderer kurve-ABS, traction kontroll, og quickshifter/blipper for clutchfri opp- og nedgiring. Cruisekontroll er også standard nå. Det er også bra at alt utstyret bare har gitt en beskjeden prisøkning i forhold til fjorårets modell.

Triumph Tiger Sport 660

Motortype, slagvolum	3-syl, 660 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	207/219 kg
Effekt	60 kW (81 hk) ved 10 250 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Dreiemoment	64 Nm ved 6250 o/min	**Tankvolum**	17,2 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1418 mm	**Toppfart**	196 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Sort, grønn, hvit, rød

I likhet med Trident 660 får Tiger Sport 660 også en mindre oppdatering for 2025. Dette inkluderer quickshifter, den nye Sport-kjøremodusen, cruisekontroll og optimalisert, krengningssensitiv ABS og traction kontroll. Takket være smarttelefontilkobling er det mulig å få opp pilnavigasjon i instrumenteringen. De grunnleggende egenskapene til denne 81-hesters crossoveren i mellomklassen er imidlertid uendret. Det var ikke behov for ytterligere tiltak, ettersom kombinasjonen av en flott motor og mye touringkomfort allerede var imponerende.

Triumph Street Triple 765 R A2

NY

Pris ikke klar

A2 Euro 5+

Motortype, slagvolum	3-syl, 765 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	189/193 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 10 250 o/min	**Setehøyde**	826 mm
Dreiemoment	74,5 Nm ved 8750 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,54 lit/mil
Hjulavstand	1402 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Hvit, oransje

Triumph satset lenge på en spesialløsning med en tresylindret 660-motor for Street Triple for å tiltrekke seg A2-førere. Den forsvant først ut av modellutvalget, men heldigvis presenterte britene nylig en etterfølger i form av 765 R A2. Med aluminiumsramme og fullt justerbar Showa-fjæring er innstegsmodellen av Street, akkurat som de andre, en flott landeveissykkel. Den eneste forskjellen er at 765-trippelen har maks ytelse 95 hk eller, som A2 Street, 48 hk.

Triumph Street Triple 765 R

163 200,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	3-syl, 765 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	189/193 kg
Effekt	88,3 kW (120 hk) ved 11 500 o/min	**Setehøyde**	826 mm
Dreiemoment	80 Nm ved 9500 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,50 lit/mil
Hjulavstand	1402 mm	**Toppfart**	235 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Oransje, sølv, hvit

Triumph oppgraderte Street-serien i 2023, og med denne oppdateringen har de forbedret sykkelens kjappe landeveisegenskaper ennå litt. R-versjonen av Street Triple 765 imponerer med sin fantastiske tresylindrede motor – den kan alt fra mildt til vilt. Det gjelder også chassiset, som gleder alle. Med kurve-ABS og traction kontroll er til og med hjelpesystemene oppdatert til nyeste standard.

Triumph Tiger Sport 800

NY

142 900,-

Euro 5+

A2

Motortype, slagvolum	3-syl, 798 cm³	**Vekt**	214 kg
Effekt	84,6 kW (115 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Dreiemoment	84 Nm ved 8500 o/min	**Tankvolum**	18,6 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,47 lit/mil
Hjulavstand	1422 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70 R17, 180/55 R17	**Farger**	Sort, sort/blå, sort/gul, sort/grå

Med den nye tresylindrede motoren i Tiger Sport 800 tar Triumph Tiger konseptet fra Tiger Sport 660 ett steg videre. Motoren leverer hele 115 hester fra sine 798 kubikk, og maks dreiemoment på 84 Newton krydrer kjøreopplevelsen ytterligere. Ettersom den nye 800 er alt annet enn fet med sine 214 kg, bør crossoveren falle i smak hos både touring-førere og de som liker aktiv svingkjøring. Takket være IMU kan føreren støtte seg på krengningssensitiv ABS og traction kontroll. Tre kjøremoduser (Rain, Road, Sport) er også tilgjengelige. Annet standardutstyr inkluderer quickshifter,slipperclutch og cruise kontroll. Showa leverer fjæringen, og med 150 millimeters vandring foran og bak kan den i stor grad tilpasses personlige preferanser. Den nye Tiger Sport 800 har til og med et praktisk ratt for forspenning av fjærforspenning bak.

En kombinasjon av LCD- og TFT-display gir informasjon om turer, tankmåler og mer. Triumphs nye crossover har også connectivity.

Triumph Street Triple 765 RS

Euro 5+ 181 200,-

Motortype, slagvolum	3-syl, 765 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	188/195 kg
Effekt	95,6 kW (130 hk) ved 12 000 o/min	**Setehøyde**	836 mm
Dreiemoment	80 Nm ved 9500 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,48 lit/mil
Hjulavstand	1399 mm	**Toppfart**	235 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Sort, sølv, rød, gul

RS-versjonen av Street Triple er den mest fristende for 765 Triple-fansen. Den tresylindrede motoren leverer imponerende 130 hester. Öhlins-demper, førsteklasses bremseutstyr og en lett løftet bakpart gjør den til en utmerket kurvejeger. Med alt dette potensialet takler den enkelt raske runder på bane, uten å bli slukt av raske tusenkubikkere. Perfekt for den som liker å slipe knepuckene mot asfalten.

Triumph Bonneville T100

145 900,- (2024) **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 900 cm³	**Vekt**	228 kg
Effekt	47,8 kW (65 hk) ved 7400 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	80 Nm ved 3750 o/min	**Tankvolum**	14,5 liter
Girkasse/gir	manuell/5	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	100/90-18, 150/70 R 17	**Farger**	Sort, sølv/oransje, grønn/grå

Eikehjul, langt sete, rund lykt og lavtliggende, fete lydpotter: Bonneville T 100 spiller sitt klassiske kort på en overbevisende måte, med et utseende som er inspirert av 60-tallet. Teknisk sett er det imidlertid moderne løsninger, som den fantastiske 900-kubikks twin-motoren med 65 hesters maks effekt, ABS og avstengbar traction kontroll.

Triumph Speed Twin 900

NY

A2 145 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 900 cm³	**Vekt**	216 kg
Effekt	47,8 kW (65 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Dreiemoment	80 Nm ved 3800 o/min	**Tankvolum**	12,0 liter
Girkasse/gir	manuell/5	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	100/90-18, 150/70 R 17	**Farger**	Sølv, sort, hvit

Triumph har frisket opp Speed Twin 900 for 2025. Den har nå en Marzocchi US-D-gaffel foran, og bakdempere med justerbart forspenn fra samme produsent. Triumph har også gitt Speed Twin 900 nye hjul, en ny bakpart og et smalere sete. Den lave setehøyden vil glede kortvokste førere. Speed Twin 900-fans gir også tommelen opp for krengningssensitiv ABS og traction kontroll.

Triumph Scrambler 900/Icon Edition

NY

146 900,-/152 000,-

A2 **Euro 5+**

Motortype, slagvolum	2-syl, 900 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	223/211 kg
Effekt	47,8 kW (65 hk) ved 7250 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	80 Nm ved 3250 o/min	**Tankvolum**	12,0 liter
Girkasse/gir	manuell/5	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1445 mm	**Toppfart**	164 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 150/70 R 17	**Farger**	Sort/sølv, sort, blå, khaki

Triumphs velkjente tosylindrede 900 kubikker brukes også i 900 Scrambler. Med 19-tommers hjul foran, eksosanlegget høyt montert og høyt styre, takler Scrambler også lettere offroadkjøring og smale grusveier. Men tøffere offroadkjøring er ikke helt tingen – da vil gaffelens 120 mm vandring og de doble støtdemperne bak raskt komme til kort.

Triumph Tiger 900 GT/Pro

211 500,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	3-syl, 888 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	222/220 kg
Effekt	79,5 kW (108 hk) ved 9500 o/min	**Setehøyde**	820–840 mm
Dreiemoment	90 Nm ved 6850 o/min	**Tankvolum**	20,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1556 mm	**Toppfart**	193 km/t
Dekkdimensjon	100/90-19, 150/70 R 17	**Farger**	Sort/grå, sort/rød, Sort/hvit

Triumph ga Tiger 900-modellene en betydelig oppgradering for 2024. Som før er GT-versjonene, med sine støpte felger, mer rettet mot dem som hovedsakelig kjører på asfalt. Her vil den 888 kubikk store trippelen (oppdatert til 108 hester i 2024) være den perfekte lekekameraten. Den tar seg raskt frem, selv med to på. Gjerne også på lengre distanser, fordi begge setene er absolutt egnet for langtur. Mer utstyr gjør GT til en proff.

Triumph Tiger 900 Rally Pro

220 500,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	3-syl, 888 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	228/216 kg
Effekt	79,5 kW (108 hk) ved 9500 o/min	**Setehøyde**	860–880 mm
Dreiemoment	90 Nm ved 6850 o/min	**Tankvolum**	20,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1551 mm	**Toppfart**	193 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70 R 17	**Farger**	Sort, oransje/grå, khaki/sort

Touring fungerer like bra på Rally Pro som på 900 Tiger GT-modellene. Med 21-tommers forhjul og over 20 centimeter fjæringsvei går Rally Pro gjerne offroad også, i motsetning til GT-versjonene. Med en dyktig offroadfører i salen tar den 228 kg tunge Rally Pro seg lett opp bakker og ned daler. Den egner seg derfor godt som adventuresykkel. Elektroniske hjelpesystemer, motorvern i aluminium og veltebøyler er nyttige i adventuresammenheng.

Triumph Speed Triple 1200 RS

255 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	3-syl, 1160 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	198/194 kg
Effekt	132,4 kW (180 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	830 mm
Dreiemoment	125 Nm ved 9000 o/min	**Tankvolum**	15,5 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,58 lit/mil
Hjulavstand	1445 mm	**Toppfart**	245 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Gul, sort, sølv, rød

Speed Triple har vært et fast innslag i Triumphs modellutvalg siden 1994, og i løpet av denne tiden har den utviklet seg til å bli en stadig sterkere og lettere nakensykkel. Og alt er til det bedre: 180 hester, under 200 kg, og de beste elektroniske hjelpesystemene taler for seg selv. Den tresylindrede motoren på 1200 kubikk skjemmer bort eieren med fin oppførsel, men har likevel mer enn nok effekt til å gi føreren skikkelig fartsvind i ansiktet.

Triumph Tiger 1200 GT Pro/Explorer

274 500,-/289 300,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	3-syl, 1160 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	245/214 kg
Effekt	110,4 kW (150 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	850–870 mm
Dreiemoment	130 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum**	20,0/3,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,53 lit/mil
Hjulavstand	1560 mm	**Toppfart**	202 km/t
Dekkdimensjon	120/70 R 19, 150/70 R 18	**Farger**	Hvit, rød, sort

Komfortabel touring – det er det Triumph 1200 Tiger har som mål, spesielt GT-versjonen. Dens 19- og 18-tommers dekk (foran og bak) er som hjemme på veien. Den tresylindrede motoren yter 150 hester som utrettelig tar fører, passasjer og bagasje mange mil, i mange dagers kjøring gjennom de vakreste landskaper. Den semiaktive fjæringen tilpasser automatisk forspennet bak til lasten, og komfort eller sportslig hardhet kan justeres med et tastetrykk. Globetrottere velger Explorer med 30-liters tank.

Triumph Tiger 1200 Rally Pro/Explorer

284 900,-/300 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	3-syl, 1160 cm³	**Vekt**	249 kg
Effekt	110,4 kW (150 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	875–895 mm
Dreiemoment	130 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum**	20,0/3,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,51 lit/mil
Hjulavstand	1560 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70 R 18	**Farger**	Sort, sand, khaki

Triumph deler også sine 1200cc offroad-tourere inn i en landevei- og en offroad-versjon. Sistnevnte er rallyversjonen av 1200 Tiger. Dekkene måler 21 og 18 tommer, pluss at den har 220 mm fjæringsvei. Dette egner seg selv for ekte adventure. Men selv om motoreffekten styres av en rekke hjelpesystemer som fungerer eksemplarisk, er det en betydelig vekt å forholde seg til. Explorer, med sin 30 liters tank, legger til noen kilo ekstra.

Triumph Bonneville Bobber/Icon Edition

NY

219 900,-/226 900,-

A2

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 1200 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	251/125 kg
Effekt	57,5 kW (78 hk) ved 6100 o/min	**Setehøyde**	690–700 mm
Dreiemoment	106 Nm ved 4000 o/min	**Tankvolum**	12,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,43 lit/mil
Hjulavstand	1500 mm	**Toppfart**	179 km/t
Dekkdimensjon	MT 90 B16, 150/80 R 16	**Farger**	Sort, grå/sort, grå/oransje, grå/sølv

Fete dekk, et sete som ser ut som om det svever fritt over bakparten og nesten usynlig bakhjulsfjæring – hvis du er ute etter en sykkel som ser skikkelig kul ut utenfor kafeen, er Triumph Bobber den rette. Men Bobber er ikke en utstillingssykkel som ikke kan annet enn å se bra ut. Den drives av en 78-hesters twin, og radiatoren er skjult mellom de fremre rammerørene. Sykkelen egner seg faktisk også for en avslappet solotur langs favorittveien en søndag morgen. Også tilgjengelig som Icon Edition.

Triumph Bobber TFC

NY

279 900,-

A2

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 1200 cm³	**Vekt**	237 kg
Effekt	–	**Setehøyde**	690–700 mm
Dreiemoment	–	**Tankvolum**	12,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1500 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	100/90-19, 150/80 R16	**Farger**	Sort/gull

Under betegnelsen TFC (Triumph Factory Custom) bygger Triumph en begrenset, eksklusiv serie. Hensikten med TFC-modellene er å gjøre gode ting enda bedre, mer unike og mer attraktive. Med den nye Bobber TFC beviser Triumph at dette også kan gjøres med sykler som Bobber. Öhlins gaffel og støtdempere, Brembo M50 kalipere, høyt clip-on styre, fine karbonfiberdeler og Akrapovic eksosanlegg. 750 stk skal bygges.

Triumph Bonneville Speedmaster/Icon Edition

A2 **Euro 5+**

NY

219 900,- /226 900,-

Motortype, slagvolum	2-syl, 1200 cm³	**Vekt**	263 kg
Effekt	57,5 kW (78 hk) ved 6100 o/min	**Setehøyde**	705 mm
Dreiemoment	106 Nm ved 4000 o/min	**Tankvolum**	12,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1500 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	MT 90 B16, 150/80 R 16	**Farger**	Sort, sort/rød, rød/hvit, sølv (Icon)

Hvis Triumph-bobberen ikke passer på grunn av at den er enseter, kan Speedmaster være et godt alternativ. Den kommer også inn under cruiserkategorien, og liker å ta det med ro i stedet for å kjøre i fort. Fordel: Fører og passasjer kan nyte landskapet på avslappende turer, mens den tosylindrede motoren på 1200 cc holder en jevn hvilepuls som beroliger både kropp og sjel. De som liker å polere kan glede seg over de blanke flatene på motordeksler og eksosrør. Også tilgjengelig som en spesiell Icon Edition-modell i 2025.

ARENA MC

Følg oss på Facebook:
@arenamcsandnes

TRIUMPH
FOR THE RIDE

NYHET! Tiger Sport 800

GENIAL PLASSERING! GENIALT UTVALG!

Ved Kvadrat Kjøpesenter - Somaveien 1, 4313 Sandnes
Tlf. 4000 4525 - arenamc.no

NorSafeMC.no

Bestill på nett, hent hos din forhandler!

NorSafe AS har spesialisert seg på bekledning til motorsyklister. Nå kan du bestille våre merkevarer på vår nettside og hente varen(e) hos din nærmeste MC-forhandler. **Ved å bruke vårt "Klikk og Hent"-system gir vi deg en fordel som andre nettbutikker ikke er i nærheten av!** Hos din nærmeste lokale forhandler kan du prøve varen og se om den passer før du tar den med deg. Ved eventuelle problemer/reklamasjoner står forhandleren klar til å hjelpe. **Du kan altså sitte hjemme i ro og mak og bestille det du ønsker deg, mens du får ekspertisen som en MC-forhandler har i tillegg!**

KLIKK OG HENT

norsafe mc
Etablert 1988

SKANDINAVIAS STØRSTE TRIUMPHUTSTILLING!

