5 Mai 2025 | Norge 109 kr

DEKKTEST: FOR LANDEVEI OG BANE

BIKE

MC avisa
POWERED BY MOTORRAD
BIKE NR 5|2025





BMWs luftkjølte G/S er tilbake!

PRØVEKJØRING

CFMOTO
800MT-X

Ducati
Streetfighter V4 S

Yamaha
MT-07 Y-AMT

NAKEDS I TEST

FIRE MOT TRE – RÅTT PARTI?

Nakensykler fra Honda, Triumph og Yamaha

SØR-KROATIA – FULL AV FANTASTISKE KONTRASTER

TIDSAM 5258-05
9 771400 485650 05
RETURUKE 23

Prøvekjøring: CFMOTO 800MT-X, Ducati Streetfighter V4 S, Yamaha MT-07 Y-AMT | Test: Tre og firesylindrede nakeds | Dekktest del 2: 12 sportsdekk i en tøff test | Touring: Fantastiske Sør-Kroatia

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

Finnes også som damemodell, ***RAPTORINA.***

Innerjakke

Innerbukse

rukka®

BESKYTTELSE VANNTETT MATERIALE TEKNOLOGI GARANTI

ARMACOR · CORDURA BRAND FABRIC · STRETCH comfort · YKK · 3M · LEATHER · rukka Air Cushion system · rukka 2+3 year warranty





Importør SPS.no

SCHUBERTH

SCHUBERTH E2 TOPP MODERNE ADVENTURE ÅPNINGSHJELM!

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

Andre modeller fra Schuberth

S3

C5

J2

Nyhet! Denali DL-series

Velkjent Denali-kvalitet til gunstig pris.



FREY daytona

Road Star GTX – Touringstøvel
Mest solgte Daytona modell gjennom tidene.
Testvinner flere ganger.
Mange har prøvd å kopiere den, ingen har lykkes.
Leveres i nordisk lest.

GORE-TEX®

MOTORRAD BEST BRAND 2025
Kategorie: Stiefel

Finn din forhandler hos sps.no

SPS.no

ROYAL ENFIELD

ONE MILLION

MOTORCYCLES



ROYAL ENFIELD FEIRER EN NY MILEPÆL! DE HAR NÅ SOLGT OVER 1.000.000 SYKLER I LØPET AV EN 12 MÅNEDERS PERIODE!

DE SISTE ÅRENE HAR NORSKE MOTORSYKLISTER FÅTT ØYENE OPP FOR ROYAL ENFIELD OG VI ER BLANT SALGSVINNERNE SÅ LANGT I ÅR!

BEAR650

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

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

royal-enfield.no

NMCF
NORSK MC-FORHANDLERFORENING

Importør:
Lazy Boyz®

Strømsveien 266, 0668 Oslo, tlf. 22907800



Flere kinesiske merker etablerer seg på det norske markedet og det ser ut til at flere og flere nordmenn får øynene opp for nykommerne.

KINESERNE KOMMER



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

Med nye tider kommer forandringer, og det gjelder også motorsykkelverdenen. I flere tiår har vi vært vant til de samme merkene som har dominert veiene, og hjertene våre. Fra Japan kjenner vi godt til de fire store: Honda, Yamaha, Kawasaki og Suzuki, navn som har blitt selve symbolet på pålitelighet og kjøreglede. Fra Europa har vi nytelsen av sykler fra bl.a. Triumph, Moto Guzzi, Ducati, BMW og KTM, som alle bærer med seg rik motorsykkelhistorie og sterke identiteter. Fra USA er det Harley-Davidson som i mange år har vært kongen på haugen, men også Indian Motorcycle har de siste årene markert seg sterkt med kraftfulle og ikoniske modeller.

Men én nasjon har lenge vært nesten fraværende på det norske MC-markedet, Kina. Det har nesten vært ikke-eksisterende med kinesiske motorsykler i norske garasjer. Tidligere har disse syklene hatt et rykte på seg for lav kvalitet og svake kjøreegenskaper, men det ser nå ut til å være i ferd med å endre seg. Store endringer. Og raskt.

Flere norske importører har begynt å satse på kinesiske merker, og det er spesielt Voge som har vært i front og åpnet døren til dette nye markedet. Salget av Voge eksploderte i fjor, og det sies at det norske lageret ble tømt, noe som sier sitt om hvor populære disse modellene har blitt. Og det er forståelig. Vi i MC-avisa/Bike har testkjørt mange av Voge-modellene, og vi må ærlig innrømme at vi ble positivt overrasket. Kvalitetsfølelsen er høy, kjøreegenskapene solide og utstyret er på plass. Verksteder vi har snakket med bekrefter inntrykket – det er lite feil, god kvalitet og jevnt over fornøyde eiere.

I forrige utgave testet vi også CFMoto 675SR-R, enda en kinesisk sykkel, og igjen ble det gode karakterer. Kvalitet, design og kjøreglede er på nivå med etablerte konkurrenter. Og det stopper ikke der. QJ-Motor er enda et kinesisk merke som nå gjør seg bemerket på det norske markedet. Disse produsentene tilbyr modeller innen flere segmenter, fra Street og Adventure til Sport – og det er lett å se at designet også er tatt på alvor. Voge har blant annet fått designhjelp fra selveste MV Agusta, og det merkes.

Pris er naturligvis en viktig faktor for mange, og kinesiske produsenter har forstått dette. De tilbyr moderne, velutstyrte motorsykler til en pris som ofte ligger godt under tilsvarende japanske og europeiske modeller. Og i en tid hvor kinesiske bilmerker allerede har fått fotfeste i Norge, er det kanskje ikke så rart at flere nå tør å vurdere kinesisk også på to hjul.

Det skal samtidig sies: Motorsykkel er mer enn bare transport, det handler om følelser, lidenskap og identitet. Mange har et sterkt forhold til «sitt» merke, og det er helt greit. Det skal være rom for både tradisjon og nysgjerrighet i MC-verdenen.

Men hvis du får muligheten til å prøve en kinesisk motorsykkel, gjør det. Du kan bli overrasket. Jeg har i hvert fall blitt det.

MOTORSYKLER I DETTE NUMMERET

BMW S1000XR (Begagnat)	80
BMW R 12 G/S	18
CFMOTO 800MT-X	36
Ducati Streetfighter V4 S	30
Honda CB1000 Hornet SP	60
Triumph Street Triple 765 RS	60
Yamaha MT-07 Y-AMT	24
Yamaha MT-09 SP	60

06



60

Sammenligningstest nakensykler



MC avisa 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 abonnementssaker, adresseendring, etc., vennligst kontakt vår abonnementstjeneste som ivaretas av Info-sys på telefon +47 22 53 53 34, e-post: mcavisa-bike@info-sys.no eller gå inn på hjemmeside www.mcavisa.no eller www.bike.no og klikk på "Bestill blad".

Som abonnent har du også adgang til den digitale utgaven.

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

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

BRANSJE

Roadshow sesongen er i gang! 8
I år kan du prøvekjøre Kawasaki, Suzuki og QJ Motor hos forhandlerne. Vi presenterer liste så du vet når de er på dine kanter.

FIM-Rally på Lillehammer / Bullfighter Åpen Dag 12
FIM-Rally kommer tilbake til Norge i juli og det ventes tusenvis av deltakere. Og: Bullfighter hadde suksess med åpen dag 12. april.

Trafikksikkerhets-konferansen 2025 14
Lett mc var igjen i fokus under konferansen.Meningene om tiltak var delte, men NMCF står på at økt aldergrense er feil.

UPDATE

BMW R 12 G/S 18
BMW hyller den originale G/S med en ny versjon av R12. Den nye G/S er riktig lekker og har offroadkompetanse.

Utstyr 22
Vi ser nærmere på vaskemidler som gjør sykkelen skinnende ren og seter som er komfortable til evig tid. Ingen dårlig kombinasjon.

TEST + TEKNIKK

Prøvekjøring Yamaha MT-07 Y-AMT 24
Fjerde generasjon av Yamahas bestselger har mer teknisk utstyr enn noen sinne. Nå kan den til og med leveres med automatisk girkasse. Vi prøvekjører den i Spania..

Prøvekjøring

Ducati Streetfighter V4 S 30
Ducatis hyper-naked har både hard- och software fra Panigale V4 – vi kjører en skikkelig versting!!

Prøvekjøring CFMOTO 800MT-X 36
Den nye 800MT-X er en meget prisgunstig utfordrer i adventure-segmentets mellomklasse. Vi prøvekjører den over stokk og stein i Portugal.

Dekktest, del 2 42
Vi tester 6 sportsdekk og 6 supersportdekk på en superbike. Det hjelper deg å velge det dekket som passer best for deg.

På landevei 44
På bane 46
På vått underlag 48
Summering og resultat 52

Sammenligningstest nakensykler 60
Den nye Honda CB1000 Hornet SP mot Triumph Street Triple 765 RS og Yamaha MT-09 SP.

Brukt BMW S 1000 XR 80
S 1000 XR er en crossover, basert på BMWs Superbike. Vi ser nærmere på hva du må se etter ved bruktkjøp, og gir en oversikt over modellrekkefølgen.

REPORTASJE

Jeg og min MC 76
Jon Asgeir portretterer en dame som snudde helt om – og nyter det!

TOURING

Sør Kroatia 88
Mye å oppleve på lite areal, og fantastiske serpentinerveier. Sør Kroatia har det – og mer til.

FASTE SIDER

Lederen 5
Inside 16
Serviceguiden 74
MOTOmania 96
Neste nummer 98





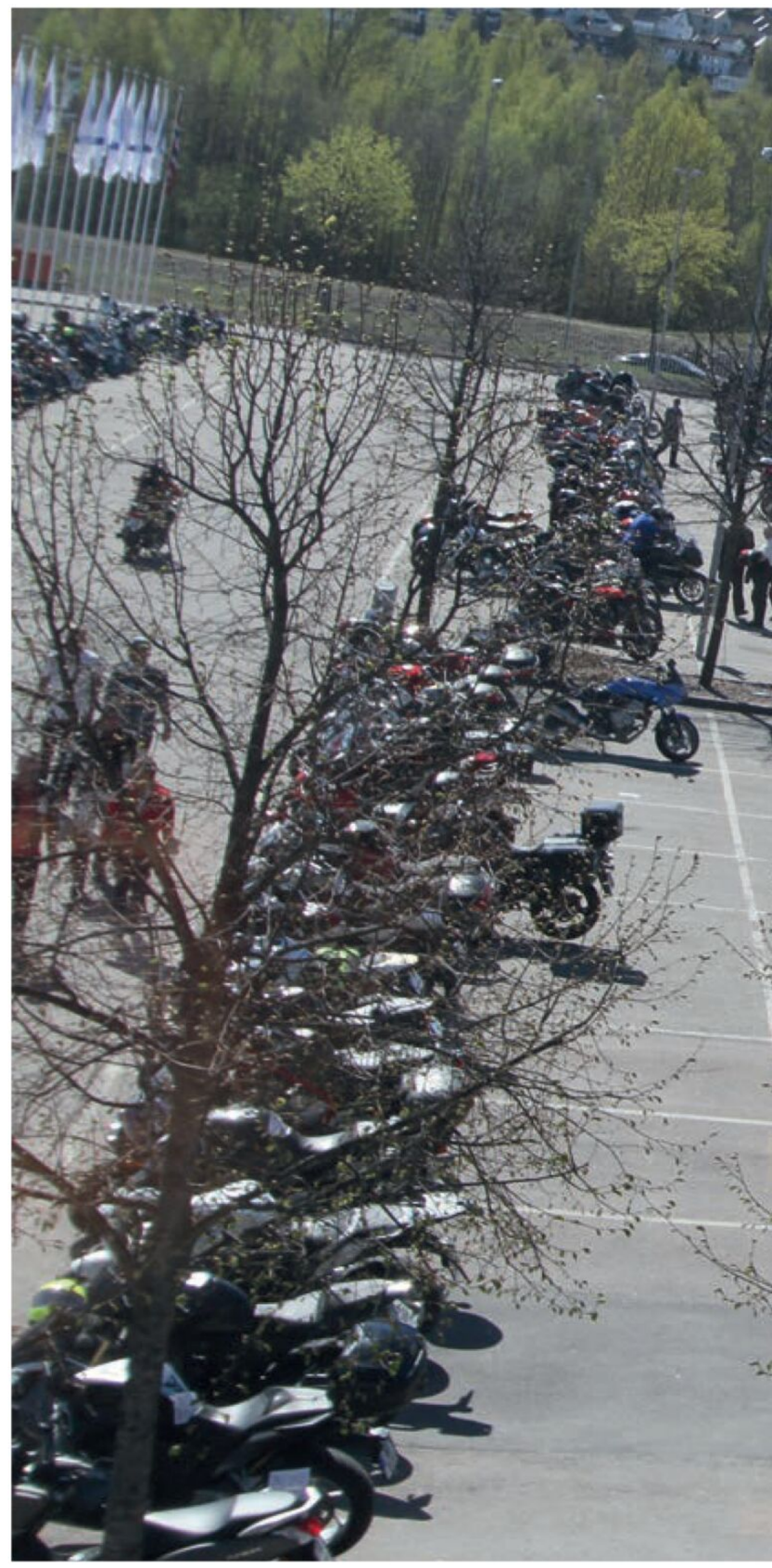






ROAD SHOW/ÅPENT HUS - ÅRETS SIKRESTE VÅRTEGN:

PRØVEKJØRING AV ÅRETS MODELLER!



Nå er det tid for Roadshow og prøvekjøring av årets modeller. I år er det Kawasaki, Suzuki og QJMotor som tar med seg sykler til forhandlere. I tillegg er det flere importører som kommer med sykler til forhandlere når de har sine "Åpent Hus/Demodager".

Tekst: Ole Martin P. Eldevik.

Når dette bladet kommer ut andre uken i mai, er det allerede flere MC-butikker som har hatt vår-arrangementer, som Speed-dagen i Sandefjord, Åpen Dag hos MC-Huset på Hamar, Ducati-demodag hos Team i Bergen.

10. - 11. mai arrangerer MC-messen Vårmønstringen på parkeringsplassen foran Nova Spektrum i Lillestrøm. Dette blir det største MC-arrangementet i år, og alle de store MC-merkene er på plass. Ta turen innom Lillestrøm lørdag 10. mai kl. 10-18 og søndag 11. mai kl. 10-17. Sjekk mcmessen.no for mer info.

Nå skal det sies at alle de store MC-butikkene har en egen demoflåte klar til prøvekjøring hver åpningsdag hele sesongen. Hos bl.a. AMD på Alnabru i Oslo er det alltid flere KTM- og Triumph-modeller klare til prøvekjøring for kunder som er interessert i å prøve nyheter og årets modeller.

Kawasaki Roadshow 2025

Kawasaki startet sitt Roadshow hos Førde Motorsport onsdag 23. april. Vi tar med listen fra mai:

2. mai: Ride Bergen
3. mai: Ride Bergen
5. mai: Allsupermoto, Stavanger
6. mai: Motorsyklisten, Kristiansand
7. mai: Osebakken Motorservice, Porsgrunn
9. mai: Leeres Motorsport, Fredrikstad
10. mai: Vårmønstringen, Lillestrøm
11. mai: Vårmønstringen, Lillestrøm
14. mai: Gjøvik Motorservice
15. mai: MC Experten, Oslo
16. mai: MC Experten, Oslo
21. mai: HS MC-Senter, Ås
22. mai: MC Partner, Skedsmokorset
24. mai: AB Motor, Melhus
26. mai: Bestbike, Volda

Kawasaki har med seg følgende demosykler: Z900 SE (Nyhet 2025), Ninja 1100SX SE (Nyhet 2025), Versys 1100 SE (Nyhet 2025), Z500 SE (A2), Vulcan S (A2), Ninja ZX-4RR, Ninja 7 Hybrid, Z650 RS, Z900 RS SE og Ninja H2 SX SE.

Suzuki/QJMotor Roadshow 2025

Erling Sande AS er importør av både Suzuki og QJMotor. De startet hos Leeres Motorsport i Fredrikstad 25. - 26. april. Etter dette kommer:

2. - 3. mai: MC Drammen (kun Suzuki)
10. - 11 mai: Vårmønstringen, Lillestrøm
15. - 16. mai: Skien Motorsenter
22. - 24. mai: Motor Centeret, Bryne (kun QJMotor)
2. juni: MC Butikken, Haugesund
6. - 7. juni: Bergen MC-Center
13. - 14. juni: Førde Motorsport
20. - 21. juni: Lundamo Auto, Trondheim
27. - 28. juni: Verdal BSMC
4. - 5. juli: Nesbyen Bil

Erling Sande har følgende demosykler: Suzuki: DL800R, GSX-8R, GSX-8S og GSX-S1000 GX. OJMotor: SRT900SX, SRT700SX, SRT600SX og SRK60.

Det er forbehold om endringer og feil på alle listene. Det kan også være at noen forhandlere har flere modeller til prøvekjøring. Kontakt din lokale MC-forhandler for mer info.



Suzuki GSX-S1000 GX



Kawasaki Z900 er blant årets nyheter.

Det var tusenvis av motorsyklister som møttes til Vårmønstringen i Lillestrøm i 2017. I år arrangerer MC-messen årets Vårmønstring 10. - 11. mai. (Foto: Nova Spektrum)



QJMotor er et nytt MC-merke på det norske markedet i 2025. Deres SRT-modeller er blant nyhetene.

OPPGANG I TUNG MC-SALGET PÅ 16,5 %

Da er det klart for årets første salgsstatstikk. Det ble i 2024 registrert 6.226 nye tunge MC, 1.450 lett MC og 965 mopeder. Til sammen ble 8.641 nye tohjulinger registrert i fjor. Tallet på registrerte tunge MC, ut mars er på 1.238 stk, så det er mye vann som skal renne ut i havet før 25-salget er over! En må alltid vente til mai-tallene er klare før en kan uttale seg om salgsvinnere og tapere. Men det er alltid kjekt med en god start! Det er Honda som leder, foran KTM, BMW og Yamaha. Av disse fire store er det Yamaha som har den største oppgangen med 26,83 %. I MC-avisa/Bike nummer 4, var det en artikkel om flere store MC-forhandlere som nå har blitt Kawa-forhandler, og Kawasaki har en oppgang på hele 124,14 % etter årets tre første måneder, og ligger på 6. plass. Triumph holder stand og ligger på 5. plass. Royal Enfield på 8. plass og Voge på 9. plass har prosentvis store oppganger på henholdsvis 270 og 190%.

Av Ole Martin P. Eidevik



Honda kommer med flere nyheter i år! Her fra lanseringen i Milano i november.

India og Kina har store MC-fabrikker som produserer for flere produsenter, men nå kommer deres egne brands for fullt. Royal Enfield ligger på 8. plass og Voge ligger på 9. plass. CFMoto er nykommer på topplisten og innehar 12. plassen. KTM har startet året bra og toppselgeren på modellsiden er deres 390 Adventure. KTM har også flere enduromodeller som alltid selger bra i starten av året. KTM sine fabrikker i Østerrike, som produserer de største modellene, var stengt i flere måneder. Men, etter de kom ut av konkursbeskyttelsen i februar, er de nå i drift igjen. Det er indiske Bajaj, som også har eierinteressert i KTM, som produserer 125 og 390-modellene.

Modellsalget

Honda har 8 modeller på topp 18-listen, og deres bestselger er CB 750 Hornet. Som før nevnt er det A2-modellen KTM 390 Adventure som topper listen. Deretter kommer BMW sine nye GS 1300 Adventure, fulgt av Yamaha Tenere 700 og Yamaha MT-07. BMW følger på 5. plass med 1300 GS, deretter kommer KTM 390 Duke.


KTM sin 390 Adventure (A2) er stadig populær, og topper salgslisten ut mars.

Mest solgte MC-merke

Mest solgte (Tung MC unntatt 4-hjuling) jan–mar 2025

Merke	Antall	%	Endring
1. HONDA	220	17,77%	11,68%
2. KTM	216	17,45%	27,81%
3. BMW	200	16,16%	-2,44%
4. YAMAHA	156	12,60%	26,83%
5. TRIUMPH	109	8,80%	1,87%
6. KAWASAKI	65	5,25%	124,14%
7. HUSQVARNA	59	4,77%	-25,32%
8. ROYAL ENFIELD	37	2,99%	270,00%
9. VOGE	29	2,34%	190,00%
10. DUCATI	27	2,18%	35,00%
11. SUZUKI	26	2,10%	-29,73%
12. CFMOTO	16	1,29%	700,00%
13. H-D	13	1,05%	-18,75%
SUM ALLE MERKER	**1.238**		**16,46%**

Mest solgte A2 - MC-merke

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

Merke	Antall	%	Endring
1. KTM	177	31,44%	82,47%
2. HONDA	124	22,02%	6,90%
3. YAMAHA	45	7,99%	21,62%
4. ROYAL ENFIELD	37	6,57%	270,00%
5. HUSQVARNA	28	4,97%	-44,00%
6. TRIUMPH	28	4,97%	-20,00%
7. KAWASAKI	25	4,44%	525,00%
8. VOGE	21	3,73%	110,00%
9. BMW	17	3,02%	0,00%
10. CFMOTO	15	2,66%	100,00%
11. GASGAS	11	1,95%	57,14%
SUM ALLE MERKER	**563**		**37,32%**

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

Mest solgte LETT MC-merke

Mest solgte (Lett MC) jan–mar 2025

Merke	Antall	%	Endring
1. YAMAHA	71	28,63%	-1,39%
2. HONDA	38	15,32%	-49,33%
3. SUZUKI	37	14,92%	54,17%
4. KTM	24	9,68%	-45,45%
5. KAWASAKI	15	6,05%	150,00%
6. FANTIC	12	4,84%	-7,69%
6. VOGE	12	4,84%	300,00%
8. HUSQVARNA	8	3,23%	60,00%
9. APRILIA	6	2,42%	-14,29%
10. SUR-RON	4	1,61%	-50,00%
11. BMW	3	1,21%	
11. NIU	3	1,21%	200,00%
SUM ALLE MERKER	**248**		**-11,11%**

Mest solgte Moped-merke

Mest solgte (Moped unntatt 4-hjuling) jan–mar 2025

Merke	Antall	%	Endring
1. PEUGEOT	76	34,70%	26,67%
2. SUPER SOCO	24	10,96%	4,35%
3. TALARIA	21	9,59%	133,33%
4. VIARELLI	15	6,85%	1400%
5. YAMAHA	15	6,85%	200,00%
6. VESPA	9	4,11%	50,00%
7. SAKURA	8	3,65%	166,67%
8. SUR-RON	8	3,65%	300,00%
9. HANWAY	7	3,20%	100,00%
10. SYM	7	3,20%	
11. NIU	6	2,74%	-57,14%
SUM ALLE MERKER	**219**		**25,86%**

Fra 1. januar til 31. mars 2025 (unntatt firehjulinger). Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS. Forbehold om feil.

Lettvektersalget
Det ble solgt 1.450 lettvektere i fjor, og det var en nedgang i salget på 27,43 %. Vi synes dette er merkelig da det er var ca. 4.600 som tok lettvekter-lappen i fjor. En teori er at det er god tilgang på lettvektere etter korona-årene, og at flere har kjøpt en 2-3 år gammel sykkel. Det er Yamaha som igjen topper salget. Dette mye pga. toppselgeren MT-125. Det er bare street på topp 9-listen. Sportssykkelen Yamaha R 125 ligger nå på 10. plass.

Scooter/mopedsalget
Det er til nå en oppgang på mopedsalget på 25,86 %. Dette er som sagt små tall, så vi får vente til mai er over. På pallen finner du Peugeot, Super Soco og Talaria. Peugeot selger scootere, mens de to andre har et elektrisk utvalg.

