



8 Aug-Sept 2025 | Norge 109 kr

TOURING: VALCAMONICA, EN SKJULT PERLE I ITALIA

MC
NR 8 | 2025

POWERED BY



BZKE



Sammenligningstest

Harley-Davidson
Street Glide

Indian Challenger
Dark Horse 112
PowerPlus



Reportasje

**Med Bergen
MC-Klubb
på Isle of Man**



Del 1:

**MELLOMKLASSE
ADVENTURE
ASIA**

BENELLI TRK 702 X
MOTO MORINI X-Cape 700

POWER NAKEDS

HONDA CB 1000 Hornet SP
SUZUKI GSX-S 1000

**MELLOMKLASSE
ADVENTURE
EUROPA**

DUCATI Multistrada V2 S
MOTO GUZZI Stelvio PFF

MODERNE KLASSIKERE

TRIUMPH Speed Twin 1200 RS
YAMAHA XSR 900 GP

Reportasje

Endelig slipper KTM
sine første 2025-nyheter!

PRØVEKJØRING – NYE YAMAHA TRACER 7 GT!

TIDSAM 5258-08



9 771400 485650
RETURUKE 41



08



SNØSCOOTERBATTERIER
ATVBATTERIER
MOTORSYKKELBATTERIER
VANNSCOOTERBATTERIER

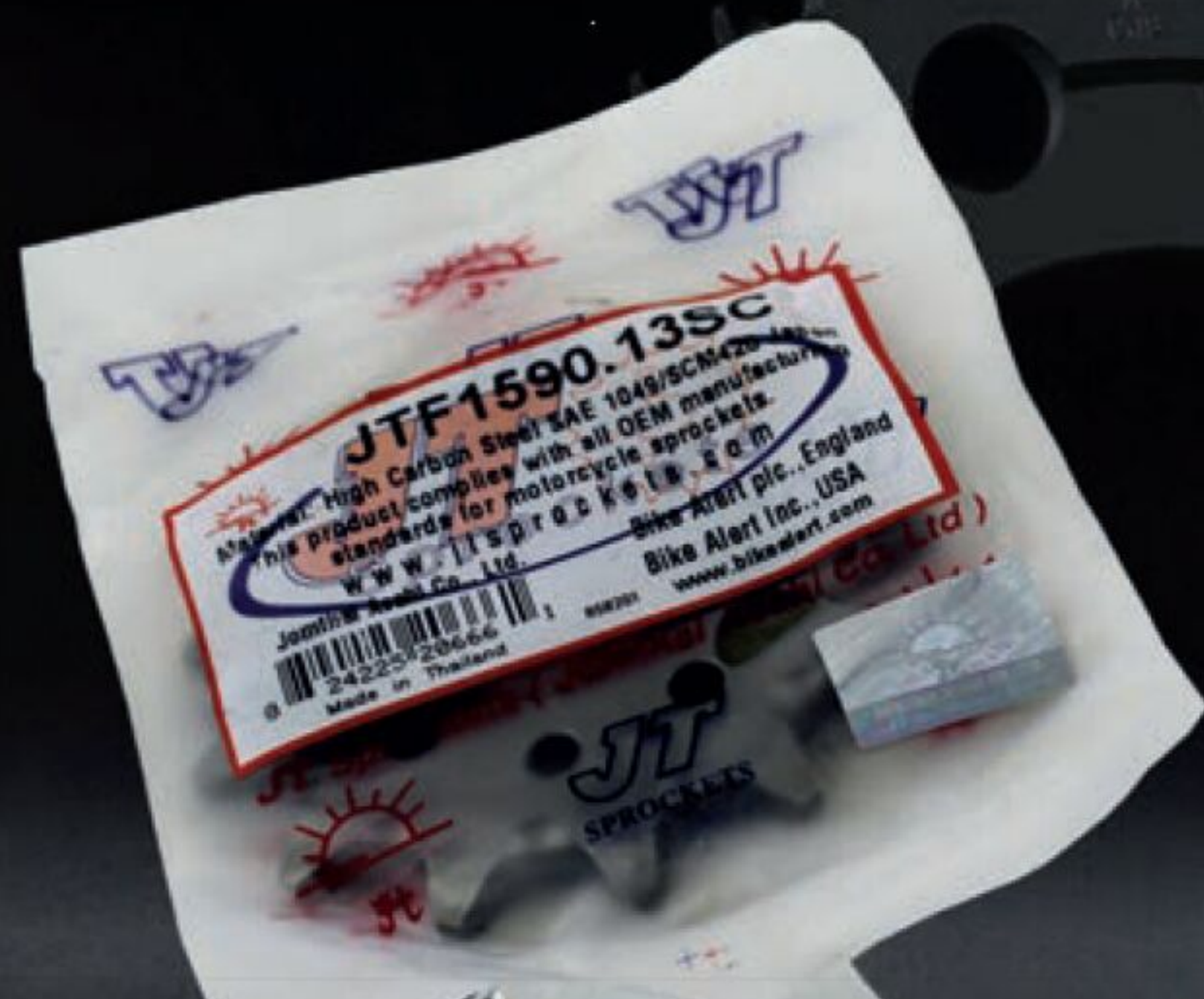


SLA^{MAX}
FACTORY ACTIVATED



Med en startkraft og kapasitet som er opptil 20 % høyere enn standard SLA-serie (Sealed Lead Acid), er den nye BGZ-serien et førsteklasses batterivalg for utvalgte V-twin. metriske. ATV og UTV-applikasjoner.

D.I.D.[®] **JT SPROCKETS**
DREVPASSE

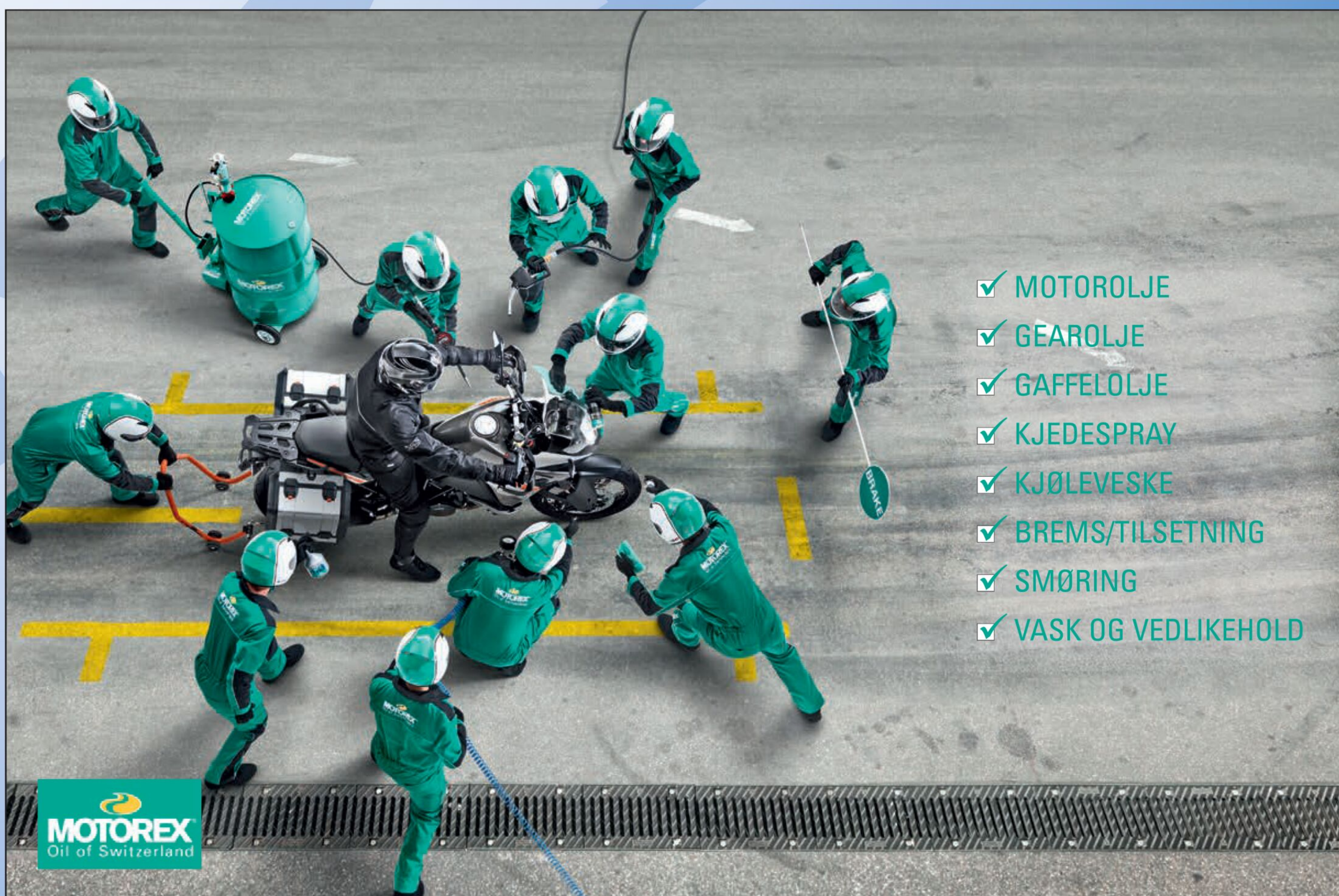


NYHET: SCHUBERTH CONCEPT. PREMIUMHJELM TIL GUNSTIG PRIS BLE EN UMIDDELBAR SUKSESS!



Gå til www.sps.no for mer informasjon
om hjelmen og komplett forhandlerliste

CONCEPT



- ✓ MOTOROLJE
- ✓ GEAROLJE
- ✓ GAFFELOLJE
- ✓ KJEDESPRAY
- ✓ KJØLEVESKE
- ✓ BREMS/TILSETNING
- ✓ SMØRING
- ✓ VASK OG VEDLIKEHOLD

MOTOREX
Oil of Switzerland

Finn din forhandler hos sps.no

SPS.no



We are here to change the industry



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

675NK



Bare man har solbriller er det meste greit i Florida, til og med hunden har fått.

KJØREUTSTYR, ELLER MANGELN PÅ DET...



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

skrivende stund sitter jeg i Kissimmee, en småby sør for Orlando, midt i hjertet av solfylte Florida. Her er det så varmt at selv myggen virker svett og irritert. Temperaturen danser mellom 30 og 35 grader, og luftfuktigheten er så høy at man til tider får følelsen av å gå rundt i en tung, varm badekåpe.

Og hva passer vel bedre i denne gryta av sol og damp enn å ta seg en tur ut på veiene? Her suser motorsyklene forbi. Dette er et sant mekka for motorsykkellentusiaster. Men det er én ting som stadig får meg til å sperre opp øynene: utstyret, eller rettere sagt, mangelen på det.

Det er Harley-Davidson og Indian som dominerer gatebildet her, i en slags evig kamp om hvem som kan bråke mest og ha størst amerikansk flagg på bakskjermen. Motorene buldrer som torden og skjegget vaier i vinden.

Men... det er én liten detalj jeg ikke helt klarer å venne meg til. Der vi nordmenn pakker oss inn med hjelm og kjøreutstyr som tåler en trøkk, så kjører mange her rundt i t-skjorte, dongeribukse og boots. Og det stopper ikke der. Hjelmer? Det er et sjeldent syn. De fleste ser ut som de akkurat har trillet ut av en musikkvideo fra 80-tallet – uten så mye som en hanske eller ryggskinne.

På én side kan jeg forstå det. Når sola steker ubarmhjertig, og vinden er det eneste som hindrer deg i å fordampe, frister det lite å dra på seg fullt sikkerhetsutstyr. Man blir raskt klam, dehydrert og småsvimmel – og kanskje til og med en dårligere trafikant. Men likevel, skal man virkelig bytte ut sikkerhet med bekvemmelighet?

Jeg tok turen innom en av de store motorsykkelforhandlerne og stilte spørsmålet: "Er det virkelig ingen her som bryr seg om sikkerhet? Ingen hjelmer, ingen jakker med beskyttelse?" John bak disken, med Harley-capsen i sportsmodus og et bredt smil, så rart på meg. "Her handler det om å se kul ut, bro," svarte han. "Sikkerhet er liksom ikke det første folk tenker på."

"Men hva med ulykker?" spurte jeg. "Joda, de skjer," svarte han nonchalant. "Folk tror bare det ikke skjer med dem. Vi har hjelmer og utstyr, men det er først når de skal kjøre til en stat hvor hjelm er påbudt, at de kommer innom og kjøper noe."

Det er et interessant kulturelt skille. I Norge er vi veldig opptatt av sikkerhet. Vi har CE-godkjente albuebeskyttere, ryggskinner, støvler og hjelmer som koster mer enn flybilletten min hit. Og det er bra. For vi vet at uhellet kan skje – og når det gjør det, er det best å være forberedt.

Så mens jeg sitter her og betrakter floridianerne dure avgårde som om de skal til Sturgis, kjenner jeg en liten stolthet over hvordan vi gjør det hjemme. Ja, kanskje vi ser litt ut som vi skal på måneferd når vi kjører til butikken, men vi setter i vert fall sikkerhet i forsetet.

Nyt sommeren – og kjør trygt!



MOTORSYKLER I DETTE NUMMERET

Benelli TRK 702 X	50
BMW R 12 G/S	26
BMW R 1300 R	28
BMW R 1300 RT	30
Ducati Multistrada V2 S	42
Harley-Davidson Street Glide	64
Honda CB 1000 Hornet SP	36
Indian Challenger	
Dark Horse 112 PowerPlus	64
Moto Guzzi Stelvio PFF	42
Moto Morini X-Cape 700	50
Suzuki GSX-S 1000	36
Triumph Speed Twin 1200 RS	56
Yamaha Tracer 7 GT	20
Yamaha XSR 900 GP	56

ALL NEW KLIM X1 ALPHA ADV HELMET

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



f i YouTube #KLIMLIFE



EXPLORE ALL KLIM HELMETS AT KLIM.COM





BRANSJE

MC-salget 8

Tung mc øker, takket være tilbud og kampanjer, men hva med lettvektene? Adventure- og gatesykler er bestselgerne blant de tunge

Jubileum – 40 år med treff på rad! 10

Helgen 20. – 22. juni var det nok en gang tid for Sandnes MC sitt tradisjonelle treff.

MC-Huset Nydal 12

Det nye bygget til MC Huset Nydal AS må oppleves og nytes.

KTMs første 2025-nyheter 14

Fire nye modeller på 390 plattformen er KTMs første (positive) livstegn i år. Vi har detaljene.

Givi 16

Svein prøver de nyeste produktene fra Givi og finner flere nye og nyttige finesser.

TEST+TEKNIKK

Prøvekjøring 20

Yamaha Tracer 7 GT
Gerry kjører en mellomklassesykkel som har fått flere hjelpesystemer og bedre komfort. Bør du bytte til en nyere modell?

Prøvekjøring BMW R 12 G/S 26

BMWs nye luftkjølte retro-enduro er designet for å prestere både på vei og offroad. Førsteintrykket er positivt.

Prøvekjøring BMW R 1300 R 28

Den nye 1300 cc boxermotoren gjør BMWs store roadster ekstremt selvsikker på landevei.

Prøvekjøring BMW R 1300 RT 30

Den nye RT er bygget for avslappet touring på utrolig høyt nivå. Sykkelen leverer – men det koster.

AlpenMasters 2025, del 1 Innledning 32

Alpemiljøet byr på en helt spesiell utfordring for motorsykler. Åtte modeller skal møtes i den innledende runden. Hvilke fire går videre til finalen mot fjorårets vinner, BMW R 1300 GS?

Power Nakeds 36

Honda CB 1000 Hornet SP mot Suzuki GSX-S 1000.

Mellomklasse adventure Europa 42

Ducati Multistrada V2 S mot Moto Guzzi Stelvio PFF.

Mellomklasse adventure Asia 50

Benelli TRK 702 X mot Moto Morini X-Cape 700.

Moderne klassikere 56

Triumph Speed Twin 1200 RS mot Yamaha XSR 900 GP.

Bergen MC-Klubb 72

Bergen MC-klubb chartret et skip for å ta med medlemmer og kjente til Isle of Man TT. Kyrre rapporterer.

#78 FIM Rally i Lillehammer 78

7. - 12. juli samlet 800 deltakere fra 23 nasjoner!

TOURING

Valcamonica 80

Bli med til fjellområdet nordvest for Gardasjøen i Lombardia – Italias «hemmelige» fjellpassparadis.

FASTE SIDER

Lederen 5

Inside 18

Serviceguiden 76

MOTomania 88

Neste nummer 90

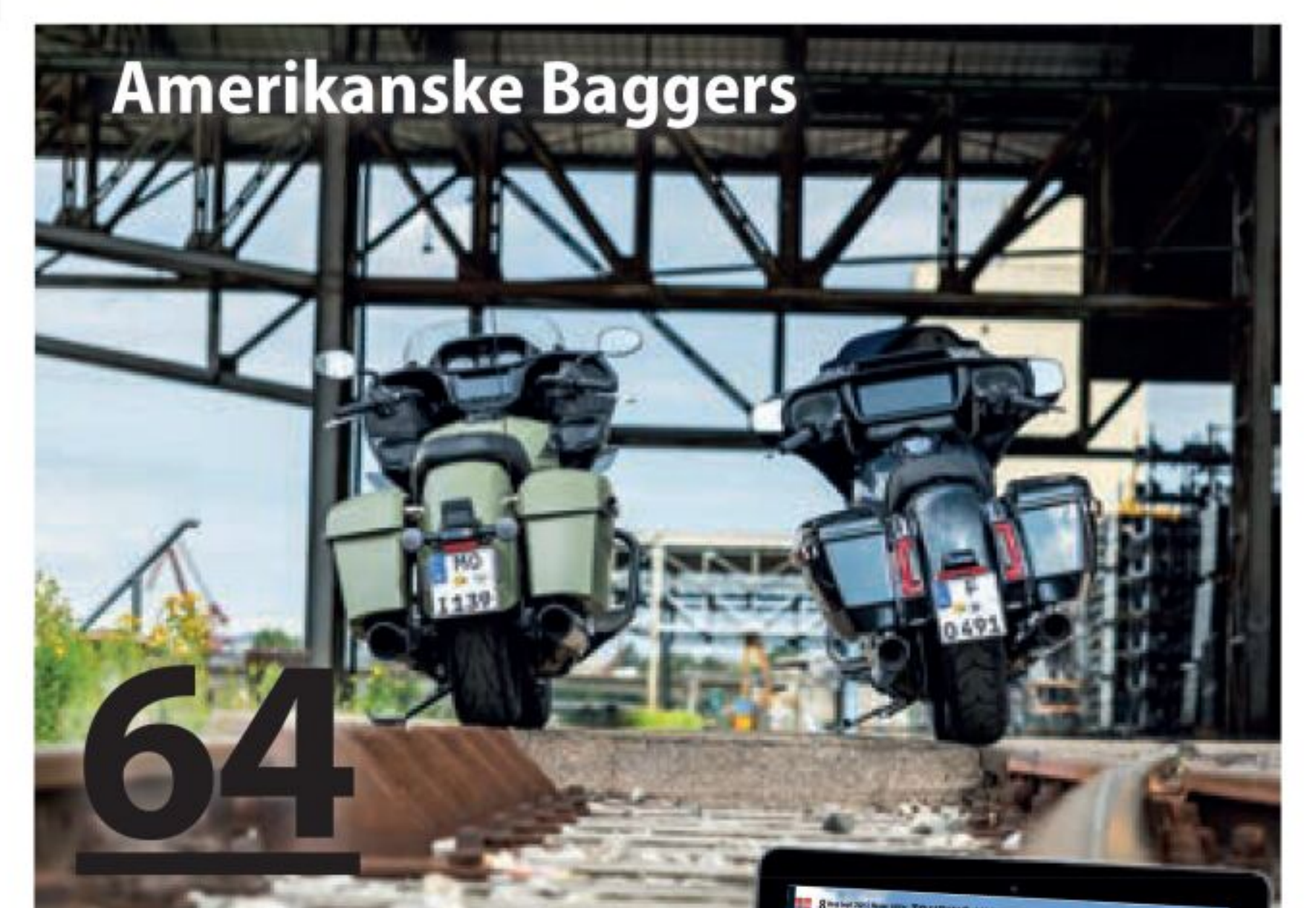
Amerikanske Baggers 64

Harley-Davidson Street Glide mot Indian Challenger Dark Horse.

REPORTASJE

Brembo fyller 50 år 62

Rikard har vært i Mugello for å feire Brembos første halve århundre – og forresten: det var MotoGP der, også.



BIKE

POWERED BY
MOTORRAD

www.mcavisa.no www.bike.no

Utgiver:

MC-avisa/Bike
Postboks 3009
4392 Sandnes

Redaktør og ansvarlig utgiver:

Gerry Nordström
e-post: gerry@bike.no

Redaksjon:

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

Design:

Sandrine Nordström
e-post: sandrine@bike.no

Bedriftsannonser:

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

Abonnement:

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

Øvrige medarbeidere:

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

Bike powered by Motorrad, Sverige, Sjefredaktør:

Gerry Nordström
e-post: gerry@bike.no

Bike powered by Motorrad, Finland, Sjefredaktør:

Petri Suuronen
e-post: petri@bike.fi

Bike powered by Motorrad, Danmark, Sjefredaktør:

Klavs Lyngfeldt
e-post: klavs@bikepbm.dk

Trykk: Printall, Estland

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

Som abonnent har du også adgang til den digitale utgaven.



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

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

JEVN KAMP I TOPPEN!

Omtrent to tredjedeler av årets motorsykkelsalg er nå unnagjort. Kampen om pallplassene er tett: Bare 20 registreringer skiller første- og tredjeplass. KTM følger hakk i hæl på fjerdeplass og er også innen rekkevidde av toppen. Salget av tunge motorsykler har gått ned med 2,61 %, mens A2-segmentet har hatt en økning på hele 6,29 %.

I juni toppet Yamaha registreringslisten med 147 sykler, tett fulgt av BMW med 144. Honda tok tredjeplass med 118 registreringer, mens Triumph (97) og KTM (91) fullførte topp fem. Kawasaki har hatt størst vekst blant topp 10, med en økning på 28,57 %. Ducati har vokst med 15,89 %, Yamaha med 8,97 %, og Voge med 8,89 %.

Lett MC-salget har falt med 23,05 % så langt i år. Yamaha beholder sin posisjon som klar markedsleder, mens Honda og Suzuki deler andreplassen. BMW utmerker seg med en eksplosiv vekst på hele 371,43 %, dog fra lavt utgangspunkt. To nykommere har meldt seg på: Elektriske Stark og kinesiske QJMotor. I 50cc-segmentet leder Peugeot an, foran den elektriske utfordreren Talari.



Honda topper listen etter første halvår på tung MC. Her bilde fra 2025-presentasjonen i Milano.

Mest solgte MC-merke

Mest solgte (Tung MC unntatt 4-hjuling) jan–jun 2025			
Merke	Antall	%	Endring
1. HONDA	671	16,18%	-2,61%
2. YAMAHA	656	15,82%	8,97%
3. BMW	651	15,70%	-14,00%
4. KTM	625	15,07%	6,66%
5. TRIUMPH	376	9,07%	-14,16%
6. KAWASAKI	252	6,08%	28,57%
7. HUSQVARNA	132	3,18%	-34,98%
8. DUCATI	124	2,99%	15,89%
9. SUZUKI	105	2,53%	-39,31%
10. VOGÉ	98	2,36%	8,89%
11. ROYAL ENFIELD	70	1,69%	14,75%
12. CFMOTO	62	1,50%	1140%
13. H-D	54	1,30%	-32,50%
SUM ALLE MERKER	4.146		-2,22%



BMW R 1300 GS Adventure er ny i år og er den dyreste av årets toppselger.

Mest solgte A2 – MC-merke

Mest solgte merke (A2/tom 35kw) jan–mai 2025			
Merke	Antall	%	Endring
1. KTM	484	30,46%	56,63%
2. HONDA	317	19,95%	-9,69%
3. YAMAHA	169	10,64%	-3,43%
4. TRIUMPH	104	6,54%	-21,80%
5. KAWASAKI	93	5,85%	47,62%
6. HUSQVARNA	76	4,78%	-28,97%
7. ROYAL ENFIELD	70	4,41%	14,75%
8. VOGÉ	49	3,08%	-35,53%
9. CFMOTO	44	2,77%	100,00%
10. QJ MOTOR	27	1,70%	
11. BMW	23	1,45%	-65,15%
SUM ALLE MERKER	1.589		6,29%

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

Mest solgte Lett MC-merke

Mest solgte (Lett MC) jan–mai 2025			
Merke	Antall	%	Endring
1. YAMAHA	202	28,02%	-27,08%
2. HONDA	94	13,04%	-51,04%
3. SUZUKI	94	13,04%	36,23%
4. KTM	74	10,26%	-49,66%
5. KAWASAKI	35	4,85%	9,38%
6. BMW	33	4,58%	371,43%
7. VOGÉ	30	4,16%	-18,92%
8. FANTIC	27	3,74%	-18,18%
9. STARK	19	2,64%	100,00%
10. HUSQVARNA	18	2,50%	-48,57%
11. QJ MOTOR	15	2,08%	
SUM ALLE MERKER	721		-23,05%

Mest solgte Moped-merke

Mest solgte (Moped unntatt 4-hjuling) jan–mai 2025			
Merke	Antall	%	Endring
1. PEUGEOT	180	28,13%	-2,17%
2. TALARIA	67	10,47%	45,65%
3. SUPER SOCO	63	9,84%	16,67%
4. YAMAHA	46	7,19%	0,00%
5. VESPA	37	5,78%	68,18%
6. SYM	33	5,16%	26,92%
7. VIARELLI	32	5,00%	190,91%
8. NIU	25	3,91%	-37,50%
9. SAKURA	22	3,44%	340,00%
10. SUR-RON	18	2,81%	-33,33%
SUM ALLE MERKER	640		9,78%

Av Ole Martin P. Eidevik

Modellsalget: Kampanje og nyheter gir resultater

KTM har satset på kampanjepriser for sine 390-modeller, og det har gitt tydelige utslag. 390 Adventure er årets salgsvinner så langt, med hele 294 registrerte sykler. På sjetteplass finner vi søstermodellen 390 Duke, som har nådd 90 salg.

Yamaha har lansert en ny generasjon av MT-07, som har gjort det skarpt og ligger på andreplass med 182 solgte. Rett bak følger BMWs nye R 1300 GS Adventure, som har fått god mottakelse med 164 registreringer, mens standardmodellen R 1300 GS har nådd 122.

Også Yamaha Tenere 700 har solgt godt og tar femteplassen med 117 solgte sykler.

Blant topp 10-modellene er det bare BMW R 1300 GS Adventure og BMW F 800 GS som er helt nye modeller på markedet.

Det er Adventure- og Street-modeller som dominerer topplisten. Først på 44. plass kommer BMW sin nye sportsmodell S 1000 RR med 23 salg. Av custom-modellene er Honda CMX 500 Rebel bestselgeren med 19. plass og 39 salg. De mest solgte scooterne er Honda ADV 350 og Forza 350 på delt 81. plass med 13 solgte.

Lettvektersalget

Det er tradisjonen tro Yamaha MT-125 som topper lettvekterlisten når det gjelder modell-salget. Deretter kommer Suzuki GSX-S 125 med 78 solgte og KTM 125 Duke med 70 solgte. Deretter blir det et hopp til Honda CB125R på 4. plass, som kan skilte med 39 solgte. Deretter kommer BMW sin elektriske CE 2 med 35 solgte.

Scooter- og mopedsalget

Salget av 50-kubikkere har økt med 9,78 % hitil i år, og på toppen av salgsstatistikken finner vi Peugeot, Talaria og Super Soco. Like bak følger Yamaha, Vespa og SYM. Stadig flere velger elektriske modeller, og Yamaha er blant dem som tilbyr elektrisk scooter. Likevel holder enkelte fast ved den ikoniske Vespa – som fremdeles er et populært fremkomstmiddel.

Mest solgte MC

Mest solgte modell (Tung MC)	antall
1. KTM 390 ADVENTURE	294
2. YAMAHA MT-07	182
3. BMW R 1300 GS ADVENTURE	164
4. BMW R 1300 GS	122
5. YAMAHA TENERE 700	117
6. KTM 390 DUKE	90
7. HONDA NC750X	76
8. BMW F 800 GS	75
9. HONDA CB 750 HORNET	69
10. TRIUMPH SCRAMBLER 400 X	63
11. HONDA XL750 TRANSALP	62
12. YAMAHA MT-09	60
13. HONDA NX500	8
14. YAMAHA TRACER 9 GT	57
15. YAMAHA R7	49
16. YAMAHA MT-09 SP	45
17. HONDA CRF300L	44
18. HONDA CB500 HORNET	41

Mest solgte lett MC

Mest solgte modell (Lett MC)	antall
1. YAMAHA MT-125	110
2. SUZUKI GSX-S 125	78
3. KTM 125 DUKE	70
4. HONDA CB125R	39
5. YAMAHA XSR 125	35
6. BMW CE 02	33
7. VOGE 125R	26
8. FANTIC XMF 125	25
9. HONDA CB125F	23
10. KAWASAKI Z 125	22
10. YAMAHA YZF-R 125	22
12. YAMAHA RAYZ	20
13. STARK VARG	19
14. SUZUKI GSX-R 125	16
15. YAMAHA NMAX 125	15
16. HUSQVARNA SVARTPILEN 125	14
17. KAWASAKI NINJA 125	13
18. HONDA MONKEY 125	10
18. QJ MOTOR SRK 125S	10



Yamaha selger jevnt og trutt av Tenere 700. I år kan du velge mellom Standard, Low og Rally.



KTM 125 Duke er på pallen på lett MC også i år.



Kinesiske Voge ligger på 10. plass. Deres bestselger er A2-modellen DS525X.



Klassiske Vespa innehar 5. plassen blant 50-kubikkene.

JUBILEUM FOR FULLTREFFET: 40 ÅR MED TREFF PÅ RAD!

Helgen 20. - 22. juni var det nok en gang tid for Sandnes MC sitt tradisjonelle treff. Fulltreffet har blitt en institusjon blant treff-folket fra inn- og utland. Da vi var innom så vi mange tyske motorsyklister. De hadde funnet seg en plass øverst på treffplassen. Været var fint på fredag, og lørdagen ble helt nydelig med sol og varme. Søndagen kom det litt regn, men alt i alt var det en nydelig helg

Tekst og foto: Ole Martin P. Eidevik

På vår ferd gjennom treffplassen fant vi bl.a. Holy Riders-teltet der vi ble traktert med drikke og vafler. Til slutt traff vi treffgeneral og leder i Sandnes MC, Egil Pedersen. Vi fikk oss en liten prat, men ble enige om å gjøre et nettintervju da det var kommet mye folk og det var utrolig mye som måtte gjøres før natteroen kunne senke seg!

Hvor ble det første treffet arrangert og hvor mange deltakere var det?

– Det første Fulltreffet i 1986 ble arrangert på Lutsi ved Lutsivannet på ei mark leid av Ola Sægrov. Vi hadde ca 300 gjester første året.

Hvem arrangerte det første Fulltreffet?

– Sandnes MC Club. 3 av de som den gang var medlemmer, er fortsatt medlemmer, og de var med å arrangere årets Fulltreff!

Når ble Sandnes MC startet ?

– Sandnes MC ble stiftet i september/oktober 1980. Undertegnede var en av grunnleggerne.

-Sandnes MC arrangerte 50 års jubileet til Norgestreffet i 2015. Dette var også et Fulltreff?

– Yupp, det var vårt 30. Fulltreff og den tredje gangen vi arrangerte Norgestreff. Sandnes MC har arrangert Norgestreffet i 1996, 2002 og 2015.

Hvor har Fulltreffet blitt arrangert disse 40 årene?

– 1986 t.o.m. 2019 : Ved Lutsivannet på ei mark på gården til (nå avdøde) Ola Sægrov.



Det var stappet med telt og sykler rundt det gamle Hovedbygget på Dale i Sandnes.



Egil Pedersen som er president i Sandnes MC (SMCC) kunne fortelle at årets jubileumstreff samlet 490 deltakere. Visepresident i SMCC, Atle Lilledal, var årets treffgeneral.

2020 til dags dato: På Gamle Dale Psykiatriske Sykehus.

Hvordan klarte dere å arrangere Fulltreffet under pandemien?

– Vi hadde forhåndspåmelding og et maksantall på 200 stk. Vi hadde alle pålagte tiltak på plass, og vi sørget for å ha stort nok fellestelt i henhold til kravet på 300 m².

Hvor mange deltakere registrerte dere på årets treff?

– 490 betalende gjester. Av disse var det ca 80 dagspass.

Hva var programmet og hvor stort område blir treffet arrangert på ?

– Sedvanlig Treffprogram med live music: Ørjan & Øyvind på fredagskveld, trubadur Oli Løland på dagtid lørdag og Hardrock Tributebandet PowerRide fra Kristiansand løftet taket på lørdagskvelden.

Hvordan var treffet for dere som arrangør?

– Ganske travelt, da der kom ca dobbelt så mange gjester i forhold til hva vi forventet. Men siden vi alltid har levd i håpet om en oppgang, så hadde vi en backup-plan både



Toka (Tom Arve Olsen) er medlem i Sandnes MC og hadde ansvar for vakter og toaletter under treffet.



Her bilde fra et av treffområdene som lå ovenfor det gamle hovedbygget på Dale.