TRIUMPH
FOR THE RIDE

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

AMD MOTORSYKLER

TIGER 900 RALLY PRO

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

Triumph Bonneville T120/Black/Icon Edition

Motortype, slagvolum	2-syl, 1200 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	236/216 kg
Effekt	58,8 kW (80 hk) ved 6550 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	105 Nm ved 3500 o/min	**Tankvolum**	14,5 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,45 lit/mil
Hjulavstand	1450 mm	**Toppfart**	185 km/t
Dekkdimensjon	100/90-18, 150/70 R 17	**Farger**	Sort, rød/hvit, grønn/hvit, sølv/sort(Icon)

Bonneville er det klassiske forbildet for alle britiske retrosykler. Den kunne ikke vært stiligere. Hjelpesystemer som ABS og traction kontroll sørger for modernitet på innsiden, men utenpå utstråler Bonneville ren retro-prakt – fra eikehjulene via motorens kjøleribber til den buede, avrundede bakparten under salen med quiltet sitteflate. Hvis Bonnies utseende er for fargerik for deg, kan du velge den sorte versjonen. Hvis du vil ha noe virkelig unikt, kan du velge Icon Edition.

Triumph Speed Twin 1200/RS

Motortype, slagvolum	2-syl, 1200 cm³	**Vekt**	216 kg
Effekt	77,2 kW (105 hk) ved 7750 o/min	**Setehøyde**	805 mm
Dreiemoment	112 Nm ved 4250 o/min	**Tankvolum**	14,5 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	–
Hjulavstand	1413 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	120/70R17, 160/60R17	**Farger**	Sølv, sort/hvit, rød/sort, oransje/sort

Triumph Speed Twin 1200 er en av de mest kjøreaktive modellene av Triumphs retrosykler. Med oppdateringen for 2025 fokuserer Triumph på å forbedre kjøreegenskapene ytterligere. Den tosylindrede 1200-modellen har fått økt effekt og leverer nå 105 hester (fem mer enn tidligere). Kurve-ABS og traction kontroll øker sikkerheten. Ikke sportslig nok? Da kan Speed Twin RS hjelpe deg. Med Öhlins-støtdempere, senket styre og tilbakeflyttede fothvilere er den rettet mot sportslige førere.

Triumph Scrambler 1200

Motortype, slagvolum	2-syl, 1200 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	228/210 kg
Effekt	66,2 kW (90 hk) ved 7000 o/min	**Setehøyde**	820 mm
Dreiemoment	110 Nm ved 4250 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,44 lit/mil
Hjulavstand	1525 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70 R 17	**Farger**	Sølv, sort, grå, rød

Retro offroadere er rett og slett en del av Triumphs DNA. Med sin tosylindrede motor på 1200 cc oppfyller Scrambler 1200 dette kravet. Med bare 170 millimeter fjæringsvei og en setehøyde på 820 millimeter er Model X relativt lav, noe som gjør den egnet for dem som føler seg mer hjemme på landeveien, og ikke trives så godt offroad. Når det gjelder hjelpesystemer, gjør ikke Triumph noe halvveis med Scrambler 1200. Kjøremodus, kurve-ABS, traction kontroll, og mye mer er på plass.

Triumph Scrambler 1200 XE/Icon Edition

Motortype, slagvolum	2-syl, 1200 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	230/208 kg
Effekt	66,2 kW (90 hk) ved 7000 o/min	**Setehøyde**	870 mm
Dreiemoment	110 Nm ved 4250 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,44 lit/mil
Hjulavstand	1570 mm	**Toppfart**	–
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70 R 17	**Farger**	Sort, oransje/sort, sort/grå

Hvis du er ute etter seriøs, lovlig offroad-moro på en Scrambler, er du nesten nødt til å velge Scrambler 1200 XE. Med hele 250 mm fjæringsvei er den som skapt for offroad action. Den tosylindrede motoren på 90 hestekrefter har ingen problemer med fremdriften, mens moderne elektronikk sørger for et sikkerhetsnett, selv under vanskelige manøvrer.

Triumph Rocket 3 Storm R/Evel Knievel Edition

398 900,-/ 468 900,-

Euro 5+

NY

Motortype, slagvolum	3-syl, 2458 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	317/207 kg
Effekt	134 kW (182 hk) ved 7000 o/min	**Setehøyde**	773 mm
Dreiemoment	225 Nm ved 4000 o/min	**Tankvolum**	18,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,64 lit/mil
Hjulavstand	1677 mm	**Toppfart**	222 km/t
Dekkdimensjon	150/80 R 17, 240/50 R 16	**Farger**	Sort/rød, sort/grå, sort/blå

Triumphs Rocket 3-modeller har blitt kalt Storm siden 2024. Med rette, for den siste oppdateringen ga dem 15 hester ekstra, noe som økte effekten til den nesten 2,5-liter store, tresylindrede motoren til 182 hester. Selv om det fortsatt er over 300 kilo som må flyttes, sørger kraften fra den tresylindrede motorens mektige sylindervolum at dette nesten er noe som skjer i forbifarten. En imponerende opplevelse. R er en roadster som nå også er tilgjengelig som en Evel Knievel Edition, begrenset til 250 stk.

Triumph Rocket 3 Storm GT/Evel Knievel Edition

NY

Euro 5+

405 900,-/475 900,-

Motortype, slagvolum	3-syl, 2458 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	320/204 kg
Effekt	134 kW (182 hk) ved 7000 o/min	**Setehøyde**	750 mm
Dreiemoment	225 Nm ved 4000 o/min	**Tankvolum**	18,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,66 lit/mil
Hjulavstand	1677 mm	**Toppfart**	222 km/t
Dekkdimensjon	150/80 R 17, 240/50 R 16	**Farger**	Sort/rød, sort/grå, sort/blå

GT-versjonen av Rocket 3, med sine fremflyttede fothvilere og bakovertrukne styre, er rettet mot touringcruiser-fans som ønsker å la seg bære av gårde av den enorme kraften i motoren. I likhet med R fikk den også en effektoppdatering til 182 hester i 2024. Takket være den kubikkstinne motoren leverer GT alltid nok dreiemoment til å drive sykkelen uanstrengt fremover, selv med to på. Det spiller egentlig ingen rolle hvilket gir du bruker.

For en hype! Den nye modellen har bare 1,2 hester mer, men likevel er scooterverdenen nesten snudd på hodet. Her snakker vi nemlig ikke om en vanlig scooter, men om den opprinnelige, om mor til alle scootere: hennes majestet Vespa.

Det må innrømmes: Den nye Vespa **GTS 310** har ikke bare drøyt én hestekraft mer å tilby, men også mer kubikk og mer dreiemoment – den er tidenes sterkeste Vespa. Likevel står de heftige diskusjonene i forumene neppe i forhold til oppgraderingen, spesielt ettersom karosseri og utseendet er uendret. I Norge er Vespa-salget fortsatt beskjedent, vi har egentlig ikke tradisjon for store scootere her i det kalde Nord. Det er annerledes i for eksempel Tyskland; så mange som 6 688 enheter av **GTS 300** ble solgt der i 2023. Moderselskapet Piaggio solgte ikke mer i noe annet europeisk land, ikke engang i Italia. En enorm suksess for en scooter! De skjeggete hipsterne bidro til Vespa-hypen, det samme gjorde Piaggio selv med et overdådig utvalg av ekstrautstyr og smarte mote- og livsstilskampanjer som rettet seg mot lengselen etter Italia. Men Vespa er også viktig for motorsyklister som ikke har noe forhold til scootere: Takket være Vespas suksess har Piaggio vært i stand til å støtte utviklingen av Piaggio-eide **Aprilia** og **Moto Guzzi** – og dermed holde liv i to fargerike europeiske merker.

Produsentprofil

Fabrikkens hovedkvarter	**Pontedera / Italia**
Grunnlagt år	**1884, motorsykler siden 1946**
Antall solgte eksemplarer i Norge januar-november 2024	**58**
Forhandlere i Norge	**15**

Mer enn 15 000 Vespa-fans strømmet til Vespa World Days ved fabrikkens hovedkvarter i Pontedera/Toscana i 2024. I 2025 finner det årlige møtet sted i Gijón/Spania, i begynnelsen av mai.

www.vespanordic.com/no

Vespa GTS 310/Super/SuperSport

A2

Pris ikke klar

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 310 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	163/177 kg
Effekt	18,4 kW (25 hk) ved 6500 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Dreiemoment	28,9 Nm ved 5250 o/min	**Tankvolum**	8,5 liter
Girkasse	Variomatic	**forbruk**	0,32 lit/mil
Hjulavstand	1380 mm	**Toppfart**	127 km/t
Dekkdimensjon	120/70-12, 130/70-12	**Farger**	Gønn, rød, blå m.fl.

Nei, det er ikke en ny 400, som noen eksperter mistenkte, og heller ikke en 35-hesters racer. Den store Vespaen er tro mot seg selv i 2025: det er en lett, kompakt og fremfor alt stilig pendlermaskin som suser raskt gjennom byen. Forandringene som følge av den nye Euro5+-motoren er 32 kubikk større slagvolum, 1,2 hester høyere effekt og 2,9 Nm økt dreiemoment. Ifølge ingeniørene er 70 prosent av motorkomponentene nye, inkludert veivhuset, for å redusere støyen fra mekanikken og drivremmene. For å oppfylle Euro5+ kravet måtte det også installeres to lambdasonder. Design og utstyr er uendret, og det samme gjelder LCD-displayet. Som vanlig finnes det andre varianter i tillegg til basismodellen (til venstre, lysegrønn). Super (nederst, rød) med en annen sal. SuperSport (nederst, blå) har connectivity som standard, men det koster ekstra for modellene GTS 310 og GTS 310 Super.

Den første av de tre nye Vespa GTS 310-modellene som vises her, har vært tilgjengelig hos forhandlerne siden november 2024. De er tilgjengelige i et bredt utvalg av farger.

Vespa GTS 310 SuperTech

Pris ikke klar

A2 **Euro 5+**

Motortype, slagvolum	1-syl, 310 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	163/177 kg
Effekt	18,4 kW (25 hk) ved 6500 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Maks. dreiemoment	28,9 Nm ved 5250 o/min	**Tankvolum**	8,5 liter
Girkasse	Variomatic	**forbruk**	0,32 lit/mil
Hjulavstand	1380 mm	**Toppfart**	127 km/t
Dekkdimensjon	120/70-12, 130/70-12	**Farger**	Grå, sort, blå, m.fl.

Den dyreste versjonen av GTS, SuperTech, kommer også med den nye 310 kubikk motoren med 25 hester og høyere dreiemoment. Vespa var imidlertid ikke i stand til å oppgi pris eller detaljert informasjon før vår deadline. Det som virker sikkert er at den, i likhet med de andre 310 GTS-modellene, vil beholde designet. Det er den eneste modellen som allerede har en 4,3-tommers TFT-skjerm med connectivity, inkludert pilnavigasjon. Ryktene sier at fargeskjermen blir større i fremtiden.

Vespa GTV 310

A2

Pris ikke klar

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 310 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	163/177 kg
Effekt	18,4 kW (25 hk) ved 6500 o/min	**Setehøyde**	790 mm
Maks. dreiemoment	28,9 Nm ved 5250 o/min	**Tankvolum**	8,5 liter
Girkasse	Variomatic	**forbruk**	0,32 lit/mil
Hjulavstand	1380 mm	**Toppfart**	127 km/t
Dekkdimensjon	120/70-12, 130/70-12	**Farger**	Sort, beige

Mange Vespa-fans foretrekker det klassiske utseendet, og derfor er en modell med lav frontlykt et must i Vespas sortiment. GTV har en sportslig stil med racingstriper, vanlig styre og en minimal styrekåpe. I tillegg: et valgfritt deksel bak som gjør salen om til en sportslig enseter. I likhet med GTS SuperTech lanseres imidlertid ikke den nye GTV med 310 kubikk motor før i mars, og derfor hadde ikke Vespa offentliggjort pris eller andre detaljer da vi gikk i trykken.

Voge 300Rally

59 900,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1 syl., 292 cm³	**Kjøreklar vekt/last**	158/190 kg
Effekt	21 kW (29 hk) ved 8 500 o/min	**Setehøyde**	850 mm
Maks. dreiemoment	25 Nm ved 7 000 o/min	**Tankvolum/reserve**	12,5/2,3 liter
Girkasse/ gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,32 lit/mil
Hjulavstand	1 470 mm	**Toppfart**	140 km/t
Dekkdimensjon	80/100-21, 190/90-18	**Farger**	Sort

300 Rally gir Voge et troverdig alternativ i 300 kubikk offroad-segmentet. De tekniske dataene samsvarer i hovedsak med konkurrenten Honda CRF 300 Rally. Når det gjelder effekt og dreiemoment er det bare en forskjell på 1,3 hk og 1,6 Nm, men Hondaen er fem kilo lettere med sine 153 kilo. Årets modell av 300Rally er utstyrt med bensinmåler, ny girsjalter og nye LED-lys. Bakkeklaringen er på hele 280 mm og gjør at den tåler å bli kjørt langt utenfor asfalten.

Voge SR4 MAX

79 900,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	1 syl., 350 cm³	**Kjøreklar vekt/last**	214/201 kg
Effekt	25 kW (34 hk) ved 7.500 o/min	**Setehøyde**	761 mm
Maks. dreiemoment	35 Nm ved 5750 o/min	**Tankvolum/reserve**	12,8/0,5 liter
Girkasse	Variomatic	**Forbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1 565 mm	**Toppfart**	129 km/t
Dekkdimensjon	120/70-15, 150/70-14	**Farger**	Sort

Maxiscooteren SR4 Max 350 henter styling-inspirasjon fra Italia, og den ensylindrede motoren på 350 kubikk kommer fra Loncin-fabrikken. Den leverer 34 hk og 35 Nm, nok til en toppfart på 129 km/t. I tillegg lover Voge gode kjøreegenskaper, takket være KYB-fjæring og Pirelli-dekk. Den påkostede elektronikken er imponerende: kurvelys og en 7-tommers skjerm med connectivity er toppmoderne, det samme er traction kontroll og dekktrykkovervåking.

www.vogescandinavia.com

Voge 500AC

74 900,- **Euro 5**

A2

Motortype, slagvolum	2 syl, 471 cm³	**Tørrvekt**	185 kg
Effekt	35 kW (47 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	795 mm
Maks. dreiemoment	43 Nm ved 7 000 o/min	**Tankvolum/reserve**	19,0/2,3 liter
Girkasse/ gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1 450 mm	**Toppfart**	160 km/t
Dekkdimensjon	120/70R17, 160/60R17	**Farger**	Sort, grå

Voge produseres av det kinesiske Loncin-konserten. Locin produserer motorer og sykler for flere MC-merker, men introduserte Voge høsten 2018. Voge 500AC har et klassisk, kult nakensykkel-utseende, men uten prangende plastdeksler. Tankvolumet er generøst, og med sin 19 liters tank så kan en kjøre ca. 50 mil. 500AC er utstyrt med ovale LED-frontlykter og doble skivebremser foran.

Voge DS525X

89.900,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2 syl., 494 cm³	**Tørrvekt**	190 kg
Effekt	35 kW (47 hk) ved 8500 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Maks. dreiemoment	50,5 Nm ved 7 000 o/min	**Tankvolum/reserve**	16,5/2,3 liter
Girkasse/ gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,35 lit/mil
Hjulavstand	1 450 mm	**Toppfart**	160 km/t
Dekkdimensjon	110/80-19, 150/70-17	**Farger**	Sort, sølv/blå

DS525X er en offroad-tourer som er designet for langturkomfort. Derfor har den høy vindskjerm og avslappet ergonomi. Voge kom på 11. plass i Norge på merkestatistikken for tung MC i 2024, med en oppgang på 120 % og DS525X var deres bestselger. Et Adventure-kit, som består av et veskesett i aluminium, er også tilgjengelig mot pristillegg.