MC BIKE

Mest solgte MC

Mest solgte modell (Tung MC)	antall
1. KTM 390 ADVENTURE	95
2. BMW R 1300 GS ADVENTURE	70
3. YAMAHA TENERE 700	38
4. YAMAHA MT-07	37
5. BMW R 1300 GS	35
6. KTM 390 DUKE	33
7. HONDA CB750 HORNET	27
8. YAMAHA R7	23
9. HONDA CRF300L	22
10. HONDA NX500	21
11. BMW F 800 GS	20
12. HONDA CB500 HORNET	17
13. HONDA CBR500R	16
13. TRIUMPH SCRAMBLER 400 X	16
15. CFMOTO 450 MT	15
15. HONDA CMX500 REBEL	15
15. HONDA NC750X	15
15. HONDA XL750 TRANSALP	15

Mest solgte LETT MC

Mest solgte modell (Lett MC)	antall
1. YAMAHA MT-125	42
2. SUZUKI GSX-S 125	30
3. KTM 125 DUKE	22
4. HONDA CB125R	20
5. VOGE 125 R	11
6. FANTIC XMF 125	10
6. YAMAHA XSR 125	10
8. HONDA CB125F	9
8. KAWASAKI Z 125	9
10. YAMAHA R 125	8
11. SUZUKI GSX-R 125	7
12. HUSQVARNA SVARTPILEN 125	6
12. KAWASAKI NINJA 125	6
12. YAMAHA RAY-ZR	6
15. YAMAHA NMAX 125	5
16. HONDA MONKEY 125	4



Kineserne kommer nå med egne brands med Voge, CFMoto og QJMotor. Voge ligger på 9. plass og deres bestselger er DS525X.



Suzuki GSX-S 125 ligger på 2. plass blant lettvekterne.



Kawasaki har en utrolig oppgang til nå i år. Deres største nyheten er Z 900 som du kan lese test av i MC-avisa/Bike #5 som kommer i løssalg neste uke.



Yamaha sin MT-125 blir aldri lei av å toppe statistikken! Den nye lakkvarianten Ice Storm finner du også på MT-07 og MT-09.

Fra 1. januar til 31. mars 2025 (unntatt firehjulinger). Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken AS. Forbehold om feil.

FIM RALLY KOMMER TIL LILLEHAMMER 9-11 JULI

FIM Rally startet i 1936 i Berlin og er det lengstlevende internasjonale MC-treffet som blir arrangert. I år kommer FIM Rally igjen til Norge. Påmeldingsfristen var 21. april, og det ventes tusenvis av motorsyklister fra 30 nasjoner til Lillihammer andre helgen i juli. Rallyet blir arrangert av NMF og NMCU.

Tekst: Ole Martin P. Eldevik.
Foto: FIM/Gjermund Ruud og Inger Åse Kjærnli



Forrige gang Norge var vertskap for FIM Rally var i 1995, og i år er det 78. gang FIM Rally arrangeres. Olea Kvalsvik som er styreleder i NMCU, uttaler på deres nettside:
- NMCU er veldig stolte over å kunne være med på å arrangere FIM Rally 2025. Dette er et Rally med lange tradisjoner blant motorsyklister i Europa. Å arrangere et så stort arrangement sammen med NMF er for oss en stor ære. Vi er heldige som har en flott gjeng entusiaster i Norwegian FIM Meritum Group, som med sin kunnskap og sitt engasjement sørger for å videreføre rallyets tradisjoner. Vi ser frem til å møte motorsyklister fra fjern og nær på Birkebeineren skistadion i juli.

Vi har fått bilder fra tidligere treff fra Gjermund Ruud, som sammen med sin kone Inger Åse Kjærnli, er med i årets arrangementskomite. Årets Rally blir den 20. gangen de er med på FIM Rally. MC-avisa/Bike benytter anledningen til å gratulere Gjermund Ruud, som jobber hos Yamaha-importøren, med vel overstått 70-års dag!





Bildet over: *Noen FIM Rally disker opp med eget ølmerke. Her fra Falun i 1998.*
Bildene til høyre: *Fra FIM Rally i Litauen i 2018.*

ÅPEN DAG HOS BULLFIGHTER I OSLO/DRAMMEN

Lørdag 12. april åpnet Bullfighter årets MC-sesong med Åpent Hus både i Oslo og i Drammen (Lierstranda). Det var fullt hus begge plasser, og avdelingen i Drammen kunne melde om over tusen motorsyklister som var innom. I Oslo var det stor pågang hele dagen, og de serverte over 700 pølser.

Tekst og foto: Ole Martin P. Eidevik





Bilde over: *Lars Petter Løkken (t.v.) fra Duell var med og hjalp til i Oslo. Butikken har blitt utvidet foran årets sesong.* **Bilde under:** *Det var nydelig vær under arrangementet, og motorsyklister strømmet til.*





LETT MC IGJEN TEMA DA NMCF DELTOK I PANELDEBATT

Aldersgrense for lett motorsykkel ble tema da Trygg Trafikk inviterte til debatt denne uken, under den årlige trafikksikkerhets-konferansen. NMCF (Norsk MC-Forhandler-forening) deltok i panelet og mener flere aktuelle tiltak bør utprøves før eventuell heving av aldersgrensen.



Pressemelding fra NMCF (redigert):

Trygg Trafikk arrangerte denne uken konferanse med fokus på ubeskyttede trafikanter. Politiet, Statens vegvesen, NMCU, NMCF og forskere deltok i debatten på scenen. I salen var også representanter for veimyndighetene og øvrige organisasjoner.

NMCFs Olaf Olstad var sammen med Lars-Inge Haslie (Statens vegvesen), Arild Lind (NMCU), Tore Johannessen (Norges Trafikkskoleforbund) og Bård Morten Johansen (Trygg Trafikk) deltakerne i paneldebatten om MC-sikkerhet.

Bekymringen for ulykkene blant de yngste motorsyklistene ble igjen tema. Statistikkene de siste årene viser at denne gruppen er spesielt utsatt. Ulike tiltak er foreslått, og det mest inngripende er å heve aldersgrensen fra 16 til 18 år for lett MC-klassen.

Høyt prioritert i NMCF

- NMCF deler bekymringen med for mange ulykker og ingen er fornøyde før vi har null hardt skadde eller drepte på to hjul i Norge. Derfor er sikkerhetsarbeidet for denne målgruppen høyt prioritert hos forhandlere over hele landet i 2025, sier Olaf Olstad i NMCF.

NMCF mener imidlertid å heve aldergrensen er et for inngripende tiltak, all den tid lett MC løser transportbehov for mange tusen ungdommer rundt om i landet. Olstad forteller at NMCF har tro på en samlet innsats, med konkrete tiltak fra mange aktører, som involverer både brukerorganisasjoner, veimyndigheter og brukerne selv.

- NMCF gjennomfører i år ekstra mange sikkerhetstiltak, hvor 16-åringene er prioritert målgruppe. NMCF mener at dersom hele bransjen og myndighetene sammen gjennomfører flere målrettede tiltak, så vil antall ulykker reduseres, sier Olstad.

- Vi i bransjen bidrar på de områdene vi kan, så kan myndighetene bidra på sine områder, blant annet vedlikehold av veinettet. Det vil gi resultater.

NMCF mener at å heve aldersgrensen er et for dramatisk tiltak som vil redusere ungdommens mobilitet i distriktene. MC BIKE

Les hele pressemeldingen på bike.no



aprilianordic.com

RIDE N' SAVE



Fra 113.900,-*

RS 457

TUONO 660



Fra 149.900,-*

aprilia®

TUAREG 660



Fra 159.900,-*

Vespa®

KAMPANJEPRISER PÅ

APRILIA / MOTO GUZZI / VESPA / PIAGGIO

PIAGGIO®

motoguzzinordic.com

STELVIO



Fra 261.900,-*

V85 TT

MOTO GUZZI®



Fra 169.900,-*

*Alle priser eks. lev.omk.

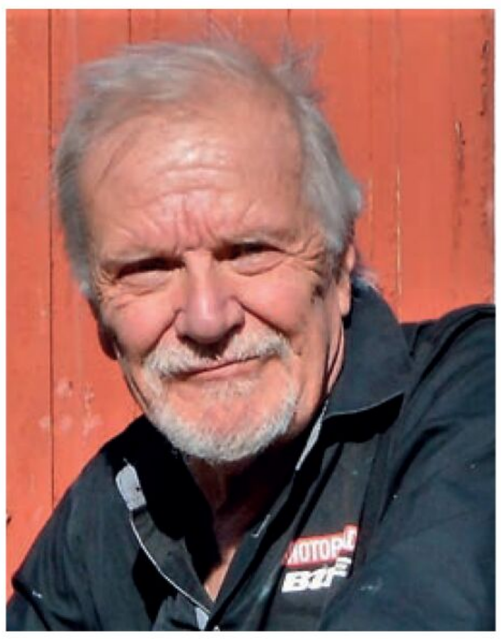
MC EXPERTEN, Bedriftsveien 6, Kalbakken, 0950 Oslo
Tlf: 23 06 00 00 - butikk@mcexperten.no - **mcexperten.no**

MC EXPERTEN



God sittekomfort gjør alt så mye triveligere!

MOT NORMALT...



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

To sit or not to sit – that is the question.

Fritt etter Shakespeare

Leif Juster gjorde i sin tid stor suksess med en revysak som handlet om det som er «mot normalt». Den harselerte over hvordan alt blir målt opp mot det som er normalt, og hvilke forunderligheter det kan avstedkomme. Selv hadde jeg mer sans for de frittlevende danske sexologene Inge & Sten. De slo fast at lykken er å vite hva som er normalt, og det normale er et romslig begrep. Og det der med romslig begrep leder oss logisk inn på mc-seter.

Har du noen gang lurt på hvorfor GS-førere kjører så mye stående oppreist, selv på asfalt? Det er fordi de sitter så ille vondt! Det er et fenomen som går igjen på de fleste adventuresykler: jo mer mer adventure de er, jo verre er sittekomforten. Astri og jeg dro en gang på langtur med originalsetene på en 1200 GSA. Da vi kom frem, var jeg så sår på utsatte steder at jeg ikke kunne gå på normalt vis, og Astri måtte nesten bæres inn på hotellrommet. Jeg skjønner godt hvorfor Corbin fremdeles har god omsetning.

De forskjellige nasjonene har også sin egen oppfatning av anatomi. BMW har, fra 90-tallet og oppover, hatt en klar forestilling om at en normal fører har korte ben og laaange armer. Se for deg gorilla, så skjønner du. Det har ført til stort salg av senkesett til fothvilere, høyere seter og sett som flytter styret bakover. Selskaper som Wunderlich har gjort butikk av dette og lever godt!

Italienerne har en helt annen tilnærming – de satser på at den normale føreren er liten og kan brettes sammen i de underligste fasonger. At hodet dermed kommer lavere enn rumpa er bare fordelaktig – mindre luftmotstand gir mer fart. Og alt går med nok fart...

I Japan er alle små, i hvert fall sånn omtrent. Da Soichiro Honda var på besøk i Sveits mens utviklingen av CB750 pågikk, fikk han se en politimann på en bitteliten sykkel – som viste seg å være en 750 Triumph Trident. Da gikk det ilmelding hjem: Gjør CB750 større!! På tross av det er det ikke mange nipponesiske sykler som har setehøyde over 810mm.

I England er rådende filosofi at setene skal passe sykkelens design, og så til Bloksberg med komforten. Det er jo ingen som kjører langt, allikevel. Noe som er ganske logisk. Da Triumph lanserte sin sin 1200 Trophy var jeg på prøvekjøring, og satt mildt sagt vondt. Setehøyden på 800 mm gjorde det vanskelig å få noe som lignet fornuftig komfort. Da jeg nevnte dette for daværende Product Manager Simon Warburton fikk jeg høre at designteamet aldri hadde vurdert å lage et høyere optionsete. For, som han sa: – Det finnes jo ikke mange på din størrelse.

Hva med USA, da? Vel, der gjelder det å ha lave seter – det er ikke lett å ha slenge benet over sykkelen når en har en massiv ballast i forkant. Det er vel derfor tanken sitter så lavt, også. Ballasten krever plass. Det er sannsynligvis også derfor det er fotbrett, montert langt fremme, i stedet for tradisjonelt plasserte fothvilere. Når det er sagt – amerikanerne tenker i hvertfall komfort for målgruppen.

Og med det er vi fremme ved avslutningen på denne saken. Nå skal jeg ut og montere senkesett til fothvilere og høyere sete på R1200RT'en som på mirakuløst og uventet vis dukket opp i husholdningen. For, som Warburton sa: Det er ikke mange på min størrelse. Ikke i Bayern heller, ser det ut til...

Indian®
MOTORCYCLE

PRIS FRA 542.900 KR

ALL NEW ROADMASTER
POWERPLUS 112

5 ÅRS GARANTI

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

INDIAN MOTORCYCLE RIDERS 19 01

STANDARD ABS

RETRO PÅ RIKTIG MÅTE

For mer enn 40 år siden ble R 80 G/S – den første offroad-bokseren med GS-betegnelsen – lansert. Den nye R 12 G/S fortsetter i samme ånd som sin luftkjølte forgjenger, og har seriøse ambisjoner både offroad og på asfalt.



Kraftkilde

Hjertet fra R 12 nineT er urørt og leverer kraftfulle 109 hk og 115 Nm i G/S. Grusen kommer til å fly!

Chassis

Forgaffelen har hele 210 mm vandring og bakfjæringen 200 mm. Bakkeklaringen er generøse 240 mm.

Stålrør

Rammen er basert på R 12-familien, men styrehodet sitter høyere og lenger frem.

Historien om den nye R 12 G/S er som "et nytt første forsøk". Arven fra forgjengeren R 80 G/S var rett og slett for fristende til ikke å revitalisere i moderne utførelse. R nineT-serien hadde det perfekte utgangspunktet for dette, men gjennomføringen var halvferdig. Selv om R nineT Urban G/S (fra 2017) hadde en viss kobling til originalen, manglet den offroad-egenskaper, og var mer som en R nineT Scrambler i retroklær.

Med den nye R 12 G/S gjør BMW et nytt forsøk på å gjenopplive følelsen av ørkenrally kombinert med hverdagsegenskaper og touring-ekspertise, denne gang med et design basert på historien. Dette forsøket er mye mer kompromissløst: Chassiset har for eksempel en solid 45 mm USD gaffel med 210 millimeter vandring, bak har Paralever-svingarmen 200 millimeter. Justerbar retur-, kompresjonsdemping og forspenning både foran og bak virker også seriøst.

Med 240 millimeter bakkeklaring under det polerte eksosanlegget er det nok plass til å klatre over store hindringer. BMW tar nemlig adventuretemaet på alvor denne gangen:

Førerfokus

Basismodellen G/S har enkeltsete (setehøyde 860 mm) og mangler fothvilere for passasjer. Andre setevarianter er imidlertid tilgjengelige.

Riktig utseende

R 12 G/S har eikehjul, 21 tommer foran og 17 tommer bak.



Nesten alle GS-boksermodeller så langt har vært luftkjølte



1980 BMW R 80 G/S Den innovative Monolever-fjæringen var grunnlaget for GS-myten og egnet seg både for langtur og Dakar. Den ble bygget frem til 1987 og hadde 50 hk.



1987 BMW R 80 GS Lansert sammen med R 100 GS. Tanken rommet 26 liter. Paralever, ny gaffel og eikehjul var de tekniske høydepunktene.



1987 BMW R 100 GS Droppet skråstreken i G/S og videreførte arven fra R 80 G/S med sine 980 kubikk. Premiere på Paralever-fjæring. Effekt: 60 hk.



1991 BMW R 100 GS Paris-Dakar Lekker etterfølger til den første "PD", bygget frem til 1996. Mot slutten var den tilgjengelig i en svart – i dag veldig sjelden – spesialmodell. Effekt: 60 hk.

1987 BMW R 65 GS Begynnerutgaven av GS hadde Monolever-chassis og ble bare bygget frem til 1992. 650 kubikk holdt til 27 hk.



1991 R 100 GS Revidert GS med halvkåpe og justerbar vindskjerm for bedre komfort. Prangende farger og fortsatt 60 hk.



Det runde instrumentet gir informasjon om kjøremodus med mer, og har innebygd kontakt for lading av telefon eller GPS.



1991 R 80 GS Den mindre 80 GS fikk også oppdateringen fra 100 GS med en rammemontert halvkåpe og ny instrumentering. Motoren ga 50 hk.



1994 BMW R 1100 GS Velkommen til den moderne æra! BMWs første adventuresykkel med fireventilers boxermotor og Telelever, samt katalysator og ABS-bremser. Bokseren yter nå 80 hk.



1996 BMW R 80 GS Basic En stilfull avskjed. R 80 GS Basic var den siste toventilede GS'en. I dag er den et ettertraktet samlerobjekt.



1998 BMW R 850 GS 1100 ble raskt godt etablert, men det trengtes noe mindre som var strupbart til 34 hk. Inn på scenen: R 850 GS! Bygget frem til 2000.

basisversjonen av R 12 G/S har ikke noe passasjersete. I stedet er den smale salen, med en setehøyde på 860 millimeter, designet for å integrere føreren i motorsykkelen på best mulig måte, både når man kjører sittende og stående. Hvis du likevel ønsker å ta med passasjer, er det mulig å få ekstrautstyr. Enda bedre offroad-egenskaper er også tilgjengelig med Enduro Package Pro, som inkluderer 18-tommers bakhjul og grovere dekk. G/S har 17 tommer bakhjul som standard. Pakken inkluderer også større fothvilere, motorbeskytter, håndbeskyttere og en styreforhøyer. Hjulet på 18 tommer øker setehøyden med to centimeter.

For å gi R 12 G/S offroad-egenskaper har BMW gjort noen mindre justeringer av stålrørsrammen. Basisrammen som alle R 12-modellene deler, er i stor grad beholdt, men styrehodet sitter høyere og lenger frem, noe som øker styreutslaget til 42 grader til begge sider. Dette gjør at forhjulet på 21 tommer klarer virkelig krappe svinger.

Den nye G/S drives av den 1 170 kubikk store boxermotoren som vi kjenner igjen fra R 12 nineT. Den luft-/oljekjølte motoren har så mye dreiemoment at faren for grusregn fra bakhjulet definitivt er til stede. 115 Nm ved 6 500 o/min og 109 hk ved 7 000 o/min betyr rikelig med kraft på alle underlag. Avhengig av kjøremodus – Rain, Road og Enduro er tilgjengelig som standard – gjøres dette med tilbakeholdenhet eller mer løssluppent. Kurve-ABS, motorbrems og tracti-



Kompakt, rund hovedlykt med X-formet LED (som på R 1300 GS) og kurvelys (ekstrautstyr).

on kontroll har forskjellig virkning, alt etter hvilket kjøremodus som er valgt. Sistnevnte kan også slås av ved behov. Enduro Package Pro inkluderer også kjøremodus Enduro Pro, som øker morofaktoren ytterligere med hvassere gassrespons og mer tilbakeholden elektronikk, inkludert at ABS på bakhjulet kan kobles inn og ut.

Foran har R 12 G/S doble 310 mm skiver med radialmonterte, flytende, tostemplede kalipere. De sørger for at den 229 kg tunge enduroen stopper skikkelig. Bak støtter en 265 mm skive med flytende to-stemplet kaliper.

For å passe til retrostilen er også hoved-



Basisversjonen har matt svarte komponenter, svart ramme og gullfarget gaffel. Sandfarget Option 719 er (dyrt) ekstrautstyr.



Gaffelens retur- og kompresjonsdemping kan justeres i ti trinn, separat i hvert ben.



Enduro Package Pro inkluderer grovere dekk og et 18-tommers bakhjul for å forbedre offroad-egenskapene.

lyset og instrumenteringen ganske nedtonet – i hvert fall utseendemessig. Den runde lykten har moderne LED-teknologi, og kan suppleres med kurvelys (ekstrautstyr). Det runde instrumentet har et analogt speedometer og et lite digitalt display som gir tripinformasjon og kjøremodus. De som ønsker mer info kan velge det digitale displayet (ekstrautstyr). Standardutstyret inkluderer imidlertid et 12-volts uttak for lading av telefon eller navigasjonssystem. Og selv om tenningslåsen antyder at R 12 G/S bør startes med nøkkel, kan den bli liggende i lommen. Låsen brukes bare til å låse styret, men nøkkelen er også nødvendig for å åpne tanklokket. Connectivity er tilgjengelig som ekstrautstyr.

Som vanlig hos BMW er listen over ekstrautstyr lang og omfatter alt fra litium-ion batteri til bagasjeløsninger med klassisk utseende. I tillegg til den svarte basisversjonen er R 12 G/S også tilgjengelig i retrolakken Light White II (hvit/blå med rød sal) og den sandfargede Option 719.

Prisene starter på 245 900,-. Den hvite/blå versjonen er ekstrautstyr til 4 500,- og Option 719 koster 28 600,- ekstra.

Ettersom en naken R 12 nineT koster fra 250 200,- , virker det som R 12 G/S er fornuftig priset, noe som forsterker inntrykket av at dette andre forsøket på å hylle R 80 G/S sannsynligvis blir vellykket. MC BIKE



Tekst: Jens Möller-Töllner
moetoe@motorradonline.de

Foto: BMW, Markus Jahn, Thomas Schmieder, Frank Herzog, Jörg Künstle, arkiv, m.fl.



BMW R12 G/S

Motor

Tosylindret firetakts boksermotor, to overliggende kjededrevne kamaksler og fire ventiler per sylinder, EFI, regulert katalysator, 6-trinns girkasse, kardang.

Boring x slag	101,0 x 73,0 mm
Slagvolum	1170 cm^3
Maks effekt	80,0 kW (109 hk) ved 7000 o/min
Maksimalt dreiemoment	115 Nm ved 6 500 o/min

Chassis

Stålrørsramme, 45 mm USD gaffel, Paralever med direktemontert støtdemper, doble skivebremser foran, Ø 310 mm, skivebrems bak, Ø 265 mm, kurve-ABS , traction kontroll.

Eikehjul med aluminiumsfelger	2,15 x 21; 4,00x17
Dekk	90/90 21; 150/70 17

Mål og vekt

Akselavstand 1.580 mm, styrevinkel 63,1 grader, forsprang 121 mm, setehøyde 860 mm, kjøreklar vekt 229 kg, maks tillatt last 201 kg, tankvolum 15,5 liter.

Garanti	3 år
Farger	Sort, hvit/blå, sand
Pris	Fra 245 900,-



1999 BMW R 1150 GS **Motoren vokste til 1130 kubikk og ga 85 hk. Nye hovedlykter, nytt nebb og ny vindskjerm. Også tilgjengelig som Adventure (fra 2002).**



2004 BMW R 1200 GS **Den siste luftkjølte GS. 1 170 kubikk og fra 2010 med kjededrevne DOHC. Effekt: 110 hk.**



2005 BMW HP2 Enduro **En seriøs offroaddracer med nummerskilt. Her var det kun det mest nødvendige, de 105 hestene håndterte mindre enn 200 kilo.**



2017 BMW R nineT Urban G/S **En hyllest til R 80 G/S, basert på R nineT Scrambler. Kort fjæringsvei på 125/140 mm foran/bak. Bygget frem til 2023.**

Tenzi Mosquitos insektfjerner

Har du noen gang latt deg irritere over hvor vanskelig det kan være å fjerne insekter og insektrester fra vindskjerm og lakk? Typisk: Vindskjermen ser klar ut mens den er våt, og når den tørker viser det seg at den slett ikke er ren – det er fremdeles insektrester på den. Etter å ha prøvd mange forskjellige metoder har vi endelig funnet en som virker: Tenzi Mosquitos. Det er en insektfjerner som leveres i 1-liters sprayflaske og effekten er fantastisk: Spray på, la det virke i et par minutter, tørk over med våt svamp og spyl av. Helt supert.

Men – det er et par ting å være obs på: Ikke la preparatet tørke på vindskjermen og ikke legg det på i sterkt sollys. Og vær oppmerksom:Tenzi Mosquitos har en faredeklarasjon – det inneholder 2-aminoetanol natriumhydroksid. Det kan gi alvorlige etseskader på hud og øyne. Altså: Les bruksanvisningen!

Vi fikk produktet hos Lillerolfs MC-shop i Arendal. Importør er Tenzi Norge. Prisen er hyggelige 149,-



Tenzi Mosquito:
Effektivt, rimelig, men med et visst faremoment. Les bruksanvisningen!

Tenzi Mud Off:
Rosa, effektiv og rimelig. Mud Off Professional svarer til navnet!