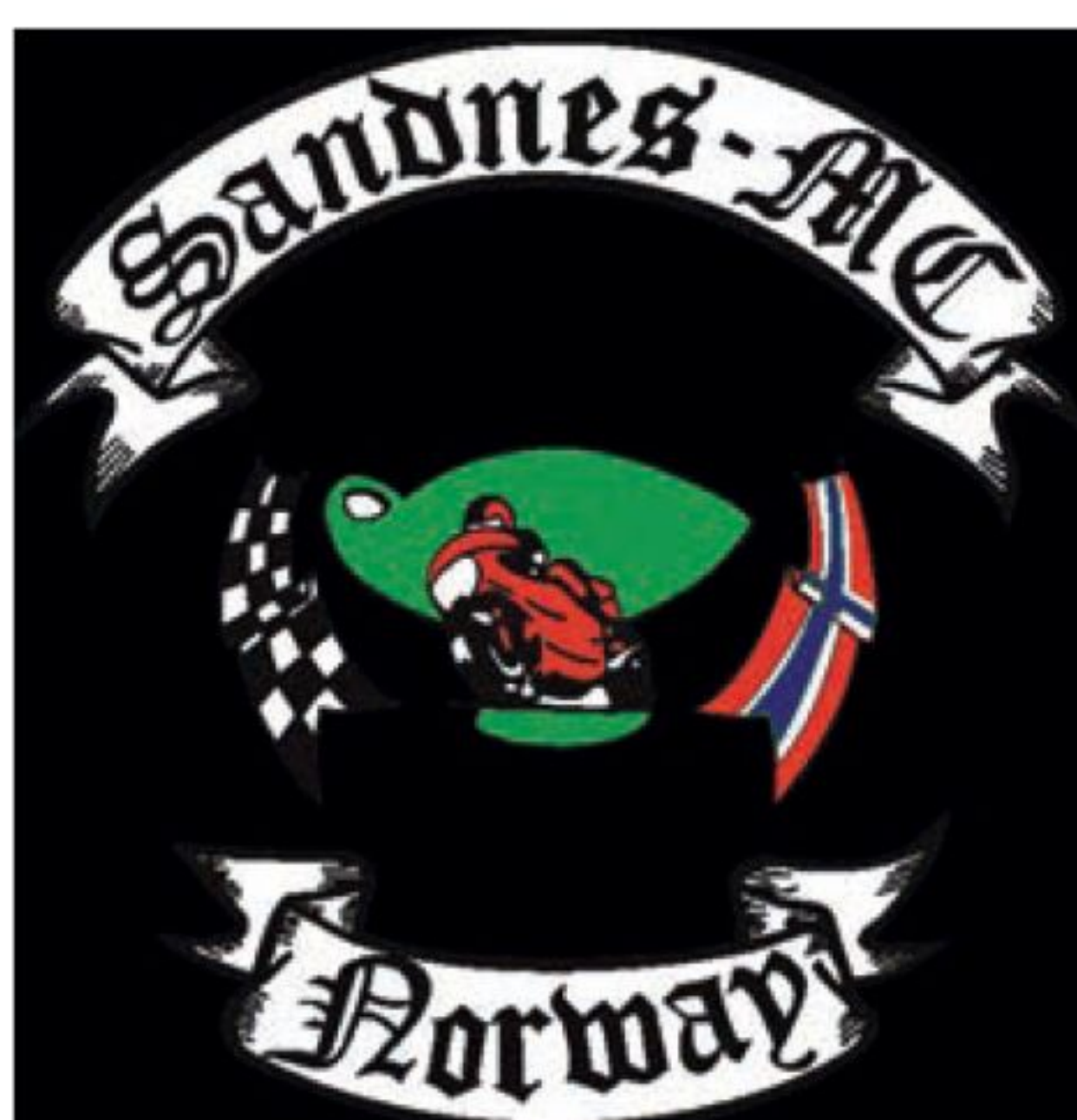
for teltplasser og mer mat og drikke!

Når blir neste års treff arrangert?

– Uke 24: 19.-21. juni på samme treffplass!

Egil legger til følgende info fra årets Fulltreff:

- Lengst kjørte klubb var MGO fra Ostenfelde i Tyskland med til sammen 19.200 km fordelt på 15 mann.
- Lengst kjørt mann, kom fra Bayern i Tyskland og hadd kjørt ca 1.650 km.
- Lengst kjørte dame, kom også fra Tyskland og hadde kjørt ca 1.250 km.
- Største klubb var Kvinnherad MC med 17 medlemmer.
- Nest største klubb var MGO med 15 mann.
- Lengst kjørt norske mann var «3-litern» fra Trash MC på Toten.
- Lengst kjørte norske dame var Heidi de Boer fra Tønsberg.



Sandnes MC ble startet høsten 1980.

STØRST I BUTIKK OG NETT!

NORGES STØRSTE UTVALG AV MC-BEKLEDNING OG UTSTYR

bullfighter.no

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

NORGES RÅESTE MC-DESTINASJON!

Det nye bygget til MC Huset Nydal AS må oppleves og nytes. Dette er et bygg som er laget av og for motorsyklister! Vi anbefaler alle til å ta turen til butikken som ligger rett ved E6 nord for Hamar. Adressen er Høsbjørvegen 2A, 2320 Furnes.

Vi fikk en omvisning av en stolt Rune "Ludvik" Johansen som er salgssjef, og er med i ledergruppen sammen med Aagot Almestrand (daglig leder), Stine Svenkerud (økonomi- og administrasjonsleder), Mats Andreas Bratberg (leder verksted), og Anne

Marte Almestrand (leder for kjøreutstyr og delelager). Etter omvisningen fikk vi en prat med Ludvik og Stine. De kunne fortelle at de startet med byggeprosessen i 2022, og at i planleggen av bygget har de vært opptatt av å spørre alle ansatte om hvilke ønsker de har

Tekst og foto: Ole Martin P. Eidevik

til sin nye arbeidsplass med tanke om å få en bedre arbeidsdag. Det har vært viktig at arbeidet for alle ble mer sømløst og effektivt. De har også vært opptatt av at kundene skal få best mulig kjøpeopplevelse og service.

Når en går inn i butikken så kommer en først til en nydelig sittegruppe og på venstre side er det verkstedsmottak. På høyre side og innover i etasjen er det BMW-avdeling og brukte MC. Vi falt virkelig for den industrielle trappen som går opp til 2. etasje som huser Honda, utstyr, tilbehør og delelager. Den nye store utstyrsavdelingen bugner av bekledning og tilbehør. Her vil du også finne servicevennlig personale med Anne Marte og Thea i spissen som hjelper deg å finne det du trenger til både deg og din MC.

Prøvekjør i naturskjønne omgivelser

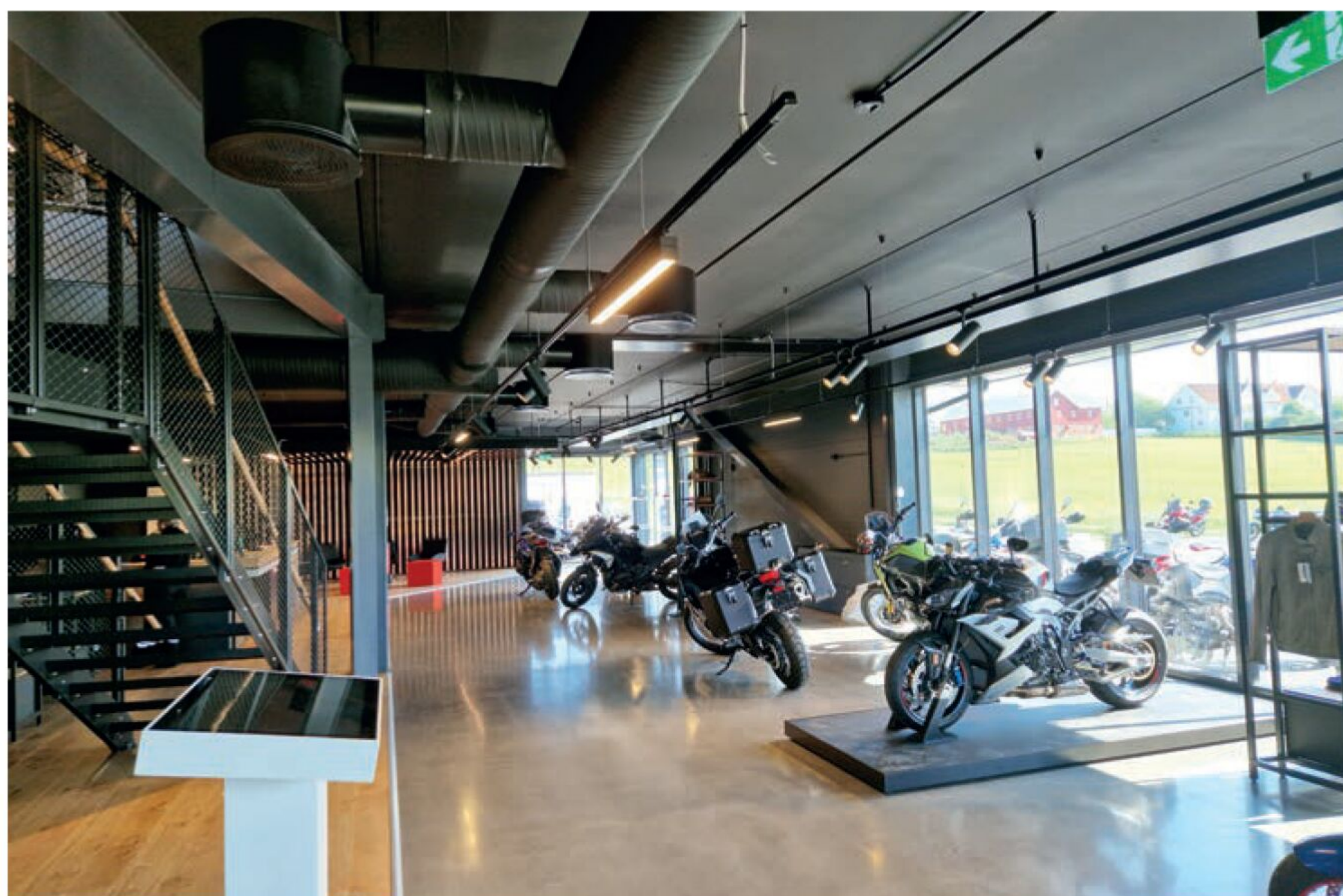
Ludvik forteller: -Vi har alltid flere BMW- og Honda-modeller klar for demokjøring. Distriktet rundt oss er naturskjønt, og her finner du både motorvei, svingete asfaltveier, utfordrende grusveier, og skogsveier i kort avstand fra butikken. Skal du prøvekjøre en adventure, tourer, street, custom, enduro, lettvekter eller scooter fra BMW og Honda, så mener jeg at hos oss får du virkelig testet din nye reisekamerat.

Han fortsetter: -Med å legge butikken rett ved E6, håper vi at motorsyklister som reiser forbi Hamar tar turen innom vår nye butikk. Etter ferien skal uteområdet oppgraderes, og vi vil lage egne sittegrupper der reisende kan ta en pust i bakken, besøke vår butikk, og gjerne prøvekjøre en ny MC. Vi har alle fasiliteter, og har en egen tappekran med kaldt vann for de som ønsker dette. Det er selvsagt også kaffe og te.

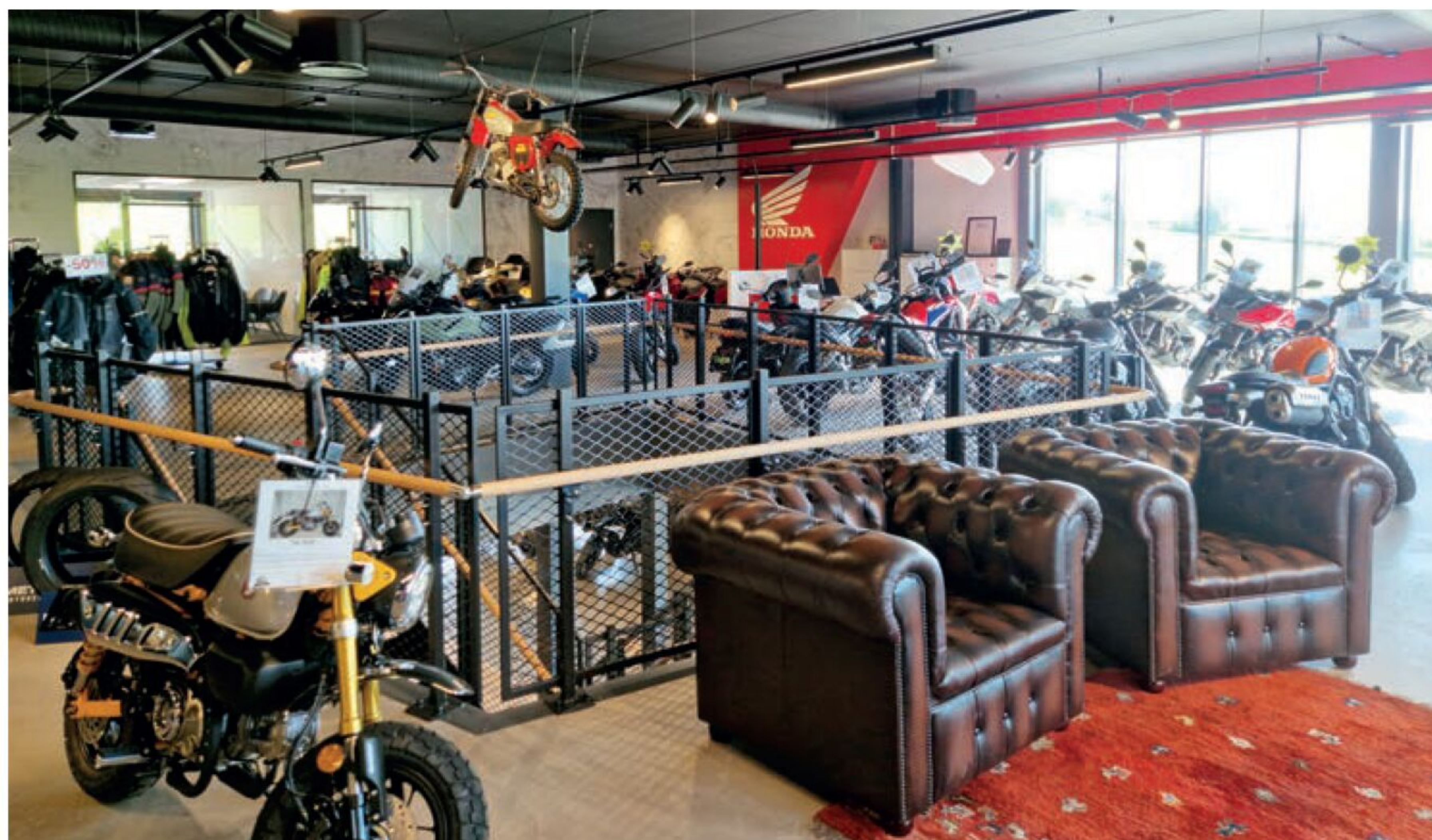
Stine supplerer: -Målet vårt er at nye kundeopplevelser venter de besøkende i de nye lokalene. Vi i MC-Huset Nydal ønsker å ta motorsykelhandelen til nye høyder med innovasjon og teknologi.

Stor åpningsfest kommer i august

Ludvik og Stine forteller at de planlegger en stor fest over flere dager i august. Her er alle kunder og MC-interesserte velkommen, og det blir en skikkelig åpningsfest med grillmat, drikke, kampanjer, gode åpningstilbud, og aktiviteter. Følg med på MC-Huset sine sosiale medier for å få med deg dato og program for åpningsfesten.



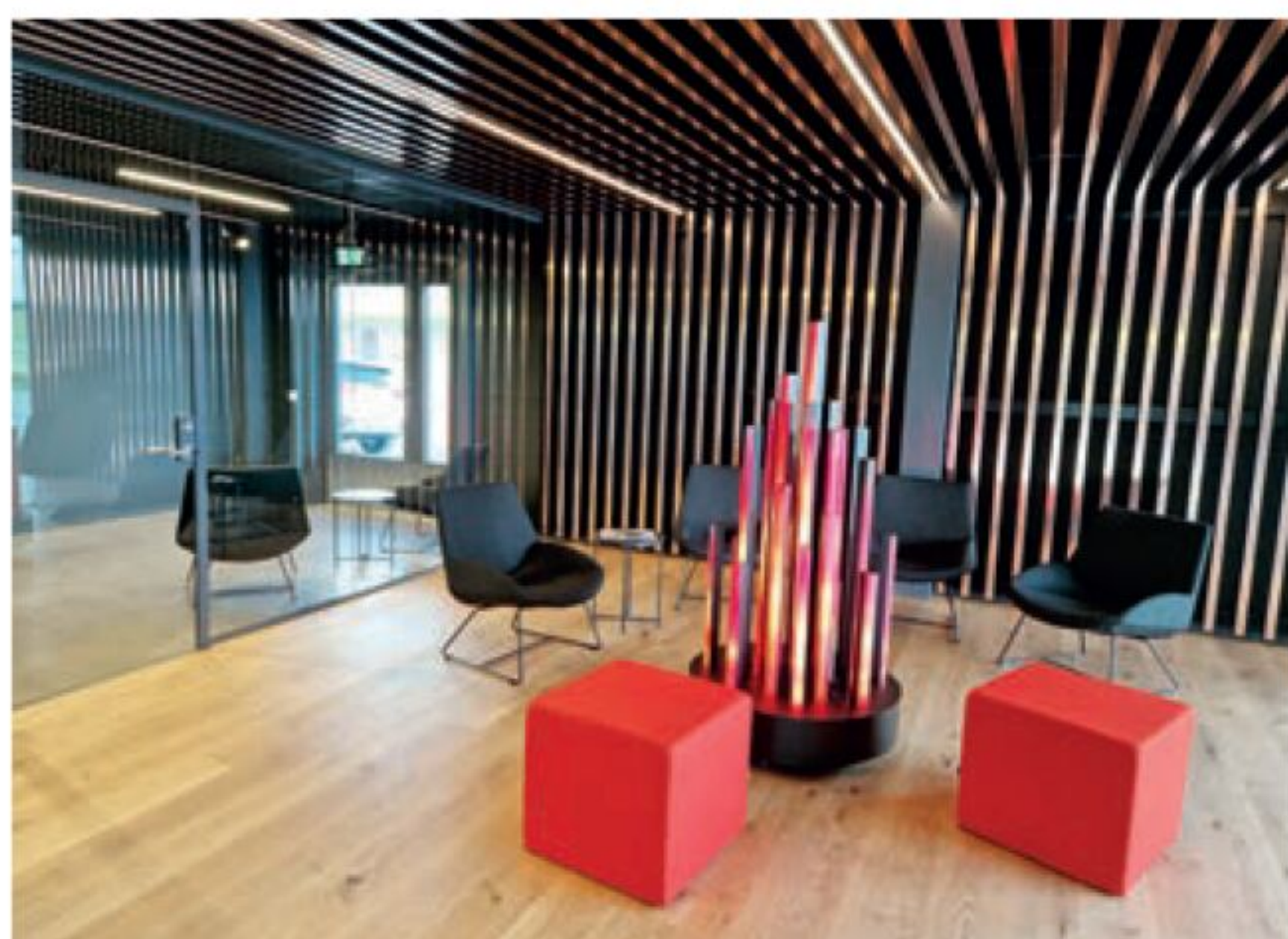
BMW finner du i 1. etasje. Her er også verksted, verkstedsmottak og bruktavdeling.



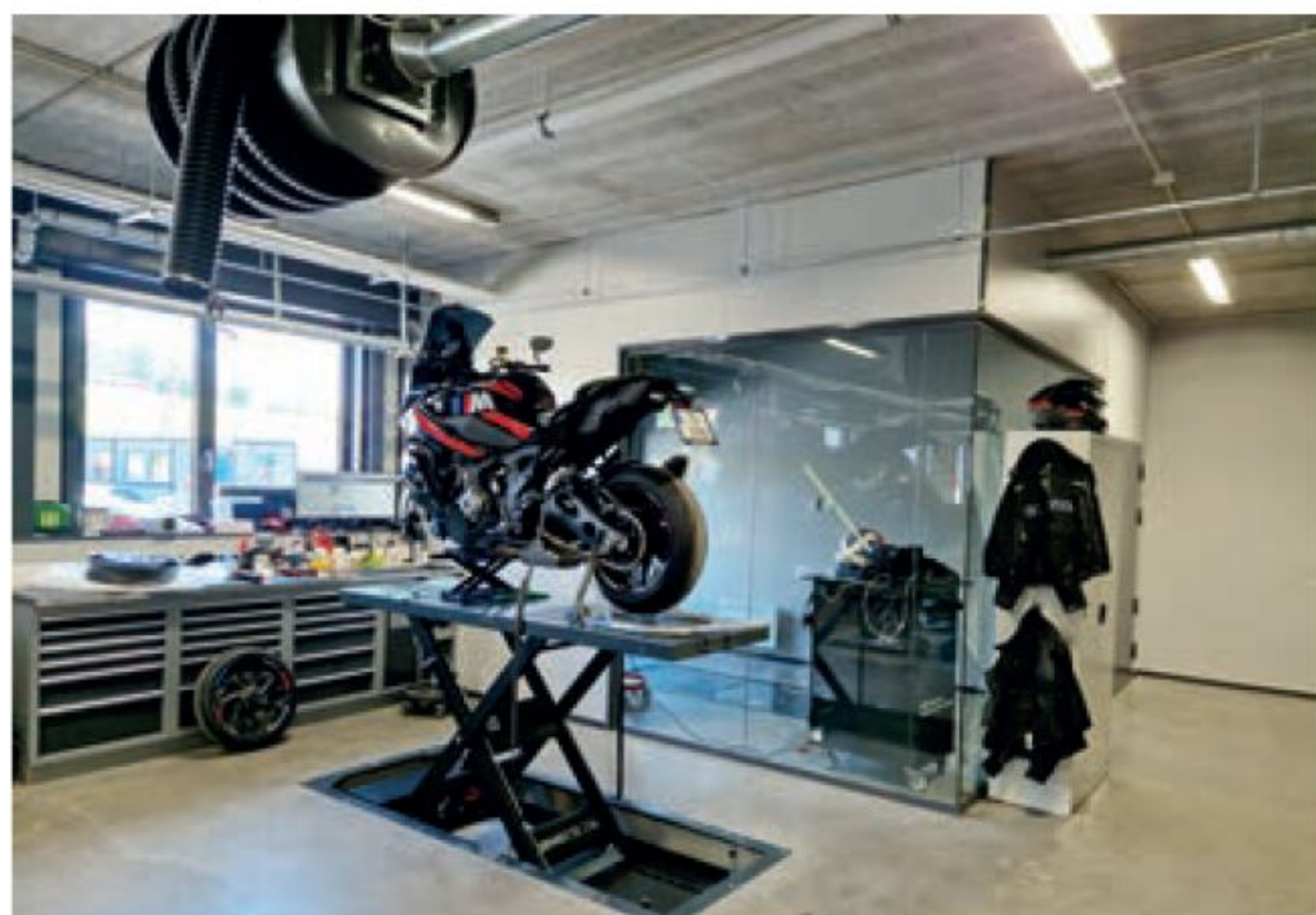
Går du opp ståltrappen (eller tar heisen) finner du Honda-avdelingen, utstyrsavdeling og delelager/disk.



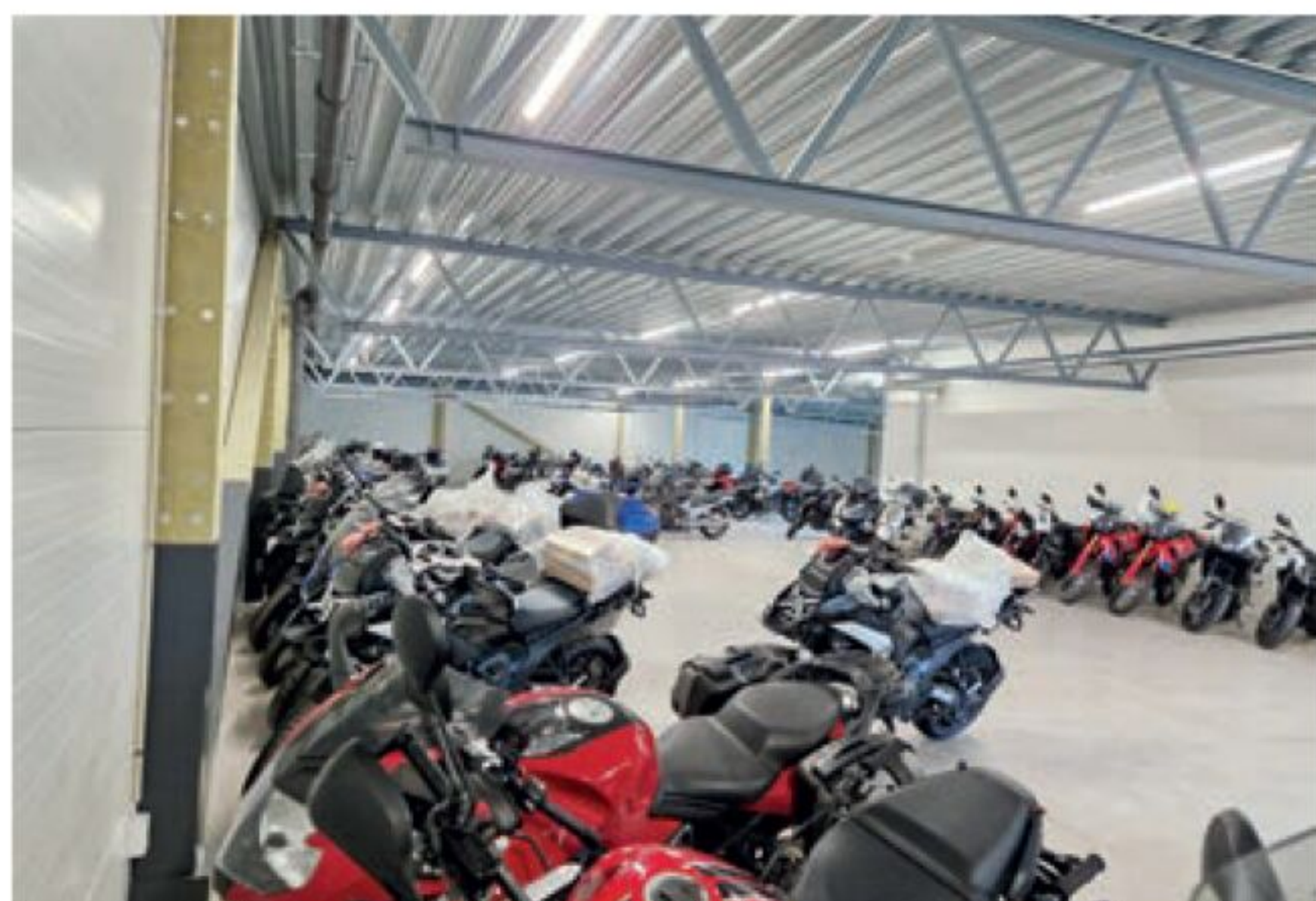
3 etasjer med MC! Nybygget til MC Huset Nydal AS er på 2800 kvadratmeter. All skilting er ennå ikke på plass, her kommer logoene til Honda- og BMW. Uteområdet blir også gjort i stand med egne sittegrupper for reisende motorsyklister. Her blir det god plass både inne og ute til aktiviteter hele MC-sesongen.



Når du kommer inn er det en sittegruppe i nytt BMW-design. Rommet bak glassveggen er for utlevering av sykler.



Det nye verkstedet er på 350 kvadratmeter, og er utstyrt med tipp moderne utstyr og 11 ned-senkede løftebord. Bak glassveggen er det et Pit-Stop serviceroom.



Bilde fra den ene halvparten av 3. etasje. Her blir det plass til hundrevis av vinterlagrings-sykler når sesongen er omme.



Over: Rune "Ludvik" Johansen (t.h) er salgssjef i MC-Huset. Her sammen med MC-selger Rune Almestrand.

Under: Det er Anne Marte Almestrand (t.v) og Thea Johansen som hjelper deg med å finne rett utstyr og tilbehør i den store utstyrsavdelingen som du finner i 2. etasje.



LEVERANSER ER ENDELIG PÅ VEI

KTM 390 ENDURO R





KTM 390 ADVENTURE X



KTM 390 ADVENTURE R

Det store når KTM presenterer sine 2025 nyheter er ikke hvilke sykler det er snakk om, men snarere at det overhodet er noen nyheter å snakke om. Selskapet har hatt en mildt sagt turbulent vår med konkurstrusler og masseoppsigelser – men med indiske Bajaj på plass som ny majoritetseier, ser det ut til at KTM sakte, men sikkert gjør comeback.

De første tre modellene som vises i år er 390 Adventure R, 390 Adventure X, 390 Enduro R og 390 SMC R. De har vært kjent en stund, men av naturlige årsaker har de vært holdt igjen – sannsynligvis fordi Bajaj ikke ønsket at de indiskproduserte motorsyklene skulle gå på billigsalg umiddelbart etter premieren. Men nå står KTM på fastere grunn, og syklene er klare til å bli testkjørt av journalister og leveres til kunder.

Den mest interessante nykommeren er 390 Adventure R, som er en direkte konkurrent til CFMOTO:s bestselger 450MT og et tilskudd til den stadig mer populære «lille adventure-klassen». I likhet med sine 390-søsken er Adventure R basert på LC4c-plattformen og har en vannkjølt en-sylindret motor på 45 hk/39 Nm. Eksosanlegg og radiator er lik på alle modellene, men det er visse forskjeller når det gjelder chassis, bremses og elektronikk.

390 Adventure R har kanskje liten motor, men det er en fullstørrelse motorsykel som veier 165 kilo tørr, har 21-tom-

mers forhjul, 18 tommer bak, eikehjul, 870 mm setehøyde og 272 mm bakkeklaring. De justerbare fjæringskomponentene kommer fra WP og har 230 mm fjæringsvei både foran og bak. Rett og slett en ekte R-modell.

Hvis du ikke trenger å ha en versting, finnes Adventure X, som er litt lavere (setehøyde 825 mm) og har enklere komponenter og programvare. Den har også støpte aluminiumsfelger – 19 tommer foran og 17 tommer bak.

Hvis du planlegger å gjøre skikkelig lange turer med din Adventure R, vil det komme bagasjeløsninger og diverse tilleggsutstyr i fremtiden, inkludert WP Pro-fjæring med justerbar forspenning. Cruise kontroll er også tilgjengelig som ekstrautstyr.

For de som helst vil kjøre i skogen, er det imidlertid 390 Enduro R som gjelder, en modell som kan være passende hvis man har vokst fra sin 125, men ikke føler seg moden for å gå opp til en 690. 390 Enduro R har grovere dekkmønster enn Adventure R og en mindre bremseskive foran. I tillegg kan ABS-funksjonen deaktiveres både foran og bak, mens på Adventure R kan det kun gjøres på bakhjulet. Enduro R har også mindre tank: ni liter i stedet for 14. Vekten er 159 kilo tørr.

390 SMC R er KTM's nye

begynner-motard, og teknisk sett er den veldig lik Enduro R. Noen av de viktigste forskjellene er selvfølgelig dekkene som er av mer sportslig type, den store 320 mm bremseskiven foran og 17-tommers eikehjul foran og bak. Med en tørrvekt på 154 kilo bør SMC R være en virkelig morsom lekamerat på gokartbanene, og den romslige ergonomien gjør modellen mer egnet for høyere førere enn 390 Duke.

Ifølge KTM vil utvikling og design av motorsyklene fortsatt skje i Mattighofen i Østerrike, men hvor selve produksjonen vil ende opp er mer uklart på dette tidspunktet. De nye 390'ene bygges av Bajaj i India. Syklene forventes å ankomme Norge i fjerde kvartal 2025, og priser var ikke klare da vi gikk i trykken.

MC BIKE



Tekst: John Argelander
john@bike.se

Foto: KTM

KTM 390 SMC R



MC BIKE

Givi Air Cushion

– oppblåsbar komfort

Sår og brennende bak etter mange mil i salen? Ikke ukjent fenomen og lite er så ødeleggende for turgleden. Men det finnes håp! Givi har tatt frem SK 230 Air Cushion og det er et utmerket hjelpemiddel mot sår bak. Innmaten består av en gummipute med en mengde oppblåsbare lommer, forbundet med kanaler. Når du setter deg på puten trykkes luft fra de mest belastede stedene ut mot steder med mindre belastning, og dermed former puten seg etter anatomien. Foran sitter en liten pumpe for å blåse inn mer luft og en liten ventil for å slippe ut trykket, tydelig merket «Inflate» og «Deflate». Trekket er pustende på oversiden, og har friksjonsbelegg på undersiden. Hele stasen festes til salen med 2 stropper. Puten er forholdsvis stor – 39,5 x 36 x 4 cm – så det er lurt å måle setet før du bestiller. Den anbefalte maksimale førervekten bør være lavere enn 130 kg. Vi har akkurat brukt den på en 63 miles dagstur i indre strøk og var i stand til å både gå og sitte etterpå – bevis godt nok! Pris: 1504,-
Norsk importør: **Norsk Motor Import AS**



Over: Givi Air Cushion på BMW R1200RT.
Under: ventilene for å fylle eller slippe ut luft.