BEST PÅ PRIS! NÅ MED 5 ÅRS GARANTI!

VOGE
Far & Beyond Quality

vogescandinavia.com

DS525X. Kr. 89.900,-*

300Rally. Kr. 59.900,-*

GAME CHANGER!

DS900X

DS900X. Kr. 162.900,-*

*Priser eks. lev. omk. og veskesett

5 ÅRS VOGE GARANTI – FOR DIN TRYGGHET

VOGE

Importør: Voge Scandinavia AS

Forhandlere:

Maura: **NST Gardermoen MC AS**
Fredrikstad: **Leeres Motorsport AS**
Oslo: **Leks Motor AS**
Horten: **MC4U AS**
Porsgrunn: **Osebakken Motorservice AS**
Kristiansand: **Bike Corner AS**
Bryne: **Motor Centeret AS**
Haugesund: **MC-Butikken AS**
Bergen: **PM Motor AS**
Volda: **BestBike AS**
Steinkjer: **Steinkjer Motorsenter AS**
Tverlandet: **Oktan Fritid Bodø AS**
Narvik: **Motonor AS**

125R

125R. Kr. 42.900,-*

Voge 625R

NY

Pris ikke klar

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2 syl, 581 cm³	**Tørrvekt**	198 kg
Effekt	48 kW (64 hk) ved 9 000 o/min	**Setehøyde**	795 mm
Maks. dreiemoment	58 Nm ved 6 500 o/min	**Tankvolum/reserve**	16,5/2,3 liter
Girkasse/ gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,35 lit/mil
Hjulavstand	1 445 mm	**Toppfart**	170 km/t
Dekkdimensjon	120/70R17, 160/60R17	**Farger**	Sort

Voge sparer ikke på utstyret på sin sportslige nyhet. USD-gaffelen på 581-kubikkeren kommer fra KYB, og Nissin-bremsene er fra Japan. Ergonomien er tiltalende, uansett om føreren er lav eller høy. Sittestillingen passer nesten alle og sittehøyden er på 795 mm. Eksosanlegget skal produsere en rå og fyldig lyd. Setet er smalt og gjør at en føttene får lett plass på fotpinnene, noe som skal gi følelsen av god kontroll under kjøring. Nyheten 625R kommer ifølge importøren på førsommeren.

Voge DS625X

NY

105 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2 syl, 581 cm³	**Kjøreklar** vekt	191 kg
Effekt	47 kW (63 hk) ved 9 000 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Maks. dreiemoment	57 Nm ved 6 500 o/min	**Tankvolum/reserve**	16,5/2,3 liter
Girkasse/ gir	Manuell/6	**Forbruk**	0,35 lit/mil
Hjulavstand	1 446 mm	**Toppfart**	170 km/t
Dekkdimensjon	110/80R19, 150/70R17	**Farger**	Sort

Med nyheten DS625X utvider Voge sin allerede sterke adventure modellrekke. De med A2-lappen må gå for bestselgeren DS525X, da sykkelen er utstyrt med 63 HK ved 9000 omdreininger og 57 Nm ved 6500 omdr. Sykkelen er bl.a. utstyrt KYB sine justerbare dempere, Nissin bremser og dekktrykksesensorer. ABS kan frabobles og den er utstyrt med dashkamera. DS625X er utstyrt med 19 tommers dekk foran og 17 tommer bak, noe som gjør den egnet til kjøring også utenfor asfalten.

Voge DS800 Rally

NY

Pris ikke klar

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2 syl., 798 cm³	**Kjøreklar** vekt	191 kg
Effekt	70 kW (94 hk) ved 9 000 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Maks. dreiemoment	81 Nm ved 6 550 o/min	**Tankvolum**	16,5 liter
Girkasse/ gir	Manuell/6	**Forbruk**	Ikke oppgitt
Hjulavstand	157 mm	**Toppfart**	170 km/t
Dekkdimensjon	110/80-21, 150/70-17	**Farger**	Hvit/Blå

Nyheten DS800 Rally fikk stor oppmerksomhet på Eicma i november. Under presentasjonen var Voge-fabrikken stolt over sin nye slanke adventure-modell som er utstyrt med 94 Hk og 81 Nm. Sykkelen er utstyrt med eikehjul på 19 tommer bak og 17 tommer foran. Den er utstyrt med topp justerbar fjæring fra KYB med vandring på 200 mm foran og 190 mm bak. Du finner også justerbar styredemper, skfitbar ABS og Traction Control. Importøren opplyser at de venter inn DS800 Rally på sensommeren.

Voge DS900X

162 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2 syl., 895 cm³	**Tørrvekt**	218 kg
Effekt	70 kW (95 hk) ved 8 250 o/min	**Setehøyde**	825 mm
Maks. dreiemoment	95 Nm ved 6 250 o/min	**Tankvolum**	17 liter
Girkasse/ gir	Manuell/6	**Forbruk**	Ikke oppgitt
Hjulavstand	1580 mm	**Toppfart**	210 km/t
Dekkdimensjon	90/90-21, 150/70-17	**Farger**	Sort, Sølv/blå

Med offroadtoureren DS900X tok Voge steget inn i de større volumklassene i fjor. Likhetene med BMW 850 GS Adventure er ingen tilfeldighet, og Voge prøver heller ikke å snakke bort de åpenbare designlånene. De refererer blant annet til en tyskprodusert motor på 895 kubikk og klassisk tysk design. Utstyrslisten er imponerende: Fire kjøremoduser, quickshifter, traction kontroll, cruisekontroll, oppvarmet sete, varmehåndtak og justerbar fjæring.

NETTBUTIKK MED STORT UTVALG PÅ LAGER I NORGE

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

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

Autorisert MC-verksted!

NMCF
NORSK MC-FORHANDLERFORENING

LEERE'S MOTORSPORT
ETABLERT 1960

Mosseveien 47-49, Fredrikstad. Tlf. 69 31 79 59. **leeres.no**

VOGE Far & Beyond Quality
Indian MOTORCYCLE

Størst i Norge på brukte H-D

Nannestadvegen 456, 2032 Maura. Tlf. 63 99 87 35
gardermoenmc.no

Serviceguiden – hele norges markedsplass

nettbutikk

NETTBUTIKK MED STORT UTVALG PÅ LAGER I NORGE

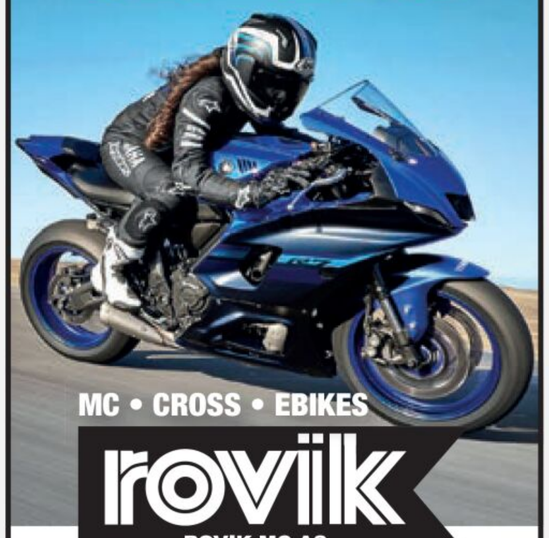
Alt du trenger av deler og utstyr til moped, scooter, lett og tung motorsykkel og ATV. Vårt skiltsøk hjelper deg med å finne riktige deler til ditt kjøretøy.

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

motorsykler

YAMAHA
Revs Your Heart

SALG • SERVICE



MC • CROSS • EBIKES

rovik
ROVIK MC AS

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

motorsykler

MC-VERKSTED i Stavanger!

Vi skrur på alle MC-merker!

Treskeveien 5 i Hafrsfjord

MC-BUTIKK på Forus!

Fabrikkveien 8 på Forus

Husqvarna · 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!

Ny Kawasaki-forhandler på Østlandet!

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

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

nettbutikk

NorSafeMC.no

Bestill MC-utstyr og bekledning på nett, hent hos din forhandler!

KLIKK OG HENT

norsafe mc
Etablert 1988

motorsykler

MOTO GUZZI®

KYMCO · HONDA · aprilia · Vespa · BOOSTER PLUG

NMCF Norsk MC-forhandler forening

Godkjent MC-verksted

Godkjent Motorsykkelverksted

Vi reparerer og utfører service og vedlikehold på alle merker.

HADELAND MC OG FRITID AS

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

nettbutikk

KANSKJE VI HAR NOE PÅ LAGER

Rask levering!

roviik
ROVIKMC.NO

Årsabonnement 10 nr. for 770,-!

MC avisa BIKE

bike.no
Tlf. 22535334

motorsykler

YAMAHA
Revs Your Heart

Best på Service!

Asker MC SENTER

Vollen, tlf. 66 79 82 44
www.askermc.no

Serviceguiden – hele norges markedsplass

verksteder

NORGES STØRSTE
H-D FORHANDLER

Screamin' Eagle
PERFORMANCE

YTER SYKKELEN 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

roviik
ROVIK MC AS

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

Online-mc.no
Din leverandør av mc-utstyr på nett

verksteder

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
AUTHORIZED
SERVICE

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

Online-mc.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
Hemmingstadv. 17 - Tlf. 52 70 73 30
5535 Haugesund. **sigmamotor.no**

MC avisa BIKE **mcavisa.no / bike.no** MC avisa BIKE

KONGE I BARCELONA

Vi angriper den spanske metropolen med Yamahas nye NMAX-SCOOTER. Her fungerer ikke engang e-bike, det er helt tydelig. Den aggressive trafikken er massivt tett og trafikken står stille i mange timer i døgnet. Spesielt i rushtiden om morgenen og ettermiddagen. Det er her den populære måten å ta seg frem på her nede i sør kommer inn i bildet. Plutselig føler jeg meg som en konge på vei gjennom storbytrafikken.

Med en scooter er man konge i en by som Barcelona, hvor prøvekjøringen fant sted. En maskin som piler gjennom trafikken.

Nå forstår jeg plutselig hvorfor scooteren er så populær her nede. Som scooterfører glir du elegant frem mellom bilene som faktisk viser ganske mye hensyn, hvis du bare våger å "ta for deg" i trafikken. Jeg synes jeg gjør det ganske bra, men blir enkelt forbikjørt av lettkledde gutter og jenter som med tilsynelatende dødsforakt presser seg gjennom trafikkorkene. Det fungerer tydeligvis, og jeg ser ingen farlige situasjoner, selv om trafikken er intens.

Yamahas NMAX finnes i to versjoner. Den mer eksklusive Tech Max-versjonen, som blant annet har en penere fargeskjerm, er ikke tilgjengelig for oss, så vi nøyer oss med standard NMAX med svart og hvit LCD-skjerm. Fordelen med den automatiske sentrifugalclutchen merkes umiddelbart når lyset skifter til grønt. Bare vri på gassen, og scooteren tar av. Den raske starten gjør at scooterføreren alltid vinner noen meter på den øvrige trafikken og kan kaste seg inn i neste sving etter prinsippet "førstemann i svingen velger spor".

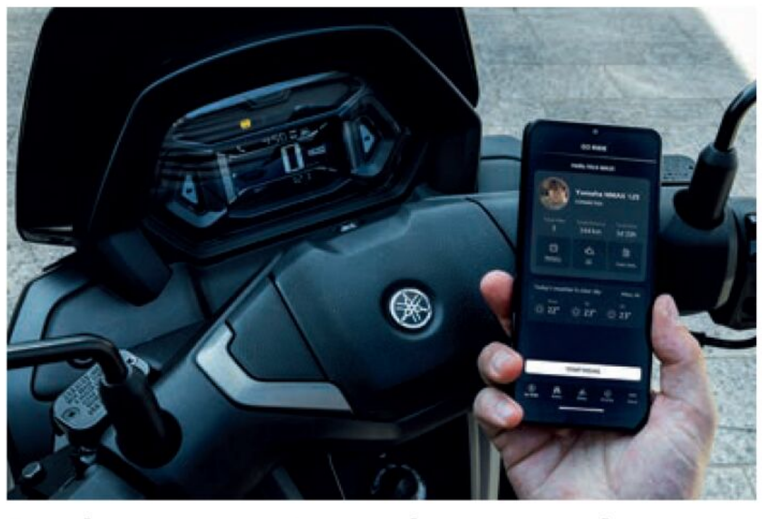
Scooteren er ganske baktung, sammenlignet med en motorsykkel, og uventet mye av bremsekraften ligger i bakbremsen, det vil si i venstre bremsehåndtak (der clutchen normalt er plassert på en

motorsykkel). Det høyre håndtaket er den vanlige forbremsen. Den kjennes litt mer spinkel, sammenlignet med en vanlig motorsykkel.

Vi legger også ut på landeveier som tar oss opp i fjellene over Barcelona, der raske, sveipende kurver veksler med skarpe hårnålssvinger. Her kjennes det uvant, spesielt i begynnelsen, å holde tempoet som vår erfarne scooterfører har satt opp. Men man venner seg fort til det, selv om kjøringen ikke kjennes like stabil som på en motorsykkel. Konklusjonen er at scooteren gjør jobben sin, og at det absolutt er mulig å kjøre landeveisturer med den – ikke bare bruke den som et kjøretøy til og fra jobb.

Et komfortabelt sete sørger for en behagelig kjøretur, selv med passasjer, og Tech MAX tilbyr også smarttelefontilkobling for navigasjon fra displayet. Under salen er det, som vanlig på scootere, et oppbevaringsrom som sies å ha plass til en helhjelm. Man må imidlertid passe på å snu hjelmen opp ned for å få plass til den. Et annet mindre oppbevaringsrom er plassert foran på kåpen.

Om jeg nå er scooterfrelst? Kanskje ikke helt, men jeg må innrømme at det er et utrolig smidig bykjøretøy.



Den hvassere varianten leveres med TFT-fargeskjerm og smarttelefontilkobling.

Den komfortable sittestillingen, kombinert med en kåpe som beskytter godt, gjør at kjøring i mindre gunstige værforhold også fungerer.

Salen er lang og komfortabel. Under den er det et oppbevaringsrom med plass til en helhjelm.

Passasjeren får selvfølgelig også et komfortabelt sete, LED-lys bidrar til et moderne utseende.

Yamaha NMAX

Motor

Væskekjølt ensylindret firetaktsmotor, en overliggende kamaksel, fire ventiler, automatgir med kilerem, drivstofforbruk 0,22 lit/mil, rekkevidde 322 km.

Boring x slag	52,0 x 58,7 mm
Slagvolum	125 cm^3
Kompresjonsforhold	11.2: 1
Maks effekt	9,0 kW (12,2 hk) ved 8 000 o/min
Maks. dreiemoment	11,2 Nm ved 6 000 o/min
Toppfart	122 km/t (speedometer)

Mål og vekt

Total lengde 1935 mm, total bredde 740 mm, total høyde 1200 mm, hjulavstand 1340 mm, fjæringsvei for/bak 100/91 mm, setehøyde 770 mm, fulltanket vekt 132 kg, tankvolum 7,1 liter.

Dekk	110/70-13; 130/70-13
Garanti	5 år
Farge	Sort, grå
Pris	47 900,-

Tekst: Gerry Nordström
gerry@bike.se
Foto: Ant-production

Nå skjer det! Etter fjorårets mer klassiske XSR 900 GP, ser det nå ut til at vi får en sportssykkel med moderne design og CP3 motor. Tolv år etter trippelmotorens første opptreden kommer endelig en ekte sportssykkel i form av Yamaha R9.