Tenzi Mud Off Professional vaskemiddel

Tenzi Mud Off Professional er, som navnet antyder, et sterkt vaskemiddel for gjenstridig møkk som gjørme, insekter eller oljeholdig forurensing. Det leveres i 1-liters sprayflaske. Bruksmåten er enkel: Spray på, vent et par minutter og spyl av med hageslange eller høytrykk. På vanskelige steder kan det lønne seg å bruke børste. Hvis sykkelen er ekstremt skitten, for eksempel etter et enduroløp om høsten, bør det verste av gjørme spyles av først. Resultatet er en ren og pen sykkel som er klar til ny innsats i elementene. Mud Off Professional inneholder visse stoffer med faremerking og kan irritere hud og gi alvorlig øyeskade. Tips: Les bruksanvisning.

Vi fikk produktet hos Lillerolfs MC-shop i Arendal. Importør er Tenzi Norge. Pris: Hyggelige 139,-

TOURATECH KOMFORTSETER

I Inside i dette nummeret er det sittekomfort som er på agendaen, og i den sammenheng kan det passe å lage en liten rapport på komfortseter fra Touratech. Det tyske selskapet er kjent for sitt gode utstyr til et bredt utvalg av sykler, herunder seter. Naturlig nok er det hovedsaklig seter til adventuresykler som tilbys og de leveres i ikke mindre enn 5 forskjellige høyder – fra X-low til X-high. Vi har hatt et sett montert på en R1200 GSA et års tid og konklusjonen må bli: Dette er toppklasse seter til en absolutt overkommelig pris! Førsteinntrykket når setene pakkes ut er: WOW! Tiltalende finish, godt materialvalg, fin passform – men så beinharde! Vi så for oss brennende bakpart og korte dagsetapper. Virkeligheten er motsatt. Selv om setet fra Touratech er hardt har det en forunderlig evne til å forme seg litt etter baken og 60 mils dagsetapper er kurant. I tillegg holder finishen seg på samme høye nivå – etter flere 10.000 km er setene fremdeles som nye. Prisene ligger mellom 400 og 500 Euro pr sete, avhengig av hvilken sykkel du har. Trøsten er at det trekkes fra 19% tysk mva før det legges til 25 % moms og tollbehandlingsgebyr. For ikke å snakke om titusenvis av kilometer – sittende på salen!

Komfortseter fra Touratech – ca 11.000,-
meget vel anvendte kroner!

SE DEN NYE 2025-SERIEN

OUR ROAD. OUR RULES. LET'S RIDE.







Nyt 2025 med mange nye turer. Der dristig design møter rå kraft.
Kjør med full frihet. 2025-syklene er her!

SKANN QR-KODEN OG OPPLEV HELE VÅRT SORTIMENT.

©2025 H-D eller tilknyttede selskaper. HARLEY-DAVIDSON, HARLEY, H-D og «Bar and Shield»-logoen er blant varemerkene til H-D U.S.A. LLC.

Prøvekjøring: Yamaha MT-07 Y-AMT

FINTRIMMET STORSELGER



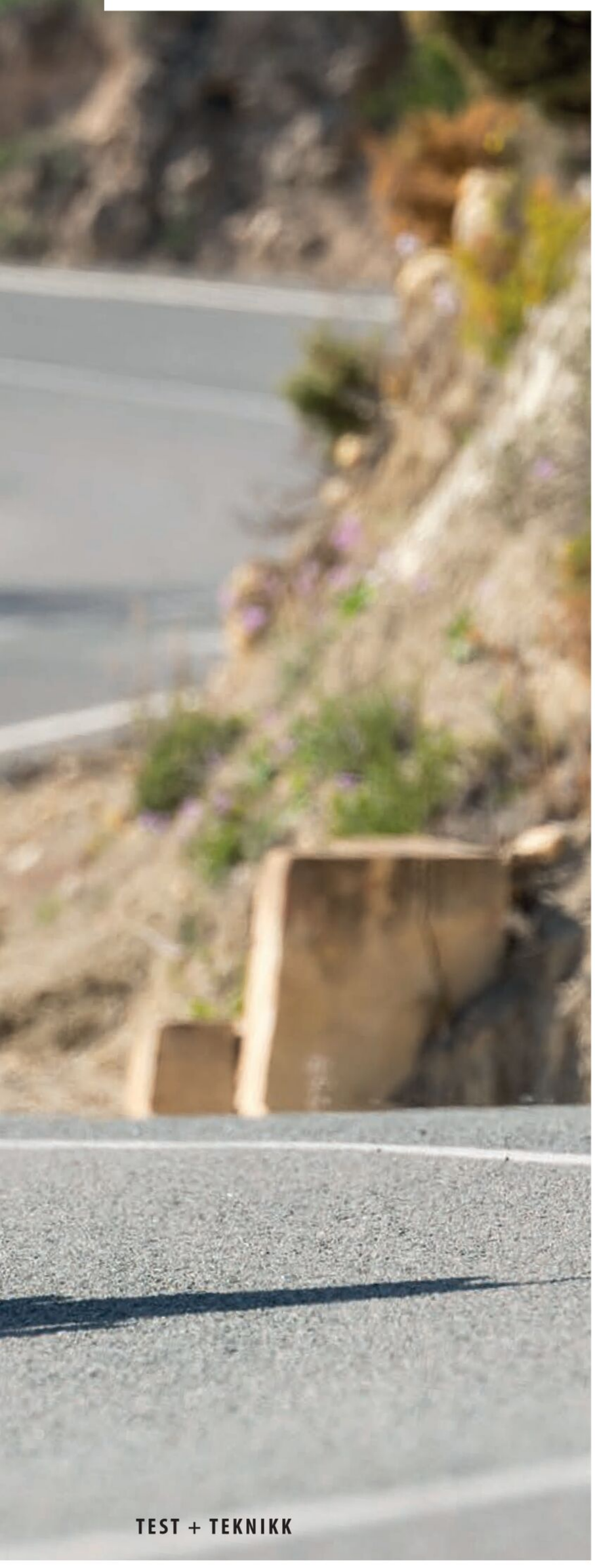
Oppdatert frontdesign med LED-teknologi i både kjørelys og hovedlykt.



Salen er smalere foran og bredere bak, noe som øker sittekomforten.



CP2-motoren er oppdatert for Euro5+, men den låter allikevel riktig trivelig.



Yamaha MT-07 har vært en av Norges mest solgte sykler de siste ni årene. Vi dro til Spania for å kjøre fjerde generasjon som har fått mye ny teknologi – blant annet automatgir!

Åsi at MT-07 er populær ville være altfor beskjedent. Yamaha har solgt mer enn 195 000 siden debuten i 2014, og nå er det tid for fjerde generasjon. Vi befinner oss i Spania, like nord for Benidorm, solen skinner og det er knapt 20 grader i luften. Perfekte forhold for motorsykkelkjøring! På menyen står den "vanlige" MT-07 med manuell girkasse,og automatversjonen kalt Y-AMT. Sistnevnte har automatkassen som er kjent fra storebror MT-09. Vel, det er egentlig ikke en automat: det er den samme sekstrinns, manuelle girkassen som sitter i den vanlige MT-07, men forskjellen er at clutchhåndtaket er byttet ut med to knapper. Clutchen betjenes av en elektrisk motor og girskiftet av en annen. Girskiftene skjer på et tiendedels sekund, så sant du ikke ber om et gir som fører til at motoren får for høyt eller for lavt turtall.

MT-07 er kraftig omarbeidet for 2025, blant annet har den fått et nytt chassis som er 13 prosent stivere og veier det samme som før: 14,8 kg. Svinggaffelen i stål er oppdatert med forsterket innfesting til rammen. Foran sitter det nå en 41 mm USD gaffel fra KYB med radialmonterte, firestemplede kalipere. Bremseskivene måler 298 mm. Den bakre skiven er 245 mm. I tillegg er felgene lettere enn tidligere, noe som reduserer uavfjæret vekt.

Parallelltwinen er i utgangspunktet uendret, men selvfølgelig tilpasset Euro5+-standarden. Den yter 73,4 hk ved 8 750 o/min og 68 Nm ved 6 500 o/min. Lyden er litt mer fremtredende enn før, takket være fire små spalter bak på tanken som gjør at innsugslyden mates direkte opp til føreren. Det fine med Yamahas CP2-motor har alltid vært det høye dreiemomentet i mellomregisteret, og veivakselen med 270 graders forskyving av veivtappene gir en karakteristisk rumling når du drar på gass. Dessuten drar motoren problemfritt fra svært lave turtall. Den uler godt når turtallsgrensen nærmer seg, og hvis du girer kommer en ny bølge av dreiemoment. Det er både underholdende og fornuftig, siden det er i mellomregisteret du vanligvis befinner deg ved normal kjøring.

Ergonomien er finjustert med en sal som er smalere foran og bredere bak. Styret er plassert et par centimeter lavere og litt lenger bak. Det er også litt bredere. Kombinert med litt lavere fothvilere oppleves kjørestillingen romsligere enn tidligere. Chassiset er fast, uten å være hardt eller ukomfortabelt. Det passer veldig godt til sykkelens lekne personlighet. Komforten er bra, det var først på slutten av dagen at det begynte å kjennes i sitteflesket.

Sykkelen er også oppdatert estetisk, med LED-belysning for både kjørelys og hovedlys. TFT-skjermen måler fem tommer og har connectivity og navigasjon med Garmin Street Cross. Det er fire forskjellige utseender å velge mellom: to er tydelige og informative, og to er mer stilige enn gode. Skjermen skifter automatisk mellom hvit og svart bakgrunn, avhengig av lysforholdene.

På tide å trykke på startknappen! Jeg starter dagen på Y-AMT-versjonen, og merker med en gang at den elektronisk styrte clutchen fungerer utrolig bra ved manøvrering og krypkjøring. Trykkpunktet er veldig lett å finne, og responsen er veldig god. Ingen seige scootervibber!

Vi setter kursen opp mot fjellene, og i de mange rundkjøringene er det tydelig å merke hvor lett og smidig sykkelen skifter retning: den svinger så å si av seg selv, med svært lite input fra føreren. Y-AMT-versjonen veier for øvrig 186 kg, den manuelle tre kilo mindre.

Det er krevende for en rusten nordboer å henge på Yamahas japanske testfører og en håndfull erfarne mc-journalister fra langt sydligere breddegrader, spesielt når testveiene er nesten helt blottet for rette strekninger. Men sykkelen svinger lett venstre, høyre, venstre, høyre og det er fin underholdning! Etter en stund finner jeg den rette følelsen, takket være at MT-07 er så lettkjørt. I begynnelsen famler jeg ofte etter clutchen, men så venner jeg meg til å betjene både opp- og nedgiring med pekefingeren på den fremre av de to knappene, du trykker forover for å gire ned, bakover for å gire opp. I høy hastighet på ukjente, trange veier kjennes det godt å kunne fokusere mer på linjevalg enn på å clutche, gire, matche motorturtall og attpåtil bremse i tusenvis av kurver.

Gasshåndtaket er nå elektronisk, og det muliggjør funksjoner som cruise kontroll (på Y-AMT) og forskjellige kjøremodus. MT-07 har tre moduser: Street, Sport og den konfigurerbare Custom. Responsen er rask allerede i Street-modus, og blir egentlig bare mer nervøs i Sport. Jeg kjørte nesten hele den 18 mil lange testrunden i Street-modus. På den annen side kunne jeg ha ønsket meg enda raskere girskift i Sport-modus, men det tar alltid den tiendedelen av et sekund. På godt og vondt. Traction kontroll slår inn litt tidligere i Street-modus enn i Sport, men jeg merket aldri noe til det, selv ikke i Street-modus.

Problemet med Y-AMT-girkassen er ikke at den er dårlig – det er den ikke. Den er tvert i mot veldig bra. Men den manuelle girkassen er enda bedre, og gjør at man blir mer involvert i kjøringen. Clutchen er veldig lett og presis, og det er en lek å matche turtallet. I tillegg er girkassen silkemyk, noe som gjør det til en fryd å "gire selv". Y-AMT er ekstrautstyr til 5 000,-, men du får quickshifter til en manuell MT-07 for 2 779,- og den gjør stort sett alt det automatgiret gjør, i hvert fall når du er kommet i gang. I tillegg har du fortsatt den fine clutchen hvis du er i det humøret. Den virkelige fordelen med Y-AMT er først og fremst i bykjøring, og i trege køer der venstre hånd ellers ville blitt overbelastet. Og måten den drar på, helt nede fra 0 km/t, er perfekt – uansett hvor fort du vil kjøre. Det faktum at hele systemet bare øker vekten med 2,8 kg, er virkelig imponerende.

Hvis du er virkelig lat kan du la Y-AMT ta seg av giringen helt av seg selv. Det er to moduser: D og D+, der sistnevnte betyr senere oppgiring og tidligere nedgiring. I tillegg får du litt raskere gassrespons og en mer behersket traction kontroll. Litt mer responsivt, rett og slett. Jeg fant raskt ut at D-modus var for rolig, og kjørte deretter



Joysticken for menystyring fungerer veldig bra, blinklysbryteren klart dårligere. Cruise kontroll er standard på Y-AMT.



Pluss-knappen kan brukes til både opp- og nedgiring. Y-AMT-boksen kan også gire helt automatisk.



Lettere felger, USD gaffel og radialkalipere gjør at framparten kjennes både trygg og kommunikativ.



MT-07 med manuell girkasse er tre kilo lettere og 5 000,- billigere enn Y-AMT-versjonen.

Presenteras av Nordic Sport & Event

VÄRLDENS STÖRSTA ENDUROTÄVLING!

GOTLAND GRAND NATIONAL

GOTLAND GRAND NATIONAL 2.0

23-25 OKT 2025

SVERIGE – GOTLAND – HEJDEBY



PHOTO: DARY KARINA

ENDURO FÖR ALLA

3000 DELTAGARE - ELIT- MOTION - MILITÄR - VETERAN - ADVENTURE - UNGDOM - GULDHJÄLM - E-BIKE - MTB - PRISPENGAR - TJEJSATSNING

LÄS MER & ANMÄL DIG

Följ oss @gotlandgrandnational #ggn300girls #gotlandgrandnational



utelukkende i D+. Da girer Y-AMT aktivt nok til å holde et sportslig, men ikke vanvittig tempo. Du kan bruke girknappene når som helst, for eksempel før en krapp sving eller forbikjøring – sykkelen går tilbake til automatmodus etter en stund. I tillegg kan du tvinge nedgiring ved å vri gassen raskt. Når du kjører i automatmodus og bremser hardt inn i en sving, kjenner du små pulser i chassiset når nedgiringene skjer, så du trenger sjelden å se ned på girindikatoren. Det er enda sjeldnere at sykkelen står i "feil" gir når du er i ferd med å akselerere ut av svingen. De få gangene dette skjedde, ble jeg reddet av motorens fyldige mellomregister.

Av prismessige årsaker er ikke MT-07 utstyrt med IMU, så Y-AMT tar ikke hensyn til eventuelle nedleggsvinkler. Det betyr, for eksempel, at den noen ganger girer i lange kurver, selv om gassen holdes stille. I praksis er girskiftene så raske og presise at det ikke er noen fare for at bakhjulet mister grepet, men ryggmargsrefleksen gjør deg likevel litt bekymret når dette skjer. Nå var veiene tørre og med slett asfalt, og grepet fra Dunlop Sportmax Q5A-dekkene var enormt. Men på ujevnt og/eller vått underlag kan det hende du får hjertet i halsen noen ganger…

MT-07 er en utrolig populær motorsykkel i Norge. Nå har modellen fått en kraftig oppdatering og resultatet er så underholdende og prisgunstig at sjansen er stor for at enda flere vil velge en MT-07 i fremtiden. Y-AMT tilfører absolutt en ekstra dimensjon som mange kjøpere vil sette pris på, spesielt de som kjører mye i bytrafikk. Personlig foretrekker jeg den manuelle versjonen – spesielt i kombinasjon med quickshifteren. Hvis du er på utkikk etter en fin, kompetent, og fremfor alt kjøreglad mellomklassesykkel bør du sørge for å prøvekjøre begge versjonene før du bestemmer deg.

BIKE Oppsummering

Utviklingen går fremover i rasende tempo: min seks år gamle XSR700 XTribute med dette drivverket kjennes faktisk ganske gammeldags i sammenligning. Den har dårligere komfort, tyngre clutch, og rykkete gassrespons. I tillegg låt den dårlig med originalt eksosanlegg. 2025 MT-07 knurrer behagelig – og høytlydt – rett fra fabrikk. Det er kanskje på tide med en handel...?



Tekst: John Argelander
john@bike.se
Foto: Yamaha

Yamaha MT-07 (Y-AMT)

Motor
Vannkjølt firetakts parallelltwin, to overliggende kamaksler, fire ventiler per sylinder, EFI, katalysator, mekanisk styrt flerplate våtclutch med slipperfunksjon, 6-trinns girkasse, kjede.

Boring x slag	80,0 x 68,6 mm
Slagvolum	689 cm^3
Kompresjonsforhold	11.5: 1
Maks effekt	54 kW (73,4 hk) ved 8.750 o/min
Maks dreiemoment	68,0 Nm ved 6500 o/min

Chassis
Ramme av stålrør. 41 mm USD KYB-gaffel, justerbar forspenning, svinggaffel i stål bak, monodemper med link, justerbar forspenning og returdemping. Doble 298 mm bremseskiver foran, radialmonterte firestemplede bremsekalipere, 245 mm bremseskive bak, enstemplet bremsekaliper, ABS, traction kontroll.

Dekk	120/70 ZR17; 180/55 ZR17

Mål og vekt
Akselavstand 1 395 mm, gaffelvinkel 24,3 grader, forsprang 93 mm, fjæringsvei foran/bak 130/130 mm, setehøyde 805 mm, kjøreklar vekt 183 (186) kilo, tankvolum 14 liter.

Garanti	3+2 år*
Farge	Grå, svart, blått
Pris	124 900,- (129 900,-)

* Tre års full fabrikkgaranti, to års utvidet garanti på motor og elektronikk.



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

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

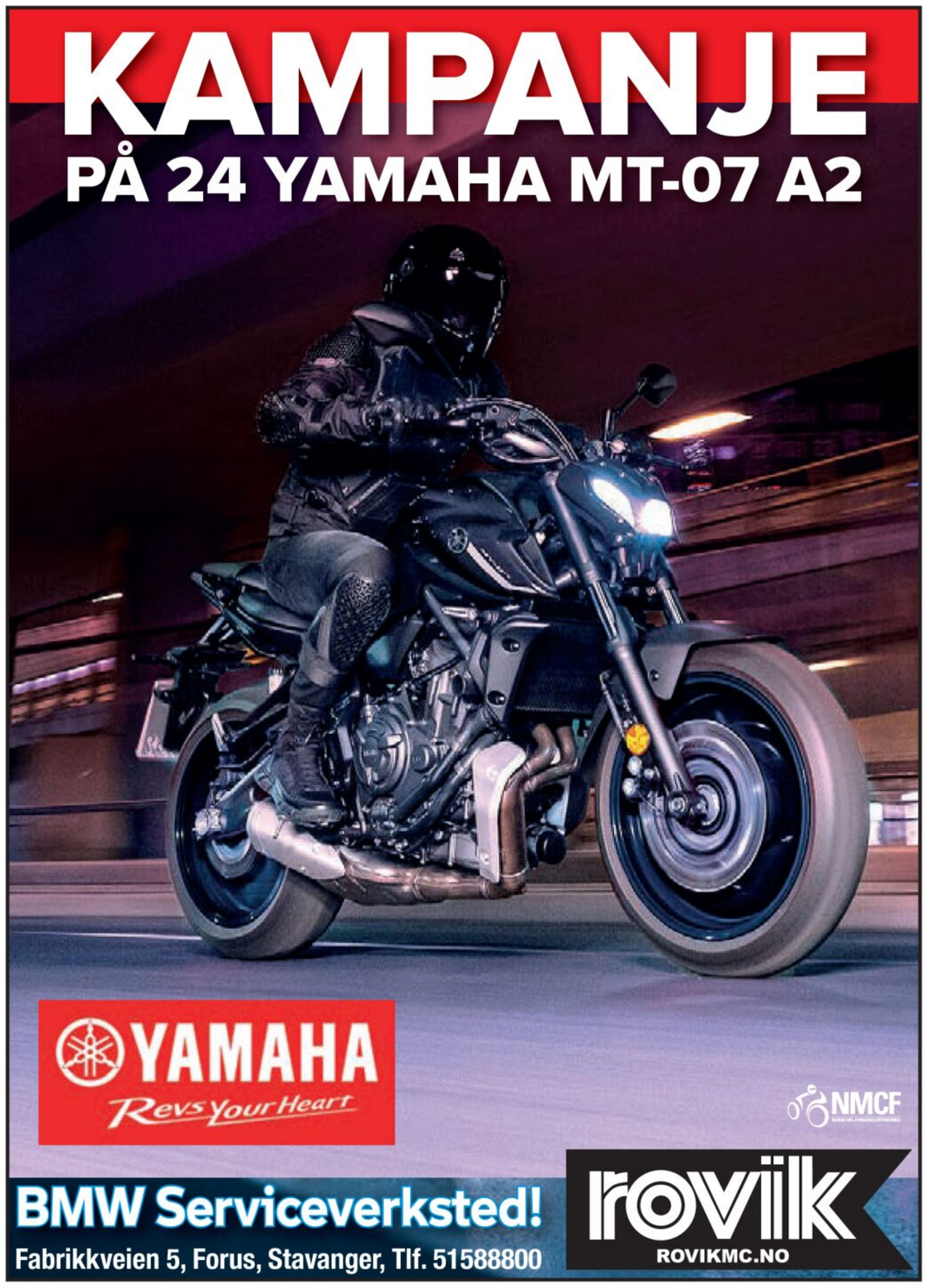


Vi selger våre produkter både i nettbutikk og i vår butikk i Stanseveien.18, Kalbakken, Oslo hvor du kan komme og prøve utstyr/produktene.

NETTBUTIKK:
welldone.no
Nettbutikken er åpen hele døgnet!

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

KAMPANJE
PÅ 24 YAMAHA MT-07 A2





Vi har MT-07 klar for levering!

MT-07 har vært blant Europas mestselgende motorsykler siden lanseringen, og med god grunn!
MT-07 er kjent for lav vekt, smidige håndtering og momentsterk CP2-motor. Fås også som A2.

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

NAKEN SJOKK

Helt siden lanseringen i 2020 har Ducati Streetfighter V4 vært det nærmeste man kommer en superbike uten kåpe. Men nå er det nesten ingen forskjell. 2025-versjonen deler teknologi med den helt nye Panigale V4, og den er både lettere og sterkere enn forgjengeren. I tillegg er den fullpakket med banebrytende elektronikk for å utnytte all effekten.


BIKE
DUCATI
KLAVS



I Track Info-modus viser det 6,9 tommer store displayet en horisontal turteller, rundetimer og tydelig informasjon om traction-, slide-, wheeliekontroll og motorbremsing. Til høyre vises sektortider.

Vi savner den lekre svingarmen, men den nye Hollow Symmetrical-svinggaffelen med 43 prosent bedre sidestivhet gir bedre tilbakemelding og grep ved fullt nedlegg.





Den nye toveis quickshifteren uten synlig sensor er rask og presis. Det er viktig, uansett om du akselererer med full gass, shortshifter eller girer ned. Giroverføringen kan enkelt reverseres til racemodus.

Den elektronisk styrte Öhlins-demperen arbeider via en mer progressiv link og har derfor mykere fjær. Dette forbedrer komforten, uten at det går på bekostning av presisjonen.



Ducati Streetfighter V4 S

Det var uunngåelig. Sommeren 2024, noen måneder etter at Ducati avduket sin aller sterkeste Panigale V4 med 216 hk, avansert elektronikk og ny svinggaffel, begynte ryktene å svirre om en ny Streetfighter V4 basert på Panigale 2025. Da Streetfighter V4 ble lansert i 2020, som en nedstrippet Panigale med tradisjonelt styre, var V4'ens effekt redusert fra 214 hk til 208 hk, og svingarmen bak var forlenget for å øke stabiliteten.

Nå har vi 2025, og Streetfighter V4 er 6 hk sterkere, og 4 kg lettere enn forgjengeren som sist ble oppdatert for 2023-sesongen. Den gang prøvekjørte vi beistet på Circuito Andalucia, og jeg husker at den grå Streetfighter V4 S ga meg en vill berg-og-dal-banetur på den spanske banen. Den inneholdt alt – fra noen ganske vanskelige, blinde høyhastighetssvinger og S-seksjoner til høydeforandringer og en oppforbakke der man må legge seg tett inn mot en betongvegg før bremsing inn i neste sving.