Givi V49N Air

– toppboks med nye finesser

Givi går nye veier både når det gjelder utforming og teknikk. Selv om festemåte og materialer er de samme som før, har Givi gått nye veier når det gjelder design. Moderne, kantete og lav linjeføring er definitivt annerledes enn det tidligere runde designet, og utseendet passer atskillig bedre på moderne sykler. Den røde plasten i bakkant er byttet ut med en moderne, lett fluoriserende sak hvor logoen ser ut til å flyte inni. Tøft! Men viktigere: Givi har endelig tatt frem en mer brukervennlig lås. Tidligere måtte man bruke nøkkel for å åpne lokket. Nå er det bare å vri nøkkelen 60 grader til første merke og ta den ut – da kan lokket åpnes uten nøkkel. Vri til neste merke, så er lokket låst.

Neste nyhet er så diskret at den er lett å overse, men her er det litt MotoGP teknologi ute og går. På hver side av kofferten sitter to deksler som er en motsvarighet til winglets på racesykler: fartsvinden ledes gjennom spalter og stabiliseres, dermed blir det mindre turbulens rundt og bak kofferten. Det igjen fører til at den velkjente høyfartslogringen reduseres, noe som gir en mye bedre trygghetsfølelse på motorvei. Givi V49N rommer 49 liter og passer til alle Givi festeplater. Pris: 4798,- (uten festeplate).

Norsk importør: **Norsk Motor Import AS**



Givi V49N er mer enn bare nytt design. Den har også finesser vi har lengtet etter.



Mitas Touring Force

– et godt alternativ

Mitas er ikke det mest vanlige dekkmerket, men å avskrive dem av den grunn blir feil. Etter flere tusen kilometer med Mitas Touring Force i dimensjonene 120/70 x 17 og 180/55 x 17 er konklusjonen klar: Dette er bra greier. De ruller mykt og har fin egendemping. Grepet i vått er fint og selvoppretting i sving er nærmest fraværende. De er støysvake og henger meget godt i asfalten. De går lett og mykt inn i nedlegg og krever ingen styrekraft for å holde linje gjennom svinger. Kjappe kursendringer er problemfrie. Konklusjon? Fine dekk til touring og hverdag – enkelt og greit.

Pris 120/70 x 17: 2427,-

Pris 180/55 x 17: 3066,-

Norsk importør: **Norsk Motor Import AS**



BEST PÅ PRIS! NÅ MED 5 ÅRS GARANTI!

VOGE
Far & Beyond Quality

vogescandinavia.com



DS800X Rally. Kr. 149.900,-*



300Rally. Kr. 62.900,-*

DS800X RALLY



**HOS DIN FORHANDLER
I SEPTEMBER!**

*Priser eks. lev. omk. og veskesett



Forhandlere:

Maura: **NST Gardermoen MC AS**

Fredrikstad: **Leeres Motorsport AS**

Oslo: **Leks Motor AS**

Horten: **MC4U AS**

Porsgrunn: **Osebakken Motorservice AS**

Kristiansand: **The Bike Corner AS**

Bryne: **Motor Centeret AS**

Bergen: **PM Motor AS**

Volda: **BestBike AS**

Steinkjer: **Steinkjer Motorsenter AS**

Narvik: **Motonor AS**



DS625X! Kr. 105.900,-



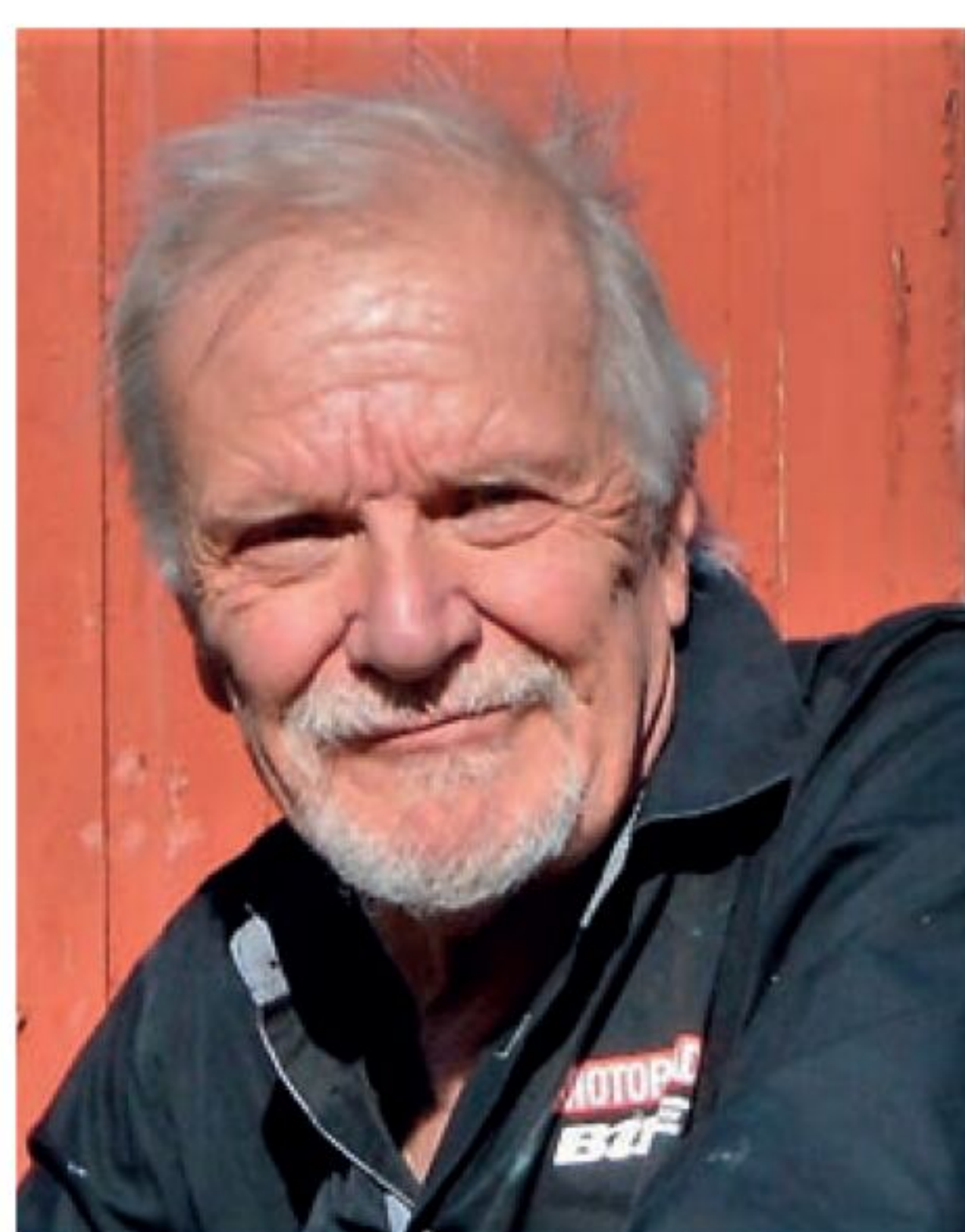
VOGE

Importør: Voge Scandinavia AS

Du skal ikke tro
alt du ser...



HVOR MANGE SKRITT?



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

Noen lar seg lure hele tiden.
Alle lar seg lure av og til.
Men det er umulig å lure alle hele tiden.

Jeg er ikke helt sikker på hvilken unnskyldning jeg klarte å finne på for å lure meg selv, men jeg klarte det. Resultatet er at det havnet en smartklokke på håndleddet mitt. Ikke noe kostbart apparat, og selvfølgelig av kinesisk opprinnelse, men hypen i markedsføringen var overbevisende. Jeg kan til og med velge mellom en mengde forskjellige urskiver som alle har det til felles at jeg må ta på brillene for å se hva den smarte prøver å fortelle meg. Men alle har jo en slik, og som typisk representant for skeptiske senbrukere havnet det en hos meg også.

En av grunnene til den lille investeringen var at den hadde nødalarmsfunksjon: Hvis jeg skulle falle og brette et eller annet mens jeg var på tur i ulendt terreng var det bare å trykke på en knapp, så ringte den til Astri. Det tok ikke lang tid å finne ut at den, i likhet med de fleste andre funksjonene, var avhengig av at jeg hadde telefon med Bluetooth med på turen. Måling av oksygenopptak var også et interessant faktum: På to målinger tatt med 30 sekunders mellomrom kunne den smarte fortelle at O2 opptaket var 74%, og 30 sekunder senere: 100%.

Pulsmålingen var også av varierende kvalitet, og ikke særlig pålitelig. Når jeg var helt avslappet kunne smartingen fortelle at det ikke var tilfelle, men hvis jeg pestet og strevde opp en hei hadde jeg hvilepuls. Fastlegen merket seg også apparatet på håndleddet mitt: «Er du en av dem som ser på klokken for å finne ut om du har sovet godt?» Jeg visste ikke en gang at den smarte var i stand til det, men jeg fant ut at posisjonsbestemmelse og løyper og masse an-

net også var avhengig av at telefonen var i nærheten. Det samme gjaldt innkomne sms. Men alt det der er jo så uendelig mye lettere å betjene på telefonen, og det begynte å gå opp for meg at jeg kanskje hadde latt meg lure.

Tilliten til den smarte fikk nådestøtet en dag Astri og jeg var ute på sykkelen. Stikk i strid med all fornuft og tidligere erfaring bestemte vi oss for å kjøre Birtedalen og Fyresdal – to veier som er så ille at de til og med har dårlig rykte på seg i Telemark. RT'en ble lastet opp med kaffe, niste og oss to og så bar det i vei. Det gikk glimrende opp til avkjørselen til Gjøvdal, og slett ikke ille opp gjennom Gjøvdal, heller. Det var først da vi kom opp til fylkesgrensen ved Nesvatn at det ble virkelig interessant. Det roet seg litt da vi kom ned på vestsiden av Fyresvatn og de første 6 kilometerne fra Fyresdal sentrum ned mot Tjønnefoss er fantastisk flotte – ny vei og ny asfalt. Men alle vet at Adam ikke var lenge i paradiset, og veien tok grundig igjen for det tapte de neste tre milene. Hver gang vi prøvde å manøvrere unna en hump, traff vi en annen. Til slutt ga vi opp og innså at både vi og RT'en kom til å få juling. Den smarte var også med på turen og da vi kom hjem forkynte den lykkelig at jeg hadde vært flink og oppfylt dagskvoten for antall skritt og vel så det. Bortsett fra kaffepausene hadde jeg ikke vært av sykkelen, men Xiaomi, som vidunderet heter, fortalte at jeg hadde gått 8940 skritt – gratulerer.

Nå ligger kineseren i esken sin, mobilen er fortsatt i lommen og på håndleddet sitter min gamle, usmarte, men pålitelige Seiko.

MC BIKE

TO ETASJER MED

MC-GLEDE

OPPTIL

30%

PÅ ALLE LAGERFØRTE **DEKK** I BUTIKK!

Gjelder i perioden 6 august - 10 september

Tenk **service** på sykkel etter ferien!

Vi har noe **ledig**
kapasitet fremover,
så **book** din time idag!



Scan meg

Faghandel i over 50 år!

Skolmar 30, 3232 Sandefjord - Tlf: 33 48 70 00

DEKK-
KAMPANJE!



Kom til oss for ekspertise!

Speed
MOTORCENTER

VI HAR NYHETENE, UTSTYRET OG UTVALGET!

Husqvarna 801



Fra kr. 139.900,- eks lev.omk.



Husqvarna
MOTORCYCLES

FANTIC **tm**
RACING

HONDA

mbracing.no

Autorisert verksted

 **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

GRENSELØS TOURING



Yamaha
Tracer 7

Kan en tradisjonell tourer være smidig, lettkjørt, og enkel å håndtere, men allikevel klare jobben på en lang ferie med passasjer og bagasje? Yamaha Tracer 7 og den mer touringorienterte GT-varianten har blitt finjustert på mange områder. Ferske kjøreinstrykk fra Portugal.

Yamaha
Tracer 7 GT

Prøvekjøring: Yamaha Tracer 7 og Tracer 7 GT



Matrix-lykter, automatgirksom, elektronisk justerbar fjæring? Nei, de store tekniske nyvinningene er foreløpig forbeholdt Tracer 9-familien. For de som prioriterer kjørbarehet og pris/ytelsesforhold er Tracer 7 GT mellom 70 000,- (Tracer 9 GT) og 104 000,- (Tracer 9 GT+) billigere og 20 kilo lettere enn storebroren.

Listen over oppdateringer er derfor ikke revolusjonerende, men likevel omfattende. De merkes imidlertid ikke ved første øyekast, spesielt ikke på basismodellen Tracer 7 (ikke i Norge som 2025 modell), ettersom mange av endringene er skjult bak kåpen. Nøyaktig hvor mye vises i boksen «Hva er nytt?» nedenfor.

Når man sitter i salen legger man merke til det bredere styret, og den lengre og smalere bensintanken. Førersetet er romsligere og virkelig komfortabelt, også på standard Tracer 7, men Tracer 7 GT har et sete med tykkere polstring. Passasjeretsetet har nå fire centimeter lengre sitteflate og nyutformede gripehåndtak. Displayet med joystick, som allerede er kjent fra andre CP2- og CP3-modeller, gjør nå bruk av de elektroniske hjelpemidlene betydelig enklere.

Tracer 7 har nå justerbar traction kontroll og tre motorprogrammer. Disse kan kombineres i ulike varianter via to faste (Street og

Sport) eller et tilpasset kjøremodus, takket være en egen knapp som er enkel å bruke, selv under kjøring. Som touringfører blir man ekstra glad for gratis navigasjon via app: den fungerte raskt, presist og uten avbrudd under testkjøringen og var alltid godt integrert i TFT-cockpiten – med kart eller pilvisning etter ønske.

Det bør også nevnes at den velprøvde CP2-motoren, som tidligere kunne ha en ganske brå gassrespons, nå er utviklet til perfekt mykhet. Den går jevnt og rykkfritt i alle tre motorprogrammene, uten forstyrrende vibrasjoner. Motoren byr på mye kjøre glede, med bra drag fra bunnen av registeret og oppover. Ifølge forbruksinformasjonen i displayet drikker den moderate 0,45 til 0,5 liter per mil, selv under sportslig kjøring langs fjellveier. Det kjennes som om motoren yter mye mer enn de 73 hestene som de tekniske dataene tilsier.

Clutchen med slipperfunksjon er nå veldig smidig å bruke og forhindrer at bakhjulet stusser ved nedgiring. Den fungerer også bra sammen med girksom, som er veldig lett og presis. De som har det travelt kan velge en quickshifter som tilleggsutstyr. Den allerede kjente automatgirksom «Y-AMT» vil etter all sannsynlighet finne veien til Tracer 7-familien, noe som kunne leses mellom linjene hos

Hva er nytt?

Ergonomi og værbeskyttelse

- **Styret** bredere (50 millimeter) og høyere (30 millimeter)
- **Sal** i to deler, høydejusterbar (20 millimeter), mer plass til passasjer
- **Komfortsete** ekstra polstret [GT]
- **Fothviler** gummi [GT]
- **Touringvindskjerm** 90 millimeter høyere [GT]

Elektronikk

- Tre **kjøremoduser** (Street, Sport, Custom) og totrinns **traction kontroll**

- Fem tommers TFT med **smarttelefon-tilkobling** og gratis **navigering** via app
- **Nye brytere** på styret, inkludert joystick
- **Cruise kontroll**
- **Automatiske** blinklys (selvkansellerende)
- **USB-C uttak**
- **Varmehåndtak** [GT]

Motor og chassis

- **Motor Euro 5+**-kompatibel
- **Girksom** oppdatert
- **Clutch** med slipperfunksjon

- **Frontgaffel** 41 mm USD
- **Bremsekalipere** radialmontert
- **Tank** større (18 liter)
- **Ramme** forsterket og **svinggaffel forlenget** (40 millimeter)
- **Dekk** Michelin Pilot Road 6 GT
- **Håndratt** for justering av støtdemperens forspenn [GT]
- **Hard sidevesker** på 30 liter hver [GT]
- **Midtstøtte** [GT]

Yamaha Tracer 7



Styret har vokst både i høyde og bredde. Nye brytere inkluderer en joystick.



40 millimeter lengre svinggaffel for økt kjørestabilitet. Akselavstanden er hele 100 millimeter lengre enn på MT-07.



USD gafler og radialmonterte bremsekalipere gjør den lille Tracer mer moderne og tryggere i svingene.

Yamahas pressefolk. Men det som gjelder allerede nå: Det har aldri vært så enkelt å utnytte effekten i den lille Traceren.

Sammenlignet med forgjengeren er Tracer 7 blitt fem kilo tynge (203 kilo kjørekklar), men den er fortsatt utrolig smidig å kjøre. Den lengre svinggaffelen og den forsterkede rammen har en beroligende effekt på chassiset. Styringen er ikke lenger like lynrask som tidligere, men til gjengjeld er det nå ikke spor av nervøsitet. Den tar svingene med letthet, dekkene griper raskt og villig, og heller ikke ambisiøse svinger i rask rekkefølge forstyrrer helhetsinntrykket. Fjæringskomponentene, inkludert den nye USD gaffelen, svikter heller ikke, selv om de totalt sett har en ganske komfortabel basisinnstilling. Det er kun støtdemperen som er litt ufølsom over små ujevnheter. Den gir korte støt som er tydelige, men ikke direkte ubehagelige.

Yamaha Tracer 7 GT



Støtdemperen har justerbar forspenning og returdemping, men bare GT har et ratt for forspenningen.



Vindskjermen på Tracer 7 GT er 90 millimeter høyere, noen millimeter bredere, og er høydejusterbar.



GT-veskene har nå en kapasitet på 30 liter og plass til en hjelm i hver. Legg merke til det ekstra polstrede komfortsetet.

Hva mer kan man ønske seg? Vel, hvis turen skal være litt lengre, kan svaret være Tracer 7 GT. Her får man enda bedre komfort, flere praktiske finesser og bedre touringegenskaper. Som for eksempel de store sideveskene, som er de samme som på Tracer 9 (en hjelm i størrelse L fikk plass uten problemer), den enorme vindskjermen og den kraftig polstrede salen. GT-modellen har også midtstøtte som standard.

Selvfølgelig merker man også alle finessene når den settes på vekten. Den viser nå 212 kilo – uten bagasje. I denne kategorien er det fortsatt ganske beskjedent, men nok til at føreren merker små forskjeller i kjøreopplevelsen, selv om de grunnleggende egenskapene er de samme. GT trenger litt mer gass på svingete veier, og man merker også at motoren må flytte litt mer masse. I tillegg går litt presisjon tapt ved bremsing på grunn av at tyngdepunktet er flyttet bakover. Det er nyanser, men merkbare i direkte sammenlig-

Prøvekjøring: Yamaha Tracer 7 og Tracer 7 GT



En suveren langtursykkel eller en smidig pendler som også kan kjøres langt, hvilken skal vi velge?

ning. Derimot virker det som om det 1,5 centimeter tykkere setet faktisk isolerer ujevnhetene i veien litt bedre fra baken. GT-modellen har også en bredere og høyere vindskjerm, på godt og vondt. For norske, ofte kjøligere forhold, er det imidlertid mest en fordel.

Som vanlig ved pressetester går det fort, ettersom de fleste førerne er erfarne journalister og guidene ofte er gamle raceførere. Så også denne gangen, og her var standard Tracer 7 smidigere og tryggere, selv om den mer voluminøse GT-en med sidevesker holdt følge nesten like godt. Følelsen var imidlertid litt annerledes, og jeg trivdes bedre på standard Tracer 7 under den sportslige kjøringen. Det tykkere GT-setet ga ikke den samme fine følelsen ved avansert svingkjøring, og i dette varme været ga den høyere og bredere vindskjermen ingen fordeler.

Skulle vi derimot kjøre skikkelig touring, er det selvfølgelig GT-versjonen som får flest poeng. Både fører og passasjer sitter kongelig komfortabelt og beskyttet bak den større vindskjermen. Sidevesker er allerede montert fra fabrikk, og i tillegg finnes både tankveske og toppboks som ekstrautstyr.

Det er bare å velge og vrake i Yamahas tilbehørskatalog. Når du kjører langt og må pakke sykkel og morgen, og også smøre kjedet innimellom, er midtstøtten et veldig bra, nesten nødvendig hjelpemiddel.

For seriøs touring er en GPS nesten uunnværlig. Tiden da man brettet kartet i plastlommen på tankvesken er forbi. Flere produsenter tilbyr innebygd GPS i displayet via en separat smarttelefon-app. Vi har registrert at i noen tilfeller fungerer det så som så, men Tracer 7-navigasjonen ga hele tiden et stabilt og tydelig bilde av ruten. Fordelen med at den styres av en app er at man kan planlegge neste dags etappe kvelden før. Rute, delmål og så videre.

Hvilken bør du velge? I skrivende stund er valget enkelt, siden Yamaha har valgt å kun selge den mer velutstyrte GT-versjonen i Norge. For beskjedne 169 900,- får du en fullt utstyrt og reiseklar tourer. Men hvis du har med passasjer, bør du vanligvis supplere med tankveske og bagasjebrett, og kanskje til og med en toppboks – alt avhengig av hvor lang ferien er og hvor mye bagasje som trengs.



Yamaha Tracer 7 GT

Motor

Vannkjølt tosylindret firetakts parallelltwin, én balanseaksel, doble overliggende kjededrevne kamakslar, fire ventiler per sylinder, ventilløftere, våtsumpsmøring, 2 x Ø 38 mm EFI, regulert katalysator, generator 580 W, batteri 12 V/6 Ah, mekanisk betjent flerplate våtclutch, 6-trinns girkasse, O-ringkjede, sekundærutveksling 43:16.

Boring x slag 80,0 x 68,6 mm
Slagvolum 689 cm³
Kompresjonsforhold 11.5: 1

Maks effekt 54,0 kW (73 hk) ved 8750 o/min
Maksimalt dreiemoment 68 Nm ved 6500 o/min

Støy stasjonær 89 dB(A)

Chassis

Ramme av stålrør, 41 mm USD gaffel, svinggaffel i

aluminium, monodemper med link, justerbar forspenning og returdemping, doble 298 mm bremsekiver foran, faste firestemplede kalipere, 245 mm skivebrems bak, flytende enstemplet kaliper, traction kontroll, ABS.

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

Mål og vekt

Akselavstand 1495 mm, gaffelvinkel 25,2 grader, forsprang 99 mm, fjæringsvei foran/bak 130/139 mm, setehøyde 845–865 mm., vekt kjøreklar 212 kg, tillatt totalvekt 390 kg, tankvolum 18,0 liter.

Garanti 5 år

Farger: rød, grå Sølv/sort/blå, sort

Pris 169 900,-

BIKE-oppsummering

I likhet med den nylig oppdaterte Tracer 9-familien har Yamaha også gjort en vellykket oppdatering av de små touringssyklene. De har fått forbedrede touringegenskaper, uten at noe av den unike smidighet er gått tapt. Både basismodellen og GT-varianten fremstår som betydelig mer modne og bedre utstyrt. Teknologinivået er ikke like omfattende som på den større Tracer 9, men spørsmålet er om det egentlig trengs mer. Her er det godt drag i mellomregistret, der det trengs, og kjøreegenskapene etterlater ingenting å ønske. En gammeldags tenningsnøkkel er også et pluss.



Tekst: Gerry Nordström
gerry@bike.se

Foto: Yamaha

UTSTYRSSALG!

PÅ LAGERFØRTE VARER:

DAINESE

-30%

HALVARSSON
LINDSTRANDS

-20%

OPPTIL

-50%



Schuberth

Halvarssons



RUKKA

-10%-20%

SCHUBERTH/AGV
DIV. HJELMER ARAI

-10%

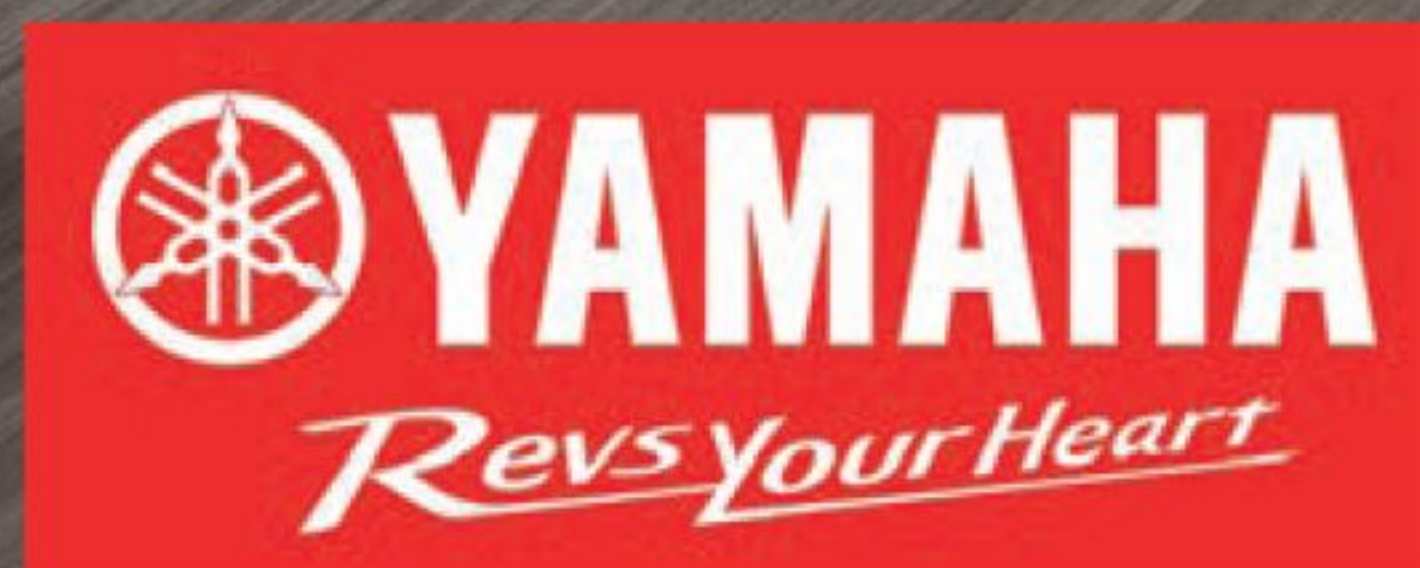
**OVERLIGGER/
DEMO
SALG!**

Yamaha:	Farge:	Km:	Pris:
NY (overligger) 24 XSR900 GP	rød/hvit		195.000.-
NY (overligger) 24 R7	blå		136.900.-
NY (overligger) 23 Tracer 9 GT+	sort/sølv		225.000.-
NY (overligger) 23 MT-09	grå/turkis		155.000.-
23/24 Tenere Wold Raid	blå	3500	169.000.-
23/24 Tenere 700	blå	3000	155.000.-
24 X-MAX 300 Tech	sort	3600	78.900.-

Demomodeller 2025 i salg fra 15.08:

25 MT-09 SP	sort/sølv	2500	187.000.-
25 Tenere Rally	blå	1500	168.000.-
24 MT-09 Y-AMT	blå	10200	165.000.-
25 MT-07 Y-AMT	grå	1600	115.000.-
25 MT-07 A2	sort	1400	115.000.-

NYHET! Tracer 7 GT
Veil. pris 169.900,-



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

BMW Serviceverksted!

rovilk
ROVIKMC.NO

TILBAKE TIL RØTTENE



BMW hyller en legendarisk adventuresykkel: den nye R 12 G/S har klassisk utseende, men moderne teknologi. Hvor godt denne kombinasjonen fungerer blir tydelig etter en første tur på både asfalt og grus.

Må en adventuresykkel testes offroad? I dette tilfellet kjenner det relevant, men vi starter på landevei. Med en basispris på 245 900,- kan ikke BMW R 12 G/S kalles et røverkjøp, og med alle pakker og tilleggsutstyr som finnes, havner prisen lett opp mot eller over 300 000,-. Likevel vil denne nytolkingen av en tysk mc-legende sannsynligvis selge som varmt hvetebrød.

Alt som skal for å dra denne konklusjonen er en lang tur på underlaget som ga modellen navnet sitt: terreng og vei.

Utseendet er helt i tråd med forgjengeren R 80 G/S fra 1980 – inkludert rund frontlykt, høy forskjerm og stilig lakk. Teknisk sett er den nye G/S nært beslektet med de øvrige luftkjølte R 12-modellene, rørrammen er

bare forlenget ved styrehodet for å gi plass til den lengre gaffelen. Motoren er den samme som i de andre R 12-en: en luft-/oljekjølt bokser på 1 170 cc som gir 109 hk og 115 Nm.

Den teknisk moderniserte Euro 5+-varianten er behagelig myk, sterk og har en merkbar, men aldri forstyrrende puls. Den har ikke samme sprudlende effekt som BMWs nye vannkjølte 1300-motor, men den gir allikevel G/S skikkelig kraft og turtallsglede ut av svingene. Girkassen er spesielt god med quickshifteren som er inkludert i komfortpakken til 15 200,- (som også inkluderer varmekjøltak, cruise control og hill hold). Til tross for tykke motocross-støvler, glir girene inn mykt og presist, takket være den korte girpedalen og lav betjeningskraft. Det er kun ved delvis belastning at skiftavbrudde-

ne kunne vært litt mykere. På den annen side kan man med fordel bruke håndtaket til den hydrauliske tørrclutchen. Den er lettdosert, men krever minst to fingre – old school.

Kursendringer går påfallende smidig og lekent med standardutførelsen for landevei. Det betyr 17-tommers bakhjul med dekkdimensjon 150/70 og 21 tommer foran med 90/90-dekk. Ved svingkjøring er det lett å tro at G/S veier mye mindre enn det den faktisk gjør.

Den komfortabelt oppreiste, men ikke passive kjørestillingen, kombinert med avslappet knevinkel, bidrar også til en behagelig kjøreopplevelse. I 17-tommers utførelse er setehøyden 860 millimeter, med 18-tommers hjul (inkludert i Enduro-Package Pro til 11 300,-) øker den til 875 millimeter. I tillegg



Uten Enduro Package Pro (venstre) ruller G/S på 17-tommers bakhjul i stedet for 18 tommer, og har landeveisdekk som standard.

BMW R 12 G/S

Motor

Luft-/oljekjølt tosylindret firetakts boksermotor, én balanseaksel, to overliggende kjededrevne kamaksler, fire ventiler per sylinder, våtsumpsmøring, EFI 2 x Ø 50 mm, regulert katalysator, generator 660 W, batteri 12 V/12 Ah, hydraulisk betjent, enplate tørrclutch, sekstrinns girkasse, kardangdrift, sekundærutveksling 1 : 2,910.

Boring x slag 101,0 x 73,0 mm

Slagvolum 1 170 cm³

Kompresjonsforhold 12,0: 1

Maks effekt 80,0 kW (109 hk) ved 7000 o/min

Maks dreiemoment 115 Nm ved 6500 o/min

Lydnivå stasjonær 88 dB(A)

Chassis

Stålrørssamme, USD gaffel, Ø 45 mm, hydraulisk styredemper, justerbar forspenning, kompresjons-

og returdemping, Paralever svingarm i aluminium, direkte montert sentral støtdemper, justerbar forspenning og returdemping, doble skivebrems foran, Ø 310 mm, flytende tostemplett kaliper, enkel skivebrems bak, Ø 265 mm, flytende tostemplett kaliper, delintegrerte bremses, kurve-ABS, antispinn, traction kontroll.

Eikehjul med aluminiumfelger 2,15 x 21; 4,00 x 17
Dekk 90/90 21; 150/70 R 17

Mål og vekt

Akselavstand 1580 mm, styrevinkel 26,9 grader, forsprang 121 mm, fjæringsvei foran/bak 210/200 mm, setehøyde 860 mm, egenvekt 229 kg, tillatt totalvekt 430 kg, tankvolum 15,5 liter.

Garanti

5 år

Farger

Hvit/blå, sort, beige

Pris fra

245 900,-



Fullt justerbar Marzocchi-fjæring med 210/200 millimeter fjæringsvei foran/bak.



For 1 900,- ekstra kan standarddisplayet erstattes med et smalt digitalt display.



Kultivert og sterk: den luftkjølte boxermotoren takler både landevei og grus.

finnes det et 20 millimeter høyere Rallye-sete tilgjengelig mot 3 450,- ekstra. Etter en omfattende testkjøring kan vi bekrefte at G/S-setet gir god bevegelsesfrihet og har en fast, men komfortabel polstring. Basisinnstillingen på den fullt justerbare Marzocchi-fjæringen er sportslig, uten å være støtete. Med 210 millimeter fjæringsvei foran og 200 millimeter bak, i tillegg til 240 millimeter bakkeklaring, er det rikelige reserver for ambisiøse offroadutflykter.

Vi bytter til en R 12 G/S med grovmønstrede dekk og Enduro Package Pro og drar ut i BMWs offroad-park. Her lever nykommeren opp til navnet sitt på stier og grusveier – akkurat som den gjorde på landevei. Offroad posisjonerer R 12 G/S seg mellom den mer aggressive F 900 GS og den urokkelige R

1300 GS. Den tar seg tappert opp bratte bakker, og takket være boksermotorens lave tyngdepunkter er sykkelen sporsikker og stabil, men likevel smidig langs stiene. Sykkelen inngir raskt tillit og er lett å håndtere.

Brembo-bremsene bidrar også til det harmoniske helhetsinntrykket. De har tydelig trykkpunkt og biter ikke for hardt, noe som gir fin doserbarhet. Både standardhendelen og det elegante, freste håndtaket i tilleggspakken Option 719 er justerbare. Fire kjøreprogrammer tilpasser hjelpesystemene til det aktuelle bruksområdet: Rain, Road, Enduro og Enduro Pro. Avhengig av innstilling varierer gassrespons, traction kontroll, anti-wheelie kontroll, motorbrems og ABS – og takket være IMU er systemene krengningsensitive. ABS-systemet overbeviser offroad

– det kan deaktiveres bak og regulerer fint foran.