Etter all sannsynlighet vil Yamaha, som så ofte før, være blant de bestselgende merkene i 2024. Modellprogrammet for neste år blir litt mer strømlinjeformet og den firesylindrede 1000 kubikkeren fjernes fra programmet grunnet Euro 5+, noe som betyr at sportssykkelen **R1** kun vil være tilgjengelig i en racingversjon for bane. Den etterlengtede **R9** , som har blitt omarbeidet på mange områder - bortsett fra drivverket - er nå den nye spydspissen blant Yamahas sportssykler. Den har 119 hester, 81 færre enn **R1**. I og med ankomsten av **R9** forsvinner også **R7** fra modellprogrammet for 2025.
Eksperimentprosjektet Niken er også avviklet. Den futuristiske trehjulssykkelen med Star Wars-look var nok litt for ekstrem for den ganske konservative kundekretsen.

Produsentprofil

Fabrikkens hovedkontor	**Iwata/Japan**
Grunnlagt år	**1887, motorsykler siden 1955**
Antall solgte eksemplarer i Norge januar-november 2024	**854**
Forhandlere i Norge	**24**

Y-AMT er navnet på Yamahas automatiserte manuelle girkasse. Her ser du servomotoren som utfører giringen.

R1 oppfyller ikke de nye Euro5+ forskriftene og selges nå utelukkende som ren banesykkel.

www.yamaha-motor.no

Yamaha MT-03

91 900,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 321 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	168/161 kg
Effekt	31 kW (42 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Dreiemoment	30 Nm ved 9000 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,36 lit/mil
Hjulavstand	1380 mm	**Toppfart**	170 km/t
Dekkdimensjon	110/70-17, 140/70-17	**Farger**	Sølv, blå, sort

Akkurat som R3 har også MT3 blitt oppgradert til Euro 5+ for 2025. Eksternt er den uendret, selv om den polariserende lyktemasken som ser ut som et dødninghode er blitt litt mer distinkt. Sykkelen har et tiltalende utseende, selv om den fortsatt bare bruker et LCD display som instrumentering. Dette endrer selvsagt ikke kjernekompetansen, og det er spesielt artig å slippe løs den livlige, sterke og økonomiske MT3-en på små, helst svingete veier.

Yamaha R3

99 900,-

Euro 5+ **A2**

Motortype, slagvolum	2-syl, 321 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	169/160 kg
Effekt	31 kW (42 hk) ved 10 750 o/min	**Setehøyde**	780 mm
Dreiemoment	30 Nm ved 9000 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,35 lit/mil
Hjulavstand	1380 mm	**Toppfart**	182 km/t
Dekkdimensjon	110/70-17, 140/70-17	**Farger**	Blå, sort

2025 modellen av R3 er lett gjenkjennelig på den nydesignede fronten med winglets og de spalteformede kjørelysene, der hovedlyset er skjult i den (falske) innsugskanalen. Noe har også endret seg under den aggressivt utseende, men likevel diskrete kåpen: Euro 5+ tilpassing med uendret ytelse, og slipperclutch er på plass. Instrumenteringen, som fremdeles er basert på LCD-teknologi, er blitt modernisert med connectivity.

Yamaha TMAX/Tech MAX

220 900,- **A2**

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl, 562 cm3	**Fulltanket vekt/lastvekt**	218/197 kg
Effekt	35 kW (48 hk) ved 7500 o/min	**Setehøyde**	800 mm
Dreiemoment	56 Nm ved 5250 o/min	**Tankvolum**	15,0 liter
Girkasse	Variomatic	**Bensinforbruk**	0,48 lit/mil
Hjulavstand	1575 mm	**Toppfart**	Ikke oppgitt
Dekkdimensjon	120/70 R 15, 160/60 R 15	**Farger**	Grå, mørk brun

I 25 år har TMAX bevist at sportslige kjøreegenskaper og scooteregenskaper kan kombineres på en vellykket måte. Bare i Europa har det hittil vært mer enn 330 000 (kjøpesterke) kunder. For at de skal fortsette å komme tilbake i fremtiden, har toppmodellen fått en ansiktsløftning etter bare to år. Nå har fronten fått en mer kantete kontur, og TFT-skjermen byr på flere visuelle og innholdsrelaterte gimmicker. Når det gjelder drivverket, er alt som før med den 560 kubikk store twinen. Unntaket er imidlertid oppdatering til 5+-standarden, der nytt design på innsug gir en klarere lyd. Elektronisk er den derimot skjerpet, og for 2025 er kurve-ABS og to kjøremoduser med forskjellig effektnivå på plass. Tech MAX har også elektrisk justerbar vindskjerm, varmehåndtak og varme i sete, cruise kontroll og dekktrykkovervåkning. Byggekvaliteten og kjøreegenskapene til TMAX er i toppklasse, det samme er prisen.

Instrumenteringen til TMAX har en 7-tommers TFT-skjerm, som inkluderer cruise kontroll og «joystick» for menynavigering.

Yamaha MT-07/Y-AMT

A2

124 900,-/ 129 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	2-syl 689 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	183/173 kg
Effekt	54 kW (73 hk) ved 8750 o/min	**Setehøyde**	805 mm
Dreiemoment	67 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,41 lit/mil
Hjulavstand	1395 mm	**Toppfart**	207 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	????

På det ellevte året siden MT-07 ble lansert første gang, har Yamahas bestselger fått nok en oppgradering. De mest merkbare endringene er den nye USD gaffelen med radialmonterte kalipere og den litt mindre brutalt utformede frontlykten à la MT-09. I likhet med Ténéré og Tracer har CP2 twinen nå ride-by-wire, noe som muliggjør forskjellige kjøremoduser samt cruise kontroll og traction kontroll. I tillegg leveres for første gang en Y-AMT-variant med automatisert manuell girkasse. Ergonomien har hittil ikke har gitt grunn til klager, men den er allikevel revidert for å gi en sportsligere kjøreopplevelse. Det 18 mm bredere rørstyret sitter litt lavere og lenger bak, og fothvilerne sitter også litt lavere. Tanken har fått nytt design, og er gjort smalere for bedre anslag for knærne. Lettere, støpte hjul og en fullstendig omarbeidet ramme gir enda bedre kjøreegenskaper med større stivhet. MT-07 bør derfor appellere til mange kjøpere, også i fremtiden. MT07 kan nå også leveres med Y-AMT automatgir mot 5000,- ekstra.

T-instrumentering ser ut til å være den nye lekeplassen for designere og ingeniører. På den nye MT-07 har den fem tommer store skjermen også fått en visuell overhaling, og fremfor alt er den nå betydelig utvidet når det gjelder innhold.

Yamaha Ténéré 700/Rally

A2

Euro 5+

169 900,-/179 900,-

Motortype, slagvolum	2-syl 689 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	204/190 kg
Effekt	54 kW (73 hk) ved 9000 o/min	**Setehøyde**	875 mm
Dreiemoment	68 Nm ved 6500 o/min	**Tankvolum**	16,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,37 lit/mil
Hjulavstand	1595 mm	**Toppfart**	186 km/t
Dekkdimensjon	90/90 R 21, 150/70 R 18	**Farger**	Blå, oliven

I 2024 var modellutvalget av Ténéré noe fragmentert med totalt seks(!) varianter, og selv insidere kunne ha vansker med å skille dem fra hverandre. I 2025 vil T7 kun være tilgjengelig med eller uten Rally-suffikset, der modellen "uten" har setehøyde på 875 eller 860 mm, avhengig av fjæringsvei. Rally er basert på den tidligere Extreme, og har en setehøyde på 910 mm, takket være fjæringsvei på 230 mm foran og 220 mm bak. Felles for begge versjonene er den smalere tanken som gir økt bevegelsesfrihet. Fronten har også fått nytt design, inkludert de karakteristiske fire frontlyktene. Det nye instrumentdesignet letter bruken av TFT-displayet, som også har blitt revidert. På motorsiden er det for første gang ride-by-wire og dermed flere kjøremoduser. ABS kan nå slås av med et tastetrykk. Girkassen er også modifisert for bedre giring. En forsterket bakramme, forbedret eksosfeste, optimalisert sidestøtte og større fothvilere er ytterligere forbedringer for 2025.

Om ikke annet har den 6,3-tommers TFT-skjermen blitt revidert igjen, og tilbyr nå de vanlige funksjonene - inkludert connectivity. Rally (nedenfor) har høy forskjerm.

NYTTÅRSKUPP!

PÅ MC & UTSTYR

YAMAHA
Revs Your Heart

R7 (A+A2)
MT-03 / R3 (A2)
MT-07 (A+A2)
MT-09
MT-10 SP
Ténéré 700
Ténéré 700 Extreme
Ténéré 700 World Raid Akra
Ténéré 700 Wold Raid Rally
Tracer 9 GT+

OPPTIL
-50%
PÅ LAGERFØRT BEKLEDNING!

DAINESE · rukka · Schuberth HEAD PROTECTION TECHNOLOGY · Halvarssons · Arai HELMET

Nettbutikk: rovikmc.no

Fabrikkveien 5, Forus,
Stavanger, Tlf. 51588800

BMW Serviceverksted!

NMCF NORSK MC-FORHANDLERFORENING

roviik
ROVIKMC.NO

Yamaha-spesialisten på Østlandet!

YAMAHA
Revs Your Heart

2024 awards
1
MCN

SPORTS-TOURER OF THE YEAR / RETRO BIKE OF THE YEAR / NAKED BIKE OF THE YEAR

YAMAHA TRACER 9 GT+ | YAMAHA XSR900 GP | YAMAHA MT-09

NMCF

Vi har mange års erfaring med salg av Yamaha og er utrolig stolte hver gang Yamaha befinner seg på en av de ettertraktede førsteplassene i bladet MCN! Vi tilbyr alt innen service og reparasjon på Yamaha motorsykler og mopeder. AMCS er en MC-butikk med stor kjærlighet for tohjulinger, og legger vekt på personlig kontakt med deg som kunde.

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

Yamaha MT-09/SP/Y-AMT

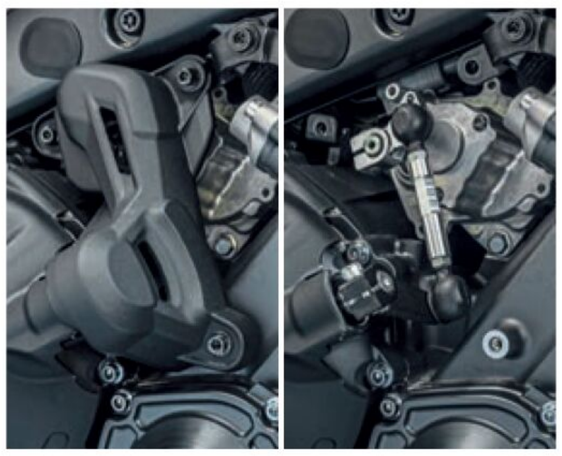
Euro 5+

NY

179 900,-/184 900,-/205 900,-

Motortype, slagvolum	3-syl, 890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	196/166 kg
Effekt	88 kW (119 hk) ved 10 000 o/min	**Setehøyde**	825 mm
Dreiemoment	93 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum/reserve**	14/2,8 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,43 lit/mil
Hjulavstand	1430 mm	**Toppfart**	233 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Grå, blå, sort

La oss starte med den største nyheten: MT-09 er den første Yamaha-modellen som ble tilgjengelig med Yamaha Automated Manual Transmission, forkortet Y-AMT. I utgangspunktet er dette en konvensjonell girkasse der servomotorer overtar driften av clutchen og girpedalen, ettersom det ikke finnes noen girpedal eller clutchhåndtak. Under den første prøvekjøringen var systemet allerede godt utviklet, og girskiftene var stort sett perfekte. Bare i sjeldne tilfeller hadde føreren og elektronikken forskjellige meninger om timingen. Men det er her den manuelle modusen kommer inn i bildet. Takket være den seksaksede IMU-enheten kan elektronikken tilby krengningssensitiv traction-, slide-, wheelie- og bremse kontroll (ABS), i tillegg til Rain-, Street- og Sport modus. I tillegg til annen lakkering har SP et Track-modus og flere avanserte innstillingsmuligheter. Dessuten: bremse- og fjæringskomponenter av høyere kvalitet fra Brembo, Öhlins og Kayaba og i tillegg, et Smartkey-system.



Automatiserte manuelle girkasser er svært populære for tiden. Servomotoren for aktivering av clutch sees til venstre.

Yamaha XSR 900

Euro 5+

189 900,-

Motortype, slagvolum	3-syl, 890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	193/221 kg
Effekt	88 kW (119 hk) ved 10 000 o/min	**Setehøyde**	810 mm
Dreiemoment	93 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,40 lit/mil
Hjulavstand	1495 mm	**Toppfart**	215 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Rød, sort

Heldigvis slapp 900 å lide samme skjebne som XSR 700 (se til venstre). XSR 900 er et blendverk, i positiv forstand, for til tross for sitt ukonvensjonelle retroutseende er den faktisk en racer i forkledning. Dette blir fort klart rett etter start. For 2025 har den fått samme TFT-skjerm og joystick-kontroller som MT-09 og den delvis kåpekledde GP. Motor og hjelpesystemer er på samme banebrytende nivå på alle tre modellene, takket være den seksaksede IMU'en.

Yamaha R1 Race/GYTR

NY

249 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	4-syl, 998 cm³	**Vekt**	201 kg
Effekt	147 kW (200 hk) ved 13 500 o/min	**Setehøyde**	855 mm
Dreiemoment	113 Nm ved 11 500 o/min	**Tankvolum**	17,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,68 lit/mil
Hjulavstand	1405 mm	**Toppfart**	285 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17	**Farger**	Sort

Det som faktisk er nytt med R1 Race, er at den ikke lenger er godkjent for gatebruk. Dette fordi den ikke er Euro 5+ kompatibel. De karakteristiske vingene på kåpen kjennetegner 2025-modellen. GYTR er enda bedre rustet for raske rundetider, takket være bakramme i magnesium, forenklet ledningsnett og en enda mer forseggjort elektronikkpakke. GYTR selges kun gjennom godkjente GYTR-forhandlere og er ikke tilgjengelig i Norge

Yamaha XSR 900 GP (2024)

Euro 5+

209 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	3-syl, 890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	200/214 kg
Effekt	88 kW (119 hk) ved 10 000 o/min	**Setehøyde**	835 mm
Dreiemoment	93 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,50 lit/mil
Hjulavstand	1500 mm	**Toppfart**	235 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Rød, grå

Den forførerisk designede XSR 900 GP fikk bare beholde kronen som den sportsligste CP3 trippelen i ett år. I 2025 blir denne æren overtatt av R9, som er enda mer renhåret og designet etter dagens skjønnhetsidealer. De er imidlertid stort sett identiske når det gjelder motor og elektronikk. Man kan også si at presset om å være raskest har forsvunnet. Men GP er ikke bare en XSR med halvkåpe. Takket være annen fothvilerplassering og lavere styrehalvdeler i stedet for rørstyre, er ergonomien nå mye mer forhjulsorientert, uten å bli for ekstremt racebetonet. Basisinnstillingen for den fullt justerbare fjæringen er relativt komfortabel, men har likevel nok reserver ved hard svingkjøring til å glede den engasjerte føreren . Som vanlig nå for tiden har GP også muligheten til å tilpasse de mange elektroniske hjelpemidlene (power, traction, slide og lift kontroll) til førerens personlige preferanser.

GPs mange elektroniske hjelpemidler kan også konfigureres individuelt i Custom-modus. I det store og hele er den omfattende elektronikken identisk med slektningene.