Den skumleste delen var likevel rettstrekket, for det blåser ganske mye på en nakensykkel når man kommer opp i 270 km/t. Alle de tekniske detaljene med bremsing, styring og akselerasjon etter et kjapt kyss på apex ble håndtert uanstrengt av Ducati'en, selv om jeg tror jeg var ganske fornøyd med at effekten var begrenset til 208 hk.

Nå er vi tilbake på Circuito Andalucia, klare til å prøvekjøre en Streetfighter V4 S som brummer iherdig fra lyddemperen – ivrig etter å vise hva den kan på den utfordrende asfalten.

Denne gangen er lakken rød, og V4'ens synkoperte rytme skyldes 70 graders forskyvning av veivtappene. Den er faktisk mindre voldsom enn det jeg husker fra forgjengeren.

Det motsatte gjelder effekten i 1103 kubikkeren. Nå har nemlig nakenmodellen samme ytelse som årets Panigale V4. I hvert fall nesten, for Streetfighter-chassiset har ikke Ram Air-inntak, og den mindre gunstige formen på luftinntaket koster 2 hk.

På den annen side er den nye Streetfighter V4 den første i serien som har Panigales innsugningsmanifold med variabel lengde. Den skifter fra 80 til 25 mm ved 12 000 o/min, noe som gir noen flere hester på vei mot rødmerkingen ved 15 000 o/min.

Jeg har altså 214 hk å jobbe med. Samtidig har Ducati fjernet den stabiliserende svingarmforlengelsen. En urovekkende kombinasjon ved første øyekast, men den nye Panigale er i seg selv lengre mellom hjulakslene enn forgjengeren. Og Streetfighterens styreegenskaper er sikret med en halv grad flatere styrehodevinkel og 11 mm mer for-



Profilen er fremoverlent, men sittestillingen er overraskende komfortabel. Den mektige radiatoren, som er sju prosent større, tar opp hele plassen bak forhjulet. De store vingene er pent integrert i designet, men motoren er knapt synlig.



Ta meg igjen hvis du kan! Streetfighter V4 S styrer raskt og presist. Og akselererer som en rakett ut av svingene.



Du må tenke deg om før du klemmer deg frem mellom biler som står i kø. Styret er imidlertid bredere enn vingene.



Ved 270 km/t gir Streetfighter V4s nye dobbelvinger 45 kg downforce. Dette gir stabilitet i raske kurver.



Hypure kalipere og Öhlins NIX30 gaffel med lynraske og effektive demperventiler styres av generasjon 3.0 elektronikk.

sprang, noe som gir 11 mm lengre akselavstand.

Dekkvarmerne dras av av glinsende Pirelli Superbike SC2-slicks som erstatter de fabrikkmonterte Rosso Corsa IV-dekkene i anledning dagen. Jeg velger Road-modus på det nye, brede 6,9-tommers displayet, og så ruller vi ut på banen.

Cruisekontroll er ekstrautstyr, men ellers har Streetfighter V4 S all den elektronikken du kan ønske deg i form av justerbare kjøremoduser (Race, Sport, Road og Wet), motorbremsekontroll og IMU-styrt traction-, slide-, wheelie- og launchkontroll.

Sittestillingen er blitt litt mer sivilisert. Styret er flyttet 10 mm nærmere føreren, fothvilerne sitter tettere, det er mer plass til å bevege seg på setet, og den nye formen på tanken – identisk med den på Panigale V4 – gir god knekontakt.

Jeg kjenner det allerede første gang jeg glir gjennom den blinde høyre-venstre-høyre-kombinasjonen. Etter noen runder øker vi farten, og litt etter litt kjenner jeg forbedringene og bytter til Race-modus.

En ny toveis quickshifter med intern sensor gir tydelige girskift med nesten ikke merkbare effektavbrudd, og innsuget vræler baah, baah når jeg trykker inn neste gir.

Streetfighter V4 er så svimlende rask at jeg nesten glemmer å puste, men samtidig er kjøringen bemerkelsesverdig enkel. Forutsatt at man ignorerer fartsvinden på rettstrekket...

Rent estetisk foretrekker jeg forgjengerens svingarm med sentermutter og eksponert bakhjul, men jeg må innrømme at den nye Hollow Symmetrical svinggaffelen, kombinert med endringene i framrammen, fjæringen og elektronikken, gjør alt arbeid på banen lettere. Ifølge Ducati skyldes dette den økte torsjonsstivheten i både framrammen og svinggaffelen. Dette drar dekkenes me-



kaniske grep ved høye nedleggsvinkler fordel av – og spesielt grepsfølelsen.

Den elektroniske Öhlins-fjæringen med NIX30-gaffel foran og TTX-støtdemper bak, her i den nye 3.0-versjonen, spiller også en avgjørende rolle. Her har såkalte spoleventiler erstattet nålventilene. De reagerer ikke bare raskere på kommandoer fra elektronikken, men regulerer også mer presist og over et bredere område.

Brembos Stylema kalipere er absolutt ikke til å spøke med, men de nye, enda bedre Hypure kaliperne biter eksepsjonelt godt – til tross for at Streetfighteren har mindre aggressive bremseklosser enn Panigale V4. Det faktum at de også er 60 gram lettere virker som en ubetydelig tilleggsgevinst, men vi tar den.

Annenhver eller tredjehver måned har ingeniørene i Ducatis utviklingsavdeling et møte som kalles Technological Transfer, med sine kolleger hos Ducati Corse. De diskuterer teknologier som kan overføres fra racesyklene til gatemodellene, og fra disse møtene kommer innovasjonen Ducati Vehicle Observer. DVO-systemet bruker sykkelens fysiske sensorer, men simulerer også input fra opptil 70 virtuelle sensorer.

Samlet hjelper de til med å kontrollere alle de elektroniske funksjonene ved å forutsi hvordan motorsykkelen vil reagere. Systemet øker ikke bare sikkerheten på landevei, men gir også økt selvtillit og bedre kjøreopplevelse for de som kjører Ducati'en sin på bane.

DVO samarbeider med det like revolusjonerende, kombinerte Race eCBS bremsesystemet som utnytter både Hypure-kaliperne med 330 mm skiver foran, og 245 mm skive bak. Når jeg drar i bremsehåndtaket aktiverer systemet også bakbremsen. Dette begrenser vektforskyvningen til forhjulet, og sykkelen suges nesten ned i asfalten.

De nye vingene, som har 17 kg mer downforce ved 270 km/t, kommer også inn i bildet her. Det samme gjør den IMU-styrte, semi-aktive fjæringen. Den fungerte best i Track-modus på dagens prøvekjøring, men fungerer også godt i Dynamic. Vi fikk ikke testet Comfort og Low Grip.

Streetfighter V4 S er den villeste og kanskje mest kapable kjøremaskinen som finnes for øyeblikket. Hvis du kan nøye deg med en Showa-gaffel og Sachs-støtdempere, og klare deg uten smidde felger og litiumbatteri, får du Streetfighter V4 uten S for 363 800,-. Uansett hvilken versjon du velger, vær forsiktig med førerkortet.

Ducati Streetfighter V4 S

Motor

Vannkjølt 4-sylindret 4-takts 90° V-motor, 2 x 2 overliggende kamaksler, 4 desmodromisk styrte ventiler per sylinder, 4 throttlehus Ø 52 mm, regulert katalysator, hydraulisk betjent flerplateclutch i oljebad, 6-trinns girkasse, O-ringskjede, sekundærutveksling 2,80 (15/42).

Boring x slag	81,0 x 53,5 mm
Slagvolum	1 103 cm^3
Kompresjonsforhold	14,0: 1

Effekt 157,4 kW (214 hk) ved 13.500 o/min
Dreiemoment 120 Nm ved 11.250 o/min

Chassis

Framramme i aluminium, motor bærende element, Ø 43 mm USD gaffel, justerbar fjærforspenning, elektronisk justerbar kompresjons- og returdemping, svinggaffel i aluminium, støtdemper med justerbar fjærforspenning, elektronisk justerbar kompresjons- og returdemping, Ø 330 mm skiver foran, radialmonterte 4-stemplede kalipere, Ø 245 mm skive bak, fast tostemplet kaliper, kurve-ABS, traction kontroll.

Smidde aluminium felger	3,50 x 17, 6,00 x 17
Dekk	120/70 ZR17, 200/60 ZR17

Mål + vekt

Akselavstand 1 496 mm, styrevinkel 24,5 grader, forsprang 99 mm, fjæringsvei for/bak 125/130 mm, setehøyde 845 mm, tørrvekt 189 kg, tankvolum 16,0 liter.

Garanti	2 år
Farger	Rød
Pris	398 700,-.

BIKE Oppsummering

Det høres skremmende ut at Streetfighter V4 S nå har nesten samme effekt som Panigale V4. Men oppdateringer av ramme, fjæring, elektronikk og bremser – alle hentet fra Panigale – gjør Ducatis oppgraderte hypernaked både enkel å kjøre og trygg, til tross for at den er vanvittig rask. Men den stiller også ekstreme krav til førerens selvdisiplin.



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

FÅ 10 000 KRONER

TIL Å KJØPE ORIGINALT TILBEHØR OG KLÆR FOR NÅR DU KJØPER EN NY SCRAMBLER*

Kampanjen er gyldig til 31 mai 2025

NEXT-GEN FREEDOM

Oppdag friheten og kreativiteten som tilbys av Ducati Scrambler, et dynamisk utvalg av modeller som består av den nye Icon Dark, Icon, Full Throttle og Nightshift.

UTFORSK SCRAMBLER-VERDENEN HOS DIN DUCATI-FORHANDLER

Finn din nærmeste forhandler og få mer informasjon på **Ducati.no**

* Kampanjen gjelder kun Scrambler 800, og kan ikke kombineres med andre kampanjer eller tilbud. Verdien på 10 000 kroner kan kun brukes til å kjøpe originalt Ducati-tilbehør og -klær hos samme forhandler der du kjøper motorsykkelen. Vi reserverer oss for eventuelle endringer og feil.

SCRAMBLER DUCATI

GRUSVEIER, LEIRE

OG LITT TÅLMODIGHET

Portugisiske grusveier, en frekk adventuresykkel og et vær som bestemte seg for å teste både mann og maskin – hva kunne vel gå galt? Mye, skulle det vise seg. Men la oss begynne med begynnelsen.

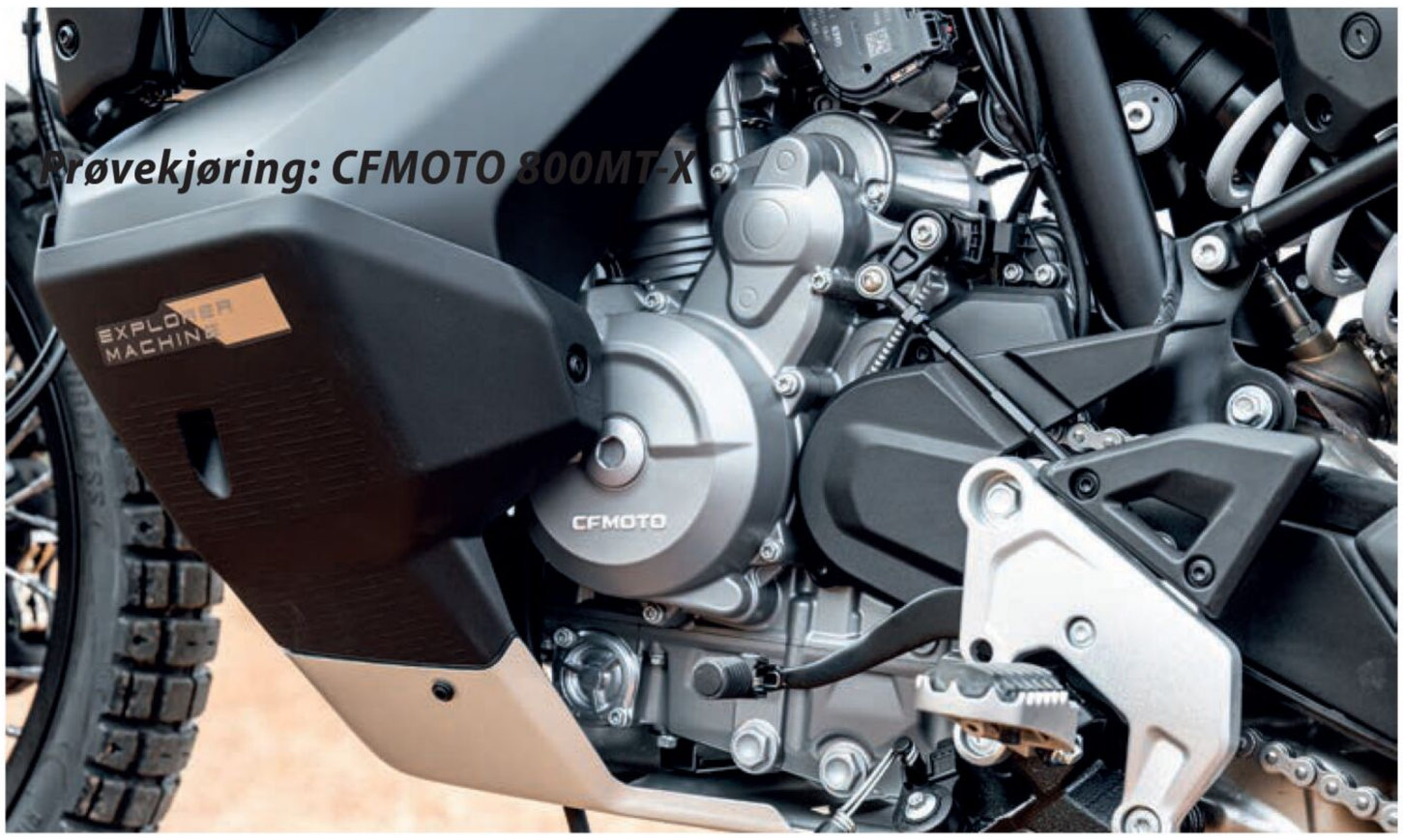
CFMOTO 800MT-X er det nyeste tilskuddet til merkets økende utvalg av adventuresykler. Basert på de tidligere 800MT og 800MT Explore, kommer 800 nå endelig med offroad-vennlige hjul på henholdsvis 21 tommer og 18 tommer, noe som gir mulighet for noen virkelig fine dekk-kombinasjoner. I tillegg har den fått en kraftig økning av dreiemoment i mellomregisteret: hele ti newtonmeter mer, og attpåtil 1 500 o/min lavere nede. Maks effekt på 91 hester er uendret. 800MT-X ser bra ut, har en moderne TFT-skjerm med connectivity, tydelig informasjon og en moteriktig, stående plassering.

Fjæringen kommer fra KYB og ser lovende ut på dataspesifikasjonene som vi studerte grundig under presentasjonen. Det er flere likheter enn forskjeller fra konsernslektningen KTM 790 Adventure. Ikke så rart, siden de bygges i samme fabrikk, kanskje til og med på samme produksjonslinje. Tanken, motoren og rammen er sannsynligvis mekanisk identiske, noe som absolutt ikke er feil! På den digitale teknologisiden finner vi for eksempel en 6-akset IMU fra Bosch, noe som muliggjør krengningssensitiv ABS og traction control, samt tre forskjellige kjøremoduser.

På toppen av det hele har 800MT-X en pris som får konkurrentene til å bli nervøst urolige. På papiret er det en riktig god deal. Men hvordan kjennes sykkelen i den virkelige verden?

Vi starter dagen på svingete grusveier i fjellene utenfor Portimão. Kjørestillingen er god og fullvoksen, spesielt når man sitter. Ved stående kjøring er styret litt lavt. Men den skarpe bøyen på styret som drar det bakover mot føreren, gjør det mulig å endre høyden på styret, og dermed kjørestillingen, ganske betydelig med en liten justering. Til og med bremse- og girpedalene kan justeres

Prøvekjøring: CFMOTO 800MT-X



Den sterke KTM-motoren kommer opprinnelig fra 790 Duke, og så dagens lys så langt tilbake som i 2018. I årenes løp har den blitt oppgradert med blant annet en tyngre veivaksel fra 890-motoren.



Lyktearrangementet og kåpen har et moderne og individuelt design som gir 800MT-X sitt eget look.



Forbremsen fungerer greit, men kunne hatt mer bitt. Tips, bytt til bremseklosser fra KTM 890 Adventure R, de går rett på!



Høykvalitets svinggaffel i aluminium med stilige klosser for kjedejustering.



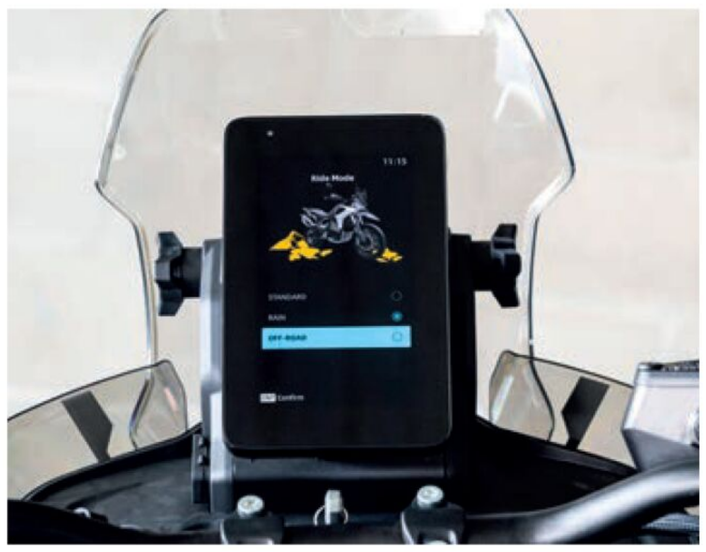
Med fireveis joystick kan du justere funksjoner som ABS og traction control.



En kjent lyd fra den livlige 285-graders twinen buldrer ut fra lyddemperen i rustfritt stål.



Moderne LED-lys er en selvfølge. En solid pakkebærer er standardutstyr.



Den stående TFT-skjermen er riktig bra og gjør det enkelt å navigere i alle innstillinger. Telefonen speiles via "T-box".

i høyden for å passe bedre til stående kjøring og røffe offroadstøvler. 800MT-X viser seg å være både lettkjørt og kjappstyrt. Fjæringen svelger ujevnheter uten protester og er svært komfortabel, uten at den kjennes ustabil.

Menysystemet i den stående TFT-skjermen er enkelt å betjene, selv med hansker. Og det trengs, for traction og ABS er dessverre ikke inkludert i kjøremodusene Standard, Rain og Offroad. Det blir pinlig merkbart når jeg bytter til Offroad i det vi kjører inn på den første grusveien. CFMOTOs tekniker fortalte oss at når man kjører i Offroad-modus, er traction control deaktivert og ABS er kun aktiv på forhjulet. Dette er ikke sant! Offroad-modus lar deg imidlertid endre TC- og ABS-innstillingene i menyen. I Standard er ikke det mulig. En litt komplisert måte å gjøre ting på, men vi er takknemlige for at det er mulig å endre de elektroniske hjelpesystemene. Som på mange andre sykler går innstillingene tilbake til standard når du slår av tenningen. Trikset er det samme som før: Slå av motoren med nødstoppbryteren, sidestøtten eller kvel motoren hvis du skal ha en kort pause. Da beholder elektronikken innstillingene dine.

Kjøringen foregår for det meste på relativt langsomme grusveier, noen ganger ganske kuperte, men uten større vanskeligheter. Men så kommer gjørmen. Og dekkene… vel, la oss bare si at de helst ville ha vært et annet sted. Å styre gjennom en gjørmete sving ble mer et spørsmål om bønn og håp enn reell kjøreteknikk. Hvis du gir gass etter et gjørmete parti, må du passe deg. De tettmønstrede CST-dekkene (Cheng Shin Tires) tetter seg raskt med gjørme, og det tar noen sekunder å få det bort. Derfor kan du lett komme til å gjøre en ufrivillig 180-graders sving, for deretter å ligge kravlende i gjør-

Halvarssons

Scandinavian Premium.
Since 1946.



> “ Sannsynligvis den mest komfortable kjøredressen på markedet!







NYHET 2025



3 YEAR WARRANTY

VINVALLEN JAKKE OG BUKSE

Vann-, vindtett og pustende. Jakke og bukse av veldig fleksibelt yttermateriale og generøse ventilasjonsmuligheter.

For langdistansemotorsyklister som krever det beste innen komfort, sikkerhet og ytelse. Denne jakken og buksen er spesielt designet for å heve din kjøreopplevelse med kombinasjon av avanserte materialer, førsteklasses sikkerhetsfunksjoner og utmerket ventilasjon, som sikrer at du holder deg komfortabel og beskyttet på hver tur, uansett hvor lang turen er.

Vinvallen jakke: 5.995,- / bukse: 4.995,-



AIRBAG READY · CHEST PROTECTOR READY · DRYWAY 20/20 · HI-ART · INNOBORNE 100% OLEFIN · Outlast · CE AA

halvarssonsmc

Besøk og utforsk alle våre produkter:
www.halvarssonsmc.com

Finn din forhandler:
halvarssonsmc.com/find-a-dealer/

Halvarssons

men. Ingen nevnt, ingen glemt, men vi kan kalle ham Eplet…

Hva med motoren? Helt OK. Den leverer bra med effekt, går mykt og har fin lyd, men den mangler litt trykk i bunnen av turtallsområdet, og kunne nok hatt godt av en litt lavere giring. Lenger opp i turtallsområdet nøler motoren ved mye pådrag. Det kjennes som den ikke er perfekt mappet, her er det mer å hente. Og gasshåndtaket? For lang vandring. Vil du gi full gass, må du nesten ta nytt tak, noe som blir litt unødig vanskelig ved stående kjøring, Spesielt når man samtidig prøver å redde en skrensende sykkel, med dekk fulle av gjørme, fra å innta horisontalen.

Forbremsen gjør jobben, men krever mye håndkraft, og følelsen i den er ikke den mest inspirerende. I tillegg savner vi som nevnt muligheten til å separere ABS og traction fra kjøremodusene på en enkel måte. Det hadde vært kjærkomment på løst underlag når man har behov for å stille om raskt.

Heldigvis kan man slå av både traction og ABS under kjøring, forutsatt at man velger Offroad modus.



Tekst: Linus Bankler
linus@bike.se

Foto: CFMOTO

CFMOTO 800MT-X

Motor

Væskekjølt firetakts parallelltwin, to balanseaksler, to overliggende kjededrevne kamaksler, fire ventiler pr sylinder, kamslepere, tørrsumpsmøring, 2 x 46 mm EFI, regulert katalysator, 400 W dynamo, 12 V/10 Ah batteri, PASC vaierbetjent våtclutch med slipperfunksjon, sekstrinns girkasse, 520 X-ring kjede, 16:43 sekundærutveksling.

Boring x slag	88 x 65,7 mm
Slagvolum	799 cm^3
Kompresjonsforhold	12.7: 1
Maks effekt	67 kW (91 hk) ved 8000 o/min
Maks. dreiemoment	85 Nm ved 6.500 o/min

Chassis

Stålrørsramme, motor bærende element, 48 mm USD gaffel, hydraulisk demping med justerbar kompresjons- og returdemping (i forskjellige ben), Svinggaffel av aluminium bak, monodemper uten link, justerbar forspenning og returdemping, doble 320 mm bremseskiver foran, firestemplede kalipere, 260 mm skivebrems bak, tostemplet kaliper, traction control, kurve-ABS.

Støpte aluminiumsfelger	2,50 x 21; 4,50 x 18
Dekk	90 / 90-21; 150 / 70-18

Dimensjoner og vekter

Akselavstand 1 530 mm, styrevinkel 25,8 grader, forsprang 112 mm, fjæringsvei foran/bak 230/230 mm, setehøyde 870 mm, vekt kjøreklar 220 kg, tankvolum 22,5 liter.

Garanti	5 år
Farge	Sort blå
Pris	151 900,-

BIKE Oppsummering

Tross enkelte skavanker er 800MT-X imponerende mye sykkel for pengene. Det gjelder også hvis man ser bort fra pengene. Den er komfortabel, stabil og har markedets beste forhold mellom pris/ytelse. Perfekt for den som vil ha en kapabel adventure-sykkel uten å måtte rane banken – men bytt dekk hvis du har tenkt å kjøre gjørme!