BIKE-oppsummering

R 12 G/S er ikke billig, men den setter uten tvil en ny standard blant store retro-adventuresykler – med en perfekt kombinasjon av den originale G/S-modellens ikoniske utseende, velprøvd teknologi, gjennomtenkt ergonomi, og imponerende kjøreegenskaper. Den som har råd til å betale for stil og substans, får en motorsykel som skiller seg ut – og leverer.



Tekst: Philipp Genikomsidis
philipp@motorradonline.de

Foto: Uwe Fischer/BMW, Arturo Rivas

KICK-BOXER



Angrip! BMW R 1300 R er den sportsligste landeveissykkelen i Boxer-serien. Om den også kan kjøres avslappet på langtur, får vi svar på i løpet av den første prøveturen.

Akkurat som med R 1300 GS slår BMW an sportsligere toner med sin nye boxer-naked. Det klassiske roadsterkonseptet er forvandlet til en aggressiv, dynamisk motorsykkel som markedsføres med ord som «boxerkraft» og «kurverus». Men samtidig ønsker man ikke å gi slipp på den grunnleggende tanken om en touring-roadster. Avhengig av konfigurasjon skal den nye R 1300 R passe like godt for sportslige førere, som for touringentusiaster.

Motoren er den vannkjølte 1300 kubikkeren fra GS. 145 hk er kanskje ikke så imponerende, sammenlignet med dagens hypernakeds, men dreiemomentet er på hele 149 Nm. Fra bunnen og i mellomregisteret har sykkelen overhead ingen grunn til å skamme seg. Boxermotoren sørger for veldosert og, om ønskelig, brutal akselerasjon, og den

leverer også ved høyere turtall. Lydbildet er diskret med en tomgangsstøy på 88 dB, og ved pådrag har motoren en sportslig bokserlyd – men allikevel mindre påtrengende enn 1250-modellen.

I tillegg til motoren har BMW oppgradert R 1300 R teknisk. Hovedrammen i stål, med bakramme i aluminium, er ny. Foran sitter en USD gaffel i stedet for Telelever, bak sitter en videreutviklet EVO-Paralever. Det semiaktive ESA-chassiset, som tilpasser demping og forspenn etter valgt kjøremodus, er standard. Dynamic package (ekstrautstyr til 23 150,-) inkluderer også Dynamic Suspension Adjustment (DSA). Systemet regulerer demping og fjæringshastighet dynamisk, avhengig av kjøresituasjon, og kompenserer også automatisk for lastforhold.

Vi kjørte Performance-versjonen med et strammere sportchassis. Takket være fjæring

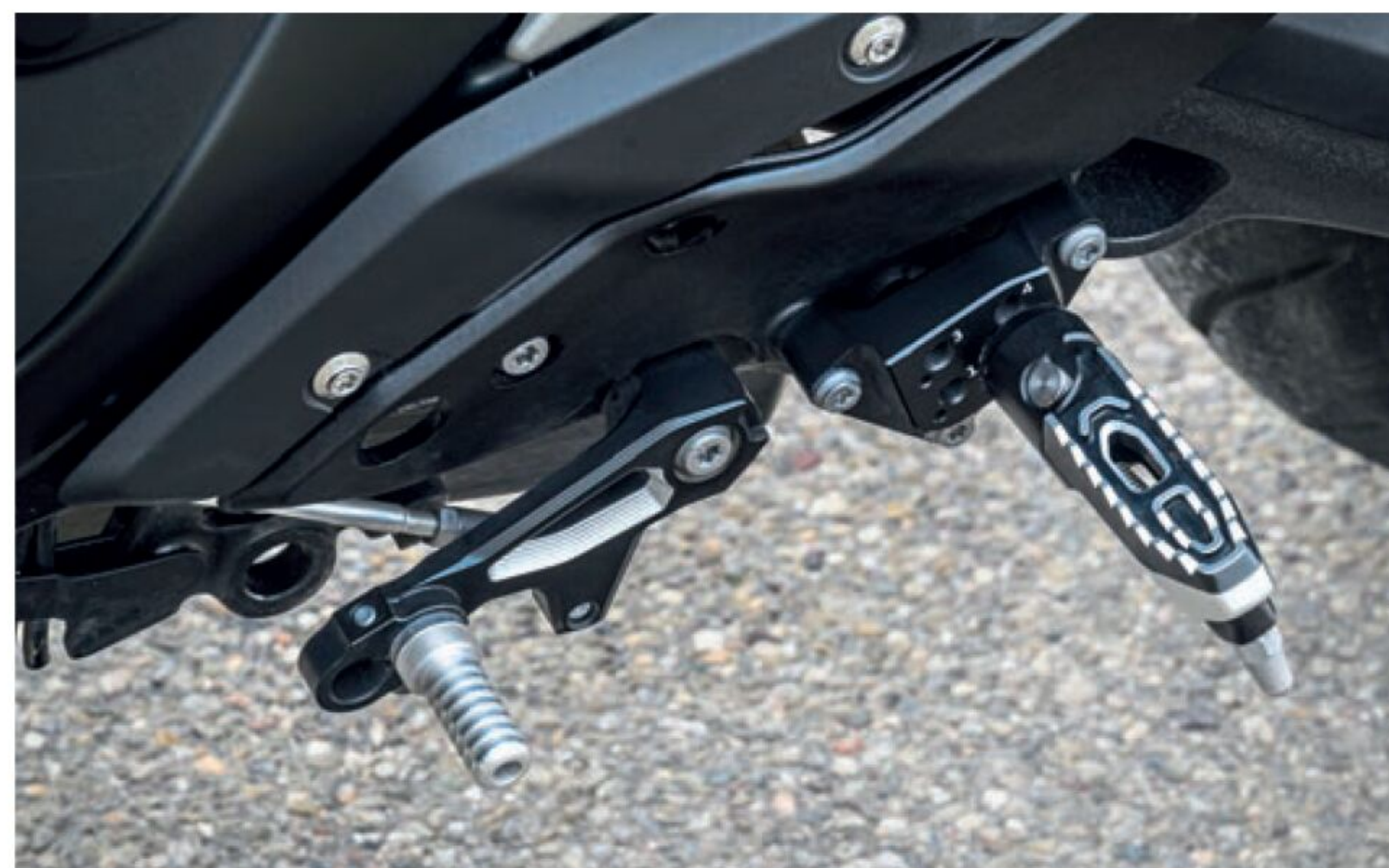
med større lengde øker bakkeklaring og setehøyde med ti millimeter, geometrien er sportsligere, og nedleggspotensialet øker. På landeveier med overveiende godt veidekke er R sportslig, men ikke overdrevent hard, og reagerer godt på ujevnheter. Testforholdene gjorde det dessverre ikke mulig å gjøre en direkte sammenligning med standardchassiset.

Når det gjelder girkassen står potensielle R-kunder overfor et vanskelig valg. Basismodellen, som koster 240 100,-, har klassisk clutchhåndtak uten quickshift. Som ekstrautstyr kan man imidlertid få R 1300 R med automatgirkassen ASA uten clutchhåndtak. Vi kjørte R med Gear shift assistant Pro, dvs. quickshifter med blipper.

Funksjonen med korte skiftavbrudd var fin, men den relativt høye kraften som kreves på girpedalen var ikke fullt så tiltalende.



Langbenk: setet ser ut som det strekker seg opp over tanken. Justerbare fothvilere er ekstraustyr.



BMW 1300 R

Motor

Luft-/vannkjølt tosylindret firetakts boksermotor, én balanseaksel, to overliggende kjededrevne kamaksler med variable innsugskamaksler, fire ventiler per sylinder, våtsumpsmøring, EFI 2 x Ø 52 mm, regulert katalysator, generator 650 W, batteri 12 V/10 Ah, hydraulisk betjent, flerplate våtclutch (med slipperfunksjon), sekstrinns girkasse, kardangdrift, sekundærutveksling 1 : 2,909.

Boring x slag 106,5 x 73,0 mm

Slagvolum 1 300 cm³

Kompresjonsforhold 13.3: 1

Maks effekt 107,0 kW (146 hk) ved 7750 o/min

Maks dreiemoment 149 Nm ved 6500 o/min

Støy stasjonær Ikke oppgitt.

Chassis

Stålramme, USD gaffel Ø 47 mm, hydraulisk styredemper, elektronisk justerbar demping, EVO Para-

lever i aluminium, direkteмонtert sentral støtdemper, elektronisk justerbar forspenning og demping, doble skivebremses foran, Ø 310 mm, faste firestemplede kalipere, enkel skivebrems bak, Ø 285 mm, flytende tostemplede kalipere, delintegrerte bremses, kurve-ABS, traction kontroll.

Støpte aluminium felger 3,50x17; 6,00 x 17

Dekk 120/70 ZR 17; 190/55 ZR 17

Mål + vekt

Akselavstand 1511 mm, styrevinkel 27,5 grader, forsprang 127 mm, fjæringsvei foran/bak 140/140 mm, setehøyde 810 mm, tillatt totalvekt 460 kg, tankvolum 17,0 liter.

Garanti

5 år

Farger Lyseblå, mørkeblå, sort/rød, blå/rød/hvit

Pris Fra 240 100,-



Ingen store endringer i instrumenteringen: TFT-skjermen og betjeningselementene kjennes igjen fra de andre nye R-modellene.

Ifølge BMW er dette en følge av plasseringen av fotpinnene. Selv i laveste posisjon, som er forskjøvet ett hull bakover sammenlignet med standardposisjonen, gir det høye

sportssetet en sportslig, men allikevel komfortabel knevinkel. Bra for inspirert kjøring, men mindre komfortabelt på lange turer.

Det samme gjelder det lave, brede styret

som kan justeres ergonomisk ved hjelp av vribare fester. For touringførere finnes det et høyere komfortstyre, sete- og håndtaksvarme og bagasjesystem.



Sportstourern R 1300 RS fikk vi bare se på, ikke kjøre. Den er seks kilo tyngre enn R-modellen og har halvkåpe, høyere giring og mer touring-preget kjørestilling og chassisgeometri.

BIKE-oppsummering

I Performance-versjonen er R 1300 R BMWs sportsligste nakenmodell med boksermotor. Samtidig beholder den sine utmerkede allround egenskaper, takket være omfattende utstyrsalternativer, moderne elektronikk og omfattende individualiseringsmuligheter – forutsatt at du har råd til det.



Tekst: Philipp Genikomsidis
philipp@motorradonline.de
Foto: Uwe Fischer/BMW, Arturo Rivas

FULLT HUS

Sted: Autobahn.
Hastighet: 180 km/t.
Sittestilling: helt avslappet. **Fartsvind:** knapt merkbar. **Radio:** på. Dette er en kjent situasjon for bilførere – men at opplevelsen også er mulig på to hjul, viser vår første prøvekjøring av BMWs nye, luksuriøse touringmodell R 1300 RT.



Det er ikke bare det grunnleggende tekniske designet, dvs. motor og chassis, som er nytt på BMWs nyeste boxergenerasjon – R 1300 RT har også en slankere silhuett, mer omfattende elektronikk, forbedret vind- og værbeskyttelse, nye komfortfunksjoner og mer aktiv ergonomi enn forgjengeren R 1250 RT.

Til tross for den økte vekten på 281 kg i kjørekklar stand (to kg mer enn forgjengeren), ser 1300-modellen mer kompakt og solid ut. Ifølge BMW skal sideprofilen minne om en aggressiv tyr, men samtidig se lettere ut for ikke å virke skremmende. Nåja. Når man først er i gang, kamuflerer det nye chassiset og den elektroniske Dynamic Chassis Adaptation (DCA, ekstrautstyr) faktisk masse og dimensjoner overraskende godt. To valgbare kjøremoduser med henholdsvis brattere og

flatere styrevinkler gir friheten til å velge mellom bedre sporstabilitet og komfort eller en smidigere og mer sportslig styrerespons. Samtidig regulerer Dynamic Suspension Adjustment (DSA) damping og fjæringshastighet – avhengig av kjøremodus og kjøresituasjon.

Forskjellen mellom modusene er merkbar. RT krever riktignok fortsatt litt kraft på styret i svært krappe svinger, men totalt sett er touren presis og overraskende lett på foten i sveipende kurver. Om den variable chassisgeometrien gir en faktisk merverdi, sammenlignet med forgjengeren, kan imidlertid bare en direkte sammenligning vise.

Ergonomien er også revidert, med mål om å gjøre kjørestillingen mer aktiv, uten at det går på bekostning av komforten. Styret er flyttet litt fremover og er blitt bredere, mens avstanden mellom setet og fothviler-

ne er uendret for å gi en komfortabel knevinkel. Som før kan setehøyden på originalsetet justeres i to trinn mellom 820 og 840 millimeter. Med høyt komfortsete (840-860 mm) i høy posisjon er RT også komfortabel for førere på nesten 190 centimeter. Passasjeret har også fått litt oppmerksomhet: lengre sitteflate, forbedret benplass og i Comfort passenger package (ekstrautstyr, 18 650,-) er det setevarme, toppboks med oppvarmet ryggstø og varmhåndtak (!).

Retningsstabiliteten er like behagelig – i hvert fall på landevei og i moderate hastigheter på motorveien. Over 160 km/t var det imidlertid noe ustabilitet i frampartiet ved akselerasjon. I dette tilfellet var det sannsynligvis sterk sidevind som var årsaken – kåpen er tross alt svært sjenerøst dimensjonert. Apropos kåpen: i tillegg til den elek-



Audiosystem er ekstrautstyr og finnes i to kvalitetsnivåer. Hanskerom for telefonen er standard.



Sideveskene og toppboksen (ekstrautstyr) har sentrallås og ladeuttak.



Ikke tull: passasjeret har oppvarmede håndtak med to nivåer (ekstrautstyr).



Sidepanelene på kåpen skjerner effektivt mot turbulens og kan betjenes med én hånd.

BMW R 1300 RT

Motor

Luft-/vannkjølt tosylindret firetakts boksermotor, én balanseaksel, to overliggende kjededrevne kamaksler med variable innsugskammer, fire ventiler per sylinder, våtsumpsmøring, EFI 2 x Ø 52 mm, regulert katalysator, generator 650 W, batteri 12 V/10 Ah, hydraulisk, flerplate våtclutch (med slipperfunksjon), sekstrinns girkasse, kardangdrift, sekundærutveksling 1 : 2,909.

Boring x slag 106,5 x 73,0 mm

Slagvolum 1 300 cm³

Kompresjonsforhold 13.3: 1

Maks effekt 107,0 kW (146 hk) ved 7750 o/min

Maks dreiemoment 149 Nm ved 6500 o/min

Lydnivå stasjonær Ikke oppgitt.

Chassis

Stålramme, USD gaffel Ø 47 mm, hydraulisk styre-

demper, elektronisk justerbar demping, Evo Paralelver svingarm i aluminium, direktemontert sentral støtdemper, elektronisk justerbar forspenning og demping, doble skivebremses foran, Ø 310 mm, faste firestemplede kalipere, enkel skivebrems bak, Ø 285 mm, flytende tostemplede kaliper, delintegrerte bremses, kurve-ABS, traction kontroll.

Støpte aluminiumfelger 3,50x17; 6,00 x 17

Dekk 120/70 ZR 17; 190/55 ZR 17

Mål + vekt

Akselavstand 1500 mm, styrevinkel 26,0 grader, forsprang 115 mm, fjæringsvei foran/bak 149/158 mm, setehøyde 820–840 mm, tillatt totalvekt 510 kg, tankvolum 24,0 liter.

Garanti

5 år

Farger

Hvit, blå, grå, sort

Pris

fra 308 000,-

trisk justerbare vindskjermen er det nå også manuelt utløsbare vindavvisere på begge sider av tanken. Resultatet er merkbart mindre turbulens i hode- og skulderhøyde, spesielt i kaldt vær. Vi har sjelden kjørt så godt beskyttet, støysvakt og uten belastning på overkroppen. Imponerende.

Den velkjente boxermotoren fra GS har fylldig kraft, smidig respons og vibrationsfri gange. Et nytt tilvalg for RT er «Automated Shift Assistant» (ASA), den automatiserte girkassen med elektronisk styrt clutch – helt uten clutchhåndtak. Både i automatisk og manuell modus overbeviser girkassen med myke girskift og rykkfri start. Spesielt i bytrafikk og ved avslappet touring viser systemet sine styrker. Den gamle vanen med å gripe etter clutchen glemmes raskt. Alternativt er RT tilgjengelig med konven-

sjonell manuell girkasse, med eller uten quickshift.



BIKE-oppsummering

Med masse utstyr, bedre vindbeskyttelse og automatgirskasse som ekstrautstyr, er den nye RT mer komfortabel enn noen sinne. DCA-chassiset forbedrer både avslappet og engasjert kjøring, og 1300-boksermotoren leverer suveren kraft. Dyr? Absolutt. Men du får komfort og luksus på to hjul på høyeste nivå for langdistansekjøring.



Tekst: Philipp Genik
sidsid
philipp@motorradonline.de

Foto: Uwe Fischer/BMW, Arturo Rivas

OVER ALLE FJELLENE

Utsikten fra Pordoi-passet til Sassolungo forteller at AlpenMasters finner sted i Dolomittene i 2025. 16 motorsykler kjemper om å bli den nye kongen av fjellene i et av verdens vakreste fjellandskaper.

OFFROAD FOR BEGYNNERE

HONDA CRF 300 Rally
VOGE 300 Rally

CROSSOVER

BMW F 900 XR
TRIUMPH Tiger Sport 800

MODERNE KLASSIKERE

TRIUMPH Speed Twin 1200 RS
YAMAHA XSR 900 GP

MELLOMKLASSE NAKEDS

DUCATI Streetfighter V2 S
KAWASAKI Z 900 SE



ADVENTURE XL

DUCATI Multistrada V4 S
KTM 1290 Super Adventure S

MELLOMKLASSE ADVENTURE EUROPA

DUCATI Multistrada V2 S
MOTO GUZZI Stelvio PFF

MELLOMKLASSE ADVENTURE ASIA

BENELLI TRK 702 X
MOTO MORINI X-Cape 700

POWER NAKEDS

HONDA CB 1000 Hornet SP
SUZUKI GSX-S 1000

I DETTE NUMMERET

**POWER NAKEDS
MELLOMKLASSE
ADVENTURE EUROPA
MELLOMKLASSE
ADVENTURE ASIA
MODERN CLASSICS**

Hånden på hjertet: noen ganger er det vanskelig vanskelig å bevare roen og konsentrere seg om ting som motorsyklens gassrespons, manøvrerbarhet eller passasjerkomfort. Alt dette virker trivielt når Sass Pordoi reiser seg 700 meter vertikalt rett ved siden av alpeveien, eller når det mektige Marmolada-massivet tårner seg opp ved siden av Fedaiasjøen.

Men det er jo nettopp denne kombinasjonen av natur- og kjøreopplevelser som fascinerer og lokker oss tilbake til Alpene, gang på gang. Og det var også dette som en gang var startskuddet for årets største test, AlpenMasters.

Siden 2005 har vi, sammen med Motorrad, kjørt den årlige testen i fjellene. I tillegg til turistaspektet avslører fjellveiene, som ofte er utfordrende, motorsyklens styrker og svakheter mye mer effektivt enn en test på flat mark. Med andre ord, en motorsyk-

kel som klarer stresstesten i Alpene er også trygg under vanlige forhold.

Denne fokuseringen på det vesentlige gjenspeiles også i vurderingen. Fokus ligger på de kriteriene som er avgjørende gjennom den nesten uendelige rekken av hårnållssvinger. Elementer som toppfart og pris utelukkes, mens det som er viktig for kjøredynamikken, som oppførsel ved belastningsendring og styrepresisjon, veier tyngre. Totalt åtte dueller fra forskjellige motorsykkelsegmenter utgjør testfeltet. Det består av motorsykler som er nye i år, oppdaterte sykler eller eksisterende modeller som deltar i AlpenMasters for første gang. Det er logisk at nykommere som BMW F 900 XR, Ducati Multistrada V2 S og Honda CB 1000 Hornet SP står i sentrum for interessen. Det er synd at en annen viktig nyhet, KTM 1390 Super Adventure, ennå ikke er tilgjengelig på grunn av den, mildt sagt, turbulente økonomien hos KTM. Men

tilbake til testen: Fra kvalifiseringene (Bike 8 og 9) går vinnerne i duellene videre til finalen (Bike 10). Der møter de åtte finalistene den regjerende AlpenMaster fra i fjor – BMW R 1300 GS.

Men før finalen gleder vi oss til den fantastiske teststrekningen (se kart til høyre). Fra den imponerende basestasjonen på Pordoi-passet, på 2 239 meters høyde, svinger vi ned til Canazei, videre opp til Fedaiasjøen, for så å fortsette til Passo di Cam-



Testrute: Sellaronda pluss



Kart: © Printmaps.net/OSM Bidragsytere/Beatrice Mebarek

polongo, samt Grödner- og Sellajoch. Ni mil med nesten ekstatisk kjøreglede i et storslått landskap. For ekstremt for motorsykkeltesting? Nei, for oss er det faktisk en forutsetning, for nå starter vi AlpenMasters 2025.



Tekst: Peter Mayer
Foto: Jörg Künstle,
Arturo Rivas



Vintervær: Plutselige værforandringer, inkludert snø, er vanlig i fjellene – som her på Pordoi-passet på over 2000 meters høyde. Selv om snødybden ikke er et testkriterium, målte vi den til nøyaktig syv centimeter i AlpenMasters 2025.

POWER NAKEDS

Sykler uten kåpe og med effektsterke firesylindrede motorer har gått litt av moten i Alpene i den senere tid. Honda Hornet 1000 SP og Suzuki GSX-S 1000 har det som trengs for å endre på det. Det er imidlertid bare plass til én av dem i AlpenMasters-finalen.

Vi starter AlpenMasters 2025 på en svært sportslig måte, med Alpene superbikes. Honda CB 1000 Hornet SP og Suzuki GSX-S 1000 har riktignok verken clip-on styre eller kåpe, men motorene deres kommer fra råspreke sportssykler som helt klart ikke er beregnet på smale fjellpass, tvert i mot: det er vidstrakte baner som er deres domene. Suzukis 1000-kubikk firer ble brukt allerede i GSX-R 1000 K5, mens Hondas motor satt i Fireblade SC77. I disse nakensyklene har begge motorene ofret noen hester på topp, i bytte mot dreiemoment i mellomregisteret. Hvilken kjører best i fjellpassene? Og hvem kommer til fi-

nalen i AlpenMasters? De første hårnålssvingene på Passo Pordoi tårner seg opp foran oss - nå skal vi finne ut av det.

I Alpene kommer motoreffekten i andre rekke, det er sykkelens ergonomi som er avgjørende når man skal ta seg opp mot toppen. Suzuki og Honda gir like god oversikt i trange svinger, siden begge har en oppreist kjørestilling, om enn tydelig forhjulsorientert. GSX-S 1000 har en skarpere knevinkel enn Hornet, som har påfallende hardt sete, og gir bedre anslag for knærne. Begge arrangementene er imidlertid godt egnet når man vil ta seg opp passet i galopp i stedet for i trav.

HONDA
CB 1000 Hornet SP



HONDA CB 1000 Hornet SP

- + Veldig smidig i både trange svinger og mer åpne kurver
- + Kultivert motor
- + Lav giring gir god trekkraft
- + ABS garanterer stabilitet, selv ved nedlegg
- Sportslig, stramt chassis som er ukomfortabelt i passene
- Hardt fører sete, enda hardere passasjer sete
- Hard girkasse
- Mangler værbeskyttelse

SUZUKI GSX-S 1000

- + Komfortabelt avstemt og responsiv fjæring
- + Motor med godt drag ved lave og middels turtall
- + Meget høy kurvestabilitet
- + Lettbetjent clutch
- + Myk gassrespons
- Mangler værbeskyttelse
- Høy giring går ut over ytelsen i bakker
- Ikke spesielt smidig til å være nakensykel
- Dekk med dårlig grep på vått underlag

SUZUKI
GSX-S 1000

AlpenMasters 2025 – Kvalifisering

Å holde gassen på moderat turtall belønnes i Dolomittene, for det ville være synd å bare se på det grå lappeteppet foran forhjulet. Det er bedre å utnytte parkeringslommene i passene til korte stopp for å beundre de massive fjellformasjonene. Både GSX-S og Hornet gjør det med glede, begge clutchene er lettdoserte og krever lite håndkraft, noe som gjør bakkestart lettere. De silkemyke, firesylindrede motorene liker høye turtall, men trenger dem ikke. Dette gjelder spesielt Suzukis motor - den akselererer som en turbin i det lavere turtallsregisteret, svarer mykt på gassen i svinger og er nesten vibrasjonsfri. Det samme gjelder Hondaen, som imidlertid er litt mindre finjustert enn

Suzukien på alle disse områdene.

Når det gjelder komfort, må man allikevel ofre litt på sportslige nakensykler. Öhlins-fjæringen på Honda Hornet SP har absolutt rikelige reserver for sportslig kjøring, men på den teleskadede og midlertidig reparerte asfalten på fjellpassene får ryggraden juling. På det grove underlaget kjennes Suzukien bedre, og glir greit over grove kanter og hull. Man kommer opp til toppen av det første passet litt mer avslappet, men absolutt ikke senere. Passasjerer har det også bedre på GSX-en, med åpnere knevinkel og et mer komfortabelt sete.

Men tilbake til det nakensykler gjør best: svingkjøring. Honda er lettere å manøvrere i

kurver, spesielt de krappe. Den er lett å legge ned og gir mye tilbakemelding fra de grepsvillige Bridgestone S23-dekkene (spesialspesifikasjon «BB») via den harde forgafelen. På Suzuki er det litt vanskeligere å svinge raskt, Dunlop Roadsport Sportmax 2 «p» ruller tyngre og har merkbart dårligere grep på vått underlag. Bakdekket med 190/50 dimensjon (Honda: 180/55) bidrar heller ikke til kjappe styreegenskaper. Men når det gjelder stabilitet i lengre svinger er Suzuki overlegen.

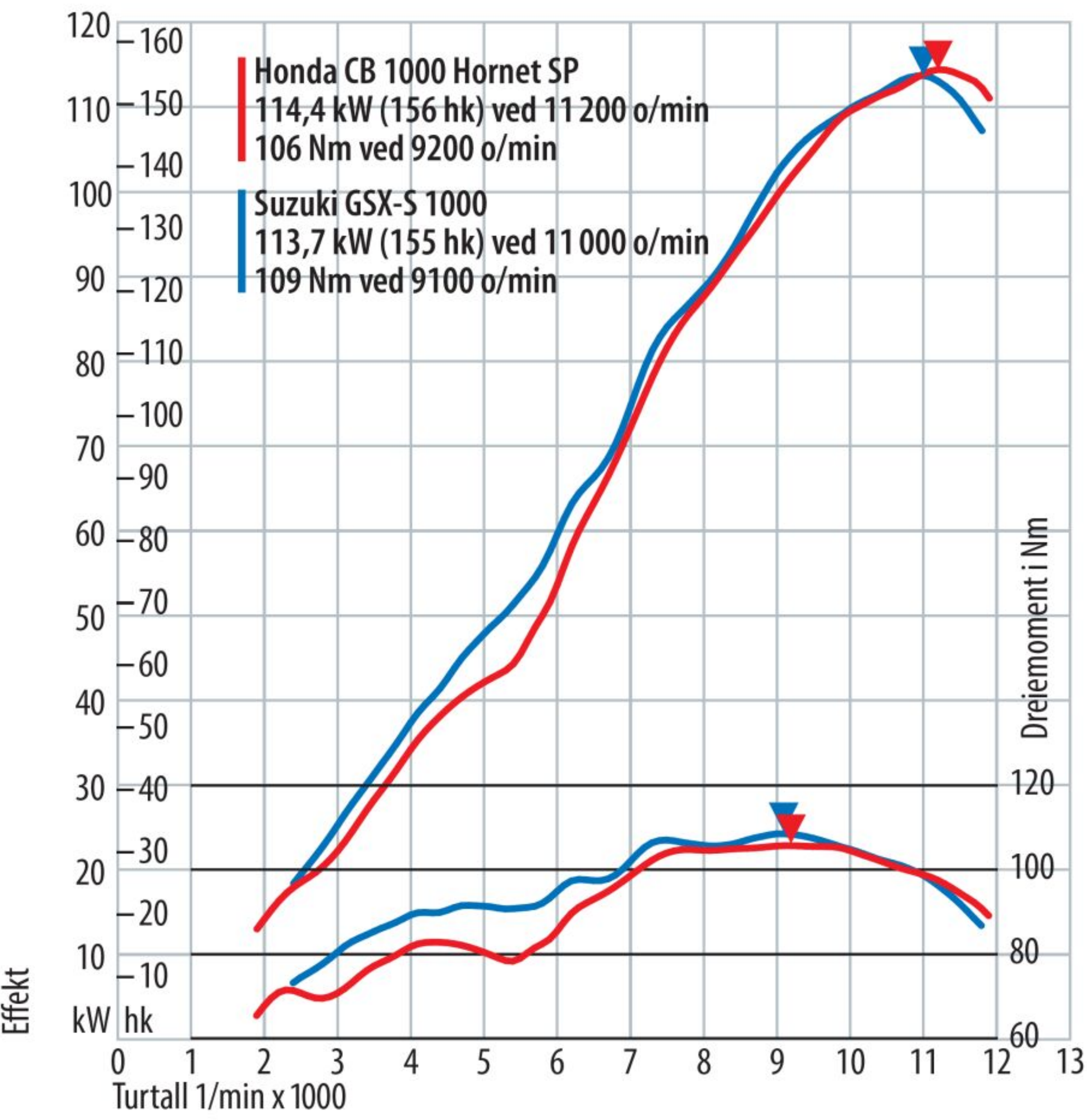
Etter en kort pause på toppen følger turen ned til dalen, noe som setter bremsene på en hard prøve. Som ventet holder begge godt, men Hondas bremses krever mindre



Over: Vakkert svingete, men dessverre nok så provisorisk reparert passvei. Under: Sør-Tirol tilhører Italia, og der spiser man selvfølgelig pizza til lunsj.



Prestasjonsmåling



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

Data og målte verdier

	Honda CB 1000 Hornet SP	Suzuki GSX-S 1000
Tekniske data*		
Motor	4-syl rekkemotor	4-syl rekkemotor
Slagvolum	1 000 cm ³	999 cm ³
Maks effekt	157 hk	152 hk
Dreiemoment	107 Nm	106 Nm
Setehøyde ¹	810 mm	805 mm
Vekt fulltanket ¹	212 kg	215 kg
Tillatt last	188 kg	185 kg
ABS/traction kontroll	●/●	●/●
Basispris	229 990,-	239 900,-
Pris testsykel	229 990,-	239 900,-
MOTORRAD målinger		
Trekraft		
Oppforbakke med passasjer 2. gir, 25–75 km/t	5,0 sek	5,6 sek
Bremselengde		
Utforbakke med passasjer 75-25 km/t	24,4 m	25,1 m
Bensinforbruk		
Passkjøring	0,55 l/mil	0,58 l/mil
Rekkevidde alpekjøring	309 km	328 km

*Produsentens opplysninger; ● = Standard; ¹MOTORRAD-målinger;

AlpenMasters 2025 – Kvalifisering

håndkraft før hårnålskurvene. Begge klarer den klassiske AlpenMasters-testen, full bremsing i utforbakke med passasjer på baksetet, med bravur. Selv om ABS-systemene ikke kan justeres, holder begge syklene forhjulene på rett spor og bakhjulene trygt på bakken i denne ekstreme situasjonen. Bremselengden fra 75 til 25 km/t på henholdsvis 24,4 (Honda) og 25,1 meter (Suzuki) er imponerende.

Etter bremsingen foreskriver testprosedyren en helomvending og akselerasjon opp bakken. I andre gir, med to personer og bagasje, sprinter defra 25 til 75 km/t. I en stigning på cirka tolv prosent trenger Honda Hornet SP nøyaktig fem sekunder på dette og slår Suzuki med seks tideler. Dette til tross for at Suzukis motor genererer mer dreiemoment

i det lavere turtallsområdet. GSX klarer imidlertid ikke helt å kompensere for sin høyere giring og havner på etterskudd, sammenlignet med Honda. Når det regner, blir det fort ubehagelig på både Honda og Suzuki. Manglende værbeskyttelse er en del av naken-konseptet, i likhet med moderat fjæringskomfort. Varme i håndtak og seter er også mangelvare.

Traction kontroll på begge syklene kan imidlertid stilles inn for glatte veier og gjør jobben sin diskret og godt.

Diskret godt, det passer godt inn i helhetssinntrykket av disse nakensyklene, spesielt Suzuki GSX-S 1000. Den glir smidig over fjellveiene og vinner dermed nesten ubemerket over Honda CB 1000 Hornet SP. Velkommen til finalen, Suzuki. 

MOTORRAD -oppsummering

Hornet og GSX-S gjør mye bra i Alpene. Den som kan gi avkall på langturkomfort og værbeskyttelse, vil ha mye glede av disse to nakensyklene i fjellpassene. Hondaen er mer manøvrerbar og har bedre respons i svingene, men Suzukien sikrer seg finaleplassen med en mer finslipt motor og et mer komfortabelt chassis.