YAMAHABERGEN

Åpningstider butikk:
Man-Fre 09.00-17.00 · Torsdag 09.00-19.00 · Lørdag 10.00-14.00
Nordre Brurås 10 • www.yamahabergen.no • Tlf.: 55 39 58 80

VI HJELPER DEG Å FINNE RIKTIG KJØRETØY
VELKOMMEN TIL OSS

ENESTE TOTALLEVERANDØREN AV YAMAHA MOTORPRODUKTER I BERGEN

Yamaha Tracer 9 GT/GT+/GT Y-AMT

Euro 5+

230 900,-/273 900,-

Motortype, slagvolum	3-syl, 890 cm³	**Fulltanket vekt/lastvekt**	212/212 kg
Effekt	88 kW (119 hk) ved 10 000 o/min	**Setehøyde**	845–860 mm
Dreiemoment	93 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum**	19,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	0,47 lit/mil
Hjulavstand	1500 mm	**Toppfart**	218 km/t
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Grå, sort, blå

Yamahas toppmodell i touringklassen har fått en betydelig oppdatering for 2025. Den mest åpenbare endringen er i fronten, som minner litt om Harleys Pan America. Den har nå adaptive Matrix LED-lys - første gang i motorsykkelverdenen. For å få en lyssterk og blendingsfri frontlykt brukes også data fra den 6-aksede IMU-enheten. Dens hovedoppgave er imildertid å gi informasjon til de omfattende hjelpesystemene som ABS og TC. Avhengig av modell, får føreren også hjelp av adaptiv cruise kontroll, avstandsvarsler, og en radarstøttet assistent for de kombinerte bremsene som automatisk øker bremsetrykket ved behov. I tillegg: semi-aktiv fjæring. Den elektrisk justerbare vindskjermen, varmehåndtak som kan justeres i ti trinn, nøkkelfri start og mye mer sørger for et høyt komfortnivå. Som om ikke det var nok, kan du bestille den automatiserte manuelle girkassen med Y-AMT, der elektronisk styrte servomotorer overtar clutcharbeidet. GT+ har alle godbitene som standard.

TFT-skjermen måler sju tommer og har integrert navigasjon fra Garmin. Den betjenes enkelt via en femveis joystick på styret.

Yamaha R9

212 900,-

Euro 5+

Motortype, slagvolum	3-syl, 890 cm³	**Vekt**	195 kg
Effekt	88 kW (119 hk) ved 10 000 o/min	**Setehøyde**	830 mm
Dreiemoment	93 Nm ved 7000 o/min	**Tankvolum**	14,0 liter
Girkasse/gir	manuell/6	**Bensinforbruk**	Ikke oppgitt
Hjulavstand	1420 mm	**Toppfart**	Ikke oppgitt
Dekkdimensjon	120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17	**Farger**	Blå, sort

Endelig er R9 kommet. Kort tid etter lanseringen av den første MT-09 i 2013 kom ønsket om å sette CP3 trippelen, som var like inspirerende den gang som nå, i et mer prestasjonsorientert chassis. Til tross for alle MTs gode egenskaper har fullgasskjørere alltid funnet ergonomien for passiv og fjæringen utilstrekkelig. Da den klassiske sportssykkelen XSR 900 GP ble avduket i slutten av 2023, var kursen allerede staket ut i retning sport. R9 fortsetter på denne veien. Teknisk sett med en spesialutviklet ramme som er stivere og lettere enn tidligere. Visuelt har den de nesten uunngåelige winglets på kåpen, pluss at den er fullpakket med elektroniske hjelpemidler. I tillegg til de vanlige kjøremodusene gir den seks-aksede IMU'en krengningssensitive og individuelt konfigurerbare innstillinger for traction, drift, brems og wheelie-kontroll. (Race)-start støttes også elektronisk. Selv om fansen gjerne skulle hatt mer, er motoreffekten på 119 hestekrefter identisk med de andre CP-3 modellene.

På den ene siden kan den 5-tommers TFT-skjermen se overraskende analog ut, men på den annen side styrer og konfigurerer den de mange elektroniske hjelpesystemene og kommuniserer selvfølgelig også med smarttelefon.

Det er en sensasjon: 29 år gamle Marc-Reiner Schmidt fra Friedrichshafen i Tyskland har vunnet VM-tittelen i Supermoto for fjerde gang på rad. Med sin TM Racing klarte han å slå Thomas Chareyre på Honda. Hvilke modeller blir markedsvinnere? Her er supermoto-programmet for 2025.

SUPERMOTO

Husqvarna FS 450

NY

152 500,-

Slagvolum motortype	450 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	Elektrisk start
Ramme type/materiale	Dobbel vuggeramme i stål
Fjæringsvei foran/bak	283/266 mm
Hjulavstand	1472 mm
Setehøyde	894 mm
Tørrvekt	108,9 kg

KTM 450 SMR

NY

152 500,-

Slagvolum motortype	450 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	Elektrisk start
Ramme type/materiale	Dobbel vuggeramme i stål
Fjæringsvei foran/bak	283/266 mm
Hjulavstand	1472 mm
Setehøyde	898 mm
Tørrvekt	108,8 kg

Sherco 500 SM Factory

142 321,-

Slagvolum motortype	487 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Rammetype/materiale	Enkel vuggeramme av stål
Fjæringsvei foran/bak	300/330 mm
Hjulavstand	1490 mm
Setehøyde	910 mm
Tørrvekt	128 kg

Non-Stop | MC Non-Stop | Auto Non-Stop | Tools NON-STOP.no Hestmann | Tuning Kundeservice Nettbutikk

Distributør av deler, utstyr og verkstedmateriell. Her er noen av våre leverandører gjennom 20+ år

% OUTLET

AKRAPOVIČ brembo RACING Eni 3D Beta ARROW SPECIAL PARTS ROTOBOX FULLSIX Beta RAPID BIKE BMC Air Filter Kamasa-TOOLS MAROLO Matris Puig Hi-Tech Parts YOSHIMURA AFAM marchesini

BMW CE 02 4kW/11kW

71 000,-/85 500,-
ABS

Maks effekt	4/11 kW (5,4/15 hk)
Kontinuerlig effekt/klasse	3,2/6 kW (4,3/8,2 hk)/AM, A1
Dreiemoment (i motoren)	45/55 Nm
Batterikapasitet	1,96/3,9 kWh
Rekkevidde	45–95 km
Ladetid	1,5–2,6 t (20–80 %)
Kjøreklar vekt/lastvekt	119 eller 132/193 eller 180 kg
Setehøyde	750 mm
Toppfart	45/95 km/t

Den stilfullt ekstravagante CE 02 med midtmontert motor, USD gaffel og 14-tommers skivehjul er først og fremst designet for bykjøring, men klarer også korte strekninger på innfartsveier. Som vanlig hos BMW er moderne teknologi som ABS, svingarm, tannremdrift, to kjøremoduser, regenerativ bremsing, revers, connectivity og doble fothvilere for å kunne variere sittestilling standard. Av ekstrautstyr nevner vi varmehåndtak og sidevesker. Den svakere 4 kW-versjonen (AM-førerkort/45 km/t) har halvparten så stor batterikapasitet.

USB-C-ladekontakt og smarttelefontilkobling.

www.bmw-motorrad.no

BMW CE 04 (2024)

123 600,- (2024)
ABS

Maks effekt	23/31 kW (31/42 hk)
Kontinuerlig effekt/klasse	11/15 kW (15/20 hk)/A1, A2
Dreiemoment (i motoren)	62 Nm
Batterikapasitet	8,9 kWh
Rekkevidde	100/130 km
Ladetid	1,6–4,3 t (0–100 %)
Kjøreklar vekt/lastvekt	231/179 kg
Setehøyde	780–800 mm
Toppfart	120 km/t

Den futuristiske CE 04, som bygges i Berlin, har en dynamisk effekt på opptil 42 hk. Allerede som A1-kompatibel leverer den tunge maxiscooteren 62 Newton og 31 hester til 160 bakhjulet dekk via tannrem og svingarm. Energien lagres i 40 platemonterte høyspenningsceller. Den lange hjulavstanden på 1,67 meter og 15-tommers hjul gir stabile kjøreegenskaper. En selvfølge: regenerering. Som på CE 02 er salen kort og hard, og bagasjeplass er begrenset. Som vanlig med BMW er mye dyrt ekstrautstyr tilgjengelig.

Can-Am Origin

NY

174 820,-
ABS

Maks effekt	23–35 kW (31–48 hk)
Kontinuerlig effekt/klasse	11-20 kW (15-27 hk)/A1, A2
Dreiemoment (i motoren)	72 Nm
Batterikapasitet	8,9 kWh
Rekkevidde	84–145 km
Ladetid	1,5–5,75 t (0–100 %)
Kjøreklar vekt/lastvekt	187/151 kg
Setehøyde	865 mm
Toppfart	129 km/t

Med lanseringen av Pulse- og Origin-modellene tar Can-Am sikte på å "bli den globale markedslederen innen elektriske motorsykler". Syklene fra Nord-Amerika er godt rustet for dette. Den høybeinte og lettkjørte Origin offroad-sykkelen har 21/18-tommers dekk som egner seg for offroadkjøring, en sjenerøs fjæringsvei på 255 mm foran og bak og hele 274 mm bakkeklaring. Alt dette er krydret med moderat vekt, seks kjøremoduser, "aktiv regenerering" og mer dreiemoment enn en Yamaha Ténéré 700. Prisen er høy.

www.can-am.brp.com

Can-Am Pulse

NY

168 420,-
ABS

Maks effekt	23–35 kW (31–48 hk)
Kontinuerlig effekt/klasse	11-20 kW (15-27 hk)/A1, A2
Dreiemoment (i motoren)	72 Nm
Batterikapasitet	8,9 kWh
Rekkevidde	89–160 km
Ladetid	1,5–5,75 t (0–100 %)
Kjøreklar vekt/lastvekt	177/155 kg
Setehøyde	785 mm
Toppfart	129 km/t

Can-Am bygger den eksklusive Spyder trehjulingen med to forhjul. I dette tilfellet drives imidlertid de nye tohjulede motorsyklene av en Rotax-elektromotor – begge selskapene tilhører BRP-gruppen. De nye syklene byr på mange nyvinninger: Batteriet med fem års garanti er bærende element, drivkjedet løper i oljebad inne i svingarmen! Type 2-ladekontakter og ladere følger med. Den A1-kompatible versjonen (11 kW kontinuerlig ef fekt) av den 177 kg tunge sykkelen leverer 31 hester på topp.

KTM Freeride E

Pris ikke klar

Maks effekt	19,2 kW (26,1 hk)
Kontinuerlig effekt/klasse	11 kW (15 hk)/A1
Dreiemoment (i motoren)	37,6 Nm
Batterikapasitet	5,5 kWh
Kjøretid	2-3 timer
Ladetid	7 timer (0–80 %)
Vekt	109 kg
Setehøyde	910 mm
Toppfart	80 km/t

Helt ny for 2025: På typisk KTM-vis er 21/18-tommers knastdekk og sjenerøs fjæringsvandring på 250/240 millimeter perfekt for tøff offroadkjøring. Den lette elektriske endurosykkelen har et 29 kilos batteri på 5,5 kWh, noe som skal gi to til tre timers miljøvennlig og stillegående offroadkjøring med høyt dreiemoment og 11 kW kontinuerlig effekt. Den slanke rammen er konstruert av krom molybdenstål og smidde aluminiumsdeler.

www.ktm.com

Kawasaki Ninja e-1/Z e-1

85 990/79 990,-
ABS

Sammenlignet med sine slektninger med forbrenningsmotor på 15 hestekrefter er de elektriske modellene noen kilo lettere og dyrere. Dreiemomentet på 40 Nm tilsvarer 400 kubikk forbrenningsmotor! Begge syklene har ramme av rørstål, to små, utskiftbare batterier (11,5 kg hver) og en ekstern lader for mobillading, men rekkevidden er dessverre for kort. ABS-bremser sørger for sikkerhet, og fire års garanti gir trygghet.

De to første japanske elektriske "125 kubikkere" har typisk Kawasaki design.

Maks effekt	9 kW (12 hk)
Kontinuerlig effekt/klasse	5 kW (6,8 hk)/A1
Dreiemoment (i motoren)	40,5 Nm
Batterikapasitet	2 x 1,5 kWh = 3 kWh
Rekkevidde	72 km
Ladetid	3,7 timer per batteri (0-100 %)
Vekt	135–140 kg
Setehøyde	785 mm
Toppfart	99 km/t

Kawasaki viser vei for japanerne med to sykler i "125-klassen", den nakne Z e-1 (til høyre) og den kåpekledde Ninja e-1, hver med maksimalt 12 hk.

www.kawasaki.no

Stark EX

Maks effekt	60/80 hk
Kontinuerlig effekt/klasse	11 kW (15 hk)/A1
Dreiemoment (på bakhjulet)	275 Nm
Batterikapasitet	7,2 kWh
Rekkevidde	ca. 4 timers endurokjøring
Ladetid	2 timer (0–100 %)
Vekt	120 kg
Setehøyde	990 mm
Toppfart	150 km/t

Jada, det stemmer: Nok en endurosykkel blant elsyklene, sammen med KTM Freeride E. Begge kan registreres for landeveisbruk og passer derfor perfekt her. Varg EX er Starks første endurosykkel, etter suksessen med crossykkelen Varg MX. Her får du de aller beste komponentene og en motor med et voldsomt drag i det sterkeste 80-hesters moduset. Det nye batteriet på 7,2 kWh har 20 % mer kapasitet, sammenlignet med cross-sykkelen. Blinklysene som er støpt inn i lyktekåpen er et eksempel på Starks oppfinnsomhet.

Zero SR/F & SR/S

259 900,-/269 900,- **ABS**

Maks effekt	83 kW (113 hk)
Kontinuerlig effekt/klasse	35 kW (48 hk)/A
Dreiemoment (i motoren)	190 Nm
Batterikapasitet	17,3 kWh
Rekkevidde	187–283 km
Ladetid	1,1–2,2 t (0–95 %)
Kjøreklar vekt/lastvekt	227–235/219–227 kg
Setehøyde	787 mm
Toppfart	170-200 km/t

SR-modellene er California powerbike: Den kule SR/S har kåpe, mens SR/F er naken. Begge syklene har identisk chassis, inkludert sportslige Pirelli-dekk. 83 kW maks effekt og 190 Newtonmeter som er tilgjengelig på nesten alle turtall er noe helt spesielt. Et batteri på 17,3 kWh er montert som standard, og dette kan økes med en "Power Pack" i tankrommet (ekstrautstyr).

www.erling-sande.no

Zero DSR/X & Black Forest

279 900,-/299 900,- **ABS**

Maks effekt	52–75 kW (71–102 hk)
Kontinuerlig effekt/klasse	33–36 kW (45–49 hk)/A2, A
Dreiemoment (i motoren)	170-229 Nm
Batterikapasitet	15,6–17,3 kWh
Rekkevidde	161–288 km
Ladetid	1,1–3,9 t (0–95 %)
Kjøreklar vekt/lastvekt	242–247/252–257 kg
Setehøyde	828 mm
Toppfart	139-180 km/t

DSR-X har skapt en revolusjon innen elektriske adventuresykler, både når det gjelder ytelse og teknologi. Med X-modellen flytter Zero Motorcycles grensene for hva mange trodde var mulig. DRS/X er verdens mest momentsterke, serieproduserte adventure-modell, med et dreiemoment på 225 Newtonmeter. DSR/X har et batteri på 17,3 kWh, en nyttelast på mer enn 250 kilo, og Bosch MSC. Black Forest Edition er utstyrt med et komplett bagasjesystem for touring.

Zero XB og XE

159 900,-/49 900,- NY

Maks effekt	7,5/15,5 kW (10,2/21 hk)
Kontinuerlig effekt/klasse	ingen oppl./AM, A1
Dreiemoment (på bakhjulet)	373/635 Nm
Batterikapasitet	2,4/4,3 kWh
Rekkevidde	75/100 km
Ladetid	3,0/5,5 t (0–95 %)
Kjøreklar vekt/lastvekt	63/101 kg
Setehøyde	832/900 mm
Toppfart	45/85 km/t

Zero, en etablert produsent av premium e-motorsykler, utvider produktporteføljen i den lavere klassen med en kinesisk samarbeidspartner: Den smidige, lette Zero XE (bildet) er den første av den nye X-Line – den første ekte offroaderen fra amerikanerne: 21"/18", 215/248 mm fjæringsvei og fullt justerbare fjæringskomponenter. Funksjoner: Høyt dreiemoment, avslagbar traction kontroll, utskiftbart batteri på 4,3 kWh. Med et mindre batteri og kortere fjæringsvei er den svært rimelige XB designet for å erobre bysentrum og offroad-stier som en "50-kubikker".