VI HAR DIN NYE MC!

VOGE
Far & Beyond Quality



Voge DS900X

LØRDAG 24. MAI:

QJMOTOR

ÅPENT HUS med prøvekjøring, grillings og gode tilbud!



SRT 600 SX

Din Voge- og QJMotor-forhandler i Sørvest!

MOTO GUZZI · BSA · aprilia

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

MOTOR CENTERET AS

MC-spesialisten i Ås

HS MC-SENTER AS
hsmcsenter.no



NYHET!
800MT-X

MC • JETSKI • ATV

CFMOTO

AIXAM · TGB · JETSKI Kawasaki · GIVI · SPIDI · NMCF

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

KTM-CENTERET I OSLO!

READY TO RACE

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



390 ADVENTURE
Fra 52.100,-*



125 DUKE
Fra 51.200,-*

NMCF
NORSK MC-FORHANDLERFORENING

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

KTM

AMD MOTORSYKLER

*Pris eks. lev.omk.

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

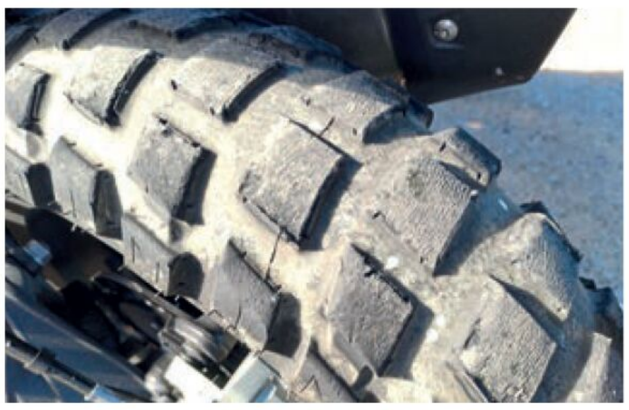
42

GREP PÅ GRENSEN

Den andre delen av årets dekktest fokuserer på to typer gummi: sportsdekk for landevei og de enda hvassere supersportdekkene. Vi tar også en titt på forskjellene mellom dekktypene.

Tekst: Robert Glück og Karsten Schwers
Foto: Markus Jahn, Robert Glück, BMW og produsentene

MOTORRAD
DEKKTEST
2025



I Bike 4/2025

GS-klasse: To nye dekk av tre forskjellige typer tar opp kampen mot etablerte konkurrenter.



I dette nummeret

Alle de nyeste sportsdekkene og de enda hvassere supersportsdekkene for landevei og bane.

Dekktesten er en årlig tradisjon, og denne utgaven er spesielt ambisiøs ettersom vi tar for oss to forskjellige dekkategorier på én gang: sportsdekk og supersportdekk. De to kategoriene består hver av seks dekk fra etablerte premiumprodusenter, og alle tolv er kjørt på de samme banene og med samme testprosedyre: Vi tester dekkenes egenskaper på tørt og vått underlag, og egenskaper ved hard kjøring på bane – inkludert rundetider. Testen ble igjen utført på Goodyear/Dunlops testbane i nærheten av Montpellier, som er perfekt egnet for dette formålet. Dekkene som ble brukt var i størrelsene 120/70 ZR 17 foran og 190/55 ZR 17 bak, montert på en BMW S 1000 RR med det foreskrevne lufttrykket på 2,5/2,9 bar (foran/bak). For banekjøringen ble trykket redusert i henhold til dekkprodusentens anbefalinger.

I kategorien sportsdekk for landevei stiller det helt nye Dunlop Sportsmart mk4 mot fjorårets nykommere Bridgestone S23 og Michelin Power 6, de litt eldre Continental SportAttack 4 og Metzeler M9 RR, samt det fortsatt forholdsvis nye Pirelli Diablo Rosso IV. Sistnevnte ble testet i fjor i den skarpere "Corsa"-versjonen, så i år brukte vi standarddekket. I fjor var det ingen direkte sammenligning mellom Bridgestone S23 og Michelin Power 6, ettersom Bridgestone-dekket kom for sent til testen. Dette gjør årets sammenligning med Dunlop Sportsmart mk4 enda mer spennende.

Å konstruere et sportsdekk er ekstremt vanskelig. Dekket skal kombinere hverdagsegenskaper, godt grep på tørt og vått, og ha god levetid. En umulig oppgave i teorien, men en som disse seks premium-dekkene klarer med glans. De klebrige supersportsdekkene har det litt lettere, de skal kun ha godt grep på tørt underlag og kan se bort fra våtgrep og lang levetid. Bruksprofilen deres forskyves fra ren hverdagskjøring til maksimal ytelse på tørt underlag – og dermed også mot bruk på bane. Det gjør det enklere for utviklerne, men vanskeligere for oss førere. Spesielt når man starter eller avslutter en tur i begynnelsen eller slutten av sesongen i kjølig vær eller regn. Konstruksjonen og gummiblandingen til supersportdekk gjør at de må varmes opp over flere kilometer – eller enda mer under ugunstige forhold – for å fungere skikkelig. Nytteverdien for rent gatebruk er derfor tvilsom – men hvis du kjører mye på bane er disse dekkene et mer logisk valg.

Denne testen tydeliggjør hvilke kompromisser som må inngås for å oppnå det beste veigrepet på tørt, varmt underlag. Den viser også hvor imponerende den nåværende generasjonen sportsdekk faktisk er.


SHOEI

PÅ LANDEVEI

De fleste av oss kjører helst motorsykkel når solen skinner og værmeldingen lover godvær – enten det er en kort tur til favorittkafeen eller en lengre tur på ukjente veier. Og godt grep vil man alltid ha.

Landeveien er motorsyklistenes hjemmebane. Det er der dekkene må ha pålitelig grep, gi god tilbakemelding og helst ha lang levetid. Maksimal kjøreglede går hånd i hånd med godt grep, gode tilbakemeldinger og presise kjøreegenskaper. Og hvis man legger til godt våtgrep, blir alle fornøyd.

De beste forutsetningene for langvarig lykke er det sportsdekkene i testen som har. Det nyeste er Dunlop Sportsmart mk4, mens "veteranene" er Continental SportAttack 4 og Metzeler M9 RR. Metzeler går inn i sitt sjette år i år, men presterer fortsatt godt. Enda eldre: Dunlops Sportsmart TT i supersportkategorien, det er syv år gammelt. Hvordan kan et (racing-)sportsdekk være så gammelt?

Det er rett og slett fordi markedet for ekstremsportdekk er lite og derfor er de ikke like mye i fokus som vanlige sportsdekk. Det resulterer i lengre livssykluser.

Dette kapittelet handler imidlertid ikke om alder, men om kjøreegenskaper på landevei. Som allerede nevnt må disse være virkelig gode og fremfor alt trygge. Man vet tross alt aldri hva som venter rundt neste sving, eller hvordan været vil endre seg i løpet av turen.

Alle de seks sportsdekkene (alltid gruppert til venstre i testtabellene) leverer gode resultater her. Grepet og tilbakemeldingene er på plass etter bare noen få svinger, og dekkene trenger ikke å varmes opp for å nå driftstemperatur i normalt vær. Det er kun Continental SportAttack 4 som bruker litt lenger tid. Ved ensifrede temperaturer bør imidlertid alle dekkene få noen svinger for å "våkne". Når motoren er oppe i driftstemperatur, er sportsdekkene definitivt klare.

Selv om supersportdekk også fungerer uten dekkvarmere, tar det lengre tid før de kommer opp i temperatur og begynner å prestere med selvtillit. Det nyeste av dem, Michelin Power GP2, kommer imidlertid raskere i gang enn de andre.

I oppvarmingsfasen er det lett å kjenne seg ukomfortabel i salen. Når supersportdekkene har nådd sitt arbeidsvindu, blir kjøreegenskapene bedre – men de har ingen vesentlig fordel i forhold til sportsdekk i daglig bruk. Dette skyldes at det ikke er behov for deres spesielle egenskaper når det gjelder veigrep og stabilitet, selv ved sportslig kjøring.Til det er sportsdekkene rett og slett er for gode







Goodyears testbane i Montpellier er perfekt for dekktesting.





BMW leverte testmotorsykler, og til og med lettvekts karbonfiberfelger.



Det ligger mye arbeid, lidenskap og svette bak de blytunge tabellene med resultater fra hver dekktest. Fullt engasjement kreves.
I tillegg til Tobi (over) og Cyril (til venstre) fortjener de to testførerne (under) spesiell ros.
"Team Kalhygge" (Karsten t.v., Volkmar t.h.) ga alt de hadde, mens 2D-dataregistrering logget innsatsen deres.





Karsten har alltid et smil om munnen, enten han kjører på vått eller står foran kameraet.

MOTORRAD-poeng Landevei/hverdag

		Maksimal poengsum	Bridgestone S23	Continental SportAttack 4	Dunlop mk4	Metzeler M9 RR	Michelin Power 6	Pirelli Diablo Rosso IV	Bridgestone RS 11	Continental Race Attack 2 Street	Dunlop Sportsmart TT	Metzeler Racetec RR K3	Michelin Power GP2	Pirelli Supercorsa SP V4
			Sportsdekk							Supersport dekk				
Kjøreegenskaper														
Kaldkjøring		10	9	7	10	9	9	9	6	6	5	6	7	6
Manøvrerbarhet		20	19	17	20	18	19	18	16	17	16	17	19	18
Styrepresisjon		20	19	18	19	19	19	19	17	17	16	17	18	19
Kurvestabilitet		10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Grep ved nedlegg/akselerasjon		20	20	19	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Oppførsel i grenseområdet		10	10	9	10	10	9	9	7	8	7	8	8	8
Selvoppretting		10	8	7	9	9	9	9	7	7	8	8	8	8
Totalt		**100**	**95**	**87**	**98**	**95**	**95**	**94**	**83**	**85**	**82**	**86**	**90**	**89**
BEDØMMING*			**Meget bra**	**Bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Bra**	**Bra**	**Bra**	**Bra**	**Meget bra**	**Bra**
					MOTORRAD Kjøpetips								MOTORRAD Kjøpetips	

Toppkarakterene i landeveisdelen går til de to nyeste dekkene: Dunlop Sportsmart mk4 oppnår høyest totalscore og er derfor «King of the Road», mens Michelin Power GP2 er best blant supersportdekkene. En nærmere titt på tabellen viser tydelig hvor supersportdekkene taper poeng underveis.

*100 til 90 poeng = meget bra; 89 til 80 poeng = bra; 79 til 70 poeng = tilfredsstillende; 69 til 60 poeng = tilstrekkelig; 59 til 0 poeng = dårlig

Dekktest del 2: Sports- og supersportsdekk i 120/70 ZR 17 og 190/55 ZR 17

PÅ BANE

Salgsargumentene til supersportdekk er den overlegne ytelsen ved hard kjøring og best mulig rundetider. Vi testet alle de tolv dekkene på bane – og ble overrasket.



Hvis du leste det siste avsnittet i landeveisdelen, la du kanskje merke til ordet "betydelig" når vi snakket om fordelene med supersportdekk på landeveien. Trenger man å være bekymret for sportsdekk, selv når de kjøres på bane? Svaret er: delvis!

Og det fører oss tilbake til den vanvittige balansegangen som disse tusenkunstnerne forventes å utføre. Gode på landevei OG raske på bane, er det virkelig mulig? En nærmere titt på detaljene gir ny innsikt. Men først noen ord om testprosedyren.

For å få maksimal ytelse må dekktrykket justeres. På landevei er det enkelt: Dekktrykk i henhold til (motorsykkel-)produsentens spesifikasjoner, i dette tilfellet 2,5/2,9 bar foran/bak, med kalde dekk. På bane blir det imidlertid litt mer komplisert. Hver dekkprodusent anbefaler nemlig et individuelt kaldt lufttrykk for hvert dekk for å sikre best mulig ytelse. Disse dekktrykkene (se tabellen til høyre) bør kun brukes til banekjøring og bør ikke underskrides. Hvis du for eksempel skal kjøre til en banedag, må trykket økes til det nivået som anbefales av motorsykkelprodusenten. Dekkvarmere er ikke nødvendig for disse supersportdekkene, de er varme nok for hardkjøring etter to runder ved luft- og asfalttemperaturer fra 15 grader.

Tilbake til ytelse. Hvis du tar sikte på best mulig rundetid, må du bruke de nyeste dekkene. I dette tilfellet er det markedsintroduksjonen og ikke DOT-merkingen (produksjonsdato) som gjelder. Eldre supersportdekk som Bridgestone RS11 og Dunlop Sportsmart TT kan levere rundetider som er litt raskere enn henholdsvis S23 og Sportsmart mk4, men de nye Michelin GP2 og Pirelli Supercorsa SP V4 er raskere. De har også betydelig bedre ytelse i hverdagsbruk.

Hvis vi ser på rundetidene til sportsdekkene, er Metzeler M9 RR spesielt oppsiktsvekkende, det er det raskeste – til og med raskere enn Bridgestone RS11. Øverst på rundetidstabellen ligger Pirelli Supercorsa SP V4, et dekk som virkelig viser sine racinggener.

Det er 3,5 tideler raskere enn den nærmeste supersport-konkurrenten Metzeler Racetec RR K3, og over ett sekund raskere enn resten. Forskjellen mellom SP V4 og det tregeste dekket i testen er nesten fem sekunder – en liten evighet i en slik sammenheng.



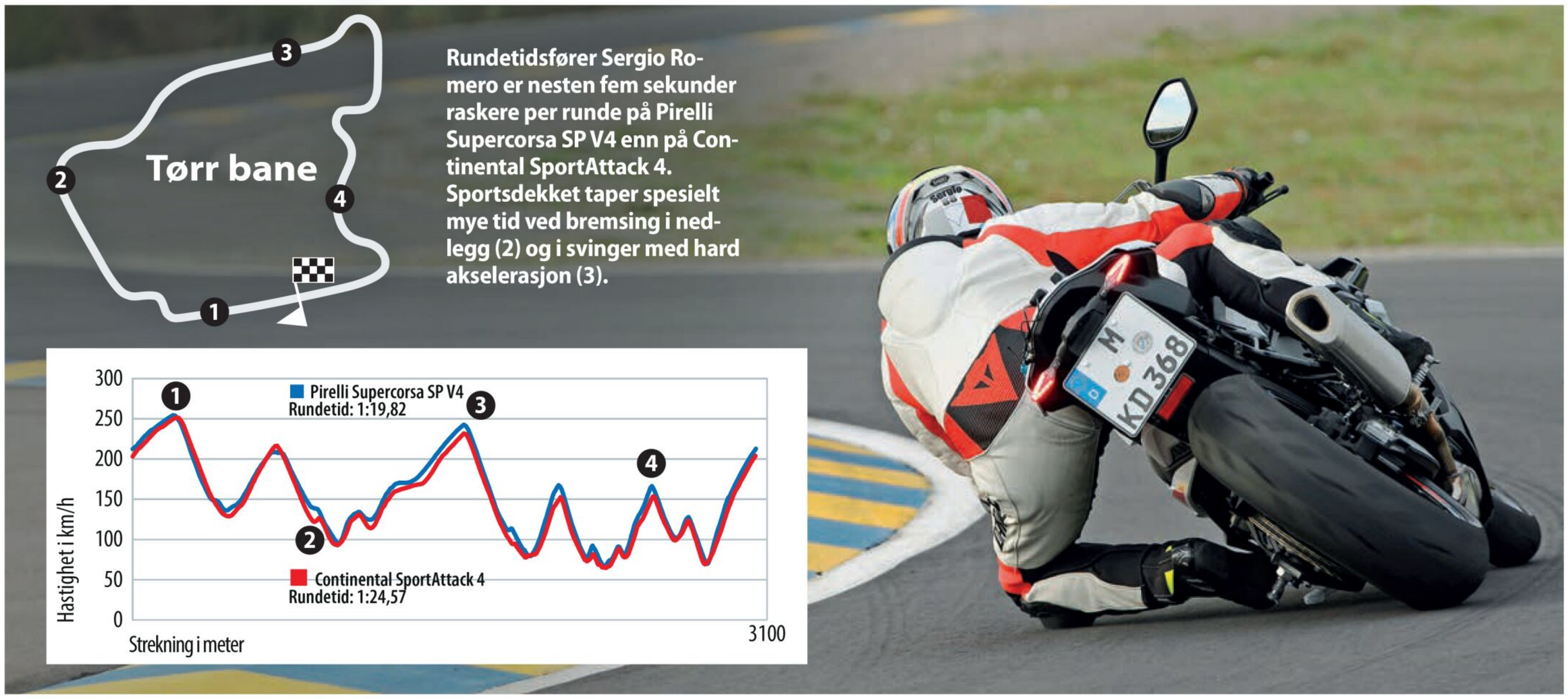
Vår spanske kollega Sergio Romero (i hvit skinndress) hjalp oss…



…med rundetider, noe som var tydelig på, for eksempel, Continental SportAttack 4.



Cyril fra Goodyear hjalp oss med dekk- og hjulmontering. Merci beaucoup!



Rundetidsfører Sergio Romero er nesten fem sekunder raskere per runde på Pirelli Supercorsa SP V4 enn på Continental SportAttack 4. Sportsdekket taper spesielt mye tid ved bremsing i nedlegg (2) og i svinger med hard akselerasjon (3).

MOTORRAD-poeng Banekjøring

	Maks poeng	Bridgestone S23	Continental SportAttack 4	Dunlop mk4	Metzeler M9 RR	Michelin Power 6	Pirelli Diablo Rosso IV	Bridgestone RS11	Continental Race-Attack 2 Street	Dunlop Sportsmart TT	Metzeler Racetec RR K3	Michelin Power GP2	Pirelli Supercorsa SP V4
		Sportsdekk						Supersport dekk					
Kjøreegenskaper													
Manøvrerbarhet	10	9	7	10	8	9	8	6	7	7	8	9	8
Styrepresisjon	10	9	7	9	8	8	8	8	8	8	9	9	10
Kurvestabilitet	20	16	17	17	18	17	18	16	18	18	19	19	20
Grep ved nedlegg	20	15	14	15	16	15	16	16	17	18	19	18	19
Grep under akselerasjon	20	17	15	17	18	14	18	17	18	18	20	19	20
Oppførsel i grenseområdet	20	17	16	17	18	14	18	15	18	15	18	15	19
Rundetid (min)		1.23,05	1.24,57	1.22,64	1.21,71	1.23,59	1.22,04	1.21,88	1.21,23	1.21,03	1.20,17	1.20,93	1.19,82
Lufttrykk foran/bak (bar[1])		2,2/1,9	2,2/2,0	2,4/2,5	2,5/2,5	2,1/1,9	2,5/2,5	2,1/1,8	2,2/2,0	2,3/2,0	2,3/2,1	2,1/1,9	2,3/2,1
Totalt	**100**	**83**	**76**	**85**	**86**	**77**	**86**	**78**	**86**	**84**	**93**	**89**	**96**
BEDØMMING*		**Bra**	**tilfredsstillende**	**Bra**	**Bra**	**tilfredsstillende**	**Bra**	**tilfredsstillende**	**Bra**	**Bra**	**Meget bra**	**Bra**	**Meget bra**
					MOTORRAD Kjøpetips		MOTORRAD Kjøpetips						MOTORRAD Kjøpetips

Når det gjelder rundetider på bane, scorer supersportdekkene poeng. Der kan de endelig utnytte grepsfordelen og gi sportsdekkene konkurranse. Grensene er imidlertid flytende. Selv med Metzeler M9 RR eller Pirelli Diablo Rosso IV egner sykkelen seg godt til banedager – så lenge du ikke har ambisjoner om banerekord.

*100 til 90 poeng = meget bra; 89 til 80 poeng = bra; 79 til 70 poeng = tilfredsstillende; 69 til 60 poeng = tilstrekkelig; 59 til 0 poeng = utilfredsstillende; [1]Dekkprodusentenes anbefalinger for lufttrykk refererer alltid til kalde dekk når de brukes på bane.

Dekktest del 2: Sports- og supersportsdekk i 120/70 ZR 17 og 190/55 ZR 17

PÅ VÅTT UNDERLAG

Når de kalde hendene dine sitter fast i klissvåte hansker, og du egentlig ikke har lyst til å bruke bremsehåndtaket, er våtgrepet viktigere enn noensinne. Hvor gode er disse sportsdekkene på vått underlag?



Å kjøre motorsykkel på vått føre handler om tillit. Det er kun når man kjenner seg trygg, at man kan kjøre bra. Det er bare en god fører som kan ha det gøy og, om nødvendig, reagere riktig i en vanskelig situasjon. Det er derfor våtgrepet er så viktig, i tillegg til oppførselen og tilbakemeldingene i grenseområdet. Vi legger ikke uforholdsmessig mye vekt på denne delen av poengutdelingen, men når vi får spørsmål om gode dekk, nevner vi alltid disse punktene. Et dekk må alltid få deg trygt hjem. Man kan som regel forutsi været på veien ut, men sjelden på vei tilbake.

Vi bedømmer ikke etter rundetider, men ser dem heller som et resultat av hvor trygt et dekk er på vått underlag. Og i år har vi to vinnere: fjorårets nykommer Bridgestone S23 og det nye Dunlop Sportsmart mk4. Tabellen til høyre viser hvor høyt det generelle nivået er i denne dekk-kategorien. Det er bare det litt eldre Continental SportAttack 4 som henger etter – det ligger hele syv sekunder bak Dunlop, noe som gjør det helt klart hvilket dekk du kan kjenne deg mest komfortabel med på vått underlag. Det lavere grepsnivået gjenspeiles også i bremselengden fra 100 km/t: 47,4 meter for Conti, mens Michelin og Pirelli stopper etter 43,8 meter.

Supersportsdekk har generelt dårligere grepsegenskaper. Når det er vått kan man ikke få dem opp til nødvendig temperatur, noe som gjør det vanskelig å vurdere veigrepet. I dette tilfellet er Michelin Power GP2 et lysende unntak. De franske ingeniørene ser ut til å ha bygget inn svømmeføtter i dekket, noe som gjør det til det beste av supersportdekkene – til og med bedre enn Continental SportAttack 4.

Generelt sett viser imidlertid supersportdekkene raskt sine begrensinger ved ugjestmilde forhold. Bremsestrekningen fra 100 km/t er ikke på nivå med sportsdekk, og det samme gjelder veigrepet i nedlegg (se hastighet i Omega) eller oppførselen i grenseområdet. Dette viser tydelig at sportsdekk er det beste valget for de aller fleste motorsyklister. Hvis du allikevel monterer et supersportdekk på sykkelen din, vet du nå hvor dekkets styrker ligger og hva du kan forvente av det på vått underlag. MC BIKE



Karsten er som en fisk i vannet på den kliss-våte testbanen.



Bortenfor dette skiltet ligger 1600 meter med asfalt hvor klinten skilles fra hveten.

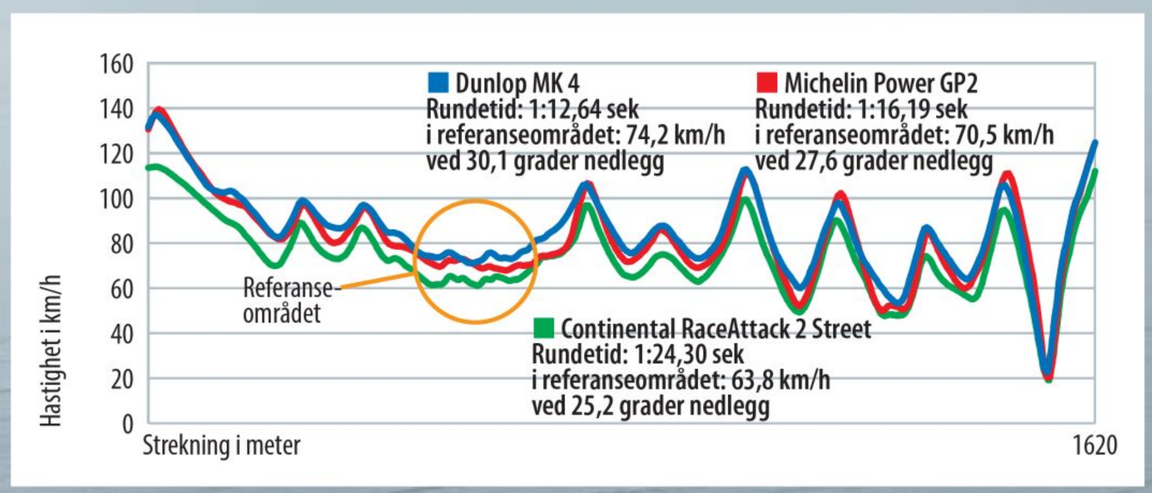


Ingen avvik i dekktemperaturer, verken på vått eller tørt underlag.