Tekst: Fabian Dresler
Foto: Jörg Künstle,
Tobias Beyl



MOTORRAD

AlpenMasters evaluering

	Maks poeng	Honda CB 1000 Hornet SP	Suzuki GSX-S 1000
Motor			
Akselerasjon 0-140 km/t	20	18	19
Trekraft 2: gir oppforbakke med passasjer	20	15	14
Bensinforbruk	20	10	9
Effektutvikling	20	13	14
Gassrespons/belastningsendringer	20	13	15
Clutch	20	14	15
Giring	20	14	15
Girkassens utveksling	10	7	6
Totalt	150	104	107
Kjøreegenskaper			
Avstemming/komfort	20	8	10
Fjæringsreserver med full last	20	16	16
Manøvrerbarhet på fjellveier	20	14	13
Stabilitet i kurver	20	14	16
Styringspresisjon/tilbakemelding	20	14	13
Bremselengde utforbakke	20	17	16
Bremsing utforbakke/fading	20	15	14
ABS	15	12	12
Traction kontroll	5	4	4
Selvoppretting under bremsing	10	7	8
Bakkeklaring med last	10	9	9
Totalt	180	130	131
Daglig drift			
Utstyr	30	16	14
Bagasje	10	1	2
Rekkevidde alpekjøring	20	14	15
Tillatt last	10	5	5
Manøvrerbarhet med full last	10	8	7
Sikt forover / bakover	10	8	8
Bakkeklaring med passasjer og bagasje	10	6	6
Totalt	100	58	57
Komfort			
Førerkomfort	20	12	13
Passasjerkomfort	20	8	10
Vind- og værbeskyttelse	20	0	0
Motorgange	10	7	9
Totalt	70	27	32
TOTALEVALUERING	500	319	327
PLASSERING		2.	1.



SUZUKI GSX-S 1000

Suzuki kan feire – GSX-S 1000 er videre til finalen.

TEST + TEKNIKK

S100 - VASK & KJEMI TIL DIN MC!



SHOEI - VI HAR TOPPMODELLENE!



Shoei GT-Air 3 Realm
TC1 Sort/Rød



Shoei Neotec 3 Grasp
TC-3 Sort/Gul

BESTILL SENA SRL-03 INTERCOM!



SENA SRL-03 Mesh Comlink



Besøk våre
butikker i
Sandnes og
Bergen!

NETTBUTIKK 24/7!

MCUTSTYR
WWW.MC-UTSTYR.NO

SANDNES: Gamleveien 81, 4315 Sandnes. Tlf. 46 44 10 44
BERGEN: Liamyrane 15, 5132 Nyborg. Tlf. 979 59 441

MELLOMKLASSE ADVENTURE EUROPA

Betegnelsen «mellomklasse» er en underdrivelse når det gjelder de generøst utstyrte Ducati Multistrada V2 S og Moto Guzzi Stelvio PFF. På papiret har disse motorsyklene alt som trengs for å klare seg i Alpene. Hvilken av dem tar seg til finalen?



DUCATI
Multistrada V2 S



DUCATI Multistrada V2 S

- + Fantastisk elastisk motor med meget god motorgange
- + Perfekt avstemte elektroniske hjelpesystemer
- + Intuitiv og enkel håndtering
- + Aktiv ergonomi, men likevel komfortabel
- + Chassiset byr på både komfort og sportslighet
- Betydelig mindre bagasjeplass i denne sammenligningen
- Bra, men ikke enestående, værbeskyttelse

MOTO GUZZI Stelvio PFF

- + Fantastisk værbeskyttelse
- + Kraftfull og karaktersterk V-twin
- + Meget komfortabel ergonomi for fører og passasjer
- + Kort bremselengde i utforbakker og høy bremsestabilitet
- Treg manøvrering, spesielt i krappe svinger
- Motoren drar dårlig ved lave turtall
- Høy vekt vanskeliggjør manøvreringen

MOTO GUZZI Stelvio PFF

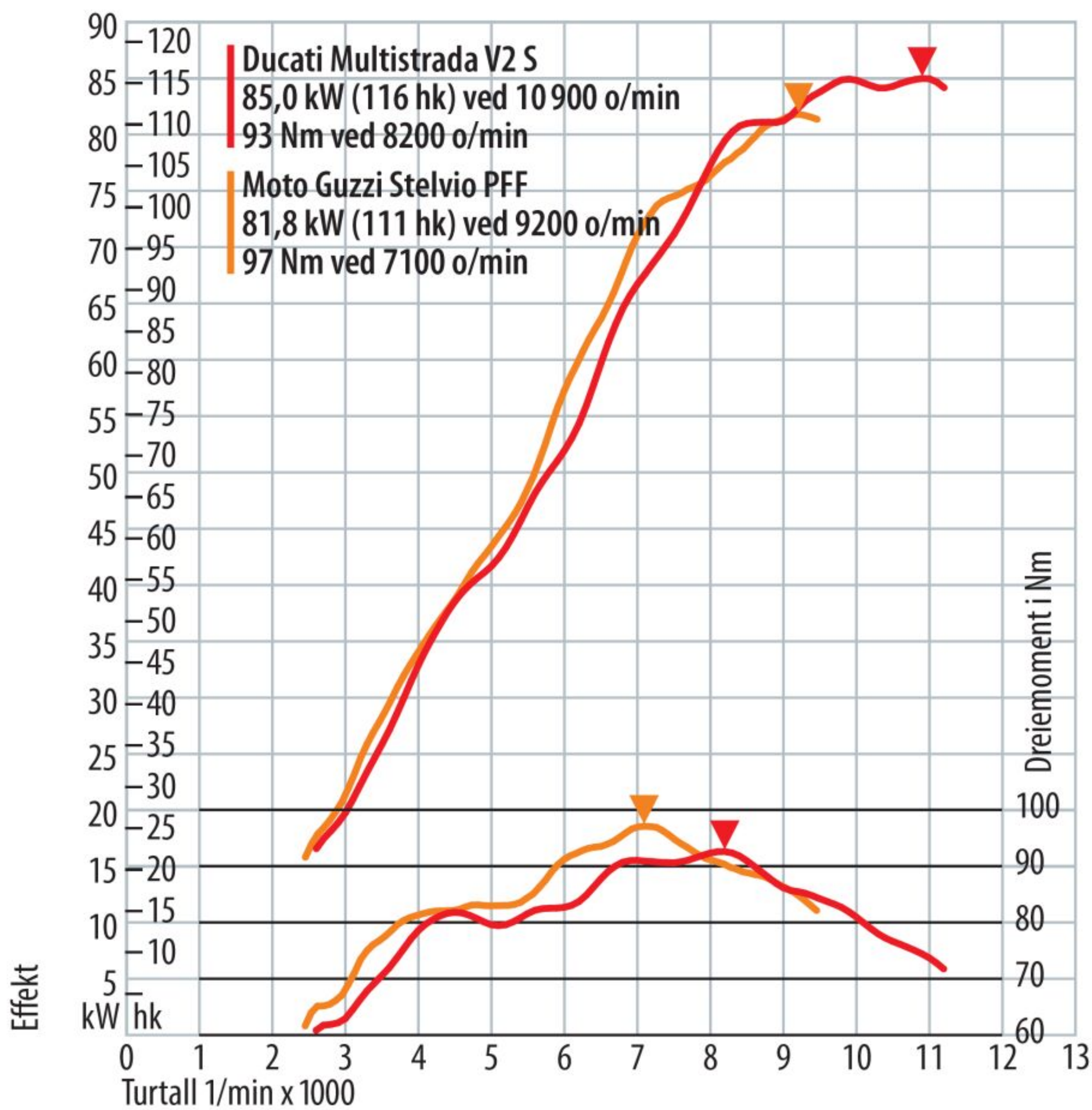
De nakensyklene vi har omtalt på de foregående sidene er konstruksjonsmessige outsiders i AlpenMasters. Dette står i rak motsetning til adventuresyklene. De er mer eller mindre skapt for Alpene, og er dermed veldig populære i disse traktene. I den første adventureduellen 2025 møtes Ducati Multistrada V2 S og Moto Guzzi Stelvio PFF.

Den «lille» Multistradaen er ny av året, og på mange måter fokuserer den på letthet. Den veier 18 kilo mindre enn forgjengeren, og det merker man allerede før man legger av gårde. Den som må manøvrere motorsykkelen sin på de overfylte parkeringsplassene på passene, vil ikke ha noen

problemer med den smale Multistrada V2. Kollegaen som kjører Stelvio har det litt vanskeligere, for Guzzien ikke bare ser stor og tung ut – med full tank veier den også hele 39 kilo mer enn Ducatien. Det kreves både krefter og erfaring for å styre Stelvio-en trygt fra grusen på parkeringsplassen og ut på asfalten. 1–0 til Ducati.

Men det som teller er ytelsen på veien. Der gjør Moto Guzzi sitt ytterste for å kamuflere vekten. Men den tverrstilte V-twin motoren på 1042 kubikk gir traktorvibrasjoner, kjennes litt sløv og rister skikkelig. En twin med såkalt karakter. Ved lave turtall tøffer den greit i vei, men byr ikke på særlig sterk akselerasjon. Jo høyere turtallet klatrer, jo

Prestasjonsmåling



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

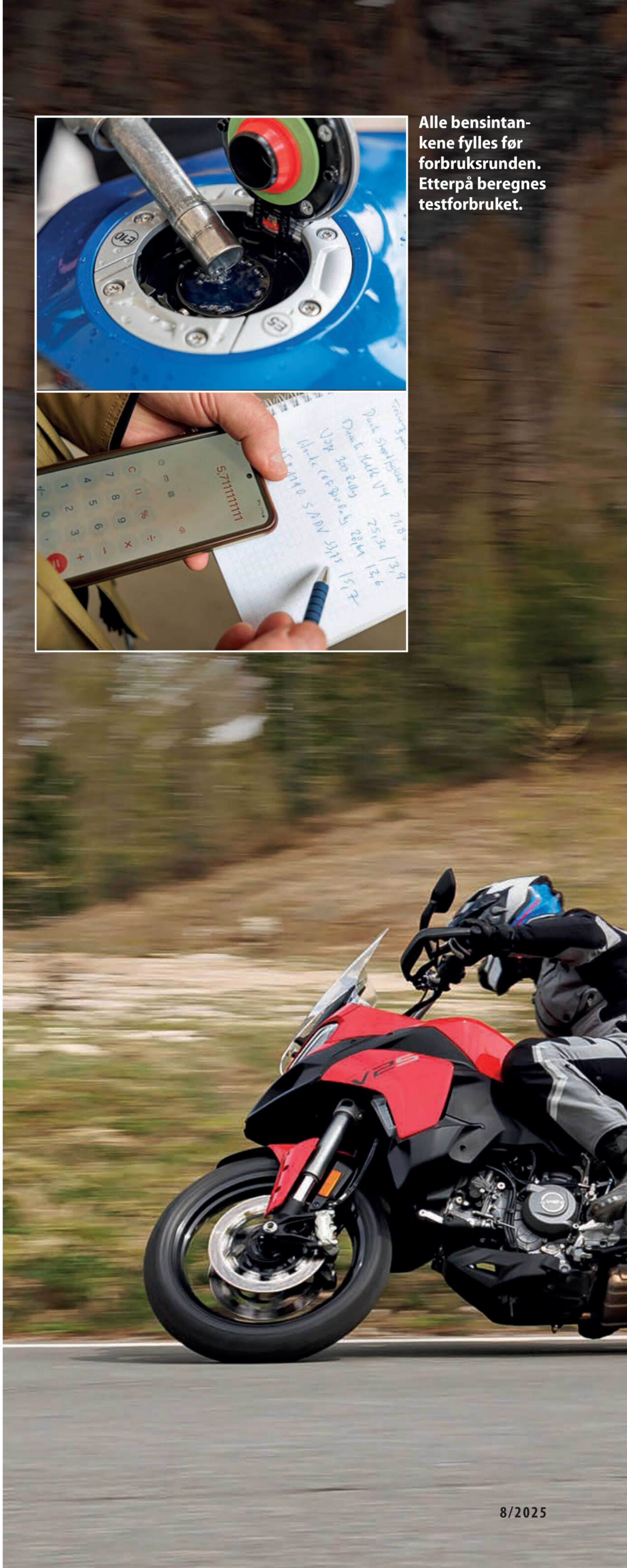
Data og målte verdier

	Ducati Multistrada V2 S	Moto Guzzi Stelvio PFF
Tekniske data*		
Motor	Tosylindret	Tosylindret
Slagvolum	890 cm ³	1 042 cm ³
Maks effekt	116 hk	115 hk
Maks. dreiemoment	92 Nm	105 Nm
Setehøyde ¹	840–860 mm	830 mm
Vekt fulltanket ¹	220 kg	259 kg
Tillatt last	237 kg	204 kg
ABS/traction kontroll	●/●	●/●
Basispris	246 400,-	269 900,-
Testsykkelens pris	246 400	269 900,-
MOTORRAD målinger		
Trekk-kraft på gir		
Oppforbakke med passasjer		
2. gir, 25–75 km/t	4,7 sek	6.2 sek
Bremselengde		
Utforbakke med passasjer		
75-25 km/t	25,1 m	23,7 m
Bensinforbruk		
Passkjøring		
Rekkevidde alpekjøring	396 km	404 km

*Produsentens opplysninger; ● = Standard; ¹MOTORRAD-målinger;



Alle bensintankene fylles før forbruksrunden. Etterpå beregnes testforbruket.



livligere blir det, og 115 hk ved 8800/min er mer enn nok til å enkelt ta seg opp et hvilket som helst fjellpass. Men i trange hårnålssvinger må Guzzi imidlertid se seg slått av Ducati. Den nye 90-graders V-twinen fra Bologna har bare én hest mer på papiret, men den utvikler effekten på en mer tiltalende måte og er, til tross for mindre slagvolum (men med variabel ventilstyring), kvikkere over hele turtallsregisteret.

Ducatis motorgange er også imponerende, og gasspådrag i svinger skjer uten rykk. Den tunge clutchen trenger bare brukes ved start, takket være quickshifter med blipper. Det siste gjelder også for Stelvio, men når det gjelder motorene, er Multistrada V2 S klar vinner.

Guzzi klarer seg bedre ved bremsing enn ved akselerasjon. Med to personer om bord bremses den fra 75 til 25 km/t på bare

23,7 meter ned en 12 prosent helling. For samme øvelse trenger Multistrada V2 S 25,1 meter – poeng til Stelvio. Guzziens ABS, som kan slås av på bakhjulet ved offroadkjøring, fungerer trygt helt frem til like før det blir stoppies i veimodus, mens innstillingen av Ducatis ABS-system er litt mer defensiv i modusene «3» og «2». Modus «1» muliggjør kortere bremselengder, men hindrer ikke at motorsykkelen tipper fremover. Under maksimal retardasjon er imidlertid Multistrada enklere å ha med å gjøre ved bremsing i utforbakke. Den elektronisk styrte gaffelen dykker mindre enn den konvensjonelle gaffelen på Guzzi og skåner dermed håndledene. I tillegg gir Ducatis bremsesystem konstant feedback, selv etter flere, tett påfølgende bremsinger. Kraften i Guzzi-bremsene (som må håndtere 39 kilo mer) avtar imidlertid noe.

Stelvios ekstra kilo merkes også i manøvrerbarheten. Den liker best en avslappet kjørestil, noe ergonomien og de grove Michelin Anakee Adventure-dekkene også bidrar til. Man sitter dypt i motorsykkelen, og holder et høyt og relativt smalt styre som krever mye kraft for at motorsykkelen skal kunne ta krappe svinger. Bremsing i svinger resulterer også i merkbar selvoppretting. Helt motsatt med Ducati Multistrada, som reagerer behagelig direkte på kommandoer fra det betydelig lavere og bredere styret, og danser lekent gjennom svingene. Pirelli Scorpion Trail II-dekkene gir bedre grep og god feedback. Multistrada er smidig, holder god fart i oppforbakker, og tilbyr svært høy komfort. Med den elektronisk styrte fjæringen i «Comfort»-modus klarer den uten problemer de utfordrende fjellpassene. Støt som den mindre følsomme støtdemperen



Helt oppe i skyene – overnatting i mer enn 2000 meters høyde



Arets AlpenMasters satte ny rekord før hjulene hadde rullet en eneste omdreining. MOTORRAD-teamet har aldri overnattet høyere enn på Hotel Savoia i Passo Pordoi. Hotellet, som ble bygget i 1897 av den tyske alpeforeningen, ligger på 2239 meters høyde, og drives av eier Francesca Finazzer. Det er ikke bare den 700 meter høye fjellveggen Sass Pordoi og panoramautsikten over Dolomittene som imponerer, men også den nesten spøkelsesaktige stillheten som senker seg når turistmengdene forlater dalen senest klokken 19.00 hver dag. En uvanlig opplevelse på mer enn én måte.

på Stelvio overfører til setet, er knapt merkbare på Ducatien.

Så langt er det klar fordel Multistrada V2 S, men Stelvio har et ess i ermet. Den store kåpen med høy, elektrisk justerbar vindskjerm gir fantastisk beskyttelse mot vind og vær, Guzzi har mer bagasjeplass, og takket være den store 21-liters tanken klarer den over 400 kilometer i strekk i Alpene. I tillegg har den radar med blindsonvarsling og aktiv cruise kontroll.

Med noe dårligere værbeskyttelse, mindre tank og mindre bagasjeplass på grunn av mer kompakte dimensjoner, taper Multistrada V2 S noe av forspranget sitt – men den tar likevel seieren og fortjener en plass i finalen. Om det blir en duell mot storebror Multistrada V4 S, avgjøres i del to av Alpen Masters, som du kan lese i neste nummer.





GSX-8S

Uendelig potensial og grenseløs moro!



Suzuki GSX-8S er en mellomveker som tilbyr ekstremt mye motorsykkel for pengene. Den er kontrollerbar, smidig, leken og klar for både nære og fjerne eventyr på landeveien. Den har stramme rene linjer i fronten, snerten hekk og et kraftig midtparti.



GSX800UQM3
før kr 129.900,-

Kampanjepris nå

kr 119.900,-

For mer modell- og forhandlerinfo: Se www.erling-sande.no

erling sande
erling-sande.no

AlpenMasters 2025 – Kvalifisering

MOTORRAD-oppsummering

Avslappet turkjøring i Alpene, akkompagnert av pulsen fra en kraftig V2-motor – det er det Moto Guzzi Stelvio kan tilby. Ducati Multistrada V2 S kan også det, men den er mer allsidig. Manøvrering, effektutvikling og chassiskomfort etterlater ingenting å ønske, og Multistrada er klar til å kjempe om AlpenMasters-tittelen i finalen. Den har det som trenges for å vinne.

 Tekst: Fabian Dresler
Foto: Jörg Künstle,
Tobias Beyl

MOTORRAD
AlpenMasters
evaluering

	Maksimal poengsum	Ducati Multistrada V2 S	Moto Guzzi Stelvio PFF
Motor			
Akselerasjon 0-140 km/t	20	17	15
Trekraft 2: gir oppforbakke med passasjer	20	16	12
Bensinforbruk	20	14	12
Effektutvikling	20	16	12
Gassrespons/belastningsendringer	20	18	12
Clutch	20	13	13
Giring	20	17	14
Girkassens utveksling	10	9	9
Totalt	150	120	99
Kjøreegenskaper			
Avstemming/komfort	20	15	13
Fjæringsreserver med full last	20	17	13
Manøvrerbarhet på fjellveier	20	17	15
Stabilitet i kurver	20	17	14
Styringspresisjon/tilbakemelding	20	16	13
Bremselengde utforbakke	20	16	18
Bremsingutforbakke/fading	20	18	17
ABS	15	14	13
Traction kontroll	5	5	4
Selvoppretting under bremsing	10	9	6
Bakkeklaring med last	10	8	7
Totalt	180	152	133
Daglig drift			
Utstyr	30	26	19
Bagasje	10	5	7
Rekkevidde alpekjøring	20	19	20
Tillatt last	10	10	7
Manøvrerbarhet med full last	10	7	5
Sikt forover/bakover	10	7	7
Bakkeklaring med passasjer og bagasje	10	9	7
Totalt	100	83	72
Komfort			
Førerkomfort	20	18	16
Passasjerkomfort	20	16	16
Vind- og værbeskyttelse	20	17	18
Motorgange	10	7	5
Totalt	70	58	55
TOTALEVALUERING	500	413	359
PLASSERING		1.	2.



Multistrada V2 S viser svært få svakheter.

ROYAL ENFIELD HIMALAYAN

BUILT FOR ALL ROADS.
BUILT FOR NO ROADS.



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

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

royal-enfield.no

Bildet kan vise ekstrastyr som ikke er standard



Importør:

Lazy Boyz

Strømsveien 266, 0668 Oslo, tlf. 22907800

MELLOMKLASSE ADVENTURE ASIA

Imponerende 700-motorer og ekstremt hyggelige priser: med disse argumentene vekker Benelli TRK 702 X og Moto Morini X-Cape 700 interesse hos motorsyklister. Det viktigste spørsmålet er derfor: Er disse prisgunstige adventuresyklene også egnet for de tøffe forholdene i Dolomittene?

Ikke bli overrasket over navnet på denne klassen, hvor Benelli TRK 702 X og Moto Morini X-Cape 700 møtes. De tidligere italienske merkene har lenge vært eid av kinesiske produsenter. Benelli eies nå av QJMotor, og Moto Morini tilhører Zhongneng Vehicle Group. Det er grunnen til at de deltar i kvalifiseringen til AlpenMas-

ters 2025 under betegnelsen «Mellomklasse Adventure Asia». Fordelen med den nære tilknytningen til Kina er nesten uslåelig lave priser. TRK 702 X koster fra 8 699 euro hos forhandlere i Tyskland, og Moto Morini er tilgjengelig fra 8 099 euro. Ingen av disse syklene selges imidlertid i Norge, i hvert fall ikke ennå. I begge tilfeller kan fremtidige ei-

ere glede seg over to-sylindrede 700-kubikere med en maks effekt på 70 hester. De bør ikke ha noen problemer med de bratte bakkene i Sella-massivet. Eller?

En første indikasjon på at det kan bli hardt arbeid får man når man ser på vekten. Med full tank veier Benellien 249 kilo. Moto Morini veier noen kilo mindre, men med si-



MOTO MORINI
X-Cape 700

ne 241 kilo er ikke den noen lettvekter, heller. Med sin slette kåpe og flytende, homogene design ser den veldig smal ut på sine 19/17-tommers dekk. Med en setehøyde på 845 millimeter presser imidlertid det brede anslaget for knærne bak på den 18 liter store tanken benene merkbart fra hverandre. På dette punktet er den mer aggressive og GS-lignende Benelli mer tiltalende. Førersetet er som en sofa med en høyde på 850 millimeter, og knærne glir automatisk inn i fordypningene på sidene av den 20 liter store tanken. Styret rager høyt og bredt opp foran føreren, og fothvilene sitter langt fremme. Dette tvinger automatisk føreren inn i en svært passiv stilling. Det mangler god følelse for forhjulet, her har man prioritert komfort fremfor tilbakemelding.

Rettere styre og praktisk plasserte fothvilene – Moto Morini gir føreren en annerledes sittestilling og fikser balansen mellom komfort og dynamikk mye bedre. Dette resulterer i bedre manøvrerbarhet i 180-graders svinger. Hver sving tas nesten uanstrengt. Hvis man tar sikte på utgangen av svingen følger Moto Morini villig førerens ønskede linje. Benelli er som en



BENELLI TRK 702 X

- + Motoren reagerer fint på gasspådrag.
- + Ingen selvoppretting.
- + God styrepresisjon.
- + Høy kåpe gir pålitelig beskyttelse mot vind og vær.
- + Komfortabel kjørestilling ...
- ... til tross for en ganske passiv sittestilling.
- Dårlig bakkeklaring ved nedlegg.
- Nesten 250 kilo er for mye.
- Ingen traction kontroll.

MOTO MORINI X-Cape 700

- + Lavt forbruk og lang rekkevidde.
- + Meget lettmanøvrert.
- + Reiser seg ikke opp ved bremsing i svinger.
- + Velutstyrt.
- + Gunstig pris.
- Motoren trekker dårlig fra bunnen av turtallsregisteret.
- Ingen traction kontroll.
- Med tanke på kjøretøykonseptet er det relativt lite tillatt last.
- Ganske tung.



BENELLI
TRK 702 X

AlpenMasters 2025 – Kvalifisering

Støymålinger

POWER NAKEDS

HONDA CB 1000 Hornet SP	98
	100
	83

SUZUKI GSX-S 1000	97
	92
	85

MELLOMKLASSE ADVENTURE EUROPA

DUCATI Multistrada V2 S	94
	94
	84

MOTO GUZZI Stelvio PFF	95
	98
	85

MELLOMKLASSE ADVENTURE ASIA

BENELLI TRK 702 X	91
	88
	82

MOTO MORINI X-Cape 700	94
	90
	81

MODERNE KLASSIKERE

TRIUMPH Speed Twin 1200 RS	93
	90
	82

YAMAHA XSR 900 GP	94
	91
	82

Stasjonær støy ifølge produsenten

Stasjonær støy, målt

Akselerasjon ut av kurve¹

Måleavstand sideveis: 7,5 meter

¹Akselerasjon ut av en kurve i 2. gir ved 50 km/t, målepunkt ti meter etter utgangen av kurven; måleverdier i dB(A).

Er det stille i fjellene?

Støyproblematikken er blitt stadig mer påtrengende, spesielt siden «Lex Tirol» (tyrolsk lov) forbyr motorsykler med tomgangsstøy som overstiger 95 dB(A) å kjøre alpepass i Tyrol. Av syklene i denne runden er det bare Power Naked, med oppgitte verdier på henholdsvis 97 og 98 dB(A), som overskrider denne grensen. Overraskende nok ligger Suzuki GSX-S 1000 godt under produsentens oppgitte verdi i praksis, med et målt støynivå på 92 dB(A). Når man måler akselerasjon ved full gass (røde søyler), fremstår testfeltet relativt homogent, med moderate støynivåer. Dette er en indikasjon på at produsentene vier denne siden av problemet mer oppmerksomhet.

Akselerasjon i andre gir fra 50 km/t: lydmålingen simulerer kjøreforhold i serpentinsvinger.

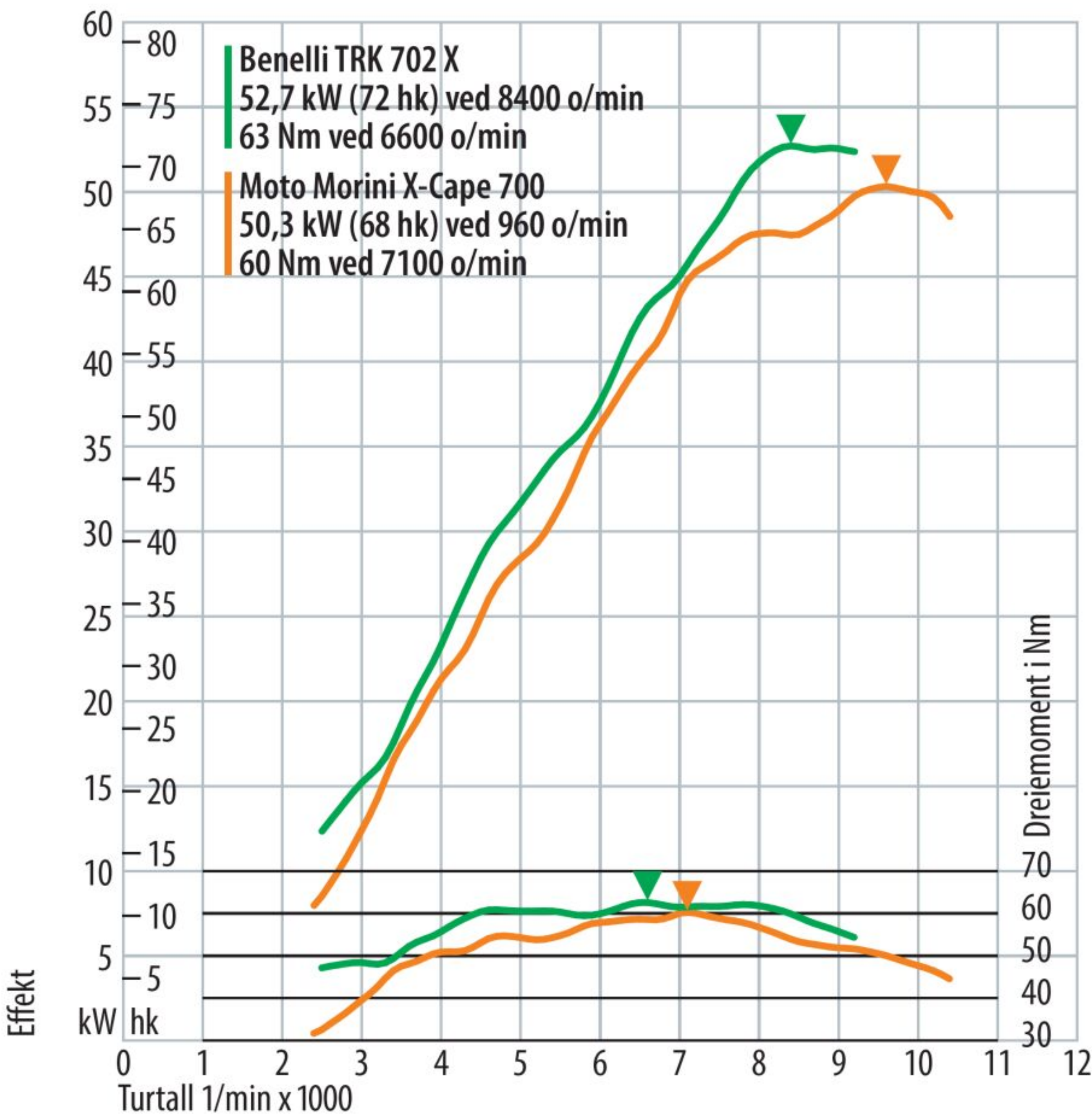


like raskt og nonchalant gjennom hårnålssvingene i Dolomittene, og krever en sterkere styreimpuls for å gå inn i de virkelig skarpe svingene. Den treffer imidlertid utgangen av svingen en anelse mer presist.

X-Capes tosylindrede motor imponerer riktignok med sin smidige respons, men den mangler kraft i nedre del av turtallsregisteret. Under 4000 o/min kan det nærmest sammenlignes med en svak bris. Fra 6000 o/min blir motoren livligere – men da har Benellien allerede et godt forsprang når det gjelder å storme mot toppene i Dolomittene. Nei, AlpenMasters er ikke en konkurranse, men akselerasjonen opp bakkene med passasjer taler for seg selv. Deltesten i andre gir fra 25 til 75 km/t tar 7,4 sekunder på Benellien, mens den samme akselerasjonen tar to sekunder lenger på Moto Morinien. Hvis man ekstrapolerer denne forskjellen til tjue hårnålssvinger, kan man nesten drikke en cappuccino på hver passtopp før Moto Morinien rekker opp.

I hvert fall så lenge den raske Benelli-føreren ikke overdriver nedleggene. Hvorfor? Fordi den (ganske praktiske) midtstøtten sitter ganske løst og har fjærende oppheng, skraper den relativt tidlig mot asfalten. Den fjærer riktignok opp etterpå, men skrapingen skaper ikke tillit. Til slutt tar selvfølgelig midtstøttens fjæring slutt, og det blir skikkelig hard kontakt med bakken. Dette skjer ikke på Moto Morini. Dens chassis tillater mer nedlegg og dermed er den betydelig mer kjørbare i svinger. I tillegg skiller den seg tydelig fra TRK 702 X når det gjelder utstyr: X-Cape 700 har fullt justerbar fjæring, et praktisk ratt for å justere forspenningen bak, vindskjerm som er justerbar i høyden og instrumen-

Prestasjonsmåling



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

Data og målte verdier

	Benelli TRK 702 X	Moto Morini X-Cape 700
Tekniske data*		
Motor	Tosylindret	Tosylindret
Slagvolum	698 cm ³	693 cm ³
Maks effekt	70 hk	70 hk
Maks. dreiemoment	70 Nm	68 Nm
Setehøyde ¹	850 mm	845 mm
Vekt fulltanket ¹	249 kg	241 kg
Tillatt last	192 kg	164 kg
ABS/traction kontroll	●/–	●/–
Basispris	8 699 euro	8 099 euro
Pris testsykkel	8 924 euro ²	8 099 euro
MOTORRAD målinger		
Trekraft		
Oppforbakke med passasjer 2. gir, 25–75 km/t	7.4 sek	9.4 sek
Bremselengde		
Utforkbakke med passasjer 75-25 km/t	27,3 m	28,0 m
Bensinforbruk		
Passkjøring	0,47 l/mil	0,46 l/mil
Rekkevidde alpekjøring	426 km	391 km

*Produsentens opplysninger; ● = Standard; ¹MOTORRAD-målinger; ²inkl. veltebøyle (225 euro)

AlpenMasters 2025 – Kvalifisering

teringen med mye informasjon etterlater ikke noe å ønske. Bra på begge: bremse- og clutchhåndtak er justerbare.

Det første er i fokus i neste testmoment: bremsetest med passasjer i utforbakke. De to asiatiske adventuresyklene oppnår riktignok ikke toppkarakter, men bremser godt uten at bakhjulet løfter seg. Moto Morinis forgaffel dykker kraftig, mens det kreves mye håndkraft på Benelli før man i det hele tatt nærmer seg ABS-innslag.