Aprilia RS 125

Euro 5+ NY ABS

77 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 500 o/min
Dreiemoment	11,5 Nm ved 8500 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1350
Setehøyde	820 mm
Tankvolum/reserve	14,5/3,3 liter
Fulltanket vekt/last	144/181 kg
Toppfart	118 km/t

Traction control, moderne grafikk, Euro 5+-motor: Det er nyhetene i Aprilias minste racer. Sykkelen er modellert eter RSV4, med aluminiumsramme, USD gaffel og bredt bakdekk. Den ensylindrede motoren trenger nå litt høyere turtall for maks ytelse, men det bør ikke endre kjøreopplevelsen: Hittil har ikke RS 125 våknet til liv før ved 9000 omdreininger.

Aprilia RX 125

ABS Euro 5+ NY

54 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 500 o/min
Dreiemoment	11,5 Nm ved 8500 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1430 mm
Setehøyde	905 mm
Tankvolum/reserve	7,0/1,5 liter
Fulltanket vekt/last	134/166 kg
Toppfart	105 km/t

Euro5+, oppdatert og trendy design, nytt digitalt fargedisplay og LED-belysning: Dette er nyhetene på Enduro RX 125. 21-tommers forhjul, kraftige dekk, eikehjul og en luftig setehøyde på 905 mm er beholdt, men den må fortsatt klare seg uten samme tokanals ABS-systemet som RS/Tuono 125 har. I likhet med Supermoto SX fungerer ABS-en fortsatt bare på forhjulet.

Aprilia SR GT 125/Sport/Replica

Euro 5+ ABS

53 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 8750 o/min
Dreiemoment	12,0 Nm ved 6500 o/min
Girkasse	Variomatic
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffel/doble støtdempere
Hjulavstand	1350 mm
Setehøyde	799 mm
Tankvolum/reserve	9,0/1,5 liter
Fulltanket vekt/last	144/196 kg
Toppfart	99 km/t

Den er like underholdende som funksjonell: Det brede, tradisjonelle styret og den faste salen gir en aktiv sittestilling, og den lange fjæringsveien og de litt grove dekkene er morsomme på grusveier, men hjelper også til over ujevnheter i asfalten. "Sport"-versjonen ser enda mer atletisk ut, med sine iøynefallende farger, mens replikaen har sports-dekk og racingutseende. CBS-versjonene har gått ut av produksjon, og alle GT 125 har nå ABS.

www.aprilianordic.com/no

Aprilia SX 125

ABS Euro 5+ NY

55 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 500 o/min
Dreiemoment	11,5 Nm ved 8500 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1425 mm
Setehøyde	880 mm
Tankvolum/reserve	7,0/1,5 liter
Fulltanket vekt/last	134/166 kg
Toppfart	110 km/t

Supermoto SX har de samme nyhetene som Enduro RX 125, som har samme tekniske grunnlag. Sammenlignet med Enduro har SX en større skivebrems foran (300 mm, mot 260 mm) og 25 mm lavere setehøyde. Den har imidlertid ikke de bølgeformede bremseskivene som Enduro har.

Aprilia Tuono 125

Euro 5+ ABS

NY 66 900,- (2024)

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 500 o/min
Dreiemoment	11,5 Nm ved 8500 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1353 mm
Setehøyde	810 mm
Tankvolum/reserve	14,5/3,3 liter
Fulltanket vekt/last	144/181 kg
Toppfart	110 km/t

Akkurat som Aprilias store sykler er Tuono 125 bygget på samme basis som RS: kraftig motor, sportslig understell, alubox-ramme. Takket være helt ny traction kontroll, og ny tokanals ABS er den på topp i 125-klassen når det gjelder sikkerhet. Den oppreiste sittestillingen, det høye styret og de lavere fothvilerne gjør den mer komfortabel enn RS, mens den nye grafikken gir den et hvasst utseende.

CFMoto 125 NK

NY

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	10,6 kW (14,4 hk) ved 10 500 o/min
Dreiemoment	10,2 Nm ved 8500 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1360 mm
Setehøyde	780 mm
Tankvolum	12,5 liter
Vekt	142 kg
Toppfart	–

Full LED belysning, ABS og traction kontroll. USD gaffel og 5 tommers TFT display. Den væskekjølte, ensylindrede, fire-ventilers DOHC motoren stanger, med kloss på 15 hester, nesten mot maks i A1 klassens effektgrense. CFMOTOS 125-debut i Europa er en stjernesykkel som har alt.

www.cfmoto.se

Honda CB 125 F (2024)

39 990,- (2024) CBS
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	8,0 kW (10,9 hk) ved 7500 o/min
Dreiemoment	10,9 Nm ved 6000 o/min
Girkasse/gir	manuell/5
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffel/doble støtdempere
Hjulavstand	1280 mm
Setehøyde	790 mm
Tankvolum	11,0 liter
Fulltanket vekt/last	117/170 kg
Toppfart	95 km/t

Tusenvis av dem har sust rundt i verden siden 2015, og det ser ikke ut til å ville ta slutt. Og det er bra: Honda CB 125 F regnes som innstegsmodellen i Hondas mc-verden, og den kombinerer enkelhet og hverdagstilpasning som nesten ingen andre motorsykler på markedet. Den lille Enhanced Smart Power-motoren går til evig tid, og den øvrige teknologien er bombesikker.

Honda CB 125 R

69 990,- ABS
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 000/min
Dreiemoment	11,6 Nm ved 8000 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1345 mm
Setehøyde	816 mm
Tankvolum	10,1 liter
Fulltanket vekt/last	130/180 kg
Toppfart	105 km/t

CB 125 R trenger absolutt ikke å gjemme seg bak store motorsykler, for den lille neo-sport-representanten fra Honda er en skikkelig voksensykkel. Stilig utseende og ergonomi som gir nok plass, selv for høyere førere? Ja, det stemmer. Moderne fireventilsmotor med hele 15 hester og – unikt for denne klassen – en robust USD gaffel med en diameter på 41 mm? Det stemmer! Denne 125-kubikkeren skiller seg ut.

Honda Monkey 125

54 990,- ABS
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	6,9 kW (9,4 hk) ved 6750 o/min
Dreiemoment	11,0 Nm ved 5500 o/min
Girkasse/gir	manuell/5
Fjæring foran/bak	USD gaffel/doble støtdempere
Hjulavstand	1145 mm
Setehøyde	775 mm
Tankvolum	0,56 lit/mil
Fulltanket vekt/last	104/105 kg
Toppfart	91 km/t

Den kunne ikke vært mer ikonisk og godslig: Hondas særegne retro-mini Monkey 125 gjør at du blir lagt merke til, uansett hvor du er, og den får selv det stiveste ansiktet til å smile. Som tidligere år svinger den lille apen seg gjennom den urbane jungelen med den velkjente toventilsmotoren fra MSX-serien og den konvensjonelle femtrinns girkassen. Den er tro mot seg selv, også i 2025.

www.kellox.no

Honda MSX 125 Grom

52 990,- ABS
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	7,4 kW (10,0 hk) ved 7250 o/min
Dreiemoment	10,8 Nm ved 6000 o/min
Girkasse/gir	manuell/5
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1200 mm
Setehøyde	761 mm
Tankvolum	6,0 liter
Fulltanket vekt/last	103/154 kg
Toppfart	94 km/t

Hvis du er på utkikk etter en liten og fin motorsykkel og synes Monkey og Dax er for retro, er MSX Grom helt riktig for deg. MSX står for "Mini Street X-Treme" og det beskriver den lille rakkeren perfekt. Alle plastdelene kan tas av i en håndvending for å gi den et individuelt preg – den er enkel å tilpasse. Grom og Monkey 125 har samme toventils motor.

Honda PCX 125

49 990,- ABS
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	9,2 kW (12,5 hk) ved 8750 o/min
Dreiemoment	11,8 Nm ved 6500 o/min
Girkasse	Variomatic
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffel/doble støtdempere
Hjulavstand	1315 mm
Setehøyde	763 mm
Tankvolum	8,1 liter
Vekt	134 kg
Toppfart	98 km/t

Honda PCX 125 har rullet gjennom byene i 14 år og har knapt blitt oppdatert i det hele tatt på alle disse årene. Det trenger den heller ikke, for scooteren er overdådig utstyrt: moderne fireventilsmotor, nøkkelfri tenning, LED-belysning, over 30 liter oppbevaringsplass under salen. I tillegg: USB-kontakt, fete dekk og til og med traction kontroll. Nytt er skivebrems i stedet for trommelbrems bak.

Honda SH Mode 125 (2022)

34 990,- (2022) CBS
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	8,4 kW (11,4 hk) ved 8500/min
Dreiemoment	12,1 Nm ved 5000 o/min
Girkasse	Variomatic
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffel/monodemper
Hjulavstand	1305 mm
Setehøyde	765 mm
Tankvolum	0,56 lit/mil
Fulltanket vekt/last	118/177 kg
Toppfart	93 km/t

SH Mode 125 har vært tilgjengelig over hele verden siden 2014, selv om det har vært noen pauser i mellomtiden. Mode er også en del av SH-familien, men er en slankere og billigere versjon av SH 125i. I 2021 fikk Mode en oppdatering i form av kraftigere motor, lettere ramme og fine funksjoner som USB-kontakt. For 2025 forblir den som den er, noe som betyr at ABS fortsatt mangler.

Husqvarna Svartpilen 125

65 500,-

ABS Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 000 o/min
Dreiemoment	12 Nm ved 7750 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring f/b	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1368 mm
Setehøyde	820 mm
Tankvolum	13,0 liter
Vekt	151 kg
Toppfart	–

Med Svartpilen gikk Husqvarna inn i 125-klassen for første gang i 2021. Med et nytt design som kom i fjor, har Svartpilen etablert seg i 125-registreringsstatistikken. KTM 125 Duke er det velprøvde tekniske fundamentet med chassis og motor, men Svartpilen 125, med LED-frontlykter, TFT-skjerm og nå konvensjonell bakskjerm, er svært lik 401.

husqvarna-motorsykler.com/sv

Husqvarna Vitpilen 125

NY

65 500,-

Euro 5+ ABS

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 000/min
Dreiemoment	12 Nm ved 7750 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring f/b	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1368 mm
Setehøyde	820 mm
Tankvolum	13,0 liter
Vekt	148 kg
Toppfart	–

Mens Svartpilen 125 tidligere måtte kjempe alene om de unge kjøpernes gunst, får den nå selskap av Vitpilen 125. I likhet med sin svarte søster bruker den teknologien fra KTM 125 Duke, inkludert den nye, lettere ensylindrede motoren. Den har støpte hjul med gatedekk,TFT-display og stilig LED-frontlys. Det eneste den må klare seg uten, er Svartpilens håndtak for passasjeren.

Kawasaki Ninja 125 (2024)

62 990,- (2024)

ABS Euro 5

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 000/min
Dreiemoment	11,7 Nm ved 7700 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffel/monodemper
Hjulavstand	1330 mm
Setehøyde	785 mm
Tankvolum	11,0 liter
Fulltanket vekt/last	149/180 kg
Toppfart	113 km/t

Den sportslige 125'en, med sitt godt avstemte chassis, følger valgt spor og har bare litt selvoppretting under bremsing i utforbakker. Ninja har god plass, selv for unge racere som er over 1,80 meter høye. Syklene som fremdeles finnes på lager er 2024 modeller.

www.kawasaki.no

Kawasaki Z 125 (2024)

56 990,- (2024)

ABS Euro 5

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 000/min
Dreiemoment	11,7 Nm ved 7700 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffel/monodemper
Hjulavstand	1330 mm
Setehøyde	815 mm
Tankvolum	11,0 liter
Fulltanket vekt/last	147/180 kg
Toppfart	113 km/t

Z 125 er morsom å kjøre allerede fra første meter. Den svinger uanstrengt og holder sporet trygt gjennom svingen. Selv om den nakne Kawa'en taper i forhold til konkurrentene når det gjelder utstyr, scorer den høyt på det grunnleggende fordi den kombinerer et høyt nivå av selvtillit i motor, fjæring, chassis og bremser.

KTM 125 Duke

63 500,-

Euro 5+ ABS

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11 kW (15,0 hk) ved 10 000 o/min
Dreiemoment	12 Nm ved 7750 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1357 mm
Setehøyde	800 mm
Tankvolum	15,0 liter
Fulltanket vekt/last	154/201 kg
Toppfart	110 km/t

I forbindelse med 30-årsjubileet til Duke i fjor fikk selv den minste Duke en oppdatering. Ny svinggaffel og chassis, større luftboks, pluss at den er lettere og lavere. Den ensylindrede motoren har ny topp for mer bunndrag. Med femtommers TFT-skjerm, WP Apex-støtdempere, traction kontroll og supermoto-ABS scorer den seiglivede 125-kubikkeren på utstyrssiden.

www.ktm.com

KTM 125 SMC R

63 500,-

ABS Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11 kW (15,0 hk) ved 10 000 o/min
Dreiemoment	12,0 Nm ved 8000 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1340 mm
Setehøyde	824 mm
Tankvolum/reserve	13,7/1,5 liter
Fulltanket vekt/last	ca 164/ca179 kg
Toppfart	110 km/t

WOW, så kult! Nå kan du endelig sladde rundt som de store guttene, selv som 16-åring. KTMs nye 125-kubikk supermoto er selvfølgelig basert på den nye 125 Duke som kom i fjor, og vil være like godt utstyrt som denne, med TFT-skjerm og mange fine hjelpesystemer. Foreløpig har ikke KTM sluppet noen offisielle data, men vi har allerede prøvesittet den på EICMA-messen i Milano. Pssst, det kommer også en 125 Enduro R, men det er en hemmelighet...

Piaggio Liberty 125/Sport

NY

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	8,1 kW (10,9 hk) ved 7750 o/min
Dreiemoment	11,0 Nm ved 6250 o/min
Girkasse	Variomatic
Fjæring f/b	Teleskopgaffel/monodemper
Hjulavstand	1350 mm
Setehøyde	790 mm
Tankvolum	6,0 liter
Fulltanket vekt/last	124/166 kg
Toppfart	–

Liberty har alltid vært ansett som en tam, men spesielt lettkjørt 125-kubikker, og det er den fortsatt – selv med Euro 5+. De store hjulene (16 tommer foran, 14 tommer bak) er spesielt godt egnet for bytrafikk. Blant nyhetene er et mer livlig design av fronten, en 5-tommers fargeskjerm og pakkebærer i aluminium som allerede er klargjort for toppboks. Drivstofforbruket er oppgitt til 0,25 liter/mil. S-versjonen (over) har mørke felger i stedet for lyse, med lyseblå fargedetaljer.

www.piaggionordic.com/no

Piaggio Medley 125 H2O/Sport

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11,0 kW (14,9 hk) ved 8900 o/min
Dreiemoment	12,0 Nm ved 6750 o/min
Girkasse	Variomatic
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffel/doble støtdempere
Hjulavstand	1395 mm
Setehøyde	799 mm
Tankvolum/reserve	7,0/1,5 liter
Fulltanket vekt/last	144/196 kg
Toppfart	99 km/t

Den robuste scooteren med store hjul har Piaggios kraftigste 125 kubikker og er utstyrt med tokanals ABS, LED-lys og automatisk start/stopp. To hjelmer får plass under salen, og S-versjonen har bølgeformede bremseskiver. Medley byr ikke bare på et høyt nivå av brukervennlighet, men også ekte kjøreglede. Ifølge Piaggio bruker den rundt 0,24 liter/mil. Prisen er rimelig for en 125-kubikk scooter av så høy klasse.