Våt testbane

Dataloggen (til høyre) viser tydelig hvor stor forskjell det faktisk er mellom det raskeste Dunlop Sportsmart mk4 (sportsdekk) og det langsomste Continental RaceAttack 2 Street (hypersportdekk). Dunlop er nesten tolv sekunder raskere rundt den ca. 1600 meter lange banen. Men de øvrige supersportdekkene foretrekker også tørr asfalt. Hvis du ikke kjører på bane regelmessig, trenger du altså ikke et supersportdekk. Men hvis du allikevel setter dem på, må du regne med mindre grep og dermed mindre sikkerhet – i hvert fall når det er vått og kaldt.



MOTORRAD-poeng
På vått

		Maksimal poengsum	Bridgestone S23	Continental SportAttack 4	Dunlop mk4	Metzeler M9 RR	Michelin Power 6	Pirelli Diablo Rosso IV	Bridgestone RS 11	Continental Race-Attack 2 Street	Dunlop Sport-smart TT	Metzeler Racetec RR K3	Michelin Power GP2	Pirelli Supercorsa SP V4
			Sportsdekk						Supersport dekk					
Kjøreegenskaper														
Manøvrerbarhet	10		9	7	10	8	9	8	6	7	6	7	8	7
Styrepresisjon	20		19	17	19	19	19	18	16	16	15	17	18	17
Grep ved nedlegg	20		19	16	18	18	18	18	15	14	14	15	16	15
Grep under akselerasjon	20		18	16	18	19	18	18	15	14	14	16	17	16
Grenseområde	20		19	17	19	19	19	18	15	14	14	16	17	16
Bremsing	10		10	8	10	10	10	10	9	8	6	9	9	8
Bremselengde (m) fra 100 km/t			43,9	47,4	44,1	44,3	43,8	43,8	45,4	46,1	49,8	45,9	44,8	46,2
Hastighet Omega (km/t)			75,0	68,0	74,2	73,2	72,9	73,0	68,5	63,8	66,9	69,1	70,5	68,6
Nedleggsvinkel Omega (grader)			30,6	26,1	30,1	29,5	29,0	29,2	26,2	23,4	25,2	26,8	27,6	26,3
Toppfart rettstrekket (km/t)			135,5	129,0	137,2	135,6	137,1	137,5	131,0	119,0	118,1	129,0	137,0	128,9
Rundetid (min)			1.13,45	1.19,62	1.12,64	1.14,13	1.14,32	1.14,64	1.19,17	1.24,30	1.23,20	1.18,26	1.16,19	1.18,63
Totalt	**100**		**94**	**81**	**94**	**93**	**93**	**90**	**76**	**73**	**69**	**80**	**85**	**79**
BEDØMMING*			**Meget bra**	**Bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**tilfreds-stillende**	**tilfreds-stillende**	**tilfreds-stillende**	**Bra**	**Bra**	**tilfreds-stillende**

MOTORRAD Kjøpetips — MOTORRAD Kjøpetips

Alle som kan noe om dekk, visste på forhånd at sportsdekkene ville dominere våttesten. Vi hadde imidlertid ikke forventet at det nye Dunlop Sportsmart mk4 skulle gjøre det like bra som fjorårets regnmester Bridgestone S23. Uventet bra var også Michelin Power GP2, som utkonkurrerte de andre supersportdekkene – og ett sportsdekk – i regn.

*100 til 90 poeng = meget bra; 89 til 80 poeng = bra; 79 til 70 poeng = tilfredsstillende; 69 til 60 poeng = tilstrekkelig; 59 til 0 poeng = dårlig

Kommentar



"Dårlige dekk ødelegger gode sykler!"

Robert Glück om originaldekk på motorsykler, deres innvirkning på kjøreopplevelsen og førerens helse.

Min nabo Norbert er over 60 år gammel, og har "alltid" kjørt motorisert tohjuling. Nylig gikk han i en felle: Han hadde solgt sin Vespa GTS 300, som trengte reparasjon, og kjøpt en kinesisk elscooter. Kort tid etter krasjet han scooteren to ganger. Kald luft, fuktig asfalt, og scooterens dekk som ikke fungerte under slike forhold, ble identifisert som medvirkende faktorer.

Uegnede originaldekk sitter ikke bare på billige kinesiske sykler, men også på premium motorsykler. Og dekk som er ukjente i Europa er ikke nødvendigvis dårlige i seg selv, de er ofte bare på feil sted. De er designet for klimaet og temperaturen i Sørøst-Asia, må vare lenge og koste lite. I utviklingsland og nyindustrialiserte land er det, tross alt, ofte slik at en hel families økonomiske velferd avhenger av en eneste tohjuling. Med denne bakgrunnskunnskapen er det kanskje forståelig at billige 125-kubikkere selges med dekk som ikke fungerer godt i Europa. Dette er for øvrig ikke et spørsmål om merke, for selv produsenter som er lite kjent i Europa, kan produsere dekk som egner seg på våre kanter: Honda CRF 300 Rally ble for eksempel utstyrt med IRC Trails GP21/22-dekk i Tyskland i fjor, og de fungerer veldig bra, både på landevei og offroad.

Men hvorfor vil motorsykkelprodusentene ha spesifikke spesifikasjoner fra dekkprodusentene når det gjelder originaldekk? Er det for å skjule eventuelle konstruksjonsmessige svakheter hos motorsyklene? Uansett hva grunnen er har det vært et og annet dekk som har ødelagt for ellers morsomme motorsykler. I 2007 hadde Kawasaki ZX-10R Dunlop D209 Sportmax Qualifier-dekk med spesialbetegnelsen "MTJ/J". Jeg husker at jeg brukte harde ord som "felgbeskytter" og ønsket at MTJ/J skulle "fases ut så raskt som mulig". Det ellers svært gode Bridgestone S20 i spesialspesifikasjonen "M" var heller ikke et godt originaldekk på den første Yamaha MT-09 i 2013.

I disse to eksemplene hadde gummiekspertene – på forespørsel fra motorsykkelprodusentene – designet dekk for bedre stabilitet ved kjøring rett frem. Styring, tilbakemelding og kurvestabilitet var betydelig dårligere enn for tilsvarende dekk som ikke hadde den spesielle betegnelsen. Dekkbransjen forklarte denne strategien på følgende måte: – Viljen til å bytte til et annet dekk er ikke særlig utpreget blant mange motorsyklister. De kjøper ofte dekk som de allerede er fortrolige med.

Dekkprodusentene har derfor stor interesse av å være originalleverandør til en motorsykkelmodell. Man stoler på effekten av kundenes vaner og deres tilbakeholdenhet når det gjelder å bytte dekkmerke – noe jeg ikke forstår. Utviklingen av motorsykkeldekk går fremover med stormskritt. Det som var meget bra i fjor, er kanskje bare bra i år.

Apropos "meget bra", hvorfor – bortsett fra at det ser kult ut – er supersportdekk montert som originalutstyr på en Street Triple 765 RS? Triumph bygger flotte chassis og finjusterer fjæringen på en fremragende måte. Men ingen kommer til å utforske fordelene med Pirelli Supercorsa SPs varmgrep, sammenlignet med et sportsdekk på landevei – langt mindre ha behov for det. Og i ensifrede temperaturer og på våte veier ofrer man mye grep. Dette kan koste mye penger og forårsake mye smerte.

Min nabo Norbert har lært leksen sin. Den elektriske scooteren er byttet ut med en 450 på premium-dekk – med meget godt våtgrep.



Bra motorsykkel, bra chassis, bra fjæring. Men hvorfor må en gatesykkel utstyres med supersportdekk fra fabrikk?





i 2007 ble ZX-10R offer for et dårlig originaldekk. Kawas ingeniører hadde stabilitet rett frem som overordnet mål.

Foto: Markus Jahn, Jörg Künstle

STØRST I BUTIKK OG NETT!

NORGES STØRSTE UTVALG AV MC-BEKLEDNING OG UTSTYR

BULLFIGHTER

bullfighter.no

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

Dekktest del 2: Sports- og supersportsdekk i 120/70 ZR 17 og 190/55 ZR 17

SPORTSDEKK



Bridgestone
S23

Vekt: foran 4,49 kg, bak 7,03 kg
Produsert i: Japan
Info: www.bridgestone.no

VURDERING

Landevei/hverdag (95 poeng/meget bra) S23 gir svært gode tilbakemeldinger om veigrepet så snart det er innkjørt, og kaldkjøringsegenskapene er over gjennomsnittet. Styrer inn i svingene med stor smidighet og har svært lite selvopprettingsmoment ved bremsing under nedlegg. Et meget sportslig og godmodig landeveisdekk med nøytrale styreegenskaper.

På bane (83 poeng/bra) S23 scorer på bane med krystallklar feedback foran, svært presis og lettfotet bremsing og høy stabilitet i svinger. På den annen side skaper det litt uro i bakparten når det får chatter ut av svinger. Det begynner også å drifte litt tidligere enn M9 RR og Rosso IV. Forutsatt at gassen brukes forsiktig, er imidlertid driftingen lett å kontrollere.

På vått underlag (94 poeng/meget bra) Allerede etter de første meterne er grepet godt, og med fullt grep akselererer det eksepsjonelt godt på rettstrekkene. Den spesielle styrken er grepet ved nedlegg, og det brede grenseområdet gir en god følelse ved større nedleggsvinkler. Med en nedleggsvinkel på over 30 grader oppnår S23 den høyeste gjennomsnittlige kurvehastigheten innenfor referanseområdet på 200 meter. Den beste bremselengden og den nest raskeste rundetiden plasserte dekket på førsteplass sammen med det nye Sportsmart mk4. Sammenlignet med sin meget gode forgjenger (S22) har S23 bedre grep på vått underlag, spesielt i nedlegg.

Konklusjon: Et utmerket dekk for alle forhold, alle førere og nesten alle sykler. Selv om bakdekket ikke er for stivt til hverdagsbruk, blir det helt klart presset til det ytterste på bane når det er montert på en superbike... Men da må du også bruke gassen som en Márquez.

MOTORRAD
Vurdering: Meget bra (272 poeng)



Continental
SportAttack 4

Vekt: foran 4,44 kg, bak 6,68 kg
Produsert i: Tyskland
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag (87 poeng/bra) SportAttack 4 er litt motvillig når det er kaldt, og selv når det er varmt, styrer det ikke like skarpt som de andre dekkene i denne kategorien. Tilbakemeldingen for grep øker kun når dekkets temperatur stiger. Dekket har også en liten tendens til selvoppretting ved bremsing under nedlegg.

På bane (76 poeng/tilfredsstillende) SportAttack 4 ligger etter konkurrentene på bane. Dårligere styrepresisjon og kjøreegenskaper kombinert med gjennomsnittlig veigrep resulterer i den tregeste rundetiden. På den positive siden tilbyr SportAttack 4 god stabilitet og et godmodig grenseområde.

På vått underlag (81 poeng/bra) SportAttack 4 har bare én gummiblanding på for- og bakdekket. Med forskjellige baketemperaturer på tvers av dekkets kontur (kontinuerlig gummiblanding), har Continental som mål å oppnå lignende kjøreegenskaper som med to gummiblandinger. På den våte testbanen sliter dekket med grepet i nedlegg, sammenlignet med de sterke konkurrentene. Det litt smalere grenseområdet gjør at sladd oppstår mer spontant ved nedlegg. Ifølge dataloggen oppnår SportAttack 4 rundt tre til fire grader mindre nedleggsvinkel enn konkurrentene i den lange Omega-kurven. Grepet på rettstrekket er godt, men også her taper det noe tid. Dekket taper også verdifulle meter ved bremsing. Vi venter allerede på SportAttack 5.

Konklusjon: Det merkes at SportAttack 4 har nådd slutten av livssyklusen. Konkurrentene er bedre på alle måter, så poengsummen er mager og gapet til toppen er ganske stort.

MOTORRAD
Vurdering: Bra (244 poeng)



Dunlop
Sportsmart mk4

Vekt: foran 4,46 kg, bak 7,08 kg
Produsert i: Frankrike
Info: www.sps.no

VURDERING

Landevei/hverdag (98 poeng/meget bra) Det nye Sportsmart mk4 imponerer med svært gode tilbakemeldinger og utmerkede egenskaper ved kaldkjøring. Det er meget lettmanøvrert i nedlegg og svært smidig når man endrer nedleggsvinkel. Det er enda mer kurveorientert enn S23, og styrken ligger i tilbakemelding, manøvrerbarhet og nøytralitet. Minimal selvoppretting ved bremsing i nedlegg.

På bane (85 poeng/bra) Høye karakterer for manøvrerbarhet og smidighet også her. Den godmodige oppførselen i grenseområdet må også nevnes, drifting kommer sent og kan kontrolleres perfekt av erfarne førere. Mindre erfarne førere overraskes ikke av at grepet plutselig tar slutt.

På vått underlag (94 poeng/meget bra) Takket være de gode egenskapene ved kaldkjøring får du raskt tillit til veigrepet på vått underlag. Grepet er over gjennomsnittet både rett frem og i nedlegg, omtrent sammenlignbart med Bridgestone S23. Spesielt fordekket gir god tilbakemelding på veigrep i nedlegg. Sportsmart mk4 oppnår den raskeste rundetiden på vått underlag med et litt trangere sporvalg, sammenlignet med Bridgestone S23, og står sammen med Bridgestone øverst på pallen i klassifiseringen på vått underlag. En perfekt debut for det nye franskproduserte sportsdekket.

Konklusjon: Game, set and match, hva mer kan en dekkprodusent be om? Sportsmart mk4 har ingen enkel motstander i Bridgestone S23, men tar totalseieren, takket være litt mer solide egenskaper på tørr landevei og bane.

MOTORRAD
Vurdering: Meget bra (277 poeng)



Metzeler
M9 RR

Vekt: foran 4,32 kg, bak 6,80 kg
Produsert i: Tyskland
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag (95 poeng/meget bra) M9 RR er ikke det mest manøvrerbare dekket, og i fart oppfører det seg litt tregere enn mk4, S23 og Power 6. Likevel gir det svært gode tilbakemeldinger for grep helt fra starten. Det imponerer med god stabilitet i svingene og svært godt grep ved sportslig kjøring, i tillegg til høy styrepresisjon og godmodighet. Det holder seg stabilt, selv i høye hastigheter.

På bane (86 poeng/bra) M9 RR er litt eldre (sluppet i 2019), men viser ingen tegn til aldring. Kombinasjonen av høy bremsekraftoverføring og tydelig tilbakemelding gjør det mulig å bremse dypt i svingene. Det har også rikelig med grepsreserver, noe som betyr at det oppnår den raskeste rundetiden blant sportsdekkene.

På vått underlag (93 poeng/meget bra) M9 RR imponerer også på vått underlag, med kjøreegenskaper over gjennomsnittet. Det trenger noen svinger for å gi skikkelig god grepsrespons, men overbeviser deretter med godt grep under nedlegg og ved akselerasjon. Det styrer ikke like lett i nedlegg, så når det gjelder rundetid taper det litt på grunn av et videre spor, sammenlignet med mk4 og S23. De to nyere dekkene har lagt listen høyere, og slår M9 RR med knapp margin. M9 RR kommer på en delt tredjeplass på vått underlag med bredt grenseområde og godt grep både rett fram og i svinger. Det oppnår også gode bremsetall.

Konklusjon: Oldie but Goldie! M9 RR holder ikke helt til å vinne testen, men prestasjonsnivået og mykheten er bemerkelsesverdige. Med oppdaterte kjøreegenskaper ville det vært med i toppen igjen.

MOTORRAD
Vurdering: Meget bra (274 poeng)



Michelin
Power 6

Vekt: foran 4,37 kg, bak 5,82 kg
Produsert i: Spania
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag (95 poeng/meget bra) Power 6, som ble lansert i 2024, er blitt betydelig mer sportslig enn forgjengeren Power 5 – uten at det har gått nevneverdig ut over hverdagsegenskapene. Kaldgrepet er svært godt, og følelsen er fin med en gang. Det styrer nøytralt i nedlegg, selv om det ikke er like smidig som Dunlop mk4. Godt grep i høye hastigheter.

På bane (77 poeng/tilfredsstillende) Til tross for økt sportslighet, utmerker ikke dekket seg her. Kraften til BMW S 1000 RR bokstavelig talt koker det på bane. Bak mangler det stabilitet, spesielt når man akselererer hardt ut av svingene. Det fører til merkbar nervøsitet i chassiset.

På vått underlag (93 poeng/meget bra) Til tross for økt fokus på sportslighet og raske rundetider, sammenlignet med Power 5, har Power 6 fortsatt svømmeknappen. Våtgrepet er og blir over gjennomsnittet. Grepet på rettstrekket er i toppklasse, og på bakre langside oppnår det den høyeste topphastigheten, sammen med Dunlop Sportsmart mk4 og Pirelli Diablo Rosso IV. Det har også svært godt grep i nedlegg, og fra vinkler på rundt 30 grader er grenseområdet bare litt smalere enn for Metzeler M9 RR, Dunlop mk4 og Bridgestone S23 . God retardasjon under bremsing. Med god manøvrerbarhet og gode tilbakemeldinger tar det tredjeplassen på vått føre, sammen med Metzeler M9 RR.

Konklusjon: Power 6 viser hvor tett det er mellom sportsdekkene. Det ble revidert først i fjor og savner litt stabilitet på den brutale sportssykkelen, noe som koster verdifulle poeng. Likevel anbefaler vi Power 6 for rene landeveisførere.

MOTORRAD
Vurdering: Bra (265 poeng)



Pirelli
Diablo Rosso IV

Vekt: foran 4,36 kg, bak 6,65 kg
Produsert i: Tyskland
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag (94 poeng/meget bra) Pirelli Diablo Rosso IV "uten Corsa" er den Pirelli-varianten som egner seg best til hverdagsbruk. Typisk for dekket er de noe trege styreegenskapene – de kan sammenlignes med M9 RR. Når dekket kommer opp i temperatur, tilbyr det imponerende stabilitet. Det gir god tilbakemelding, imponerer med godt grep, og holder seg stabilt selv ved sportslig kjøring.

På bane (86 poeng/bra) Det sportslige DNA-et fra Supercorsa SP V4 er også til stede i Rosso IV. Det er ikke like ekstremt, totalt sett, men takket være den svært forutsigbare tilbakemeldingen lærer man mye om veigrep og underlag. Etter en kort oppvarmingsfase er Rosso IV meget underholdende på bane.

På vått underlag (90 poeng/meget bra) Selv på vått underlag er kjøreegenskapene sammenlignbare med Metzeler M9 RR og bedre enn det hvassere Corsa-dekket. De målbare forskjellene er minimale, sammenlignet med M9 RR. På bremsene og ved akselerasjon er det små fordeler, favør Rosso IV, mens det ligger litt bak M9 RR i nedlegg. Grenseområdet, som er svært viktig for å føle seg komfortabel på vått underlag, er litt smalere for Rosso IV enn for M9 RR. Dette forklarer også at det er et halvt sekund langsommere på den 1600 meter lange, våte testbanen.

Konklusjon: Pirelli Diablo Rosso IV samler poeng stille og rolig. Selv om det "bare" ligger på fjerdeplass totalt, får det likevel en meget god bedømming. Et morsomt dekk som overbeviser på tørt føre, og som også holder godt følge på vått føre.

MOTORRAD
Vurdering: Meget bra (270 poeng)

Dekktest del 2: Sports- og supersportsdekk i 120/70 ZR 17 og 190/55 ZR 17

SUPERSPORTSDEKK



Bridgestone
RS11

Vekt: foran 4,13 kg, bak 6,48 kg
Produsert i: japan
Info: www.bridgestone.no

VURDERING

Landevei/hverdag (83 poeng/bra) RS11 trenger litt mer tid på å komme opp i temperatur. Inntil da er det stivt og hardt. Når det er varmet opp, er tilbakemeldingen bedre, men det styrer ikke like skarpt i nedlegg som konkurrentene Racetec K3, Supercorsa SP og GP2.

På bane (78 poeng/tilfredsstillende)På grunn av den tilsynelatende harde oppbyggingen har det en tendens til chatter i visse kurver under testen, og tilbakemeldingene er ganske gjennomsnittlige. Grepet er ok, men ved grensen slipper det for brått, spesielt bak. Kjøreegenskapene er greie, med et noe økt effektbehov fra middels store nedleggsvinkler.

På vått underlag (76 poeng/tilfredsstillende) Grepet rett frem er merkbart og målbart bedre enn Continental RaceAttack 2 Street. Det kan også overføre mer grep i nedlegg, og grenseområdet er litt bredere. Plasserer seg i det fremre midtfeltet når det gjelder grep i nedlegg, det er kun Michelin GP2 som kan legges ned over 1,5 grader mer. Gapet mellom S23 og RS11 er 5,72 sekunder.

Konklusjon: Akkurat som med Sportsmart TT, kan man merke både alderen,og den lille eller ubetydelige videreutviklingen av gummiblandingen på RS11. Fortsatt bra for hard kjøring på tørt underlag, men kan ikke anbefales for landeveiskjøring.

MOTORRAD
Vurdering: tilfredsstillende (237 poeng)



Continental
RaceAttack 2 Street

Vekt: foran 4,44 kg, bak 6,96 kg
Produsert i: Tyskland
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag (85 poeng/bra) Som forventet med et supersportdekk gir ikke Continental god grepsfølelse før etter noen få svinger, men så overbeviser det med god tilbakemelding, stabilitet og grep. Manøvrerbarheten forbedres også etter hvert som temperaturen stiger, med tydelig selvoppretting når dekket er kaldt.

På bane (86 poeng/bra) RaceAttack Street 2 går akkurat så vidt glipp av pallen på bane. Når det er varmt mangler det litt grep, sammenlignet med toppdekkene. Det godmodige grenseintervallet på tørt underlag hjelper føreren med å utforske grepet.

På vått underlag (73 poeng/tilfredsstillende) RaceAttack 2 Street liker seg ikke når det er vått, grepsgrensen ved akselerasjon rett frem annonseres i god tid, men kommer tidligere enn for eksempel på SportAttack 4. Allerede fra lett nedleggsvinkel slipper spesielt bakdekket taket tidlig og har smalt grenseområde. Resultatet er at dekket har en tendens til å ta en stor bue, noe som har en negativ innvirkning på rundetiden. Bremselengden er relativt god til å være et supersportdekk.

Konklusjon: RaceAttack 2 Street er greit å bruke i sommertemperaturer og på bane når det er oppvarmet. Det smale grenseområdet på vått føre reduserer imidlertid brukervennligheten i dårlig vær.

MOTORRAD
Vurdering: Bra (244 poeng)



Dunlop
Sportsmart TT

Vekt: foran 4,50 kg, bak 6,96 kg
Produsert i: Frankrike
Info: www.sps.no

VURDERING

Landevei/hverdag (82 poeng/bra) Mye mer gjenstridig innkjøring enn de andre supersportdekkene. TT må bokstavelig talt masseres for å komme opp i sitt optimale temperaturvindu. Egenskapene blir bare bedre med økt hastighet. Litt for sportslig for landeveiskjøring, ettersom det trenger høy driftstemperatur.

På bane (84 poeng/bra) Et av de eldste dekkene i testen, men TT leverer fortsatt svært godt grep. Drifting begynner veldig sent, før det kjenner testsykkelen bare én retning: fremover. Kombinert med topp stabilitet og grei presisjon ligger dekket i det meget gode midtsjiktet av rundetider.

På vått underlag (69 poeng/tilstrekkelig) Vått veigrep er ikke Sportsmart TTs paradegren. Grepsgrensen annonseres tidlig – allerede ved de første meterne. Det spinner tidlig ved akselerasjon, og liker ikke større nedleggsvinkler. Grenseområdet er smalt. På grunn av det lave veigrepet blir svingene vide, noe som også går ut over rundetiden.

Konklusjon: Akkurat som Bridgestone RS11 er Sportsmart TT et supersportdekk av den "gamle skolen". Sammenlignet med Continental taper det på vått underlag på grunn av det betydelig smalere grenseområdet. Det er heller ikke noe å anbefale for landeveiskjøring.