X-Cape får bedre karakter når det gjelder drivstofforbruk. Til tross for stadige oppfor- og utforbakker i Dolomittene nøy-er den seg med 0,46 l/mil, mens TRK 702 X drikker en centiliter mer. Takket være den store tanken klarer Benelli over 40 mil i fjellet, mens Moto Morini må fylle tanken etter litt over 39 mil.

Begge de italiensk-kinesiske motorsyklene er godt egnet for lange turer i Alpene, men til slutt havner Benelli like foran Moto Morini. Det som avgjør til fordel for TRK 702 X er fremfor alt motorens ytelse, med mer kraft på lave turtall. I tillegg sitter både fører og passasjer komfortabelt. For solo-kjøring er imidlertid Moto Morini også et alternativ, ettersom det er mye motorsykkel for pengene. Den litt trøtte motoren ville dra god nytte av lavere giring.



MOTORRAD -oppsummering

Syklene deler samme strategi: mye motorsykkel for pengene. Men den høye vekten viser også at verken Benelli eller Moto Morini kan trylle. Takket være sterkere motor og komfortabelt sete for både fører og passasjer, når Benelli finalen. Moto Morini mangler kraft fra bunnen av registeret, spesielt i fjellet.



Tekst: Jens Möller-Töllner
Foto: Jörg Künstle, Yvonne Hertler

MOTORRAD

AlpenMasters evaluering

	Maksimal poengsum	Benelli TRK 702 X	Moto Morini X-Cape 700
Motor			
Akselerasjon 0-140 km/t	20	8	8
Trekraft 2: gir oppforbakke med passasjer	20	9	4
Bensinforbruk	20	14	15
Effektutvikling	20	9	6
Gassrespons/belastningsendringer	20	16	13
Clutch	20	16	14
Giring	20	12	12
Girkassens utveksling	10	8	7
Totalt	150	92	79
Kjøreegenskaper			
Avstemming/komfort	20	13	14
Fjæringsreserver med full last	20	13	13
Manøvrerbarhet på fjellveier	20	13	15
Stabilitet i kurver	20	13	14
Styringspresisjon/tilbakemelding	20	15	14
Bremselengde utforbakke.	20	13	12
Bremsing utforbakke/fading	20	12	13
ABS	15	11	11
Traction kontroll	5	0	0
Selvoppretting under bremsing	10	9	9
Bakkeklaring med last	10	4	6
Totalt	180	116	121
Daglig drift			
Utstyr	30	11	17
Bagasje	10	9	9
Rekkevidde alpekjøring	20	20	19
Tillatt last	10	5	3
Manøvrerbarhet med full last	10	6	6
Sikt forover/bakover	10	7	6
Bakkeklaring med passasjer og bagasje	10	8	9
Totalt	100	66	69
Komfort			
Førerkomfort	20	15	14
Passasjerkomfort	20	15	13
Vind- og værbeskyttelse	20	16	14
Motorgange	10	6	7
Totalt	70	52	48
TOTALEVALUERING	500	326	317
PLASSERING		1.	2.

BENELLI TRK 702 X



Bedre sittekomfort og sterkere motor gir TRK seieren.



MC-JAKKER/BUKSER, HJELMER STØVLER, HANSKER, SKINNVEST MC-BARNEKLÆR, PAKKETILBUD

**NORGES BESTE PRISER PÅ MC-BEKLEDNING!
CE-GODKJENT OG TOPP KVALITETSVARER!**



KARBON, KEVLAR, GLASSFIBER

WELL DONE

Vi selger våre produkter både i nettbutikk og i vår butikk i Stanseveien.18, Kalbakken, Oslo hvor du kan komme og prøve utstyr/produktene.

NETTBUTIKK:

welldone.no

Nettbutikken er åpen hele døgnet!

**WELL DONE AS, Stansevn. 18,
Kalbakken industriområde, 0975 Oslo. Tlf. 46528470
welldone.no**

NETTBUTIKK MED STORT UTVALG PÅ LAGER I NORGE



PRØV VÅRT SKILTSØK!

Alt du trenger av deler og utstyr til moped, scooter, lett og tung motorsykkel og ATV 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

askermc.no

YAMAHA
Revs your Heart

NMCF



Yamaha-spesialisten på Østlandet!

Nyhetene Tracer 9 GT / GT+!

Nye TRACER 9 GT / GT+ er Yamahas ultimate Sport Tourer med en førsteklasses spesifikasjon som leverer nye nivåer av allsidighet, funksjonalitet og kontrollerbarhet.

Asker MC
SENTER

Vollen, tlf. 66 79 82 44
askermc.no

MODERN CLASSICS

Den som legger vekt på utseendet når man skal velge motorsykkel til Alpene, kommer ikke bort fra Triumph Speed Twin 1200 RS og Yamaha XSR 900 SP. Men bare én av dem kan gå videre til finalen i kampen om AlpenMasters kronen.

TRIUMPH Speed Twin 1200 RS

bedømmelseskriteriene for Alpenmasters spiller utseende ingen rolle. Skjønnhet kommer tross alt an på øyet som ser. Likevel er Triumph Speed Twin 1200 RS og Yamaha XSR 900 GP mer iøynefallende enn mange andre sykler. Triumphs twin på nesten 1200 kubikk står i sentrum, og sykkelen er velproporsjonert i linjeføringen. Den er enkel og klassisk, selve symbolet på motorisert kjøring på to hjul.

XSR velger en annen rute. Med få, men effektive stilgrep forvandler Yamaha den vanlige XSR med rett styre til GP, en retro sportsykkel som vekker minner fra gamle dagers Grand Prix. Den er et prosjekt som i tillegg til utseendemessige endringer, også innebærer tekniske tilpasninger som gir en aha-opplevelse i alpemiljøet. Selv om styrendene er montert på toppen av gaffelbroen, er de bøyd sterkt nedover. Derfor får håndleddene mye belastning i utfor-

bakker – ikke spesielt behagelig. Fremfor alt fordi den fremoverlente kjørestillingen gjør at man mister bevegelse i nakken. I oppforbakker med hårnålskurver er det vanskelig å få til den perfekte hodebevegelsen. Triumph er mye mer avslappet i det henseendet.

Med baken på det lange setet, hendene utstrakt på det brede styret og knærne avslappet plassert mot den smale tanken gir Speed Twin roadster-ergonomi i toppklasse. Til XSRs forsvar må det imidlertid sies at den

er et godt stykke unna de ekstreme sittestillingene på moderne sportssykler. Men i denne sammenligningen kreves det engasjement for å styre den ordentlig rundt de trangeste svingene.

Heldigvis går ikke alle veier i Dolomittene oppover eller nedover. Test- og forbruksturen byr på mange passasjer som





YAMAHA XSR 900 GP



TRIUMPH Speed Twin 1200 RS

- + Motor med sterk akselerasjon
- + Lett å håndtere
- + Kort bremselengde i utforbakke
- + Relativt høy tillatt last
- + Utmerket ytelse i Alpene
- Meget sportslige originaldekk reduserer styrepresisjonen
- Bagasje? Tror ikke det
- Ingen beskyttelse mot regn og vind
- Selvoppretting under bremsing

YAMAHA XSR 900 GP

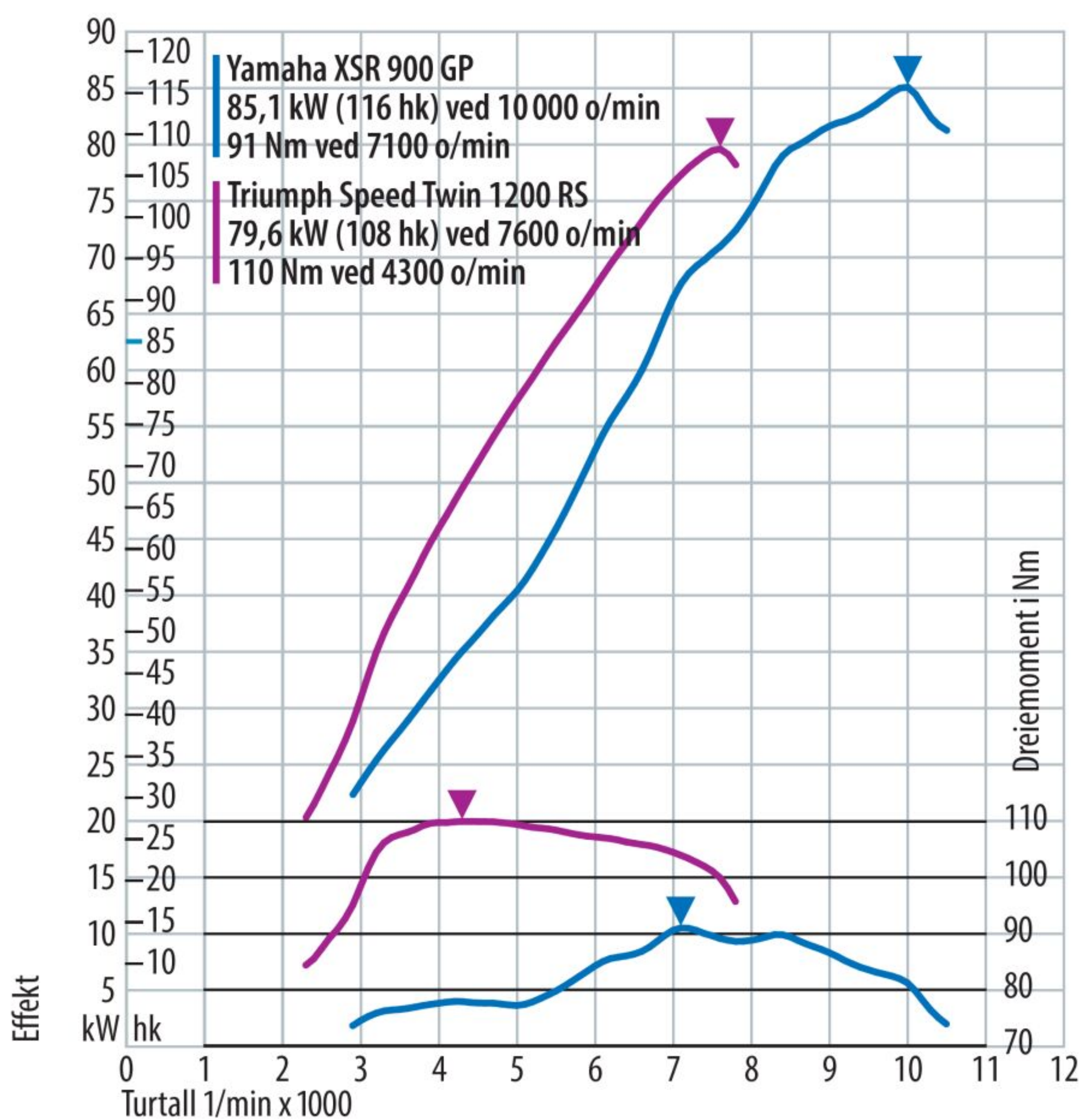
- + Sprinter i god fart i Alpene
- + God tilbakemelding
- + Reagerer følsomt på gasspådrag
- + Lite selvoppretting
- + Trippelen går stille og meget smidig
- Styret gir en anstrengende sittestilling, spesielt i utforbakker
- Ingen plass til bagasje her heller
- Noen ganger løfter bakhjulet ved ABS-bremsing
- Meget lav tillatt last

snor seg langs fjellsidene med utallige svinger, uten ekstreme oppfor- og utforbakker. Her glir XSR nesten av seg selv rundt svingene og briljerer med fin respons og stabilitet. Det er øyeblikk av ren glede, hvor den tre-sylindrede 890 kubikk motoren bidrar til opplevelsen. Den går uten reaksjoner på belastningsendringer og svarer ekstremt mykt på ønskene fra høyre hånd.

Den akselererer allerede fra tomgang og har ingenting innvendinger mot høyere turtall. Yamahas CP3-motor har nådd en modenhetsgrad som gjør at den passer til alt og alle, og den kommer også til å utmerke seg i årets AlpenMasters.

Med sitt store slagvolum slår Triumph tilbake mot XSRs motorprestasjoner med en oppførsel som også får munnvikene til å dra

Prestasjonsmåling



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

Data og målte verdier

	Triumph Speed Twin 1200 RS	Yamaha XSR 900 GP
Tekniske data*		
Motor	Tosylindret	Tre-sylindret
Slagvolum	1 197 cm ³	890 cm ³
Maks effekt	105 hk	119 hk
Dreiemoment	112 Nm	93 Nm
Setehøyde ¹	820 mm	830 mm
Vekt fulltanket ¹	216 kg	204 kg
Tillatt last	210 kg	162 kg
ABS/traction kontroll	●/●	●/●
Basispris	235 900,-	209 900,-
Pris testsykkel	235 900,-	248 095,- ²
MOTORRAD målinger		
Trekk-kraft på gir		
Oppforbakke med passasjer		
2. gir, 25–75 km/t	3,9 sek	4.9 sek
Bremselengde		
Utforbakke med passasjer		
75-25 km/t	24,9 m	25,7 m
Bensinforbruk		
Passkjøring	0,50 l/mil	0,48 l/mil
Rekkevidde alpekjøring	290 km	292 km

*Produsentens opplysninger; ● = Standard; ¹MOTORRAD-målinger; ²inkl. Racer Pack Legend Red (38 195,-)

seg oppover. Gå rundt en kurve på andre, hold blikket festet på utgangen, og vri gasen i bunn. Speed Twin drar kraftfullt, men forutsigbart av gårde slik at topografien bare blir en ren bagatell. For den som liker harde fakta: å akselerere oppover med passasjerer fra 25 til 75 km/t tar bare 3,9 sekunder. Yamahaen trenger 4,9 sekunder.

Kjører Triumph fra Yamaha i svingene i Dolomittene? Nei. Men det skyldes ikke så mye chassiset: RS-versjonen, som blant annet har doble Öhlins-dempere bak, er et godt utgangspunkt for alpekjøring. Det er snarere Triumphs originaldekk som ødelegger den rene linjen gjennom de mange radiene. På testdagen kom temperaturen bare opp i ensifret oppe på 2 000 meters høyde, og det kom noen regnskurer. Et scenario som Metzeler Racetec RR-dekkene ikke liker, ettersom de må opp i riktig temperatur for å



fungere. Speed Twin styrer riktignok villig, men treffer aldri linjene helt riktig og mangler presisjon. XSRs Bridgestone S23 i spesialspesifikasjon «M» er mye mer samarbeidsvillige. Kaldt vær og fuktighet påvirker dem i mindre grad, og tilbakemeldingen er krystallklar. XSR holder alltid linjen med centimeterpresisjon, mens Triumph må korrigeres i nesten hver sving for å komme dit man vil.

Selv om forskjellene mellom de to er merkbare når det gjelder kjøreegenskapene, viser de samstemmighet når det gjelder bremseevnen. XSR får imidlertid noen minuspoeng fordi det hender den løfter bakhjulet ved grepsgrensen, spesielt i utforbakke. Bremselengden med passasjer er imidlertid på høyt nivå for begge – med en liten fordel til Triumph.

XSR løfter bakhjulet i utforbakke med passasjer. Her må føreren justere manuelt for å få det ned på asfalten igjen. En iskrem (den eneste under AlpenMasters) får liv i slitne kolleger.



AlpenMasters 2025 – Kvalifisering



Den som planlegger en tur med passasjer til Alpene, er nesten nødt til å velge Speed Twin. Med tillatt last på 210 kilo er det godt mulig å kjøre to på, mens XSR bare klarer 162 kilo på bakrammen. Legg til at passasjerfothvilerne, som kan foldes inn under bakparten, sitter ganske høyt, så blir det fort ubehagelig for passasjereren. Med sine mer lettvinte kjøreegenskaper kompenserer XSR imidlertid for dette og havner, objektivt sett, foran Speed Twin 1200 i poengtabellen, og går dermed videre til finalen i AlpenMasters 2025.

MOTORRAD -oppsummering

For både øynene og Alpene? Det første kravet oppfylles uten tvil, og begge klarer det andre med bravur. Triumph-motoren imponerer, men originaldekene gjør det ikke. Yamaha vinner derfor med en stor porsjon stil og utmerkede kjøreegenskaper.



Tekst: Jens Möller-Töllner
moetoe@motorradonline.de

Foto: Jörg Künstle, Yvonne Hertler

I NESTE NUMMER

I nummer 9/2025: Mellomklasse nakensykler, store adventure-sykler, offroad, crossover

Fire modeller har allerede sikret seg plass i finalen, og i neste nummer kjemper ytterligere åtte motorsykler om å slå følge med dem.

I nummer 10/2025: Den store finalen

I finalen møter vinnerne av de åtte gruppene fjorårets mester i AlpenMasters: BMW R 1300 GS.



MOTORRAD

AlpenMasters evaluering

	Maks poeng	Triumph Speed Twin 1200 RS	Yamaha XSR 900 GP
Motor			
Akselerasjon 0-140 km/t	20	16	18
Trekraft i 2. gir i oppforbakke med passasjer	20	18	15
Bensinforbruk	20	13	14
Effektutvikling	20	17	15
Gassrespons/belastningsendringer	20	16	17
Clutch	20	15	14
Giring	20	13	16
Girkassens utveksling	10	8	8
Totalt	150	116	117
Kjøreegenskaper			
Avstemming/komfort	20	11	13
Fjæringsreserver med full last	20	14	15
Manøvrerbarhet på fjellveier	20	12	11
Stabilitet i kurver	20	9	15
Styringspresisjon/tilbakemelding	20	8	16
Bremselengde utforbakke	20	16	15
Bremsing i utforbakke/fading	20	15	12
ABS	15	12	10
Traction kontroll	5	3	4
Selvoppretting under bremsing	10	5	9
Bakkeklaring med last	10	6	9
Totalt	180	111	129
Daglig drift			
Utstyr	30	13	18
Bagasje	10	0	0
Rekkevidde alpekjøring	20	13	13
Tillatt last	10	7	2
Manøvrerbarhet med full last	10	8	7
Sikt forover/bakover	10	3	3
Bakkeklaring med passasjer og bagasje	10	7	6
Totalt	100	51	49
Komfort			
Førerkomfort	20	13	11
Passasjerkomfort	20	9	6
Vind- og værbeskyttelse	20	0	8
Motorgange	10	6	8
Totalt	70	28	33
TOTALEVALUERING	500	306	328
PLASSERING		2.	1.



Smidig motor og fantastisk chassis gir XSR seieren.

MC-spesialisten i Ås



NYHET!
450MT

MC • JETSKI • ATV

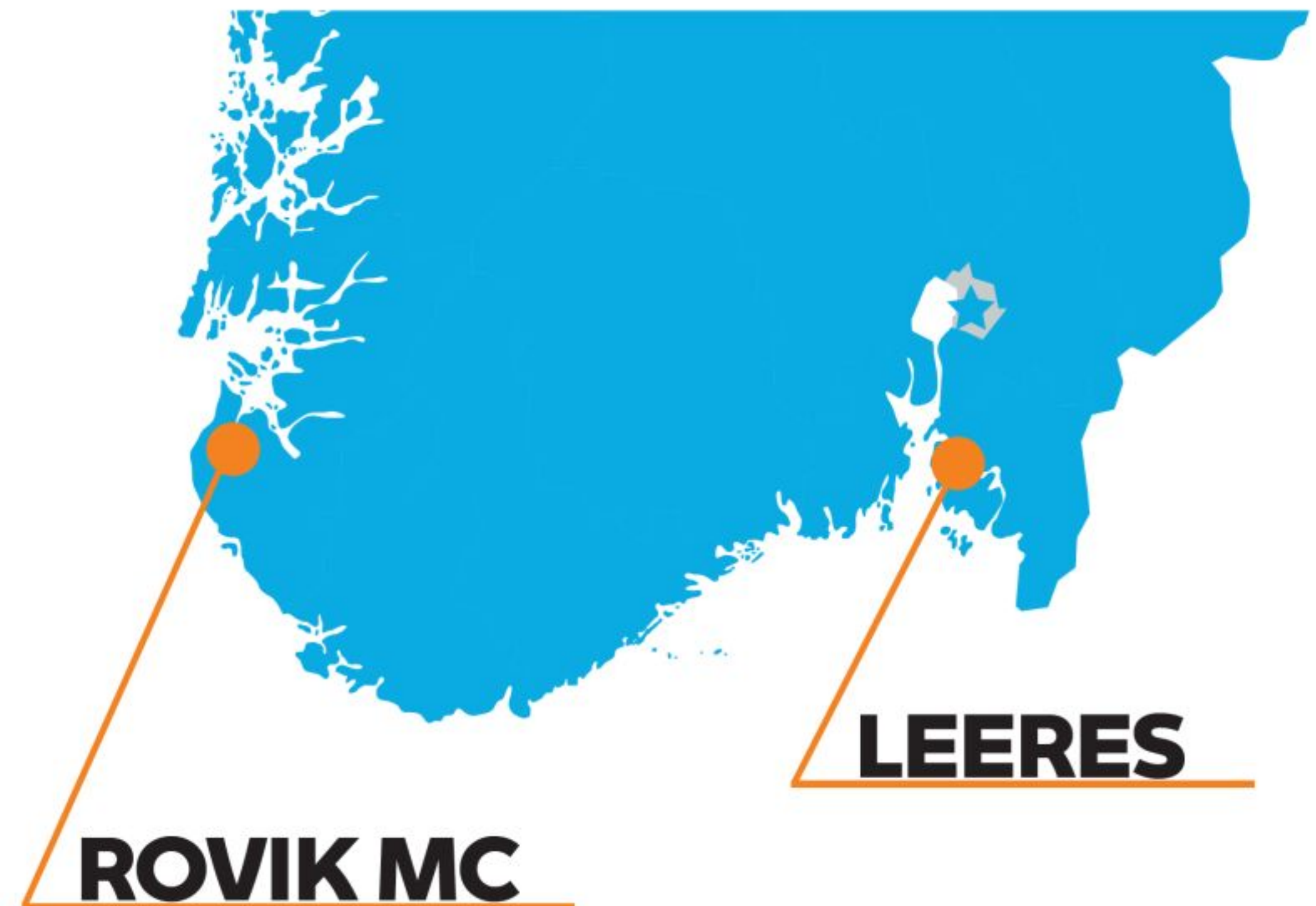


Langbakken 16, 1434 Ås • Tlf. 64 94 37 37
Epost: butikk@hsmcsenter.no - hsmcsenter.no



BMW-SERVICE

PÅ ØSTLANDET & SØR-VESTLANDET



ROVIK MC

LEERES



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



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

Torsdag og fredag 4.-5. sep (kl 10-17). Lørdag 6. sep (kl 10-16)

DEMODAGER

Kom og prøvekjør din nye BMW, Honda og Suzuki!



HONDA CMX500 Rebel



SUZUKI GSX-8R



NYHET! BMW R 1300 GS ADVENTURE

Stort utvalg av MC, tilbehør og utstyr! Godkjent MC-verksted!

MCO DRAMMEN



Kobbervikdalen 93b, 3036 Drammen - mco.no - Tlf. 32 81 17 00 - drammen@mco.no

Å TEMME VERDENS RASKESTE

Som en av bare en håndfull mc-publikasjoner globalt hadde Bike æren av å delta da Brembo inviterte til feiringen av 50 år i motorsportens tjeneste. Dette skjedde i MotoGP-helgen på klassiske Mugello, hvor de også var tittelsponsor. Det ble en dag fylt med racing, teknologi og historie, og med et klart budskap: når det gjelder bremses av ypperste klasse, er det Brembo som setter standarden.

Brembos engasjement i motorsport begynte i 1975, da de leverte støpejernsskiver til Ferraris 312 T i Formel 1 – samme år som Niki Lauda hentet VM tilbake til Maranello etter elleve års pause. Året etter, i 1976, tok sel-

skapet steget inn i mc-racing på høyeste nivå da de begynte å levere bremsekalipere til Suzuki-Gallina-teamet i GP500 (dagens MotoGP). Det ble startskuddet for en suksesshistorie som ennå ikke er ferdig skrevet – på baner over hele verden.

Siden den gang har Brembo bygget opp et navn som er synonymt med motorsport på aller høyeste nivå. Fra å ha levert enkelte komponenter til enkelte team, bruker i dag alle team i både MotoGP og Formel 1 Brembos bremsesystemer. Suksessen strekker seg dessuten langt utenfor disse to seriene – etter å ha gjort opp fjorårets regnskap, kunne Brembo skilte med over 700 VM-titler på internasjonalt toppnivå.

Det er enda mer imponerende når en vet at dette ikke skjer gjennom sponsoravtaler. Alle teamene betaler og velger selv å bruke Brembos produkter. Det sier noe om hvor avgjørende virkelig gode bremses er innen motorsport – og hvilket renommé Brembo har opparbeidet seg. Det kanskje mest gjentatte sitatet fra nybegynnere etter første prøvetur på en MotoGP-sykel handler ikke om å temme nærmere 300 hester, men om den brutale bremsekraften – det sier sitt.

Selv om Brembo ikke sponser teamene med produktene sine, forklarer Daniele Bettini – Brembos kommunikasjonssjef for



Pecco Bagnaia kaster Brembo-ankeret inn mot San Donato, hvor det bremses fra 342 km/t ned til 92 km/t på imponerende fem sekunder!



motorsport – hvor viktig det er for dem å fortsette å støtte racing. Et tydelig eksempel er selskapets rolle som tittelsponsor for årets MotoGP-løp på Mugello – et av de virkelige høydepunktene på kalenderen. Med tanke på Brembos italienske opprinnelse, var Mugello det opplagte stedet for et jubileum i racingens tegn.

I forbindelse med jubileet ble også selskapets nye servicebil presentert. Fra nå av vil den være til stede ved hvert løp for å assistere alle teamene. Der fikk vi en teknisk gjennomgang av Mattia Tombolan, en av Brembos teknikere, som var der for å assistere samtlige team. Samtidig fikk vi kjenne og klemme på de forskjellige bremsepakkene – spesielt til Moto2 og MotoGP. Det finnes en utrolig mengde mulige konfigurasjoner, tilpasset både banenes egenskaper og førernes individuelle preferanser. Vi fikk ikke noen eksakte priser, men det ble antydning at et komplett MotoGP-bremsesett i karbonfiber fort kan koste mer enn en helt ny gaterregistrert superbike.

Jeg hadde også lyst til å grave litt i Brembos oppsiktsvekkende oppkjøp av

Öhlins, en handel som ble offentliggjort for litt over ett år siden. Avtalen – som ble verdsett til 405 millioner dollar – er den største i Brembos historie. Til tross for dette har det vært relativt stille om hvilke planer de har sammen, og slik var det også denne gangen. Ifølge Daniele Bettini gjenstår fortsatt visse detaljer og godkjenninger fra myndigheter før man kan kommentere dette nærmere, men han ga uttrykk for optimisme og håpet å kunne fortelle mer i forbindelse med EICMA-messen senere i år – sagt med et lurt smil.

Å stå ved Mugellos start- og målstrækning og selv oppleve hvordan en MotoGP-sykel bremser fra 342 km/t til 52 km/t på fem sekunder inn mot San Donato (kurve én) var en påminnelse om hvilken utrolig kraft som kreves – og kontrolleres – i hver bremssing. På stedet ble det også tydelig hvor tett og konstant samarbeidet mellom Brembo og teamene er under en racehelg, og hvordan all utviklingen som skjer på banen også smitter over på Brembo-produktene som vi som forbrukere kan nyte godt av.

I anledning jubileumshelgen presenter-

te Brembo også en 50-årsjubileumsutgave av RCS Corsa Corta RR – en bremsepumpe som er blitt litt av et ikon blant racingentusiaster. Det skal kun produseres 500 eksemplarer. Dessverre var det ingen i goodie-bagen eller pressekitet, selv om jeg lette lenge og godt. Men Daniele Bettini ga meg i det minste en fin Brembocaps som kompensasjon – det er jo alltid noe!

De benyttet også anledningen til å vise frem sine nye bremsepakker for sportssykler – Brake PRO og Brake PRO+ – hvor bremsekalipere og skiver er utviklet i fellesskap for å møte kravene fra førere som ikke nøyer seg med noe mindre enn toppklasse.

Mens Brembos bremser gang på gang temmer farten på verdens raskeste motorsykler, er det tydelig at selskapets egen utvikling bare fortsetter å akselerere. Det var både fascinerende og inspirerende å få et lite innblikk i arbeidet bak kulissene hos verdens fremste leverandør av bremser.



Tekst: Rikard Ploj
rikard@bike.se

Foto: Brembo



RCS Corsa Corta 50th Anniversary-bremsepumpen er begrenset til kun 500 eksemplarer.



Brembo Brake PRO & Brake PRO+ pakke – for den kresne føreren som vil ha den absolutt beste bremseytelsen.



Brembos nye servicetrailer, som hadde premiere i forbindelse med jubileet på Mugello.



HEAVY

Mektig slagvolum, enorme kåper og sidevesker beregnet på langtur: Harley-Davidson og Indian har forskjellige tolkninger av Bagger-konseptet. Vi prøvekjører de amerikanske rivalene.

Harley-Davidson
Street Glide

LOAD



Indian Challenger
Dark Horse 112
PowerPlus

Sammenligningstest av amerikanske Baggers

Her kjører ingen med lett oppakning. Ikke uten bagasje-muligheter, heller – Bagger-modellene Harley-Davidson Street Glide og Indian Challenger Dark Horse har store, fastmonterte sidevesker. Og selv om veskene er tomme, er disse to amerikanske cruiserne ikke noe for fans av lettvektskonstruksjoner. H-D-en, som allerede i fjor ble slanket med åtte kilo, veier 374 kilo i kjøreklar stand. Indian veier hele 388 kilo, til tross for at den har aluminiumsramme. Manøvrering i bakker krever nøye uttenkt strategi på begge, for ingen av dem har revers. Derimot er det godt med kraft fremover, begge syklene har vannkjølte V-twins med seriøst slagvolum. Indian har den nye PowerPlus 112-motoren, med slagvolum som er økt fra 1 768 til 1 834 kubikk, takket være to millimeter større boring. Resultatet er et brutalt dreiemoment på

181,4 newtonmeter ved 3800 omdreininger og 126 hester. Impone-rende verdier for en amerikansk V-twin – og tydelig rettet mot erke-rivalen Harley-Davidson.

H-D's utfordring til Challenger heter Road Glide, og har ramme-montert kåpe i stedet for den styremonterte på Street Glide. Teknisk sett er Harley-modellene imidlertid nesten identiske, og nettopp derfor gir denne testen oss muligheten til å finne ut hvilket kåpe-konsept som fungerer best – eller er penest, om man vil. Under all plast og krom er Street Glide definitivt ikke kjedelig. Milwaukee-Eight 117 V-twinen leverer moderate 104 hk og 167 newtonmeter fra hele 1 923 kubikk slagvolum. Væskekjølte topper hjelper til med å holde temperaturen under kontroll, selv i køtrafikk. Det klas-



Romslig oppbevaringsrom under den store berøringsskjermen, med plass til tre mobiltelefoner – strømforsyning er standard.



Aksialmonterte, firestemplede kalipere gir kraftig retardasjon og overraskende god dosering.



Den lille vindskjermen er ikke justerbar, luftstrømmen mot hjelmen reguleres via en integrert klaff.



Harley-Davidson
Street Glide



Indian Challenger Dark Horse 112 PowerPlus



Runde instrumenter møter berøringsskjerm. Overflødige mengder informasjon – på bekostning av oversiktligheten.



Den elektriske justerbare vindskjermen sørger for stillhet i hjelmen på motorvei – i hvert fall i høyeste posisjon.



Kun på Indian: På testsykkelen Challenger Dark Horse 112 PowerPlus Package er blindsonervarsling standard.

siske konseptet med 45 graders sylindervinkel og støtstenger er imidlertid uendret.

Fra stillestående drar H-D'en i vei akkompagnert av en buldring fra motoren og mekaniske lyder fra drivlinjen. Den reagerer nesten for direkte på ride-by-wire gassen, i hvert fall i modus Road og Sport. For avslappet cruising foretrekker vi å bytte til Rain-modus, selv når solen skinner. Indian er bedre på dette, og det gjelder alle tre kjøremodusene. Den ruller smidig, men kraftfullt, blir virkelig livlig fra rundt 1500 omdreininger og sluker deretter asfalten som om det ikke var noen morgendag. Kultivert og bomsterk – og dessuten med fyldig lyd. Slik skal det være. Totalt sett går Indian smidigere, mer elastisk og leverer dreiemomentet på en finere måte enn

H-D. Bortsett fra at lavt turtallsregister er litt mindre kraftfullt, har Indian dermed et forsprang når det gjelder motoren. Tannrem i stedet for kjede er dessuten både hyggelig og vedlikeholdsvennlig på Challenger.

H-D og Indian velger forskjellig tilnærming, også når det gjelder chassis. Street Glide har en klassisk dobbel vuggeramme i stål, 49 mm teleskopgaffel med 117 mm vandring foran og doble fjærben med 76 mm vandring og justerbart forspenn bak. H-D-chassiset er faktisk mer kompakt enn Indians, med 43 millimeter kortere akselavstand. Challenger har aluminiumsramme med motoren som bærende element. Foran sitter en 43 mm USD gaffel med 130 mm fjær-

Sammenligningstest av amerikanske Baggers

ringsvei, bak en sentral støtdemper med 114 mm fjæringsvei, også her med justerbart forspenn. På veien kjennes Street Glide smidigere, mer direkte og merkbart mer kompakt – det virker som om de færre kiloene utgjør en merkbart forskjell. Challenger satser derimot tydelig på komfort og høy kjørestabilitet. Den styrer noe tregere, men på den annen side er den mer forutsigbar, roligere og lettere å kjøre. Hvis syklene kjøres på vei med trange svinger drar H-D i vei, på tross av den harde, treaktige responsen i bakfjæringen. Den er smidigere, tåler større nedleggsvinkler og kan vippes raskere fra side til side. Når det spruter gnister fra Indians sjenerøse, oppfellbare fotbrett er det på høy tid å gå tilbake til avslappet cruising.