Suzuki GSX-R 125 (2024)

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 500 o/min
Dreiemoment	11,0 Nm ved 8500 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffel/monodemper
Hjulavstand	1300 mm
Setehøyde	785 mm
Tankvolum/reserve	11,0/2,5 liter
Fulltanket vekt/last	137/168 kg
Toppfart	112 km/t

Den livlige, turtallsvillige og velbygde singelen har alltid vært en av fordelene med GSX-R 125, som ble lansert i 2017. En annen god egenskap er de overraskende gode kjøreegenskapene, selv for denne klassen. Grunnlaget for dette er den relativt tynne dimensjonen på fordekket (90/80-17) og den lave vekten. Den lille Gixxer er en av de letteste sportssyklene på markedet i 125 klassen.

www.erling-sande.no

Suzuki GSX-S 125

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 500 o/min
Dreiemoment	11,0 Nm ved 8500 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffel/monodemper
Hjulavstand	1300 mm
Setehøyde	785 mm
Tankvolum/reserve	11,0/2,5 liter
Fulltanket vekt/last	135/170 kg
Toppfart	107 km/t

GSX-S 125 deler motor, ramme og hjuloppheng med den supersportslige R, så den suser gjennom trafikken med en fart og presisjon som få andre 125 kubikkere kan matche. Har du det travelt, må turtelleren imidlertid opp i minst 10 000 o/min. Den oppreiste sittestillingen og mangelen på kåpe gjør at det, sammenlignet med GSX-R, alltid blåser en bris rundt hodet, på godt og vondt.

Voge 125R

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11 kW (14,7 hk) ved 9500 o/min
Dreiemoment	12 Nm ved 8000 o/min
Girkasse	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1310 mm
Setehøyde	795
Tankvolum	10 liter
Tørrvekt	128 kg
Toppfart	110 km/t

Voge 125R kom i 2023, og kom på 8. plass på modellsalget blant lettvekterne i 2024. Her får du opp-ned gaffel (USD) og skivebrems foran og bak. Motoren yter 15 HK, og det er skivebremser foran og bak. Den er også utstyrt med USB-lader og LED-lys. 7-tommers LCD-instrumentpanelet gir god og klar informasjon under kjøring. Legg merke til designet på eksosanlegget.

www.vespanordic.com/no

Voge SR1 ADV

NY

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	8,5 kW (11,4 hk) ved 8500 o/min
Dreiemoment	11,0 Nm ved 6500 o/min
Girkasse	Variomatic
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffe/doble støtdempere
Hjulavstand	1330 mm
Setehøyde	810 mm
Tankvolum	9 liter
Tørrvekt	135 kg
Toppfart	95 km/t

Med SR1 ADV kommer Voge med en scooter i "all-terreng"-segmentet. Denne scooternyheten er utstyrt med elektrisk justerbar vindskjerm og dempere med lang fjæringsvei. Bensintanken tar 9 liter, og sykkelen er utstyrt med GPS-navigasjon og dashkamera.

Vespa Primavera/S/Tech 125

67 900,- (2024) **ABS**
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	8,1 kW (11 hk) ved 7750 o/min
Dreiemoment	10,7 Nm ved 6250 o/min
Girkasse/gir	Variomatic
Fjæring foran/bak	Svingarm/monodemper
Hjulavstand	1340 mm
Setehøyde	790 mm
Tankvolum	7,5 liter
Fulltanket vekt/last	132 kg/173 kg
Toppfart	91 km/t

Lettere og kortere "Small Body", kun én demper, luftkjølt ensylindret motor: Det definerer Vespa Primavera, en av de mest populære 125-scooterne. Instrumenteringen blander analoge instrumenter med LCD, LED lys gir god nattesikt. S- og Tech-versjonene skiller seg fra basismodellen når det gjelder farge, mens Tech også leveres med connectivity og pilnavigasjon.

Vespa Iget H²O/Super/Supersport/Supertech

83 900,- (2024) **ABS**
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	10,3 kW (14,0 hk) ved 8750 o/min
Dreiemoment	12,0 Nm ved 6750 o/min
Girkasse	Variomatic
Fjæring foran/bak	Svingarm/doble støtdempere
Hjulavstand	1385 mm
Setehøyde	790 mm
Tankvolum/reserve	7,0/1,5 liter
Fulltanket vekt/last	147/193 kg
Toppfart	98 km/t

Vespa GTS 125 er en suveren 125-kubikk-dronning i scooterklassen. Den har stort karosseri og har funksjoner som traction kontroll og nøkkelfri start. De eneste visuelle forskjellene mellom GTS og Super er fargene, grafikken og hjulene. GTS SuperSport (over) og den andre modellen, GTS SuperTech, har også connectivity som standard.

Vespa Sprint S 125

72 900,- (2024) **ABS**
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 124 cm³
Effekt	8,1 kW (11 hk) ved 7750 o/min
Dreiemoment	10,7 Nm ved 6250 o/min
Girkasse/gir	Variomatic
Fjæring foran/bak	Svingarm/monodemper
Hjulavstand	1340 mm
Setehøyde	790 mm
Tankvolum	7,5 liter
Fulltanket vekt/last	132 kg/173 kg
Toppfart	91 km/t

Motor, chassis og kjøreegenskaper er helt identiske med Vespa Primavera 125, men Vespa Sprint S har sine egne visuelle aksenter: med en kantete frontlykt, ovale speil og seks-eikers hjul. I stedet for analog LCD-instrumentering som Primavera, har den en moderne 4,3-tommers TFT-skjerm med connectivity og pilnavigasjon. Ingen av modellene har nøkkelfri start.

www.vespanordic.com/no

Yamaha NMAX 125/Tech Max

47 900,-/50 900,- **ABS**
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	9,0 kW (12,2 hk) ved 8000 o/min
Dreiemoment	11,2 Nm ved 6000 o/min
Girkasse	Variomatic
Fjæring foran/bak	Teleskopgaffel/doble støtdempere
Hjulavstand	1340 mm
Setehøyde	770 mm
Tankvolum/reserve	7,1/1,7 liter
Fulltanket vekt/last	132/166 kg
Toppfart	99 km/t

NMAX er den minste av de to modellene med den vannkjølte Blue Core-drivenheten. For 2025 har den en litt skarpere profilert front med blinklys integrert i LED-frontlyktene. Selv med Euro 5+ holder effekten seg på de velkjente 12,2 hk. Den har nøkkelfri start, traction kontroll og et start-stopp-system for å minimere drivstofforbruket.

Yamaha MT-125

67 900,- **ABS**
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 000/min
Dreiemoment	11,5 Nm ved 8000 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1325 mm
Setehøyde	810 mm
Tankvolum/reserve	10,0/3,0 liter
Fulltanket vekt/last	142/178 kg
Toppfart	115 km/t

MT-125 er nok en storselger i 125-klassen fra Yamaha. Det er ikke så rart, for utstyret er imponerende: TFT-skjerm, slipperclutch, traction kontroll, variabel ventilstyring m.m. Chassiset, bremsene og den generelle finishen er også av høy kvalitet. Den sterke motoren er i toppklasse!

Yamaha R125

ABS 75 900,-
Euro 5+

Motortype, slagvolum	1-syl, 125 cm³
Effekt	11,0 kW (15,0 hk) ved 10 000/min
Dreiemoment	11,5 Nm ved 8000 o/min
Girkasse/gir	manuell/6
Fjæring foran/bak	USD gaffel/monodemper
Hjulavstand	1325 mm
Setehøyde	820 mm
Tankvolum/reserve	11,0/3,0 liter
Fullastet vekt/lastvekt	142/178 kg
Toppfart	120 km/t

På avstand er R 125 nesten umulig å skille fra sine større søsken, og utstyret matcher også: full kåpe i race-stil, fet femtommers TFT-skjerm med connectivity, to kjøremoduser (Street og Race), traction kontroll og slipperclutch. Til tross for sin kompakte størrelse, kan selv høyere førere sitte komfortabelt. Men bare føreren, for passasjerene trives ikke så godt på det lille baksetet.

www.yamaha-motor.no

MOTOCROSS

Uansett hvor kul, frekk eller spektakulær en ny ekstremsport er, så fantes motocross lenge før den. Og motocross er ikke bare atletisk og aggressivt, motocross er også sexy og hipt. Hvorfor skulle ellers flere og flere nye merker som Beta, Ducati og Triumph satse på sporten? Her er en oversikt over alle relevante 2025-modeller.

GASGAS MC 65

MX65 62 900,-

Slagvolum, motortype	65 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/antall gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei foran/bak	215/254 mm
Hjulavstand	1142 mm
Setehøyde	730 mm
Tørrvekt	54 kg

GASGAS MC 85 17/14" + 19/16"

MX85 77 500,-

Slagvolum, motortype	85 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/antall gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	278/289 mm
Hjulavstand	1282 mm
Setehøyde	845/871 mm
Tørrvekt	68/69 kg

GASGAS MC 125/150

107 900,-/109500,-
MX2

Slagvolum, motortype	125 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/antall gir	Manuell/6
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	310/300 mm
Hjulavstand	1493 mm
Setehøyde	956 mm
Tørrvekt	93 kg

GASGAS MC 250/300

NY

MX1

121 500,-/118 900,-

Slagvolum, motortype	249 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei foran/bak	310/300 mm
Hjulavstand	1493 mm
Setehøyde	956 mm
Tørrvekt	100 kg

GASGAS MC 250 F

122 500,-

MX2

Slagvolum, motortype	250 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/antall gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	310/300 mm
Hjulavstand	1493 mm
Setehøyde	956 mm
Tørrvekt	101 kg

GASGAS MC 350/450F

MX1

125 500,-/130 900,-

Slagvolum, motortype	350/450 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/antall gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei foran/bak	310/300/300/300 mm
Hjulavstand	1493 mm
Setehøyde	956 mm
Tørrvekt	102/103 kg

Husqvarna TC 65

62 900,-

MX65

Slagvolum, motortype	65 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/antall gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei foran/bak	215/254 mm
Hjulavstand	1142 mm
Setehøyde	730 mm
Tørrvekt	54 kg

Husqvarna TC 85 17/14" + 19/16"

NY

MX85

77 500,-

Slagvolum, motortype	85 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/antall gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	278/289 mm
Hjulavstand	1282 mm
Setehøyde	835/861 mm
Tørrvekt	68/69 kg

Husqvarna TC 125

MX2

108 900,-

NY

Slagvolum, motortype	125 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/antall gir	Manuell/6
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei foran/bak	305/293 mm
Hjulavstand	1490 mm
Setehøyde	946 mm
Tørrvekt	93 kg

Husqvarna TC 250/300

NY

122 500,-/126 500,-

MX1

Slagvolum, motortype	249 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei foran/bak	305/293 mm
Hjulavstand	1490 mm
Setehøyde	946 mm
Tørrvekt	100 kg

Husqvarna FC 250

MX2

123 500,-

Slagvolum, motortype	250 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei foran/bak	305/293 mm
Hjulavstand	1490 mm
Setehøyde	946 mm
Tørrvekt	101 kg

Husqvarna FC 350/450

MX1

126 900,-/131 900,-

Slagvolum, motortype	350/450 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/antall gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	305/293 mm
Hjulavstand	1490 mm
Setehøyde	946 mm
Tørrvekt	102/103 kg

Kawasaki KX 65

MX65 **48 990,-**

Slagvolum, motortype	64 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Enkel vuggeramme av stål
Fjæringsvei foran/bak	210/240 mm
Hjulavstand	1120 mm
Setehøyde	760 mm
Tørrvekt	60 kg

Kawasaki KX 85 II

128 990,- **MX85**

Slagvolum, motortype	84 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/antall gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Enkel vuggeramme av stål
Fjæringsvei framme/bak	275/275 mm
Hjulavstand	1310 mm
Setehøyde	870 mm
Tørrvekt	77 kg

Kawasaki KX 250

119 990,- **MX2**

Slagvolum, motortype	249 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materialel	Boksramme i aluminium
Fjæringsvei framme/bak	305/307 mm
Hjulavstand	1485 mm
Setehøyde	955 mm
Tørrvekt	110 kg

Kawasaki KX 450

128 990,- **MX1**

Slagvolum, motortype	449 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Boksramme i aluminium
Fjæringsvei framme/bak	305/307 mm
Hjulavstand	1480 mm
Setehøyde	960 mm
Tørrvekt	113 kg

KTM 65 SX

MX65 **62 900,-**

Slagvolum, motortype	65 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/antall gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	215/254 mm
Hjulavstand	1142 mm
Setehøyde	730 mm
Tørrvekt	54 kg

KTM 85 SX 17/14" + 19/16"

77 500,- **MX85**

Slagvolum, motortype	85 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	278/289 mm
Hjulavstand	1282 mm
Setehøyde	845/871 mm
Tørrvekt	68/69 kg

KTM 125 SX

108 900,- **MX2**

Slagvolum, motortype	125 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	310/300 mm
Hjulavstand	1493 mm
Setehøyde	958 mm
Tørrvekt	92 kg

KTM 250/300 SX

122500,-/127 900,- **MX1**

Slagvolum, motortype	249/293 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/antall gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	obbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	310/300 mm
Hjulavstand	1493 mm
Setehøyde	958 mm
Tørrvekt	99 kg

KTM 250 SX-F

MX2 **123 500,-**

Slagvolum, motortype	250 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei foran/bak	310/300 mm
Hjulavstand	1493 mm
Setehøyde	958 mm
Tørrvekt	101 kg

KTM 350/450 SX-F

MX1

126 900,-/131 900,-

Slagvolum, motortype	350/450 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/antall gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	310/300 mm
Hjulavstand	1493 mm
Setehøyde	958 mm
Tørrvekt	102/103 kg

Triumph TF 250-X

Pris: 116 900,-

MX2

Slagvolum, motortype	249 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/antall gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Boksramme i aluminium
Fjæringsvei framme/bak	310/305 mm
Hjulavstand	1492 mm
Setehøyde	960 mm
Tørrvekt	104 kg

Triumph TF 450-RC

MX1

124 900,-

Slagvolum, motortype	450 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	Elektrisk/kickstarter
Rammetype/materiale	Boksramme i aluminium
Fjæringsvei foran/bak	310/305 mm
Hjulavstand	1492 mm
Setehøyde	960 mm
Tørrvekt	109 kg

Yamaha YZ 65

58 900,-

MX65

Slagvolum, motortype	65 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	215/270 mm
Hjulavstand	1140 mm
Setehøyde	755 mm
Tørrvekt	61 kg

Yamaha YZ 85

MX85

63 900,-

Slagvolum, motortype	85 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av stålrør
Fjæringsvei foran/bak	275/287 mm
Hjulavstand	1285 mm
Setehøyde	885 mm
Tørrvekt	75 kg

Yamaha YZ 125

94 900,-

MX2

Slagvolum, motortype	125 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	kick
Rammetype/materialel	Dobbelt vuggeramme i aluminium
Fjæringsvei framme/bak	300/315 mm
Hjulavstand	1445 mm
Setehøyde	980 mm
Tørrvekt	95 kg

Yamaha YZ 250

104 900,-.

MX1

Slagvolum, motortype	249 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	kick
Rammetype/materiale	Dobbelt vuggeramme i aluminium
Fjæringsvei foran/bak	300/315 mm
Hjulavstand	1485 mm
Setehøyde	975 mm
Tørrvekt	103 kg

Yamaha YZ 250 F

MX2

118 900,-

Slagvolum, motortype	250 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Boksramme i aluminium
Fjæringsvei foran/bak	310/295 mm
Hjulavstand	1480 mm
Setehøyde	970 mm
Tørrvekt	105 kg

Yamaha YZ 450 F

121 900,-

MX1

Slagvolum, motortype	450 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	selvstarter
Rammetype/materiale	Boksramme i aluminium
Fjæringsvei foran/bak	310/295 mm
Hjulavstand	1480 mm
Setehøyde	965 mm
Tørrvekt	109 kg

ENDURO

KTM er verdensmester igjen! Manuel Lettenbichler fra Tyskland har stått øverst på pallen i VM i hard enduro tre år på rad. "Letti" oppnådde dette med sin fabrikks-KTM, men dedikerte enduroentusiaster kan finne flotte maskiner fra forskjellige produsenter som neppe står tilbake for fabrikksyklene. Teppet går opp for 2025-modellene.