MOTORRAD
Vurdering: tilfredsstillende (235 poeng)



Ensomme sammen. Mens Karsten surrer rundt, venter fotografen på "bildet".



Metzeler
Racetec RR K3

Vekt: foran 4,27 kg, bak 6,06 kg
Produsert i: Tyskland
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag (86 poeng/godt) For et supersportdekk er den litt lengre oppvarmingstiden normal. Det reagerer imidlertid raskere enn Continental og Dunlop. Et svært sportslig landeveisdekk, som først viser sine optimale egenskaper ved økende hastigheter.

På bane (93 poeng/meget bra) Til tross for sin alder (markedsintroduksjon i 2015) er veigrepet nesten på nivå med testvinneren. Stabiliteten er også imponerende fremdeles. Det eneste spørsmålstegnet gjelder levetiden, ettersom dekkets sidevegger viste de første tegnene på skade etter bare noen få raske runder i testen.

På vått underlag (80 poeng/bra) I motsetning til noen av sine konkurrenter, har ikke Metzeler K3 vannskrekk. Sammenlignet med merkebroren M9 RR sladder det tidligere i svinger, men veigrepet er bare litt dårligere når du kjører rett frem. Ved bremsing fra 100 til 0 km/t taper det mindre enn to meter, sammenlignet med M9 RR. Grenseområdet er imidlertid merkbart smalere og grepet fra middels nedleggsvinkler er dårligere enn for M9 RR.

Konklusjon: Med Metzeler Racetec RR K3 våger man å danse på landeveien. Når det er varmet forsiktig opp griper det veldig godt, uten at det helt lar deg i stikken når det plutselig blir vått.

MOTORRAD
Vurdering: Bra (259 poeng)



Michelin
Power GP2

Vekt: foran 4,38 kg, bak 5,86 kg
Produsert i: Spania
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag (90 poeng/meget bra) GP2 er komfortabelt, og etter en kort oppvarmingstid gir det gode tilbakemeldinger. Følelsen mellom dekket og veien er veldig god, og den smidige styringen er morsom. GP2 når temperaturvinduet raskt.

På bane (89 poeng/bra) Power GP2 er en mellomting mellom et sports- og et supersportdekk, og her presterer det mer enn respektabelt. Men når man kjører på grensen på bane, er grenseområdet litt for smalt, og grepet tapes bråere enn med andre supersportdekk. En mykere overgang ville vært mer skånsomt for nervene.

På vått underlag (85 poeng/bra) Overraskende godt våtgrep: GP2 ligger bare to sekunder bak sportsdekket Power 6. Ingen kritiske situasjoner eller plutselig skrens på våt bane. Grepet på rettstrekket er til og med sammenlignbart med Power 6. Det godmodige grenseområdet drifter bare tidligere enn Power 6 ved lett nedlegg. GP2 oppnår den største nedleggsvinkelen blant supersportdekkene.

Konklusjon: Det nye GP2 er mindre aggressivt enn andre supersportdekk, noe som gjør at det er best egnet til regn og hverdagskjøring. Grenseområdet for varmgrepet burde imidlertid vært bredere.

MOTORRAD
Vurdering: Bra (264 poeng)



Pirelli
Supercorsa SP V4

Vekt: foran 4,35 kg, bak 6,53 kg
Produsert i: Tyskland
Info: www.pirelli.se

VURDERING

Landevei/hverdag (89 poeng/bra) Neste versjon av Supercorsa SP, V4-versjonen, er et dekk for raske rundetider. Et supersportdekk krever vanligvis en viss temperatur. Under varme forhold og etter oppvarming imponerer det med svært høy styrepresisjon, styrer knivskarpt i nedlegg og er utrolig stabilt.

På bane (96 poeng/meget bra) Med 2023-oppdateringen har Pirelli Supercorsa SP fokusert på enda bedre ytelse på bane. Gummien gir brutalt grep, styrer presist gjennom svingene, gir maksimal stabilitet med god egendemping, gir den tydeligste tilbakemeldingen og oppfører seg bra i grenseområdet – spot on!

På vått underlag (79 poeng/tilfredsstillende) De beste egenskapene på tørt føre går alltid på bekostning av våtgrepet. Pirelli Supercorsa SP V4 kommer på tredjeplass, like bak Metzeler K3. Spesielt ved akselerasjon og fra en lett nedleggsvinkel er grepmangelen på SP V4 merkbar, og topphastigheten på rettstrekket ligger nesten 8 km/t lavere enn Michelin Power GP2.

Konklusjon: Det raskeste dekket på bane, varmes raskt opp på landeveien og allikevel ok på vått underlag? Det lukter testseier med en klar anbefaling for banekjøring. V4 takler nesten hva som helst – bortsett fra lave temperaturer.

MOTORRAD
Vurdering: Bra (264 poeng)



Dekktest del 2: Sports- og supersportsdekk i 120/70 ZR 17 og 190/55 ZR 17

MOTORRAD Samlet vurdering

		Maksimal poengsum	Bridgestone S23	Continental SportAttack 4	Dunlop mk4	Metzeler M9 RR	Michelin Power 6	Pirelli Diablo Rosso IV	Bridgestone RS 11	Continental Race-Attack 2 Street	Dunlop Sportsmart TT	Metzeler Racetec RR K3	Michelin Power GP2	Pirelli Supercorsa SP V4
			Sportsdekk						Supersport dekk					
Kjøreegenskaper på landevei														
Kaldkjøring		10	9	7	10	9	9	9	6	6	5	6	7	6
Manøvrerbarhet		20	19	17	20	18	19	18	16	17	16	17	19	18
Styrepresisjon		20	19	18	19	19	19	19	17	17	16	17	18	19
Kurvestabilitet		10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Grep ved nedlegg/akselerasjon		20	20	19	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Oppførsel i grenseområdet		10	10	9	10	10	9	9	7	8	7	8	8	8
Selvoppretting		10	8	7	9	9	9	9	7	7	8	8	8	8
Totalt		**100**	**95**	**87**	**98**	**95**	**95**	**94**	**83**	**85**	**82**	**86**	**90**	**89**
	Evaluering:		**Meget bra**	**Bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Bra**	**Bra**	**Bra**	**Bra**	**Meget bra**	**Bra**
Kjøreegenskaper på bane														
Manøvrerbarhet		10	9	7	10	8	9	8	6	7	7	8	9	8
Styrepresisjon		10	9	7	9	8	8	8	8	8	8	9	9	10
Kurvestabilitet		20	16	17	17	18	17	18	16	18	18	19	19	20
Grep ved nedlegg		20	15	14	15	16	15	16	16	17	18	19	18	19
Grep under akselerasjon		20	17	15	17	18	14	18	17	18	18	20	19	20
Oppførsel i grenseområdet		20	17	16	17	18	14	18	15	18	15	18	15	19
Rundetid (min)			1.23,05	1.24,57	1.22,64	1.21,71	1.23,59	1.22,04	1.21,88	1.21,23	1.21,03	1.20,17	1.20,93	1.19,82
Lufttrykk foran/bak (bar[1])			2,2/1,9	2,2/2,0	2,4/2,5	2,5/2,5	2,1/1,9	2,5/2,5	2,1/1,8	2,2/2,0	2,3/2,0	2,3/2,1	2,1/1,9	2,3/2,1
Totalt		**100**	**83**	**76**	**85**	**86**	**77**	**86**	**78**	**86**	**84**	**93**	**89**	**96**
	Evaluering:		**Bra**	**tilfreds-stillende**	**Bra**	**Bra**	**tilfreds-stillende**	**Bra**	**tilfreds-stillende**	**Bra**	**Bra**	**Meget bra**	**Bra**	**Meget bra**
Kjøreegenskaper på vått														
Manøvrerbarhet		10	9	7	10	8	9	8	6	7	6	7	8	7
Styrepresisjon		20	19	17	19	19	19	18	16	16	15	17	18	17
Grep ved nedlegg		20	19	16	18	18	18	18	15	14	14	15	16	15
Grep under akselerasjon		20	18	16	18	19	18	18	15	14	14	16	17	16
Grenseområde		20	19	17	19	19	19	18	15	14	14	16	17	16
Bremsing		10	10	8	10	10	10	10	9	8	6	9	9	8
Bremselengde (m) fra 100 km/t			43,9	47,4	44,1	44,3	43,8	43,8	45,4	46,1	49,8	45,9	44,8	46,2
Hastighet Omega (km/t)			75,0	68,0	74,2	73,2	72,9	73,0	68,5	63,8	66,9	69,1	70,5	68,6
Nedleggsvinkel Omega (grader)			30,6	26,1	30,1	29,5	29,0	29,2	26,2	23,4	25,2	26,8	27,6	26,3
Toppfart rettstrekket (km/t)			135,5	129,0	137,2	135,6	137,1	137,5	131,0	119,0	118,1	129,0	137,0	128,9
Rundetid (min)			1.13,45	1.19,62	1.12,64	1.14,13	1.14,32	1.14,64	1.19,17	1.24,30	1.23,20	1.18,26	1.16,19	1.18,63
Totalt		**100**	**94**	**81**	**94**	**93**	**93**	**90**	**76**	**73**	**69**	**80**	**85**	**79**
	Evaluering:		**Meget bra**	**Bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**tilfreds-stillende**	**tilfreds-stillende**	**tilfreds-stillende**	**Bra**	**Bra**	**tilfreds-stillende**
Totalt antall poeng		**300**	**272**	**244**	**277**	**274**	**265**	**270**	**237**	**244**	**235**	**259**	**264**	**264**
SAMLET VURDERING*			**Meget bra**	**Bra**	**Meget bra**	**Meget bra**	**Bra**	**Meget bra**	**tilfreds-stillende**	**Bra**	**tilfreds-stillende**	**Bra**	**Bra**	**Bra**

MOTORRAD TESTvinneren — Meget bra

MOTORRAD TESTvinneren — Bra

MOTORRAD TESTvinneren — Bra

Testsykkelen: BMW S 1000 RR

I tillegg til å være en av de beste sportssyklene på markedet, er det først og fremst en ting som utmerker den: tilgjengelighet. For de som lar seg opprøre over at vi ofte gjør dekktester på BMW'er, bør det påpekes at ikke alle produsenter eller importører er villige, eller i stand til, å støtte våre dekktester med motorsykler. Det er heller ikke helt irrelevant at BMW's modeller ofte brukes som utviklingskjøretøy av dekkprodusentene.

Tekniske data

Firesylindret, firetakts rekkemotor, 999 cm³, 154,0 kW (210 hk) ved 13 750 o/min, 113 Nm ved 11 000 o/min, aluminiumsramme, USD gaffel, svinggaffel bak, tankvolum 16,5 liter, setehøyde 845 mm, vekt 198 kg kjøreklar. Dekk 120/70 ZR 17, 190/55 ZR 17, bensinforbruk 0,56 l/mil, pris fra 299 800,-



Foto: Arturo Rivas

*300 til 270 poeng = meget bra; 269 til 240 poeng = bra; 239 til 210 poeng = tilfredsstillende; 209 til 180 poeng = tilstrekkelig [1] Dekkprodusentenes anbefalinger for lufttrykk gjelder utelukkende for kalde dekk for bruk på bane.

22.-24. mai er det Trafikksikkerhetdag hos din lokale **NMCF-forhandler** i samarbeid med **NMCU**

NMCF
NORSK MC-FORHANDLER FORENING



I vårt engasjement i Nasjonal tiltaksplan for MC-sikkerhet har vi med stor iver forpliktet oss til å arbeide aktivt for MC-førerens sikkerhet på norske veier.
Fra torsdag 22. mai til **lørdag 24. mai** har **NMCF-forhandlerne** ekstra fokus på MC-sikkerhet. Sjekk hvilken dag din NMCF-forhandler har arrangementet.

Her kan du få med deg:

- MC-nyhetene med de smarte sikkerhetsløsningene.
- Det aller nyeste innen MC-sikkerhetsutstyr.
- MC-ekspertene i butikkene gir deg gode råd og veiledning for riktig valg av MC og sikkerhetsutstyr.
- De beste rådene om MC-hjelm - når skal jeg bytte hjelm?
- Gode tilbud.
- Info om Full Kontroll-boka til **NMCU**, som kan gjøre deg til en enda bedre fører.
- Treff trivelige likesinnede og få enkel servering hos din lokale forhandler!

- **NMCFs** egen kjøretøykontroll, vi sjekker mer enn 70 viktige punkter på din MC.



AUTORISERT FAGHANDLER
NMCF
NORSK MC-FORHANDLER FORENING
MEDLEM AV NORSK MC-FORHANDLER FORENING
Vår kompetanse - din trygghet!

NMCF-AUTORISASJON – DIN TRYGGHET!

NMCU
NORSK MOTORCYKKEL UNION

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

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

NMCF.NO

Slik tester Motorrad

For å rekke å publisere denne testen i god tid før sesongstart 2025, testet vi dekkene i franske Provence høsten 2024, mens været fortsatt var varmt. Vi utførte testene på landevei, bane og vått underlag under perfekte forhold på Goodyear/Dunlops testanlegg i nærheten av Montpellier.
Følgende kriterier står i fokus for MOTORRADs evaluering:

Manøvrerbarhet …
… er styrekraften som kreves for å legge ned sykkelen i sving og holde linjen.

Styrepresisjon* …
… i passasjer med varierende hastighet og kompliserte kurveradier. Gir informasjon om motorsykkelen følger ønsket linje som bestemmes av styrekreftene, eller om det er behov for betydelige styrekorreksjoner.

Oppførsel i grenseområdet* …
… representerer manøvrerbarheten når dekket kjøres på grensen. Testet på våt og tørr vei.

Kurvestabilitet …
… her testes hvor stabil sykkelen er i svinger, i ess-partier og over ujevnheter. Den testes både solo og med passasjer, og under akselerasjon med hardt nedlegg ut av svingene.

Kaldkjøring…
… er relevant på de første meterne av en kjøretur. Vi kontrollerer hvor raskt et dekk oppnår optimal ytelse.

Grep ved akselerasjon* …
… beskriver kontroll og kraftoverføring i kurver med varierende hastigheter (vått/tørt).

Grep ved nedlegg* …
… er veigrepet ved maksimalt nedlegg (vått/tørt). En balansegang som bare er mulig på en lukket bane.

Selvoppretting …
… refererer til motorsykkelens tendens til å rette seg opp fra nedlegg under bremsing. Denne reaksjonen motvirkes ved å legge press på indre styrehalvdel.

Dekktrykk**
Landevei/på vått: foran 2,5/bak 2,9 bar, på bane som spesifisert i klassifiseringstabellen.

*De delene som er merket med stjerne, kan overføres til motorsykler med lignende geometri som BMW S 1000 RR.
**Dekkprodusentenes anbefalinger for lufttrykk, som oppgis i de enkelte evalueringsboksene, gjelder utelukkende for bruk på bane.



MOTORRAD Oppsummering

Det er krevende å teste 12 par dekk i to kategorier og i tre ulike bruksscenarier. Men det kjennes godt å se på testresultatene og svare på lesernes spørsmål. Avhengig av dine preferanser, kjørestil og tiltenkt bruk, finnes det flere dekk du bør vurdere for sesongen 2025. Hvis du er ute etter et sportslig dekk med ekspertise på vått underlag, blir du fornøyd med Bridgestone S23 eller det nye Dunlop Sportsmart mk4. Hvis du er ute etter enda bedre ytelse på tørt føre, kan det allsidige Metzeler M9 RR eller de hvassere Michelin Power GP2 og Pirelli Supercorsa SP V4 være gode alternativer. Vårt enstemmige råd er imidlertid at landeveisførere bør velge sportsdekk fremfor supersportdekk.

MUC-OFF

Dårlig vedlikehold av drivverket reduserer ytelsen drastisk. Derfor har vi produkter spesielt utviklet for å hindre nettopp dette, slik at du forlenger levetiden på drivverket og kan nyte flere tusen kilometer på veien i sommer.

TAKING CARE OF YOUR DRIVETRAIN FOR BETTER VETER

BIOLOGISK NEDBRYTBARE RENGJØRINGSMIDLER



Et skittent drivverk fører til raskere slitasje av kjede og drev. Våre miljøvennlige, men kraftige rengjøringsmidler fjerner skånsomt og effektivt smuss og skitt. Spray på og skyll av med rent vann. Enklere blir det ikke!

POWERSPORTS DRIVETRAIN CLEANER - 20467
BIO CHAIN CLEANER - 650



DYPRENS MED BØRSTE



Vi har solide børster spesielt utviklet for drivverk. Motorcycle Chain Brush sørger for en utrolig effektiv rens av ditt motorsykkelkjede. For drev og andre områder anbefaler vi vår Drivetrain Detailing Brush.

MOTORCYCLE CHAIN BRUSH 350
DETAILING BRUSH 372



SMØR KJEDET



Kjede kan være dyrt å erstatte, så et godt smurt kjede sørger ikke bare for kjøreglede, men også lavere kostnader. Vår All-Weather Lube er spesielt utviklet for alle forhold og kjørelengder, og er tilsatt UV-fargestoff slik at du kan sjekke at kjedet er tilstrekkelig smurt til enhver tid..

ALL-WEATHER CHAIN LUBE 6370



SKAN MEG

TILGJENGELIG HOS DIN LOKALE MUC-OFF FORHANDLER.

FORHANDLER HENVENDELSER: POST@BRAKES.NO

TRIPPELENE I TRØBBEL?

Honda CB1000 Hornet SP

Triumph Street Triple 765 RS

Yamaha MT-09 SP

Med CB1000 Hornet SP sender Honda en het konkurrent inn i nakensegmentet – til en forholdsvis hyggelig pris. Er en stor firesylindret motor nok til å true de etablerte tresylindrede? Vi tester dem for å finne svaret.

Honda CB1000 Hornet SP

Diskret sportslig: Med rene linjer, matt sort lakk og gulldetaljer er Hornet tidløst elegant.

Honda har allerede vunnet sin første seier i 2025: med markedslanseringen av den nye CB1000 Hornet SP har de slått sine hjemlige konkurrenter. Vi snakker om 2025-oppdateringene av Kawasaki Z900 og Suzuki GSX-S 1000 – to klassiske nakensykler med kraftige firesylindrede motorer, akkurat som Honda. Begge er lansert nylig, men de var ikke tilgjengelige på tidspunktet for Honda-testen. Dette ga oss imidlertid muligheten til å ta en titt på to like attraktive og sammenlignbare sykler fra Yamaha og Triumph før det interne oppgjøret i firerbanden finner sted.

Det viktigste testsyklene har til felles er at alle tre har til hensikt å imponere deg med raffinert hardware, visuell dramatikk og sportslige kjøreegenskaper. Det gir oss en uimotståelig følelse av lyst som effektivt blokkerer alle former for sparsommelighet og sans for økonomi. Basismodellene er svært forskjellige fra testsyklene, men de er ikke mindre fristende av den grunn. I Hondas tilfelle er oppskriften på utilslørt lykke enkel: så mye som mulig for så lite som mulig, det vil si topp ytelse for relativt lite penger. I stedet for å utvikle en ny motor, ble den velprøvde 1000 kubikk rekkefireren fra 2017 Fireblade (SC77) plukket ned fra hyllen og befridd for sine kostbare smidde stempler og titanventiler. Basismodellen av Hornet har sjenerøse 152 hk, og SP-versjonen leverer 157 hk ved 11.000 o/min, takket være forskjellig mapping og eksosanlegg.

Sifrene får deg kanskje ikke til å snappe etter pusten, men sammenlign det sykkelen koster og prisen på sykler med tilsvarende motorstørrelse, så ser ting veldig annerledes ut. Honda forlanger bare 229 990,- for Hornet SP – da får du en fin Öhlins TTX-demper, Brembo Stylema kalipere og litt ekstra effekt. Basismodellen er 20 000,- billigere. Det betyr at sykkelen virkelig rokker ved den eksisterende balansen mellom pris og ytelse i segmentet.

Bevis? Frem til nå har den billigste sykkelen i klassen (med over 150 hester) vært Suzuki GSX-S 1000, som koster 239 900,-. Den nylig oppdaterte Yamaha MT-09 SP har "bare" 119 hk, og koster 205 900,- (2024). Ellers er det ingen forskjell i ytelse mellom MT-09 SP og standardversjonen, som koster 179 900,-. Triumph Street Triple 765 RS vrenger ut 130 hk ved 12 000 o/min. I den enklere R-versjonen reduserer elektronikken effekten i





Honda

Gledelig få brytere på venstre side av styret. Betjeningen av displayet er enkel å forstå, og den lettleste 5-tommers TFT-skjermen er tiltalende.





Triumph

Forskjellige utseender kan velges for skjermen. Ikke en lett oppgave – det er fortsatt rom for forbedringer når det gjelder tydelighet.





Yamaha

Menyer og blinklysbrytere krever litt tilvenning – men TFT-displayet er oversiktlig. Cruisekontroll og kjøremodus for bane er inkludert i SP-versjonen.



Tekniske data

	Honda CB1000 Hornet SP	Triumph Street Triple 765 RS	Yamaha MT-09 SP
Motor			
Motortype	Firesylindret firetakts rekkemotor	Tresylindret firetakts rekkemotor	Tresylindret firetakts rekkemotor
EFI	4 x Ø 44 mm	3 x Ø 44 mm	3 x Ø 41 mm
Clutch	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)
Boring x slag	76,0 x 55,1 mm	78,0 x 53,4 mm	78,0 x 62,1 mm
Slagvolum	1 000 cm^3	765 cm^3	890 cm^3
Kompresjonsforhold	11.7: 1	13.3: 1	11.5: 1
Effekt	115,6 kW (157 hk) ved 11 000 o/min	95,6 kW (130 hk) ved 12 000 o/min	87,5 kW (119 hk) ved 10 000 o/min
Maks. dreiemoment	107 Nm ved 9 000 o/min	80 Nm ved 9 500 o/min	93 Nm ved 7 000 o/min
Støy, stasjonær	98 dB(A)	95 dB(A)	94 dB(A)
Chassis			
Ramme	Stålramme	Overliggende aluboxramme	Overliggende aluboxramme
Framgaffel	41mm USD gaffel	41mm USD gaffel	41mm USD gaffel
Bremser framme/bak	Ø 310/240 mm	Ø 310/220 mm	Ø 298/245 mm
Elektroniske hjelpesystemer	ABS, Traction kontroll	Kurve-ABS, traction kontroll	Kurve-ABS, traction kontroll
Felger	3,50 x 17; 5,50 x 17	3,50 x 17; 5,50 x 17	3,50 x 17; 5,50 x 17
Dekk	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Dekktype	Bridgestone S22 "BB"	Pirelli Supercorsa SP	Bridgestone S23 "M"
Mål og vekt			
Hjulavstand	1 455 mm	1 399 mm	1 430 mm
Gaffelvinkel	25 grader	23,2 grader	25 grader
Forsprang	98 mm	97 mm	108 mm
Fjæringsvei framme/bak	118/139 mm	115/131 mm	130/117 mm
Setehøyde[1]	810 mm	840 mm	830 mm
Vekt fulltanket[1]	211 kg	191 kg	196 kg
Tillatt last[1]	188 kg	194 kg	166 kg
Tankvolum/reserve	17,0/3,8 liter	15,0 liter	14,0 liter
Serviceintervaller	12 000 km	10 000 km	10 000 km
Pris	229 990,-	181 088,-	205 900,-
Pris testsykkel	229 990,-	184 488,-[2]	205 900,-

Produsentens opplysninger; [1]MOTORRAD-målinger; [2]inkl. Cosmic Yellow lakk, flyscreen, ekstra vindskjerm, tankbeskyttelse.

"Moto2-motoren" med ti hester. Prisene er 181 088,- for RS og 163 200,- kroner for basisversjonen. Selv om kvalitetene til en naken sykkel neppe kan måles utelukkende etter forholdet mellom motorvolum og hestekrefter per krone, vil disse parametrene sannsynligvis være relevante for mange potensielle kjøpere. Og Hondas strategi er helt riktig.

Ergonomien på Hornet har retrofølelsen til en klassisk, japansk, firesylindret motorsykkel – hovedsakelig på grunn av den relativt brede 20-liters tanken. På den annen side har fothvilerne, styret og salen den rette balansen mellom sport og touring. Selv høye nordboere kan leve med knevinkelen – men ikke nødvendigvis det å sitte og skreve på grunn av tankens utforming.