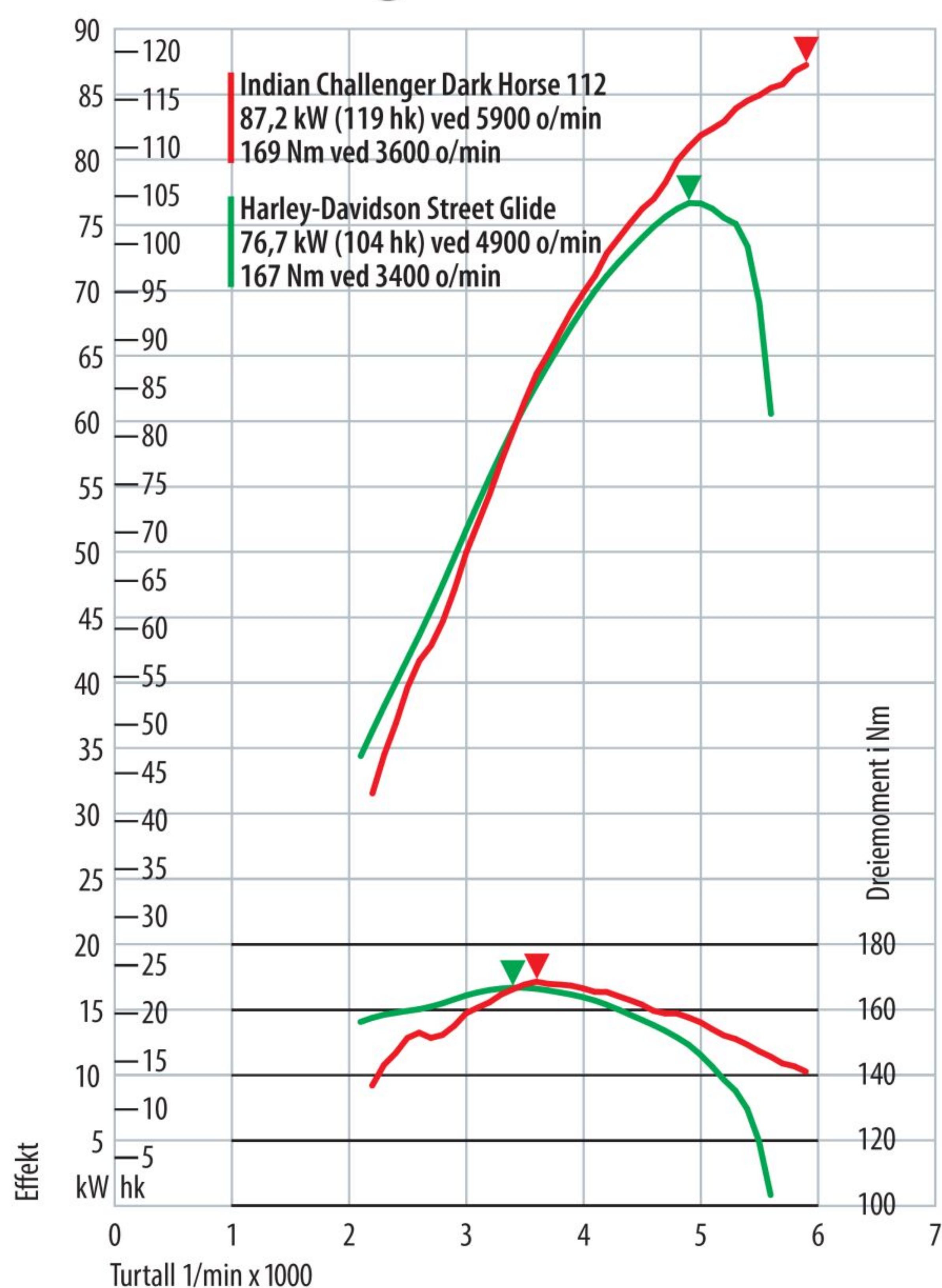
Begge syklene har kraftige bremsesystemer: Street Glide har doble 320 mm skiver foran med aksialmonterte, firestemplede kalipere som gir god bremskraft, og er lettdoserte og harmonisk avstemt. Den har også IMU-styrt, krenkningssensitiv ABS – inkludert

elektronisk delintegralbrems som automatisk bremses bakhjulet når du bruker forbremser. Challenger har også doble 320 mm skiver, men med radialmonterte Brembo-kalipere – helt i tråd med de sportslige ambisjonene fra «King of the Baggers»-serien i USA. Bremsene, som også har krenkningssensitiv ABS, er like kraftige, men H-D:s er litt mer presise når det gjelder feedback. Indian har også integrerte bremses.

Forskjellene er større når det gjelder ergonomi. Indian kjennes mer romslig i alle retninger, knevinkelen er mer åpen, og styret er bredt, men ligger komfortabelt i hendene. På Street Glide sitter man derimot mer kompakt, lavt og nærmere fronten.

Høyden på de generøst polstrede setene er bare marginalt forskjellig (Indian: 735, H-D: 730 mm), men når man sitter i setet kjennes H-D'en slankere og mer elegant. Dette er en fordel for mindre førere, mens den større Indian gir førere over 175 cm en mer avslappet følelse.

Ytelsesmåling



Begge har god kraft ved lave turtall, men det er kun Indian som er virkelig sprek på topp. H-D motoren er kraftig allerede fra under 2000 omdreininger, og det er først i mellomregistret – på fete amerikanske V-twins betyr det rundt 3500 omdreininger – at Indian er på høyde. Mens H-D først går mykt og deretter avtar merkbart med stigende turtall, fortsetter den nye PowerPlus 112 uberørt. Dens maksimale dreiemoment kommer riktignok senere, men kraften er til stede helt opp til turtallssperre. Indian-motoren kjennes virkelig sprek, til å være en stor V-twin. Konklusjon: Den som liker kraftig og klassisk følelse ved lave turtall, vil trives med H-D. Den som er på jakt etter turtallsvillighet og sportslig karakter, velger Indian.

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



Milwaukee-Eight 117: 1 923 kubikk, 45-graders sylindervinkel, støtstenger, vannkjølte topplokk.



112 PowerPlus: 1 834 kubikk, 60 grader mellom DOHC-toppene, helt vannkjølt og med sylindravstengning.

INDIAN SUMMER OFFER

SVART INDIAN – TIL RØD PRIS!

SOMMEREN ER HER. GJØR ET KUPP PÅ FJORÅRSMODELLENE TIL KAMPANJEPRIS, KLARE FOR LEVERING. SYKKELN VENTER.



*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

Sammenligningstest av amerikanske Baggers

Tekniske data

		Harley-Davidson Street Glide	Indian Challenger Dark Horse 112 PowerPlus
Motor	Motortype	Tosylindret firetakt 45-graders V-motor	Tosylindret firetakt 60-graders V-motor
	EFI	1 x Ø 58 mm	2 x Ø 52 mm
	Clutch	Flerplate våtclutch	Flerplate våtclutch
	Boring x slag	103,5 x 114,3 mm	110,0 x 96,5 mm
	Slagvolum	1 923 cm ³	1 834 cm ³
	Kompresjonsforhold	10.3: 1	11.4:1
	Effekt	80,0 kW (109 hk) ved 5 020 o/min	92,6 kW (126 hk)
	Maks. dreiemoment	175 Nm ved 3 500 o/min	181 Nm ved 3 800 o/min
Chassis	Støy, stasjonær	92 dB(A)	93 dB(A)
	Ramme	Dobbel vuggeramme i stål	Overliggende alumini- umsramme, motor bærende element
	Framgaffel	Teleskopgaffel, Ø 49 mm	USD gaffel, Ø 43 mm
	Bremser framme/bak	Ø 320/300 mm	Ø 320/298 mm
	Hjelpesystemer	Kurve ABS, traction kontroll	Kurve ABS, traction kontroll
	Felger	3,50 x 19; 5,00 x 18	3,50 x 19; 5,00 x 16
	Dekk	130/60 B 19; 180/55 B 18	130/60 B 19; 180/60 R 16
	Dekktype	Dunlop D408	Metzeler Cruisetec
Mål og vekt	Hjulavstand	1 625 mm	1 668 mm
	Gaffelvinkel	26 grader	25 grader
	Forsprang	170 mm	150 mm
	Fjæringsvei framme/bak	117/76 mm	130/114 mm
	Setehøyde ¹	730 mm	735 mm
	Vekt fulltanket ¹	374 kg	388 kg
	Tillatt last ¹	243 kg	240 kg
	Tankvolum/reserve	22,7/3,8 liter	22,7 liter
	Serviceintervaller	8 000 km	8 000 km
	Pris	548 900,-	495 900,-
	Pris testsykkel	548 900,-	495 900,-

Produsentens opplysninger; ¹ MOTORRAD-målinger

Målinger

Toppfart*	175 km/t	177 km/t
Akselerasjon		
0-100 km/t	5,0 sek	— ¹
0-140 km/t	8,8 sek	— ¹
Trekraft		
60-100 km/t	5,8 sek	— ¹
100-140 km/t	7,2 sek	— ¹
Bensinforbruk		
Landevei	0,48 l/mil	0,50 l/mil
Rekkevidde landevei	473 km	454 km

MOTORRAD-målinger; *Produsentens informasjon; ¹Ikke målt



Begge motorsyklene har romslige, vanntette sidevesker. Det er kun Challenger som har sentrallås. Vesker har plass til ryggsekker, men ikke integralhjelmer.

Beskyttelse mot fartsvind er en faktor man ikke skal undervurdere på langtur. På Challenger gir den elektrisk justerbare vindskjermen og den fastmonterte styrekåpen overbevisende beskyttelse – både for hodet og bena. Små spoilere på den brede kåpen gir en merkbar fordel: i den kjølige morgenbrisen merker du raskt forskjellen. H-D's styremonterte kåpe beskytter hendene noe bedre, men mangler en sjenerøs vindskjerm. I stedet er det en luftklaff med justerbar vinkel. Turbulensen rundt hodet kan dermed reguleres, selv om den totale beskyttelsen ikke når opp til Indians nivå.

Mens H-D satser på old school-følelse med mye krom, har Indian et moderne, matt utseende. Bak styret er det imidlertid annerledes. Street Glide er helt digital og moderne: i midten sitter en høyoppløst 312 mm TFT-skjerm, flankert av to 5,25-tommers høyttalere med 200 watt sluttforsterker. Under er det et romslig rom for mobiltelefoner, med lademulighet. Til tross for de mange knappene på begge sider av styret, er grensesnittet overraskende intuitivt, inkludert berøringsskjermen. I tillegg til kjøretøydata og alle innstillinger, kan du styre navigasjon, telefon og musikk i tre visningsmoduser. Her finner du Bluetooth, USB, radio og til og med DAB+. Apple CarPlay er standard, Android-brukere går glipp av den muligheten. Det gjelder også Indian, som løser cockpit-layouten på en mer klassisk, men unødvendig komplisert måte: over den syv tomme store berøringsskjermen for infotainment og innstillinger sitter



to runde instrumenter for hastighet og turtall, og mellom dem – et lite monokromt display for kilometerteller og tripteller. En blanding av alle epoker. Indian har også musikkanlegg, men vi kunne ikke teste lyden – en løs kontakt under kåpen gjorde at testsykkels høyttalere ikke virket. Om standardsystemet med 100 watt eller tilleggsutstyret med 400 watt og bedre høyttalere er best, gjenstår derfor å se. H-D:s lydanlegg låter i det minste bra – selv i mer enn 80 km/t.

Til tross for tilsvarende funksjoner – Challenger har også kartnavigasjon og connectivity – kjennes Challengers grensesnitt litt utda-

tert og programvaren treg. Indian har derimot to romslige rom i frontpanelet i stedet for bare ett. Også når det gjelder utstyr, er det jevnt mellom de to tungvektene. Cruise kontroll, kreningsfølsom traction kontroll og hill hold er standard på begge. Challenger legger til blindsonervarsling, vesker med sentrallås og alarmsystem – så til syvende og sist er det ikke bare utseendet som gjør valget vanskelig.

MC BIKE



Tekst: Philipp Genik
philipp@motorradonline.de

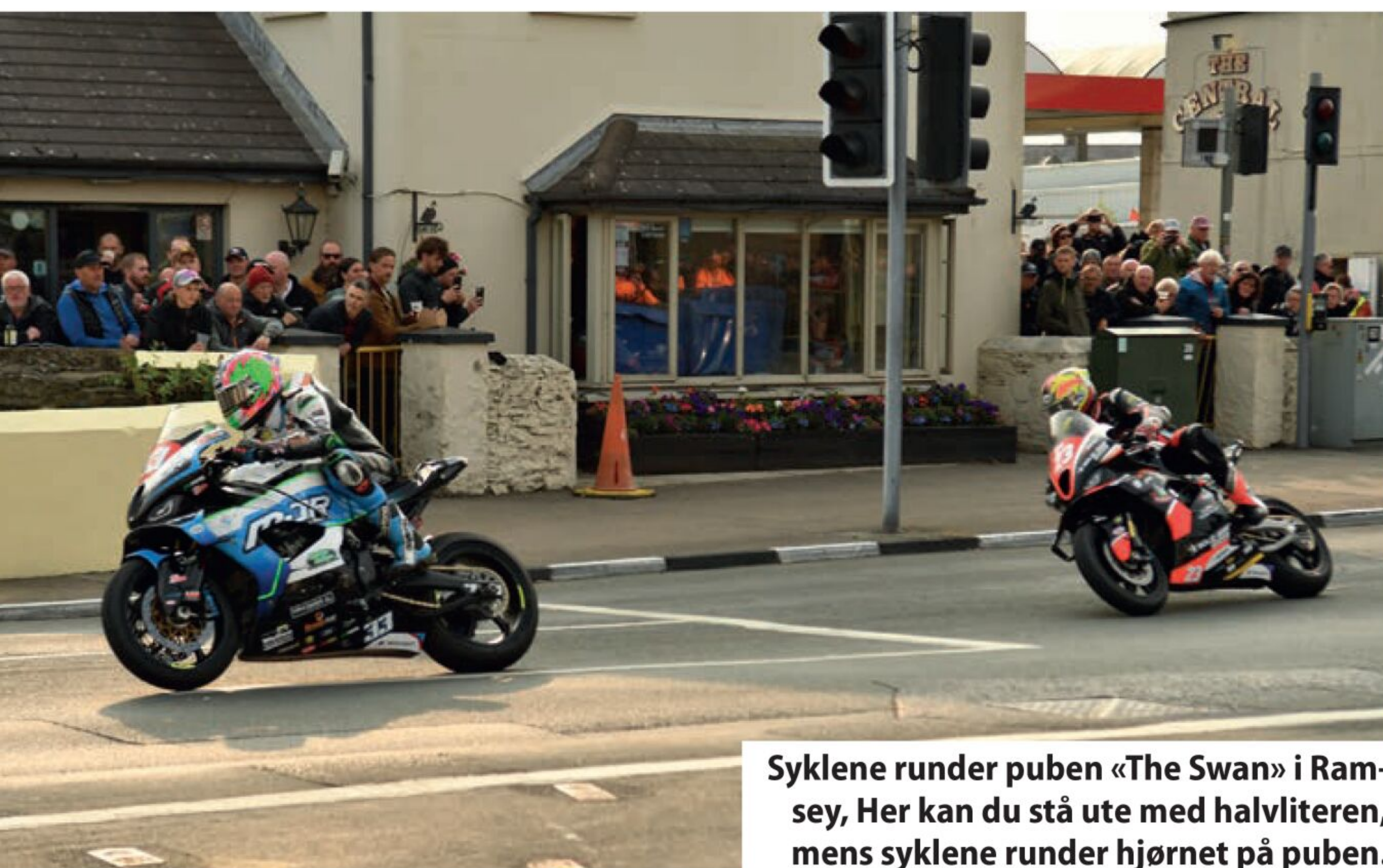
Foto: Arturo Rivas, Jörg Künstle

BIKE-oppsummering

Teknisk sett ligger den nye Indian Challenger i forkant med en mer elastisk og kraftig motor og en mer komfortabel og touringvennlig totalpakke. Harley-Davidson imponerer med sin solide old school-

sjarm, er mindre skremmende for mindre førere, takket være mer kompakte dimensjoner, og har et mer moderne førersete. Når det gjelder ytelse, liker vi Power-Plus-motorens trekraft ved høye turtall,

selv om H-Ds Milwaukee-Eight er sterk allerede fra bunnen. For alle som liker svingkjøring, er den relativt manøvrerbare Street Glide et godt valg. Feelingen og utseendet er helt riktig på begge modellene.



Syklene runder puben «The Swan» i Ramsey. Her kan du stå ute med halvliteren, mens syklene runder hjørnet på puben.

Det er aldri langt mellom fører og publikum på Isle of Man. Her suser syklene forbi entusiastiske tilskuere mot Quaterbridge.



På Munkebryggen ble det avreise med stil. Jentene fra dramalinja på en lokal videregående skole stilte med cheerleader-oppvisning, og tok gjerne bilder med undertegnede.



Primus motorer i Bergen Motorcykel klubb. Fra venstre: Ole Gøran Skaar, Fredrik, Åse Carlsen og Erling Thomas Pettersen – alias «Tomsen».



Red Arrow holdt en spektakulær oppvisning på utsiden av Douglas. Om racing-førerne er fryktløse, er denne gjengen enda dristigere.



TIL ISLE OF MAN MED BMCK



Nordstjernen med den norske gjengen ble kjendiser under oppholdet.

Å arrangere en tur for 150 motorsyklister til Isle of Man TT er ikke bare ambisiøst – det er nesten vanvittig. Men det var nettopp det Bergen Motorcykel Klubb gjorde i 2025. Med entusiasme, dugnadsånd, og en god dose mot satt klubben i gang et prosjekt som skulle bli en uforglemmelig reise for alle deltakerne. Resultatet? En spektakulær tur til verdens mest ikoniske motorsykkelløp – med MS Nordstjernen som base, og 150 norske motorsyklister som reisefølge.

En idé blir virkelighet. Det hele startet som en idé – en drøm om å samle et stort norsk følge og reise til Isle of Man TT sammen. Klubben hadde aldri arrangert noe lignende, og det ble tidlig klart at dette ville kreve både planlegging, fleksibilitet og en god porsjon kreativitet, dermed var «båtjakten» i gang. Det gamle historiske hurtigruteskipet MS Nordstjernen kom opp som et alternativ, og etter at turkomiteen hadde vært på befaring, ble det klart at denne båten skulle bli både transportmiddel og hotell under hele oppholdet. Skipet, som er restaurert tilbake til sin opprinnelige 50-talls prakt, ble et naturlig samlingspunkt for hele gruppen.

Fakta om TT. Det første TT-løpet ble arrangert i 1907, og har blitt kjørt nesten hvert år siden, med unntak av krigsårene og under koronapandemien. Løpet oppstod som et svar på det britiske forbudet mot motorsykelracing på offentlige veier: Isle of Man hadde ikke dette forbudet. Dermed ble øya et fristed for motorsporten, og tiltrakk seg førere fra hele Europa. TT har fått rykte på seg som det farligste motorsykkelløpet i verden. Over 270 førere har mistet livet her siden starten. Risikoen er en del av tiltrekningen, både for førere og tilskuere. For mange er TT et slags motorsportens Mount Everest – den ultimate testen på mot, ferdigheter og viljestyrke.

TT kjøres hvert år i slutten av mai og starten av juni, og strekker seg over to uker – én for kvalifisering og én for løp. Førerne starter én og én, i intervaller, og kjører mot klokka. Det kjøres i ulike klasser, inkludert Superbike, Supersport, Supertwin og Sidecar. Løpene går som regel over fire til seks runder – altså fra 240 til 360 km – i ekstrem hastighet. Dette er ikke et løp for amatører. Her møter du noen av verdens mest erfarne og fryktløse roadracingførere. Mange av dem er spesialister på nettopp Isle of Man, og kjenner hver eneste sving og hump i veibanen.

Praktisk og personlig. Turen ble tilbudt medlemmer, venner og bekjente av Bergen Motorcykel Klubb, og informasjonen som ble sendt ut i forkant av turen var både ærlig og detaljert. Deltakerne ble forbe-

Repostasje: Med BMCK till Isle of man

redt på små lugarer, korte senger og propellstøy i 4-mannslugarene. Entusiasmen var til å ta og føle på, og i invitasjonen til deltakerne ble det sagt rett ut: «Vi regner med både positive og negative overraskelser underveis. Derfor har vi også satt prisen så lav som mulig.» Likevel var stemningen positiv. Klubben hadde vært om bord i Nordstjernen da den lå til kai i Haugesund, og ble møtt med varme og entusiasme fra mannskapet. Det ble også gjort klart at lasterommet var begrenset, og at store motorsykler som Goldwing og BMW RT kunne være utfordrende å sikre i lasterommet, som kun hadde veggfester. Det viste seg raskt at interessen for å ta med egen sykkel var langt større enn kapasiteten, dermed ble det satt en begrensning på 25 sykler, og disse måtte i tillegg være av moderat størrelse. Etter dette begynte klubben arbeidet med å skaffe paller som sykklene kunne settes på, slik at alt til slutt kunne skrus sammen til et gedigent flak i lasterommet, og stå stødig under overfarten. Det ble til og med tilrettelagt med kontorplass og internett for dem som måtte jobbe underveis. Alt vitnet om en organisasjon som tok ansvar – og som visste at detaljer teller.

Avreise med stil. Avreisen fra Bergen ble en fest i seg selv. På Munkebryggen var det pyntet med norske flagg, et buekorps slo marsjtakt, og dramalinja fra en lokal videregående skole stilte med cheerleader-oppvisning. Det var tydelig at dette var mer enn bare en tur – det var en begivenhet. Dette minnet vel om den gangen Amerikabåtene la ut, fylt opp med utvandrere. Motorsyklene ble stropet fast i lasterommet, og deltakerne fant seg til rette om bord. Alt fra klassiske britiske sykler til mer moderne GSér var representert. Dermed var det var en broket, men sammensveiset gjeng som satte kursen mot Irskesjøen.

Overfarten – sjøsprøyt og samhold. Turen over Nordsjøen ble alt annet enn kjedelig. Med fire meters bølger og klassisk nordsjøvær ble det en røff start for mange. Noen uforsiktlige landkrabber hadde satt ventilen på gløtt og fikk fylt lugaren med saltvann, og flere ble grønne i ansiktet der Nordstjernen rullet fra side til side. Likevel var stemningen god. I fremre salong ble det holdt foredrag og vist filmer, og i bakre salong hygget en liten gruppe seg med det eldgamle kortspillet «SvartePetter». Her briljerte en viss verksmester fra Speed Motorcenter, og tok bilde av alle taperne. Det ble en intern konkurranse som skapte både latter og samhold. Kort sagt ble dagene om bord fylt med latter, nye vennskap og ikke minst, nydelig mat. Nordstjernen er faktisk et lite cruiseskip, og på matfronten manglet ingenting. Med sin teak og messing ble skipet et

flytende klubbhus – og mannskapet gjorde sitt for å skape en god opplevelse: alle som ville kunne bli med både i maskinrommet og på broa..

Ankomst Douglas – og første møte med TT. Etter to og et halvt døgn til sjøs ankom følget Douglas tidlig om morgenen. Da hadde skipet seilt mellom Shetland og Orknøyene, og fulgt kysten nedover på vestsiden av Scotland. Øya var allerede i full festivalmodus. Rundt 50 000 mennesker hadde samlet seg for å se løpene, og det vrimlet av motorsykler i gatene. For mange var dette første møte med TT, og det gjorde inntrykk. Lyden fra løypa var som et jordskjelv. Syklene kom som raketter, bare meter fra publikum. Denne følelsen av fart så tett innpå fikk de fleste til å stå å måpe, for deretter å smile. Dette er virkelig galskap, og utrolig nok – helt lovlig. Førerne kjørte i snitt over 200 km/t, med toppfart langt over 300 – rett forbi steingjerder og murhus. Det var både fascinerende og skremmende.

Utforskning og fellesskap. Mange brukte dagene til å utforske øya på egen hånd eller i små grupper. Noen tok turen til de mest ikoniske tilskuerplassene langs løypa, som Creg ny Baa og Ramsey. Man trenger ikke egen transport på Isle of Man: busser og tog tar deg rundt til ulike deler av løypa, eller andre deler av øya som du har lyst til å besøke. Noen valgte å kjøre deler av løypa selv – tidlig om morgenen, før veiene ble stengt for løpene. En gruppe på tre nordmenn forsøkte seg på en runde i løypa, men ble stoppet av politiet etter en fartsoverskridelse. Førstemann fikk bot og prikker – heldigvis bare gyldige på øya. De andre slapp unna med en advarsel. Episoden ble tatt med godt humør, og ble en del av turens mange historier. En advarsel til deg dersom du tar turen: hele øya kryr av politi under TT løpene.

Løypa: en studie i galskap og presisjon. Snaefell Mountain Course er ikke en vanlig racerbane. Den 60,7 km lange løypa slynger seg gjennom trange bygater, åpne landskap og fjelloverganger. Den er delt i 37 seksjoner, hver med sitt navn og sine utfordringer. Førerne memorerer hver eneste sving og hump – og setter opp sykkelene etter forventet hastighet. Det er kirurgisk presisjon og rått mot som gjelder her.

Tilskuere kan oppleve løpene fra forskjellige steder langs banen. Noen steder er det gratisplasser i veikanten, andre steder må du kjøpe billetter til tribuner med bedre utsikt. Det er stor frihet – og dette er noe av det som gjør opplevelsen så unik. Du kan få sett løpet nesten hvor som helst. Kjøper du deg billett på hovedtribunen har du panorama utsikt til start, depotstopp og målgang. I til-



To rivaler gjør opp om plassene. Nr 6 Michal Dunlop er i ferd med å ta igjen startnummeret foran.



Mens sidevognene suser forbi i over 200, sitter publikum bokstavelig talt med beina i veien.

Denne glade norske gjengen er i 100, etter dager på den fartsfylte øya. Nordstjernen og den norske gjengen som hadde chartret egen skute, ble stadig kommentert på øya.





Det er spennende å rusle rundt i depotene. Har alle tilgang, og kan se hva som foregår.

Isle of Man TT Motorcycle Museum er enormt, og vel verd et besøk om du er i Ramsey.



Nr 26 har det virkelig travelt, men det gjelder å holde kontakt med underlaget. På bakhjulet.



legg kan man vandre rundt mellom alle depotene for å se hva som skjer under løpene.

Når været slår seg vrangt. Været på Isle of Man er varierende, og det er ikke uvanlig at løpene utsettes eller flyttes. Er du på den nordlige delen av øya kan ventetiden benyttes på TT- Motorcycle museum hvis et av løpene utsettes. Dette er et flott museum, proppet med gamle motorsykler, biler og nyttekjøretøy.

Sett minimum av en halv dag, og legg inn pauser, for her er det virkelig mye å se. Isle of Man har mye mer enn selve løpet. Naturen er vakker, med små landsbyer spredt utover det grønne landskapet. Ved kysten ligger små, travle fiskelandsbyer, smekkfulle av fiskebåter. Under TT kryr det også av motorsykler.

TT-legender og løpsresultater. Gjennom årene har TT skapt legender, og familien Dunlop er nok den aller mest kjente. Joey, er blitt en legende med 26 TT-seiere, mens dagens Dunlop heter Michael, og er ikke noe dårligere. Han vinner hele tre av løpene under årets IOM, og har dermed 32 seire. Dermed har Dunlop familien hele 60 seire i løypa. Medaljens bakside er at både faren Robert, broren William og onkel Joey har kjørt seg i hjel i racing. En annen legende som fremdeles er aktiv er 53 år gamle John McGuinness med 23 seiere bak seg. Også han er med i 130 mph klubben: førere som har klart en runde med gjennomsnittshastighet over 130 mph, eller 200 kmt. Peter Hickman innehar av banerekorden med en gjennomsnittshastighet på over 218 km/t, men han kjørte ut på en treningsrunde i årets løp og brakk begge beina.

Flyshow og siste løp. Den siste kvelden var det flyoppvisning i bukta utenfor Nordstjernen. Red Arrows, RAF's aerobatic team, holdt et halsbrekkende show som tok pusten fra publikum. Jetflyene passerte hverandre med hårfin margin, og satte et spektakulært punktum for dagen, rett utenfor Nordstjernen. Siste løpsdag er lørdag, men Nordstjernen skal seile fredag ettermiddag. Dermed rekker passasjerene å få med seg et par løp før skuta kaster loss. Syklene er allerede stuet i lasterommet, så det er bare å ta beina fatt. Igjen utsettelse, men når løpet først kommer i gang blir man nok en gang fascinert av den ekstreme farten og de fryktløse førerne som ofrer alt for å runde svingene i nærmere 300 km/t. Nå venter 2,5 døgn på sjøen, på vei hjem til gamlelandet.

Suksessen skal gjentas. Etter turen ser det ut til at Bergen Motorcykel Klubb har fått regnestykket til å gå opp. I tillegg var rederiet svært fornøyd. De hadde aldri hatt så mange motorsyklister om bord, men tilbakemeldingene var at det var en av de hyggeligste turene de hadde hatt. Med dette som bakteppe er allerede nye planer for neste år lagt, og da settes både TT og det klassiske løpet Manx Grand Prix på kalenderen. Det siste med klassiske sykler og med litt mindre sirkus, men fremdeles høye hastigheter. Takk til Bergen Motorcykel Klubb for et fantastisk opplegg, og takk til det hyggelige og hjelpsomme mannskapet på Nordstjernen for en uforglemmelig tur.

Til deg som lurte på om du skal ta turen til TT-løpene eller Manx Grand Prix på IoM: ikke nøl. Dette er det råeste råeste mc-racet i verden!

MC BIKE



Text og foto:
Kyrre Hagen
kyrre@mcbilder.com

Serviceguiden – hele norges markeds plass

nettbutikk

NETTBUTIKK MED STORT
UTVALG PÅ LAGER I NORGE



**PRØV VÅRT
SKILTSØK!**

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

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

motorsykler

YAMAHA
Revs Your Heart

SALG • SERVICE



MC • CROSS • EBIKES

rovilk
ROVIK MC AS
Fabrikkveien 5, 4033 Stavanger,
Tlf. 51588800. rovilmc.no

motorsykler

**MC-VERKSTED
i Stavanger!**
Vi skruer på alle MC-merker!



Treskeveien 5 i Hafrsfjord

**MC-BUTIKK
på Forus!**



Fabrikkveien 8 på Forus

Husqvarna FANTIC HONDA

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

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

motorsykler

Speed
MOTORCENTER

**Din Yamaha-
forhandler på Østlandet!**

YAMAHA
Revs Your Heart



**Ny Husqvarna-
forhandler på Østlandet!**

Husqvarna



**Ny Kawasaki-
forhandler på Østlandet!**

Kawasaki
Let the good times roll.

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

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

motorsykler

YAMAHA
Revs Your Heart

Best på Service!
Yamaha-spesialisten på Østlandet!