Beta RR 2T125 /300 Racing

112 900/ 123 900,-

Slagvolum motortype	125/190/249/292 cm³, 2 takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme i stål
Fjæringsvei foran/bak	295/290 mm
Hjulavstand	1477/1477/1482/1482 mm
Setehøyde	950 mm
Tørrvekt	94/97/103,5/103,5 kg

Beta RR 4T350/390/430/480

122500/123 500/124 500/ 124 500 .-

Slagvolum motortype	349/386/431/478 cm³, 4 takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Rammetype/materiale	Enkel vuggeramme av stål
Fjæringsvei foran/bak	295/290 mm
Hjulavstand	1490 mm
Setehøyde	940 mm
Tørrvekt	108/108/109/109 kg

Beta Xtrainer 250/300

93 900 ,-

Slagvolum motortype	249/293 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Rammetype/materiale	Enkel vuggeramme av stål
Fjæringsvei foran/bak	270/270 mm
Hjulavstand	1467 mm
Setehøyde	910 mm
Tørrvekt	99 kg

GASGAS EC 125/250/300

99 900,-/122 500,-
127 500,-

Slagvolum, motortype	125/249/293 cm³, 2 takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Ramme type/mamateriale	Dobbel vuggeramme i stål
Fjæringsvei foran/bak	300/300 mm
Hjulavstand	1489 mm
Setehøyde	956 mm
Tørrvekt	99,5/108/108 kg

GASGAS EC 250/350/450/500 F

130 500,-/134 900,-
135 500,-/142 500,-

Slagvolum motortype	250/350/450/511 cm³, 4-takts
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme i stål
Fjæringsvei foran/bak	300/300 mm
Hjulavstand	1489 mm
Setehøyde	956 mm
Tørrvekt	109/110/111/112 kg

Husqvarna TE 125/150/250/300

109 900,-/114 500,-
126 900,-/132 500,-

Slagvolum motortype	144/249/293 cm³, 2-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme i stål
Fjæringsvei foran/bak	300/300 mm
Hjulavstand	1489 mm
Setehøyde	952 mm
Tørrvekt	100/107/107 kg

Husqvarna FE 250/350/450/501 Heritage

135 500,-/138 500,-
/140 500,-/145 500,-

Slagvolum motortype	250/350/450/511 cm³, 4 takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Ramme type/mamateriale	Dobbel vuggeramme i stål
Fjæringsvei foran/bak	300/300 mm
Hjulavstand	1489 mm
Setehøyde	952 mm
Tørrvekt	109/109/110/111 kg

KTM 250/350/450/500 EXC-F

133 900,-/137 900,-/138 500,-/145 900,-

Slagvolum motortype	250/350/450/511 cm³, 4-takts
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme i stål
Fjæringsvei foran/bak	300/310 mm
Hjulavstand	1489 mm
Setehøyde	963 mm
Tørrvekt	106/107/107/108 kg

KTM 150/250/300 EXC

114 900,-/125 500,-/130 500

Slagvolum motortype	144/249/293 cm³, 4 takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme i stål
Fjæringsvei foran/bak	300/310 mm
Hjulavstand	1489 mm
Setehøyde	963 mm
Tørrvekt	98/105/105 kg

Sherco 300 SE Factory

134 900,-

Slagvolum, motortype	125/249/293 cm³, 2 takt
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Ramme type/mamateriale	Enkel vuggeramme av stål
Fjæringsvei foran/bak	300/330 mm
Hjulavstand	1465/1480/1480 mm
Setehøyde	950 mm
Tørrvekt	113 kg

Sherco 250/300/450/500 SEF Factory

143 900,-/145 900,-
/150 625,-/152 500,-

Slagvolum, motortype	248/304/449/478 cm³, 4T
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk start
Rammetype/materiale	Enkel vuggeramme av stål
Fjæringsvei foran/bak	300/330 mm
Hjulavstand	1465 mm
Setehøyde	950 mm
Tørrvekt	115 kg

Yamaha WR 250/450 F

Pris ikke klar

Slagvolum, motortype	250/450 cm³, 4-takt
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/6/5
Startsystem	Elektrisk start
Rammetype/materiale	Alubox ramme
Fjæringsvei foran/bak	310/317, + 300/306 mm
Hjulavstand	1480/1470 mm
Setehøyde	955 mm
Tørrvekt	115/117 kg

TRIAL

Førere som Toni Bou, 36 ganger (!!) verdensmester i trial, presser de lette trialsyklene til fysikkens grenser. Trialsyklene som vises på de neste sidene er ofte tilgjengelige i diverse mer eller mindre velutstyrte spesialversjoner.

Beta Evo 125/250/300 2T

89 500,-/95 500,-/98 500,-

Slagvolum motortype	125/250/297 cm³, 2T
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Kick
Rammetype/Materiale	Alubox ramme
Fjæringsvei framme/bak	165/180 mm
Hjulavstand	1305 mm
Tørrvekt	76/77/77 kg

Beta Evo 300 4T

109 900,-

Slagvolum motortype	297 cm³, 4T
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	Kick
Rammetype/Materiale	Alubox ramme
Fjæringsvei framme/bak	165/180 mm
Hjulavstand	1305 mm
Tørrvekt	80 kg

Motorsyklisten

MOPED

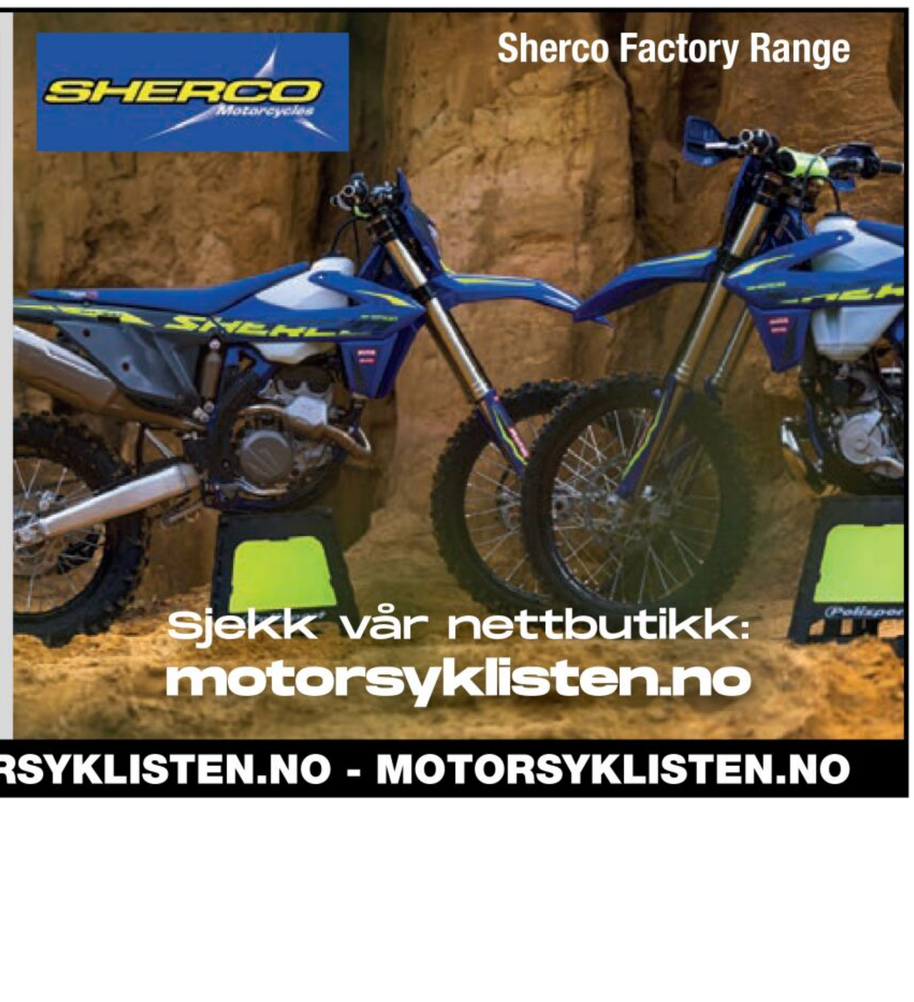
LETT MC (2T/4T)

ENDURO

TRIAL

SUPERMOTARD

FORHANDLERE SØKES!



BIRKEDALSVEIEN 33, 4640 SØGNE - TLF. 38051615 - POST@MOTORSYKLISTEN.NO - MOTORSYKLISTEN.NO

Electric Motion Epure Race

122 900,- (2024)

Nominell effekt/toppeffekt	6/11 kW
Dreiemoment	600 Nm
Ladetid/kapasitet	3h30/1875 Wh
Startmotor	Elsykkel
Rammetype/Materiale	Boksramme i stål
Fjæringsvei framme/bak	175/170 mm
Hjulavstand	1325 mm
Tørrvekt	78 kg

GASGAS TXT Racing 125-300

104 500/105 500/106 500/107 500,-

Slagvolum motortype	125/248/272/294 cm³, 2T
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Kick
Rammetype/Materiale	Enkel rørramme av stål
Fjæringsvei framme/bak	160/174 mm
Hjulavstand	1320 mm
Tørrvekt	67/69/69/69 kg

Mecatecno Dragonfly

126 900,- (2023)

Nominell effekt/toppeffekt	6/11 kW
Dreiemoment	–
Ladetid/kapasitet	2h30/1875 Wh
Startmotor	Elsykkel
Rammetype/Materiale	Fagverksramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	170/174 mm
Hjulavstand	1320 mm
Tørrvekt	60 kg

Montesa Cota 4RT 260R/301RR (2024)

106 900/141 900,-

Slagvolum, motortype	259/298 cm³, 4T
Drivstoffsystem	Innsprøyting
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	Kick
Rammetype/Materiale	Alubox ramme
Fjæringsvei foran/bak	167/170 mm
Hjulavstand	1320 mm
Tørrvekt	Ikke oppgitt/73 kg

TRS One 125-300

Fra 82 900,-

Slagvolum motortype	125/248/272/294 cm³, 2T
Drivstoffsystem	Forgasser
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	Elektrisk/kickstarter
Rammetype/materiale	Dobbel vuggeramme av aluminium
Fjæringsvei foran/bak	175/168 mm
Hjulavstand	1330 mm
Tørrvekt	66 kg (kickstart)

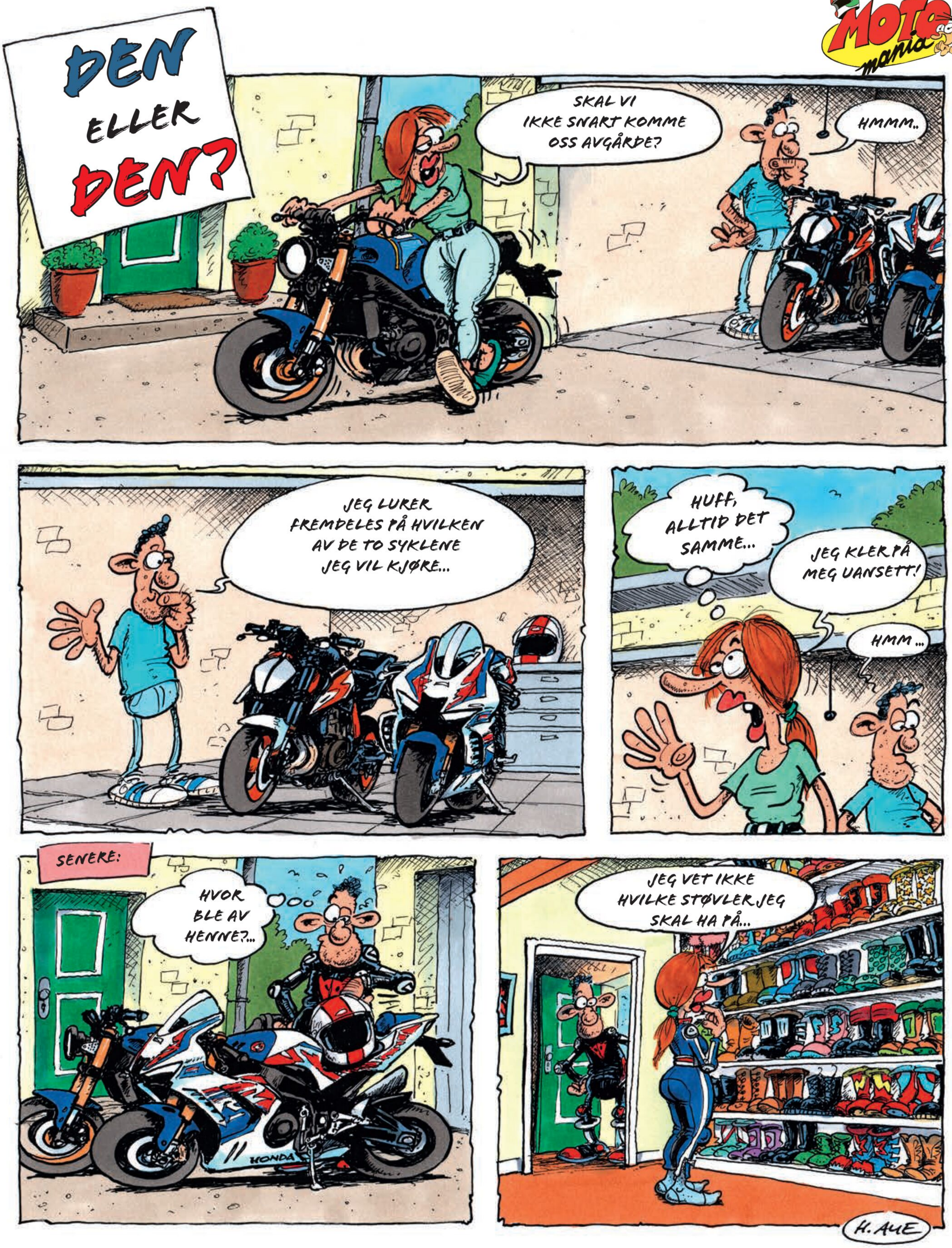
Sherco ST-F 125/250/300

99 150/105 700/105 700,-

Slagvolum, motortype	123/249/294 cm³, 2T
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/gir	Manuell/5
Startsystem	Kick
Ramme type/materiale	Enkel rørramme av stål
Fjæringsvei foran/bak	165/165 mm
Hjulavstand	1310 mm
Tørrvekt	67 kg

Vertigo Nitro Works 125-300

Slagvolum motortype	125/247/300 cm³, 2T
Drivstoffsystem	EFI
Girkasse/gir	Manuell/6
Startsystem	Elektrisk/kickstarter
Rammetype/materiale	Fagverksramme av stålrør
Fjæringsvei framme/bak	170/170 mm
Hjulavstand	1310 mm
Tørrvekt	67 kg



Hentet fra MOTOmania 15 av Holger Aue © Lappan Verlag GmbH, Oldenburg, Tyskland 2023.

LETTKJØRTE **OFFROADSYKLER**

Sammenligningstest av offroadere i den populære mellomklassen med 21 tommers framhjul.

BMW F 900 GS
Ducati DesertX
MV Agusta Enduro Veloce

DE SISTE **SAMURAIENE**

Honda CBR 600 RR

Kawasaki Ninja ZX-6R

Dessuten kjører vi flere 2025 modeller - for eksempel Kawasaki Z900 og Triumph Tiger Sport 800. Vi viser de nyeste airbag-systemene, og presenterer siste nytt fra langtestflåten i form av sluttrapport på H-D Pan America.

Det er bare to representanter for den en gang så populære Supersport klassen som har overlevd – en fra Honda og en fra Kawasaki. Hvem som blir den japanske kongen på haugen avgjøres på Vallelunga-banen i Spania.

BIKE 3/2025 kommer ut 12. mars

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.

Scan me

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

Bike Sverige · **Bike** Norge · **Bike** Finland · **Bike** Danmark · **MOTORRAD** Tyskland · **Motociclismo** Spania · **Moto Plus** Nederland · **Töff** Sveits · **Motocykl** Tsjekkia · **Motorevija** Kroatia · **Motorrevue** Ungarn

THE ROAD IS YOURS.
JUST RIDE.

VI HAR DE BESTE DEKKENE TIL DIN MC.

Finn din forhandler på www.sps.no

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