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

MOTO GUZZI

KYMCO HONDA

aprilia vespa

BOOSTER PLUG

NMCF 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

kjøreskoler

**Ta lappen raskt
og enkelt!**

**FØRERKORT
EXPERTEN**

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

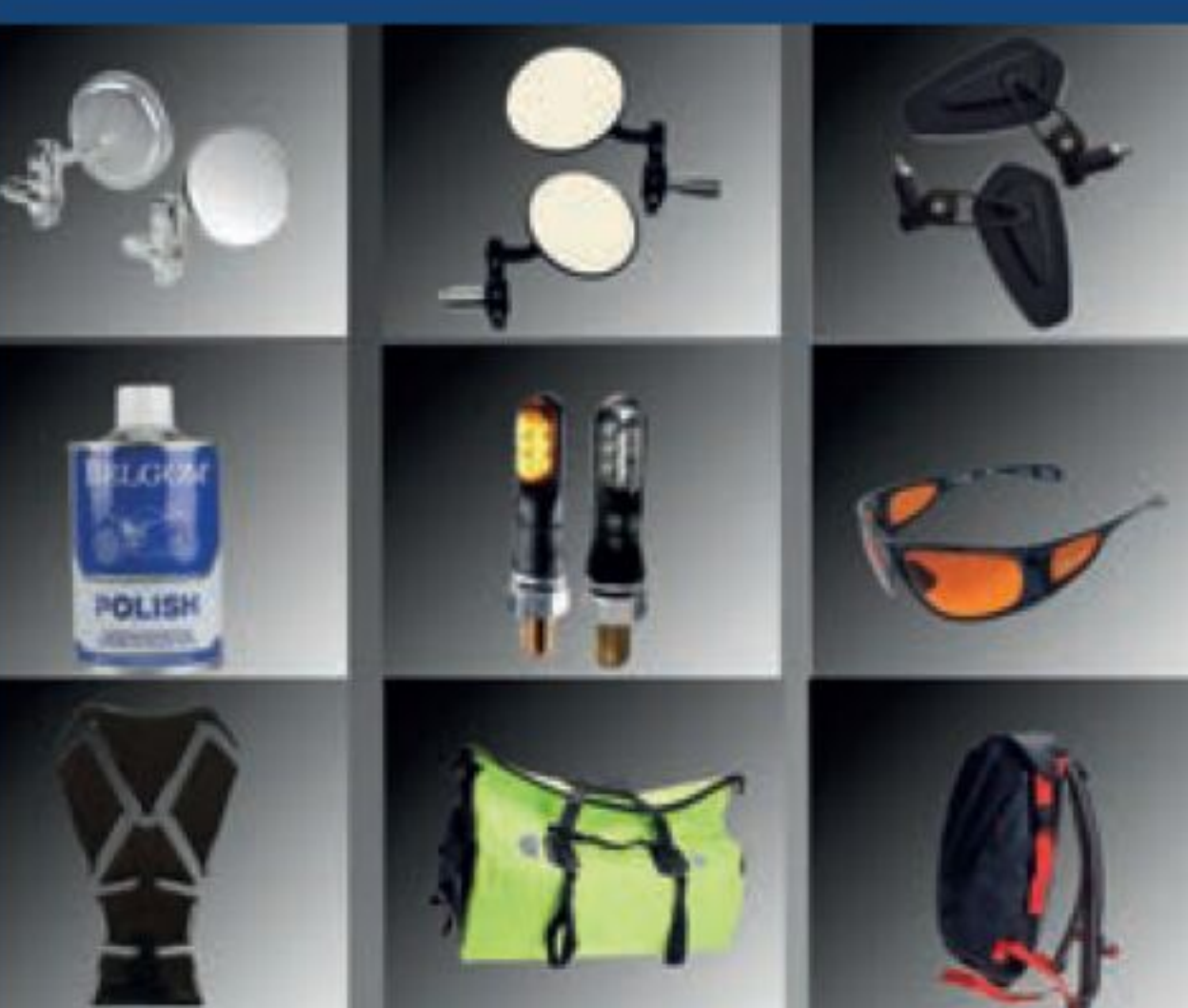
forerkortexperten.no

**mcavisa.no
bike.no**



nettbutikk

**KANSKJE VI HAR
NOE PÅ LAGER**



Rask levering!

rovilk
ROVIKMC.NO

**Års-
abonnement
10 nr. for
770,-!**

**MC
avisa
BIKE**

bike.no
Tlf. 22535334

Serviceguiden – hele Norges markedsplass

verksteder

**NORGES STØRSTE
H-D FORHANDLER**



**YTER SYKKELN DIN
SITT ALLER BESTE?**

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



HARLEY-DAVIDSON® OSLO

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

verksteder

**Serviceverkstedet
for BMW i Rogaland**



**BMW
MOTORRAD**



rovilk
ROVIK MC AS

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



Din leverandør av mc-utstyr på nett

verksteder



**AUTHORIZED
SERVICE**

HARLEY-DAVIDSON® VESTFOLD

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



Din leverandør av mc-utstyr på nett

verksteder

Norges råeste MC-verksted!



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

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

TA SERVICE NÅ!



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



mcavisa.no / bike.no



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

Vi tilbyr ekspertservice kun 1 time fra Oslo!

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



**GODKJENT
MC-VERKSTED**

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

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

+47 486 10 372 Ramstadveien 2, 1850 Mysen

WWW.KUSMC.NO POST@KUSMC.NO

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



#78 FIM RALLY I LILLEHAMMER 7. - 12. JULI SAMLET DELTAKERE FRA 23 NASJONER!



Frivillige og medlemmer i Norwegian FIM Meritum var med og gjorde at årets FIM Rally ble en suksess. Her er noen av dem avbildet under FIM Rally-portalen.

I år var det Norges tur til å arrangere FIM Rally. Arrangøren var NMF og NMCU, men de fikk god hjelp av Norwegian FIM Meritum, med Torbjørn Vik i spissen til å gjennomføre treffet. Det var ca 100 frivillige som sammen med nydelig vær gjorde at det ble arrangert et minnerikt FIM Rally den andre uken i juli.

Tekst: Ole Martin P. Eidevik.

Foto: Arild Lind, NMCU og Torbjørn Vik.

Etter rallyet ringte vi til Arild Lind som er daglig leder i NMCU. Han var på blåtur på MC med fruen nordover, og kunne fortelle at det hadde vært et nydelig arrangement med en vellykket kortesje gjennom Lillehammer på fredagen. Vi tok da et mailintervju med Torbjørn Vik som ledet arrangementet og hadde tittelen Race director.

Når startet FIM Rally og hvor mange treff har det vært til nå?

– FIM-rally ble arrangert første gang i 1936, i Berlin. Lillehammer var nr 78. Det har vært i Norge én gang tidligere, i Målselv i 1995 (nr 50).

Når fikk Lillehammer tildelt årets FIM Rally?

– Det ble tildelt Norge i et møte i FIM Touring Commission i begynnelsen av april 2024. Lillehammer ble valgt av arrangementkomiteen.

Hvor mange deltakere kom det på årets treff, og hvor mange nasjonaliteter?

– Det var påmeldt 808 personer fra 24 nasjoner. Deltakerne fra Libya, som ellers er årvisse faste gjester på FIM-rally, fikk ikke Schengen-visum av norske myndigheter. Da de fikk ordnet det fra greske myndigheter, var det dessverre for sent, så de rakk ikke å komme oppover i tide. Dermed ble det 23 nasjoner og ca 790 deltakere.

Hvor mange nordmenn var det på treffet?

– 22 deltakere.

Hvordan var været under årets FIM Rally som ble arrangert på Birkebeiner Stadion?

– Pent og varmt vær hele uka.

Hvor stor stab hadde dere på årets FIM Rally?

– Ca 100 funksjonærer. Vakter, tolker, kontorpersonale, lege, forsyningstjeneste, servering, skjenking, renhold, sikkerhet, transport, underholdning og en mengde andre små og store oppgaver. Samtlige på frivillig og ulønnet basis.



Torbjørn Vik var Race director under årets rally.



Årets FIM Rally ble arrangert av NMF og NMCU.

Stemmer det at det var en gjeng med drevne FIM Rally-deltakere som var med og arrangerte treffet sammen med NMF og NMCU?

– Norwegian FIM Meritum er en uformell gruppe av personer som har opparbeidet seg Meritum-status. Dvs at de har deltatt på minst 5 FIM-rally. Den ble stiftet i 1994 og har ca 180 medlemmer. (Rekorden pt har Tom Moi-Åslund med 38 deltakelser på rad). 50-60 av gruppens medlemmer utgjorde et flertall av de frivillige, og har, sammen med administrasjonen i Norsk Motorsportforbund, vært helt sentrale i planleggingen og gjennomføringen av treffet.

Hvem skal arrangere neste års FIM Rally?

– Hellas, på Naxos, 24. - 27. mai.

Et spørsmål til slutt. Hva er ditt beste minne fra de FIM Rallyene du har vært med på i årenes løp?

– Den er enkel: Det er velkomsten på mitt første FIM-rally, i Krems (Østerrike) i 1974.

Jeg hadde lest om FIM-rally i MC-Nytt, og hadde lyst til å være med. Så jeg la avgårde på min nesten nye CB750 med et budsjett på 50 kroner dagen, bensin inklusive.

Jeg hadde sendt et pent håndskrevet brev til det norske motorsykkelforbundet og fortalt at jeg tenkte å dra. Brevet hadde de så sendt videre til arrangøren, uten noen oversettelse eller forklaring.

Men østerrikerne hadde oversatt det og regnet det som påmelding, så da jeg kom frem var det til overstrømmende vip-velkomst. 'Aaah - der Norweger! Herzlich willkommen!' Det viste seg at det aldri før hadde vært en nordmann på FIM-rally, ihvertfall ikke som noen kunne huske. Så det var full pakke; en stor opplevelse for en ganske så ung mann. Jeg fikk flere utenlandske venner på den turen. Noen er vi mye sammen med fortsatt, etter 50 år.



Bilde til høyre: Her er den finske delegasjonen klar til å kjøre i kortesjen i Lillehammer sentrum.



Torbjørn Vik avbildet under sitt første FIM Rally i Østerrike i 1974.



TOURING: VALCAMONICA/ITALIEN

80



Mulighetenes dal

Gavia, Tonale og Crocedomini er populære pass-alternativer til de ofte overfylte, klassiske Dolomittene. Mye mindre kjent er dalen som fører inn i Valle (eller Val) Camonica, en dal som ikke bare lokker med sine svingete veier, men som også er hjemsted for eldgamle helleristninger og utallige middelalderlandsbyer.

Den hektiske bytrafikken i Brescia er for lengst glemt når vi passerer Lago d'Iseo på våre Multistrada V2. Innsjøen markerer begynnelsen på dalen som vi forventningsfullt nærmer oss. Først følger vi SS 42 og den svingete elven Oglio, en sideelv til Po, som renner gjennom Valcamonica (også kalt Val Camonica eller Valle Camonica). Dessverre ser det ut til å bli regn, men det er ikke noe problem! Vi bytter svinger mot kultur, og ruller tidligere enn planlagt frem til den lille treporten til undervisningsmuseet i Nadro. Der ligger en av inngangene til naturreservatet og helleristningene i Ceto, Cimbergo og Paspardo. Det er det største arkeologiske verneområdet i Camonicadalen, og for øvrig det første UNESCO-området i Italia – det ble opprettet i 1979. Her møter vi dr. Paolo Medici, som guider oss gjennom en av regionens viktigste severdigheter. Vi finner også den camuniske rosen, som går igjen 92 ganger i parkens helleristninger. Den pryder fortsatt Lombardias våpenskjold. Bortsett fra området rundt den nærliggende Rocca di Cimbergo, hvor det nylig er oppdaget nye helleristninger, er helleristningene ikke inngjerdet, så man kan vandre fritt mellom inskripsjonene og symbolene som er skapt over en periode på syv tusen år, inkludert banneord og hjerter. De vitner alle om den kulturelle utvekslingen i et rikt og frodig område i Alpene – et område som absorberte kulturer og

Touring: Valcamonica/Italia



Andrea Bezzis spesialitet er den harde osten Silter.



Den meget smale veien til Mortirolopasset ved Monno.



*På vei til **GAVIA**
finner vi et ysteri i fjellet.*

I stedet for å kjøre strake veien til passet, er det bryet verd å ta en avstikker til den lille landsbyen Case di Viso med sine hus i naturstein.



Helleristningene i dalen er tusener av år gamle.



I Edolo produserer Tevini-familien fjell-likører og mye mer.



Touring: Valcamonica/Italia

I denne regionen er det lett å la Ducati **LEKE** gjennom kurvene.

I Valcamonica kjører man gjennom både provinsene Brescia og Bergamo.



Litt gruseventyr fra
Mortirolopasset
mot Corteno.



En over 600 år gammel mølle i Bienno
– fortsatt i drift!



Bienno, kjent for sine skulpturer og kunstverk.

teknikker gjennom årtusener, og opplevde en blomstringstid i jernalderen. Nesten som et antikt Silicon Valley.

Vi fortsetter turen nordover iført fullt regntøy, men dessverre får vi ikke fullt utbytte av den vakre veien. Snart når vi Ponte di Legno og dermed den nordlige enden av den høytliggende dalen, like i nærheten av stedet hvor Oglio har sitt utspring. Denne byen, som ligger 1260 meter over havet, er et perfekt utgangspunkt for utflukter til to vakre fjellpass: Tonale, som i øst fører ned mot provinsen Trient i vide, raske svinger, og Gavia, som med sin rå skjønnhet fascinerer og fører nordover til Valtellina. Vi bestemmer oss for Gavia og ser snart hvordan skyene sprekker opp over fjelltoppene i det fjerne. Helt klart riktig valg. Etter så mye regn kan vi nesten ikke vente med å kjøre mot finværet. Derfor blir også de 17 kilometerne til toppen av passet en herlig drøm som vi praktisk talt får nyte helt alene. Hele strekningen er forbudt for kjøretøy over 3,5 tonn, og selv biler er sjeldne i dette området. Fantastisk! De trange svingene mellom skog og klipper gjør det umulig å kjøre med knærne i asfalten, men til gjengjeld byr de på en unik opplevelse av vill natur og veibyggerkunst. Underveis oppdager vi Andrea Bezzis fjell-ysteri i Case di Viso. Han lager fantastiske oster som gjør dagen vår perfekt. Om kvelden kjører vi tilbake til Ponte di Legno og nyter SS 300 fra den andre siden.

Også neste dag fortsetter Ducatiene våre å sluke kurver og tilfredsstille vårt behov for kjøring med nedlegg i denne regionen. Etter en kort avstikker til Tonale-passet drar vi videre vestover. Ved Monno forlater vi SS 42 igjen, og kjører på en smal vei til det betydelig mindre kjente Mortirolo-passet. Passet, som ligger 1 852 meter over havet, er spesielt populært blant syklister, og i til-



GIVI

GRT724B
SYLINDERBAG 12 L



GRT709B / GRT720B
SIDEVESKER 2X35 LITER
SIDEVESKER 2X25 LITER



EXPLORE. ENJOY.

GRT722B / GRT730
VANNTETT VESKE 8 L
VANNTETT VESKE 4 L



GRT721B
MODULÆRT BAGASJESYSTEM



GRT726
BAGASJEBAG 45 L



GRT712C
BAGSJBAG 40 L



GRT728 / GRT729
TANKVESKE 10 L
TANKVESKE 3 L



CANYON
DESIGNED FOR ADVENTURE

Givi Canyon-serien er utviklet for adventure motorsykler som trenger vanntette og slitesterke bagasjeløsninger. Canyon-serien består av tankvesker, sidevesker og bagasjevesker laget for motorsykler som krever fleksibilitet og robusthet.



Kontakt din nærmeste
MC-forhandler for mer
info!

**NORSK
MOTOR IMPORT**
www.norskmotorimport.no

Touring: Valcamonica/Italia

legg til imponerende stigninger får man også en fantastisk panoramautsikt over området som ligger halvveis mellom Valcamonica og Valtellina. For å komme til Corteno kjører vi mot utsiktspunktet Chiesetta Alpina, og svinger like etter til høyre inn på en gammel grusvei som noen ganger truer med å forsvinne i det høye gresset mellom trærne. En hyggelig avveksling for adventuresyklene våre, og veien er lett å finne hvis man følger skiltene til speiderleiren Corteno Golgi. Tilbake i dalen møter vi Giovanni og Matteo Tevini, far og sønn og eiere av Liqueificio Alta Valle Camonica – uten tvil det beste destilleriet i hele dalen. Deres flaggskip «Elixir Noreas» er en likør som fremdeles lages av de 15 ville urtene som Matteos tippoldefar først skrev ned i en oppskrift i 1920. Gin-elskere bør ikke gå glipp av «Tevini's Gin», som lages av de samme fjellurtene.

Vi har allerede sett mange sider av dalen – sporene fra romertiden er nok en. I Valle Camonica er det ikke bare helleristinger som forteller historien. Selve navnet på vår neste destinasjon – Cividate Camuno – er en referanse til den historiske epoken som preger dette stedet den dag i dag. Her stopper vi ved det nasjonale arkeologiske museet, en liten perle hvor man absolutt bør bestille en guidet tur. Fire avdelinger omhandler romertiden, som begynte her etter erobringen i år 16 f.Kr. En av de mest imponerende gjenstandene – i tillegg til statuen av Minerva Hygeia – er Camuni-folkets «alpehytte», hvor man fortsatt kan se en intakt barneseng, den opprinnelige døren med lås, mange hverdagsgjenstander og forskjellige slag treverktøy. Paradoksalt nok var det en brann som ødela huset like før romernes ankomst, noe som forkullet så forgjengelige materialer som tre og til og med halm, og det har gjort at de er bevart frem til i dag. Utendørs kan man se restene av et amfiteater, hvis grunnplan er helt synlig. Når vi setter oss på syklene igjen, er det ikke en sky på himmelen. Perfekt, for foran oss venter en berg- og dalbane rundt Crocedomini-passet. Egentlig skal vi til Bienno, bare noen kilometer fra Cividate Camuno, men hvorfor skulle vi gå glipp av denne lille omveien gjennom det fantastisk vakre landskapet? Multistradaene tar oss uten problemer opp til passhøyden, hvor den smale, men stort sett godt asfalterte SP 345 kort tid etter går over i grusvei. Et absolutt høydepunkt i dette området. Passet er relativt lett å kjøre og gjør det også mulig å nyte den omkringliggende fjellverdenen.

Et blick på kartet frister til å planlegge en rundtur med en avstikker til nærliggende Valle Dorizzo, men det får bli en annen gang, når vi har mer tid. Etter noen kilometer på den uasfalterte veien snur vi og kjører tilbake til Valle Camonica en siste gang.

Begeistringen over denne fantastiske omveien sitter fremdeles i når vi kommer frem til Bienno, det siste stoppestedet på vår tur gjennom dalen. Landsbyen tilhører «Borghi più belli d'Italia», «Italias vakreste landsbyer», men denne betegnelsen er nesten for beskjeden for dette pittoreske stedet. Det har bevart sin middelalderstruktur frem til i dag, hus av naturstein danner trange smug og håndverksbutikker finnes på hvert hjørne. En landsby som er som hentet rett ut av fantasien, og som danner en sjarmerende kulisse for vår guidede tur med Marta Ghirardelli. Hun sier at Bienno definerer seg som kunstnerlandsby, og forteller hvordan det hele begynte for noen år siden med en årlig konkurranse rettet mot nye kunstnere. Vinnerne, som kommer både fra Italia og utlandet, blir hvert år invitert til Bienno for å berike landsbyen med flere kunstverk. Bienno er imidlertid også en jernby – Valcamonica kalles også «hammernes dal» på grunn av de mange smiene. For å drive hammerne ble det brukt vann fra de omkringliggende elvene, ledet gjennom trerør. Med tiden ble produksjonen konsentrert om husholdningsartikler som bøtter og gryter, men med plastens inntog på 1980-tallet forsvant håndverket helt. I smed-museet vitner det imponerende, røyksvarte lokalet den dag i dag om denne lange tradisjonen. Også kvern-museet, som ligger bare noen hundre meter unna, formidler mye historie. En «Mulino» (kvern) som ble bygget rundt 1400 er bevart i sin opprinnelige stand, både innvendig og utvendig – helt ned til de gamle kvernsteinene, som fortsatt fungerer utmerket – og man kan kjøpe melet som produseres her. Etter alle disse inntrykkene av imponerende natur og veibyggingskunst er det overraskende at Valcamonica er relativt ukjent – selv blant italienske motorsyklister.

MC BIKE



Tekst og foto:
Leonardo Lucarelli

INFO

Den litt avsidesliggende Valcamonica er et anbefalt alternativ til de til dels overfylte, klassiske alpedestinasjonene. Også kulturelt og kulinarisk er det mye å oppdage.

Reis hit: Med Brescia som utgangspunkt for reisen til Valcamonica, er det raskeste alternativet for å komme dit: Fra Hirtshals på E45 til tyskegrensen, deretter A7 til Memmingen, videre på A96 til grensen til Sveits, gjennom Sveits til nedre, vestre ende av Comosjøen (skygg unna motorvei i Sveits – du må betale for et år, uansett hvor lite du kjører), deretter A9, A51 og A4 via Bergamo til Brescia. Totalt drøye 1700 km. Hvis du har god tid, benytt anledningen til å kjøre Stelvio-passet mens du allikevel er i området – det er ikke langt fra Gavia. Mulighet til å leie motorsykler gjør at man kan fly til eksempelvis Milano, og starte turen der.

Mat: El Volt i Ponte di Legno er en koselig restaurant med mye rustikk naturstein. Menyen varierer etter sesong, men holder høy kvalitet og byr på et rikt utvalg av viner. Spesielt anbefalt: Tagliolini ai Finferli (båndnudler med kantareller) eller Maialino al Cantabrico (svinefilet). En middag koster mellom 35 og 50 euro per person (el-volt.jimdosite.com). Et tips for Darfo Boario Terme er «Bistro Domenighini», hvor kokken Leonardo Zendrini serverer tradisjonelle retter fra Valle Camonica, pluss moderne alternativer. Spesielt tips: En av de tre menyene som tilbys! Priser fra 35 euro per person (bistrot Domenighini.it).



Slottet ved Breno vasket en gang over dalen. Knödel («canederli») serveres også i Valcamonica, blant annet i en variant med Silter-ost.

Overnatting: Hotel Giardino i Breno er et enkelt, men koselig og velholdt trestjerners hotell som ligger midt i dalen og er et perfekt utgangspunkt for dagsturer. Prisen inkluderer god frokost og garasje for sykkelen. Den eneste ulempen er at det ikke er aircondition. Dobbelrom inkludert frokost fra 65 euro (hotelgiardinobreno.com). Et firestjerners alternativ er fjellhotellet Blu Hotel Acquaseria, som ligger i Ponte di Legno nær Gavia- og Tonale-passene. Etter en fullspekket dag på veien inviterer wellness-avdelingen, de store og koselige rom-

mene, og den alpine atmosfæren til avslapping. Garasje er også tilgjengelig. Dobbelrom inkludert frokost fra 95 euro (bluhotelacquaseria.it).

Info: Informasjon om lokalhistoriske museer i Bienno og om den severdige landsbyen finnes på www.bienno.info. De som ønsker å ta seg tid til å besøke helleristningene og utdanningsmuseet, kan skaffe seg informasjon på forhånd på hjemmesiden www.arterupes-tre.it. Nettstedene www.visitbrescia.it og www.turismovallecamonica.it er også verdt et besøk.



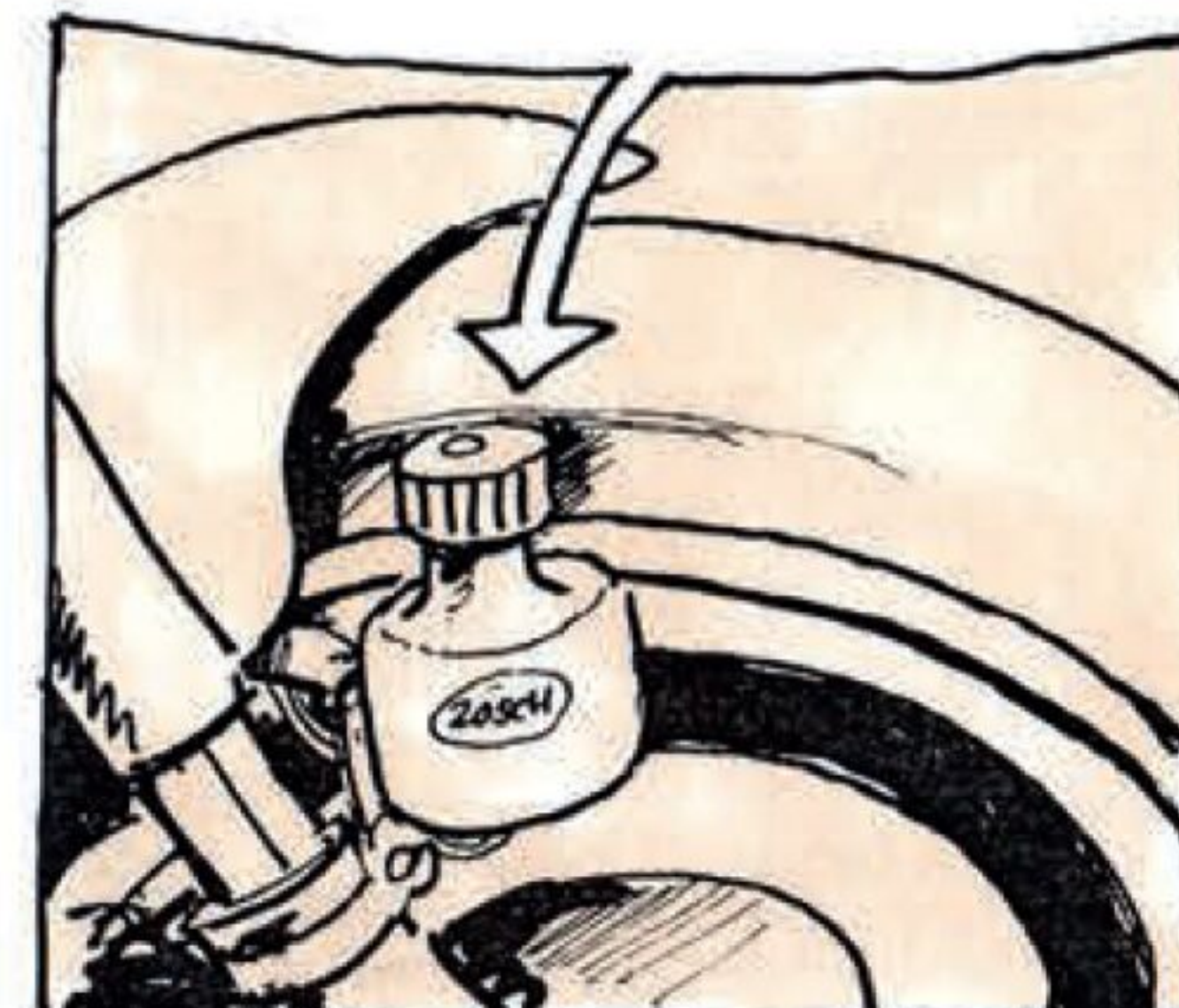
Val/Valle Camonica

Plassering: **Nord-Italia**
Region: **Lombardia**
Provinser: **Brescia, Bergamo**
Største byer: **Darfo Boario Terme, Costa Volpino, Pisogne, Esine, Lovere, Breno, Edolo**
Innbyggere: **115 800**
Areal: **ca. 1 383 km²**

INTEGREKTE DEKKVARMERE



VI GENERERER STRØM VED
HJELP AV EN DYNAMO. SOM
PÅ EN TRÅSYKKEL, BARE MYE
STØRRE!



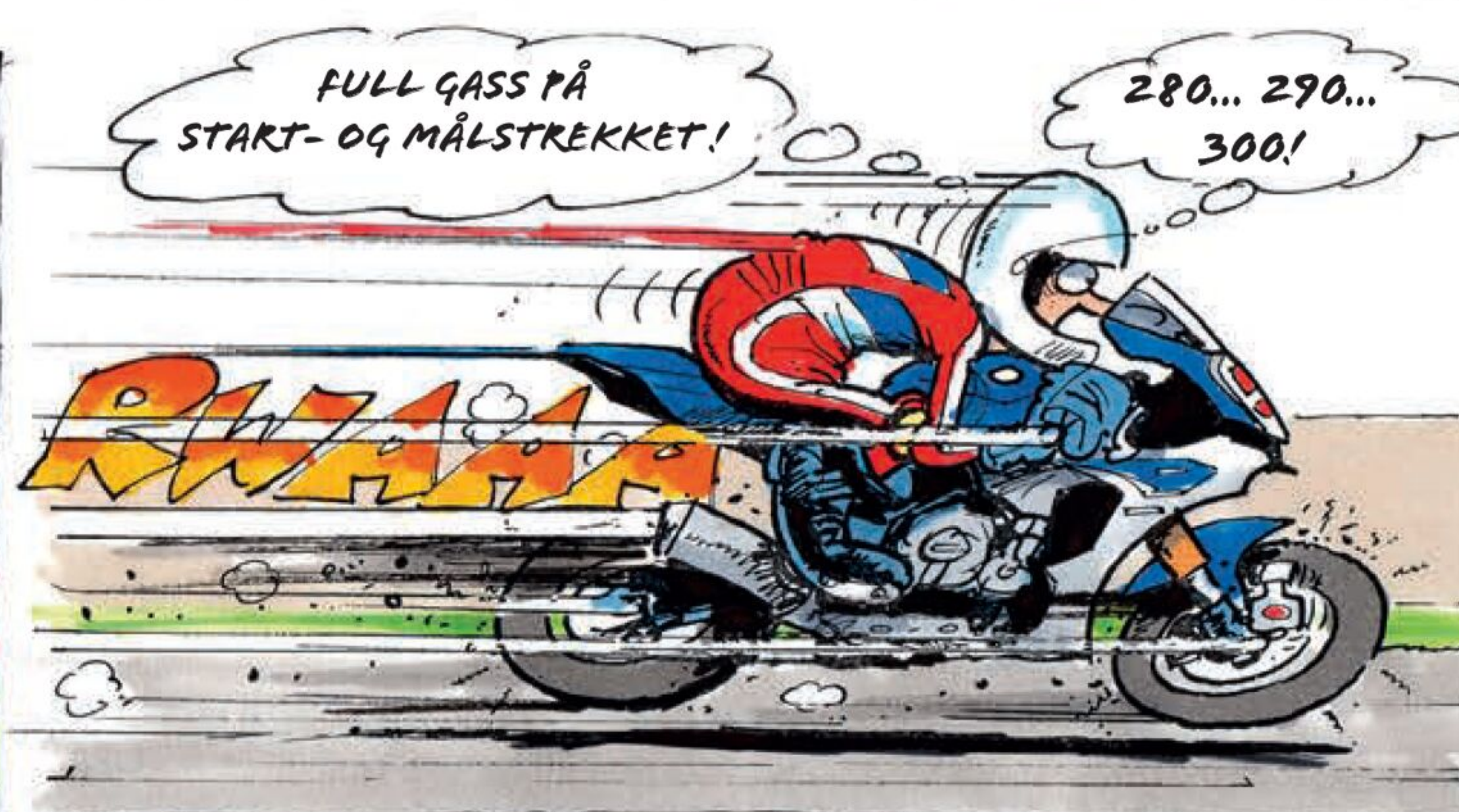
STRØMMEN OVERFØRES VIA
EN BØRSTE TIL FELGEN, OG
DERETTER VIDERE TIL STÅL-
BELTET... DEKKENE VARMEK
SEG SÅ Å SI OPP SEG SELV! OG
JO KASKERE, JO VARMERE... EN
NY EPOKE INNEN MC-SPORT,
ELLER HVA?



OG DU FÅR TESTE
SYSTEMET SOM DEN
FØRSTE!... MED DIN EGEN
SYKKEL!



OG SÅ:



OJ, NÅ KJENNES
DET LITT KART...
BEST Å KJØRE INN I
DEPOTET!



H. AUE

Muc-Off®



CLEAN · PROTECT · LUBE™



TILGJENGELIG HOS DIN LOKALE MUC-OFF FORHANDLER.

FORHANDLERHENVENDELSER: POST@BRAKES.NO



SKAN MEG

I NESTE NUMMER

90

ALPEJAKTEN FORTSETTER

Neste nummer blir, som vanlig, tettpakket: del 2 av AlpenMasters, cruisertest, prøvekjøring av Husqvarna Vitpilen 801 her hjemme, og selvfølgelig: spennende turer og reportasjer.

OFFROAD FOR NYBEGYNNERE

HONDA CRF 300 Rally
VOGE 300 Rally

ADVENTURE XL

DUCATI Multistrada V4 S
KTM 1290 Super Adventure S

CROSSOVER

BMW F 900 XR
TRIUMPH Tiger Sport 800

MELLOMKLASSE NAKEDS

DUCATI Streetfighter V2 S
KAWASAKI Z 900 SE



Rita kjører Husqvarna Vitpilen 801.



Seks venner på eventyr gjennom Nord-Makedonia.

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.



BIKE 9/2025 kommer ut **8. oktober**

Redaksjonen forbeholder seg rett til å endre innholdet

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


MC-avisa/Bike
Norge


Bike
Sverige


Bike
Finland


Bike
Danmark


MOTORRAD
Tyskland


Motociclismo
Spania


Motociclismo
Italia


Moto Plus
Nederland


Töff
Sveits


Motocykl
Tsjekkia

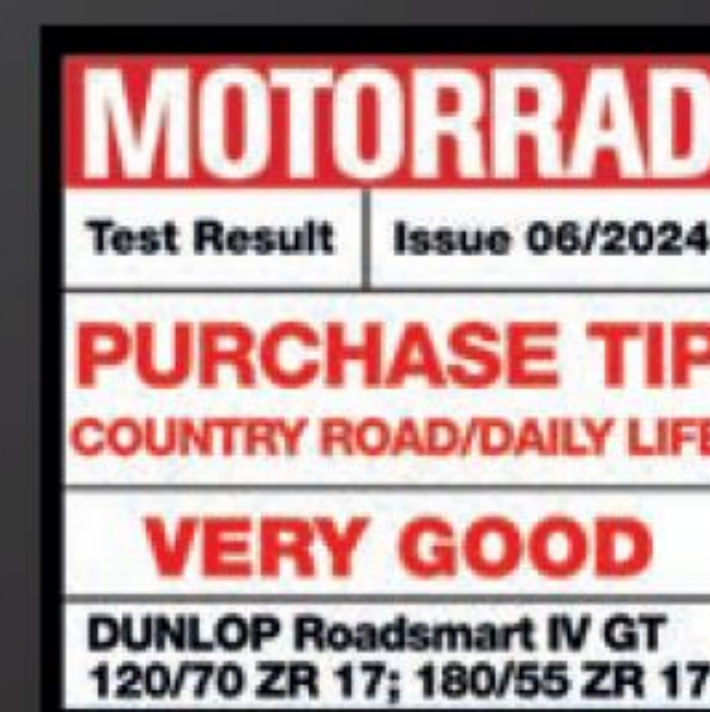

Motorevija
Kroatia


Motorrevue
Ungarn



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

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



DUNLOP

**GEOMAX
MX34**

SPORTSMART mk4

TRAILMAX RAID

ROADSMART IV



Finn din forhandler på www.sps.no



En komplett MC-opplevelse

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



Hos oss finner du både nye og brukte motorsykler.



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



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



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



Et fellesskap som passer for alle motorsyklister.



Sammen skaper vi gode opplevelser

Besøk oss på agm.no | Hagueveien 8, 1738 Borgenhaugen | Alfaset 1. Industriveien 4, 0668 Oslo