Den moderate setehøyden på 810 millimeter bør glede kortere førere, men plasserer dem samtidig mer i enn på motorsykkelen. Yamahas setehøyde er 20 mm høyere og Triumphs 30 mm høyere. Totalt sett fremstår Triumph og Yamaha som mindre konservative og slankere: de merkbart smalere midjene gir mer bevegelsesfrihet og en mer komfortabel knevinkel. "Sportslig og oppreist" er den beste måten å beskrive sittestillingen på MT-09 SP. Med fjorårets oppdatering ble MT-09 kvitt fothvilere som satt for langt bak, og nå kan de også monteres i to posisjoner fra fabrikk. Bortsett fra den litt korte salen er det ikke mye å klage på, ergonomisk sett.

Triumph Street Triple 765 RS er helt annerledes – tydelig fremoverlent, kompakt og førerorientert. I Triumph-kretser står RS for "Rocket Ship", men etter noen raske seksjoner i fjellpassene gir vi heller den betegnelsen til den sterkere, men tjue kilo tyngre Hondaen.

CB1000 Hornet SP er imidlertid på in-



Honda LED-blinklysene har dobbelrolle som posisjonslys.



Triumph Klassisk Triumph-look med doble frontlykter og liten vinddeflektor.



Yamaha MT-09s lyktearrangement ble oppdatert i 2024.

Honda

Gull-farget og fullt justerbar Showa-gaffel. Öhlins TTX36 gir god demping bak, med lett tilgjengelig retur- og kompresjons-demping.





Triumph

Öhlins-støtdemperen bak på Street Triple 765 RS er litt enklere, men fungerer stabilt. Også her: Showa-hardware foran.





Yamaha

Gaffelrør kledd med karbonfiber burde gi KYB-gaffelen bedre respons. Öhlins-støtdemperen bak har et ratt for fjærforspenning.





TOURING GORE-TEX®

MAKSIMAL KOMFORT OG TØRRE FØTTER

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

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



RUCO Finn din forhandler på www.ruco.no



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



TCX AIRTECH 3 GORE-TEX®
3999,-



TCX EXPLORER GORE-TEX®
2899,-



TCX X-FIVE GORE-TEX®
3699,-

GORE-TEX Ortholite®

CE CE-sertifisering

TCX FOCUS ON BOOTS

Test naken mellomklasse

Triumph Street Triple 765 RS

"Cosmic Yellow" er riktig pent. Spoileren nederst er inkludert i RS-utstyret.

gen måte et uhåndterlig romskip. Den styrer villig, holder linjen stabilt og viser seg å være en tilgjengelig, tillitvekkende partner for både rolig og sportslig ambisiøs svingkjøring.

Den godt avstemte SP-fjæringen fortjener ekstra ros, og den fullt justerbare Showa-forgaffelen reagerer mykt og gir tilstrekkelig støtte ved bremsing. Bra: kjøpere av basisversjonen kan også glede seg over en teknisk identisk gaffel – men uten gullfargen. Öhlins TTX36-støtdemper er imidlertid kun montert på SP. Det gir en rolig og forutsigbar bakpart, selv på ujevn asfalt. Den har også generøse justeringsmuligheter for retur, kompresjon og forspenn. I tillegg er vektfordelingen flyttet betydelig lenger frem, sammenlignet med forgjengeren. Det gir økt stabilitet og merkbart bedre følelse fra forhjulet. Hornet SP stritter bare litt imot ved virkelig aggressive nedleggssvinkler i høye hastigheter – da må den styres med bestemt hånd.

Kombinasjonen av en fullt justerbar KYB gaffel og en høykvalitets Öhlins-støtdemper bak gjør Yamaha MT-09 SP like sikker, men ikke fullt så følsom. Fjæringen gir mye tilbakemelding, men spesielt foran reagerer den litt tregere enn på Honda. På den annen side viser MT-09 en smidighet som Honda og Triumph bare kan drømme om. Sykkelen går inn i nedlegg som av seg selv. Syv kilo tyngre, sammenlignet med Triumph, eksisterer bare på vekten – ikke på veien. Spesielt på smale veier er MT-09 det selvfølgelige valget, både Triumph og Honda må jobbe hardt for ikke å miste den livlige Yamahaen av syne. Med et hørbart vræl tar den momentsterke trippelen nådeløst tak i bakhjulet og sender sykkelen ut av svingene som om den skulle vært skutt ut med katapult. Sjelden har fart vært så tilgjengelig.

Samtidig sparer ikke Triumph på veigrepet, selv om bakparten er litt traustere og motoreffekten litt mindre impulsiv. Bak er det montert gullfargede svenske fjæringskomponenter, men i en litt enklere versjon. Street Triple har den fasteste fjæringen totalt sett, men det går ikke merkbart ut over presisjonen eller den urokkelige stabiliteten i de hardeste nedleggene. Tvert imot – den er alltid klar til å ta neste sving enda krappere og bremse enda senere – forutsatt at de supersportslige Pirelli Supercorsa-dekkene har fått opp varmen. Dette gir testteamet utfordringer relatert til temperatur i januar, selv i Sør-Europa. På de til tider kalde landeveiene viste Bridgestone S22/S23-dekkene



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!

MC UTSTYR
WWW.MC-UTSTYR.NO

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

NETTBUTIKK MED STORT UTVALG PÅ LAGER I NORGE



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

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

Besøk oss på www.online-mc.no

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

Målinger

	Honda CB1000 Hornet SP	Triumph Street Triple 765 RS	Yamaha MT-09 SP
Toppfart *	230 km/t	235 km/t	233 km/t
akselerasjon			
0-100 km/t	3,4 sek	3,3 sek	3,5 sek
0-140 km/t	5,2 sek	5,2 sek	5,6 sek
0-200 km/t	9,5 sek	10,6 sek	11,8 sek
Trekk-kraft på gir			
60-100 km/t	3,7 sek	3,4 sek	3,6 sek
100-140 km/t	4,5 sek	3,6 sek	4,1 sek
140-180 km/t	5,0 sek	4,2 sek	4,6 sek
Bensinforbruk			
Landevei	0,51 liter/mil	0,51 liter/mil	0,43 liter/mil
Rekkevidde landevei	333 km	294 km	326 km

Akselerasjon oppforbakke

Start 25 km/t, etter tre sekunder



Med spontan akselerasjon og lav giring er MT-09 SP raskest ut av kurvene, og den kan også lekent løfte forhjulet, hvis ønskelig. Allerede etter tre sekunder med full gass er den drøye to billengder foran den kraftigere Hondaen. Selv den lette Triumphen klarer ikke å henge med. Den taper noen meter i starten, men tar det raskt igjen, takket være sin turtallsvillighet, og drar forbi den tjue kilo tyngre Hondaen som har høyere giring.

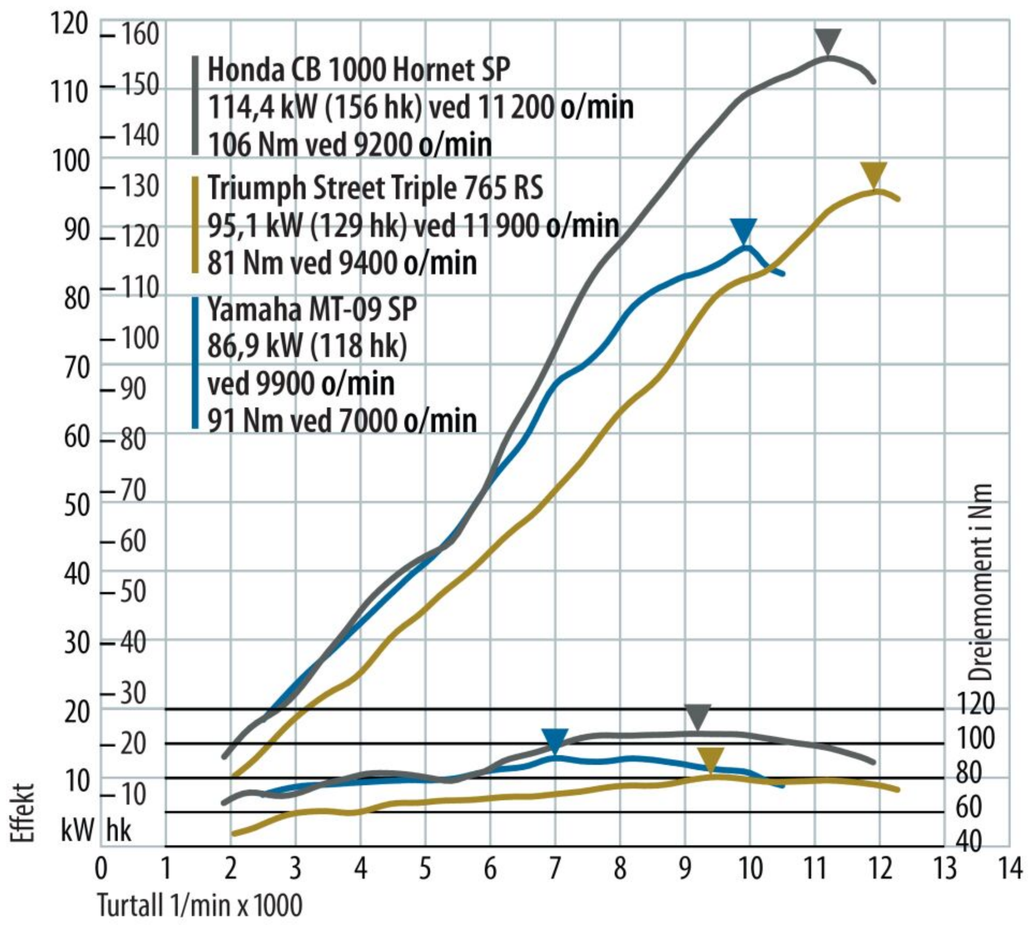
Bremsing i utforbakke

75–25 km/t



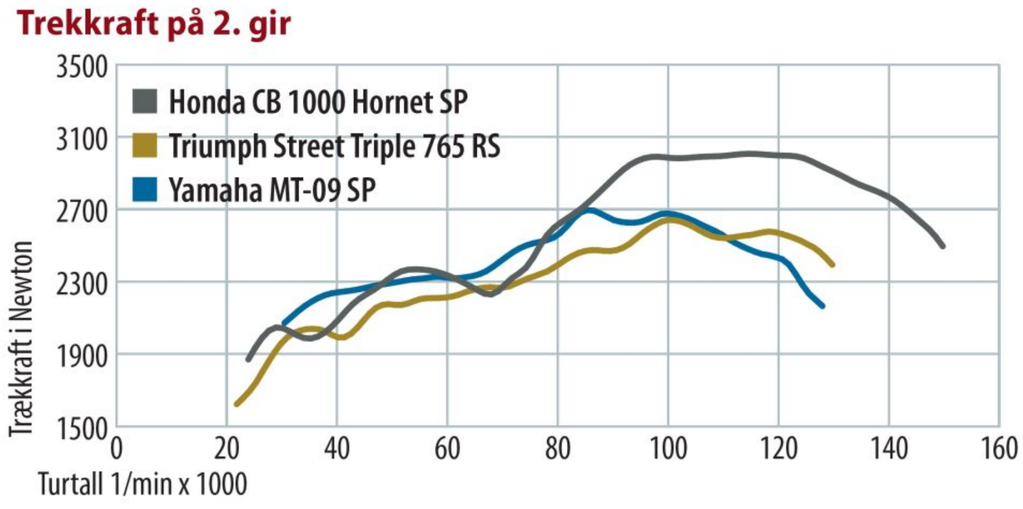
Rent mekanisk mangler det ikke på bremsekraft hos denne trioen, takket være radialmonterte Brembo-kalipere. Oppsett av hardware og styreelektronikk er mye mer avgjørende. Triumph har mest følelse i bremsebittet, men Yamahaen har en god meter kortere bremselengde i utforbakker. Yamahas ABS-innstilling er nærmere grepsgrensen og regulerer mer presist, mens Hondaen gir bort verdifulle meter med et mer konservativ oppsett og merkbart grovere ABS-pulser.

Effekt



Fra 6 000 o/min tar Hornet virkelig av, men under det er den på nivå med Yamahas mindre trippel. Når det gjelder effekt og dreiemoment, ligger Street Triple litt bak, men begrepet "effektkurve" passer ikke helt til Triumphs nesten lineære effektutvikling – Street Triple er ivrig på å dra turtall. Hornet mister litt kraft mellom 4000 og 5500 o/min, noe som merkes under kjøring.

Trekkraft på 2. gir



Grafene for trekkraften viser tydelig hvordan samspillet mellom kraft, dreiemoment og giring preger opplevd akselerasjon: Yamahaen leverer kraftig og jevn akselerasjon fra lave turtall, og den mindre Triumph-motoren hamler først opp ved femsifrede turtall. Det er også her Hornet avslører sin imponerende styrke – men rekkefireren må dras hardt på turtall hvis man skal utnytte effektfordelen.

MOTORRAD målinger; *produsentens opplysninger; effekt på veivakselen. Målt på Dynojet testbenk 250, korrigert i henhold til 95/1/EC, maksimalt mulig avvik ± 5 %.



HELITE

airbag technology expert

Når sikkerheten kommer først!



*** Kjøpt inn av Motorsykkel-importørenes Forening, MCF**



AIRBAGVEST *
TURTLE 2 Hi-Vis
Vår bestselger!
Mekanisk eller elektronisk utløsning.



TURTLE 2 Black
Mekanisk eller elektronisk utløsning.



H-MOOV
Ryggsekk med airbag
Mekanisk eller elektronisk utløsning



TOURING
Inkl. airbag med mekanisk utløsning



GP AIR
Mekanisk eller elektronisk utløsning



ROADSTER
Inkl. airbag med mekanisk utløsning



VENTED
Inkl. airbag med mekanisk utløsning

helite.no

VI HAR NYHETENE, UTSTYRET OG UTVALGET!

2025 Street, Enduro
& Cross i butikk!

Husqvarna MOTORCYCLES

FANTIC MOTOR

TM RACING

HONDA

Husqvarna 901 Norden Expedition

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

Sammenligningstest nakensykler

Yamaha MT-09 SP

Hvis du vil ha en mer sportslig kjørestilling, kan Yamahas fothvilere heves med cirka én centimeter.



på Yamaha og Honda seg å være et mye mer fornuftig og tryggere alternativ.

Og apropos fornuft og nonsens: De målte verdiene som er vist på forrige side, bekrefter stort sett inntrykkene når man bytter mellom syklene. Sammenlignet med de modne, silkemyke og momentsterke trippelmotorene, sliter Hondas ombygde superbike-motor med å omsette kraftoverskuddet til en reell ytelsesfordel på veien, noe som delvis skyldes konkurrentenes lavere giring. Dette betyr imidlertid ikke at Hornet kjennes treg. Bortsett fra et lite momenttap ved lave til middels høye turtall, leverer Hornet-motoren overlegen ytelse, med mer enn nok effekt for alle hverdagssituasjoner. Oppsettet inkluderer en utmerket quickshifter med raske og presise girskift. Det ser imidlertid ikke ut til å spille noen rolle hvor godt Honda leverer: konkurrentene, som har modnet gjennom årene, er bedre i nesten alle kategorier. MT-09 SP girer enda mykere og raskere og akselererer enda mykere i kurvens apex – uansett hvilket effektmodus som er valgt på Hondaen. Det samme gjelder bremsing. Selv om alle tre har kraftige italienske bremser, bremser Yamaha og Triumph med merkbart mer kraft og bedre presisjon. I tillegg har de mer sofistikert elektronikk, med IMU som gir krengningssensitive hjelpesystemer. Honda sliter med defensivt innstilt traction kontroll og litt langsommere ABS-pulser.

Vi har lenge vært vant til at nye motorsykler fra etablerte produsenter som regel blir stadig bedre – og nesten alltid dyrere. Med den nye CB1000 Hornet SP minner Honda oss om at det finnes en annen måte å gjøre det på, og de viser at en gunstig pris ikke nødvendigvis betyr store mangler. Betyr det at Yamaha og Triumph sliter med den rimelige nykommeren? Testresultatene og de målte verdiene taler for seg selv: nei. Honda CB1000 Hornet SP kan ikke måle seg med de to moderne, tresylindrede syklene. Likevel beriker den segmentet og er et interessant og forfriskende alternativ.



Tekst: Philipp Genikomsidis
philipp@motorradonline.de
Foto: Jörg Künstle, Arturo Rivas

Honda Lyden er mer harmonisk enn det den noe slurvet sveisede lyddemperen av stål tilsier. Den behersker nesten alle tonearter – fra sosialt akseptabelt og diskret til regelrett brølende.





Triumph Byggekvaliteten og det elegante designet vises ikke bare i det velkonstruerte eksosanlegget. Trippel-lyden er utsøkt, og det hveser illsint fra innsuget.





Yamaha Trippelen høres dypere og råere ut, og fremhever hvert girskift akustisk. Funksjon fremfor form i eksosanlegget....









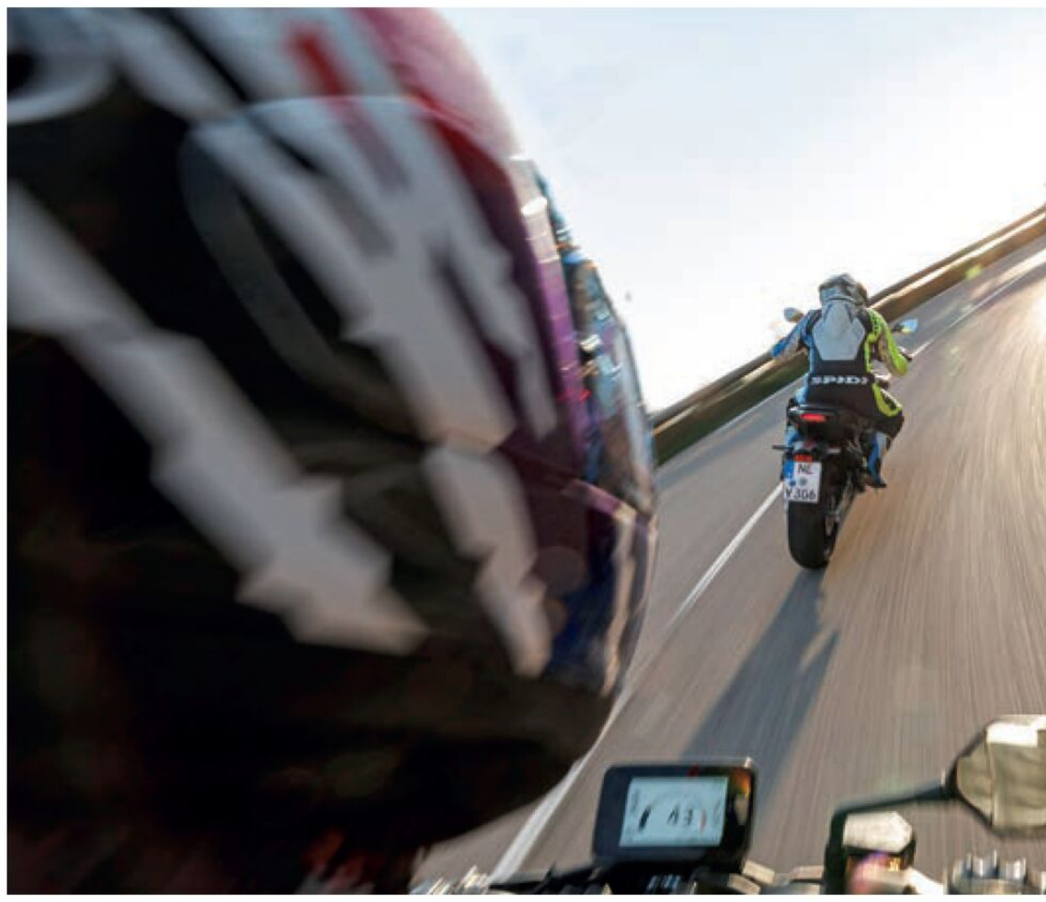
Honda Stålrammen, som har sveiset bakramme i stedet for skrudd, gir en indikasjon på hvor prispresset Hornet-designet er.



Triumph I likhet med Yamaha satser Triumph på en lett aluminiumsramme med bakramme skrudd på.



Yamaha I tillegg til oppgradering av bremser og fjæring, har SP-versjonen børstet svinggaffel og eksklusiv R1M-lakkering.



MOTORRAD-Testresultat

1 Yamaha MT-09 SP
CP3-motoren har alltid vært et høydepunkt, og nå er resten like bra. Ok, designet er diskutabelt, men objektivt sett er det knapt noe å kritisere. MT-09 SP har den beste helheten.

2 Triumph Street Triple 765 RS
Et presisjonsverktøy med knivskarpt veigrep, sterk og smidig motor og kraftige bremser. Førstevalget for erfarne førere.





Jeger eller jaget? Trippelene slipper unna ustraffet.

3 Honda CB1000 Hornet SP

Hornet er et prisgunstig kraftverk med godt chassis og bomsterk motor. Selv om den ikke vinner på poeng, anbefales den på grunn av sin old school-karakter.



MOTORRAD Evaluering

		Maks poeng	Honda CB1000 Hornet SP	Triumph Street Triple 765 RS	Yamaha MT-09 SP
Motor					
	Trekkraft	40	31	34	31
	Akselerasjon	40	33	32	29
	Toppfart	20	16	17	17
	Motorkarakteristikk	30	23	22	24
	Gassrespons/belastningsveksling	30	22	23	24
	Motorgange	30	21	24	23
	Clutch	20	14	15	15
	Giring	20	15	14	16
	Girkassens utveksling	10	9	9	9
	Start	10	8	8	9
	Totalt	**250**	**192**	**198**	**197**
Chassis					
	Manøvrerbarhet	40	30	28	32
	Kurvestabilitet	40	29	32	30
	Styreegenskaper	40	30	30	31
	Tilbakemelding	10	8	9	9
	Bakkeklaring/i sving	20	17	18	17
	Stabilitet rett fram	20	15	16	14
	Basisinnstilling fjæring framme	20	15	13	14
	Basisinnstilling fjæring bak	20	14	13	14
	Fjæringskomfort	20	12	12	13
	Kjøring med passasjerer	20	12	12	13
	Totalt	**250**	**182**	**183**	**187**
Daglig drift					
	Ergonomi fører	40	28	27	30
	Ergonomi passasjer	20	6	7	8
	Beskyttelse mot fartsvind	20	0	2	0
	Sikt	10	8	7	8
	Lys	20	15	14	15
	Utstyr	30	15	14	17
	Daglig drift/vedlikehold	20	12	13	13
	Vekt fulltanket	10	6	7	7
	Fjæringens justeringsmuligheter	10	7	6	8
	Bagasje	10	0	1	2
	Tillatt last	10	5	6	2
	Rekkevidde	30	20	17	19
	Bearbeiding	20	13	15	15
	Totalt	**250**	**135**	**136**	**144**
Sikkerhet					
	Bremsevirkning	40	29	31	30
	Dosering av bremser	30	25	25	25
	Bremsestabilitet solo/med passasjer	20	13	12	12
	Selvoppretting under bremsing	10	7	7	8
	ABS-funksjon	20	12	13	13
	Styreutslag	10	7	7	7
	Elektroniske hjelpesystemer	20	8	13	14
	Totalt	**150**	**101**	**108**	**109**
Kostnader					
	Pris testsykkel	30	16	14	14
	Garanti	10	5	8	5
	Forbruk (landevei)	30	19	19	23
	Servicekostnader	20	18	15	15
	Vedlikeholdskostnader	10	3	4	4
	Totalt	**100**	**61**	**60**	**61**
TOTALEVALUERING		**1000**	**671**	**685**	**698**
PLASSERING			**3.**	**2.**	**1.**
Valuta for pengene*		**Maks 1.0**	**1,8**	**2,0**	**1,8**

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

+ Triumph scorer med høyest trekkraft og vibrasjonsfri gange. Når det gjelder akselerasjon, kan ingen av trippelmotorenemåle seg med Hondas kraft. Yamahas girkasse er smidig.

– Belastningsendringer og smidighet er ikke hoveddisiplinene til den effektsterke Hornet.

Vinner motor: Triumph

+ MT-09 er så lett i steget at selv ikke den lille Street Triple klarer å holde følge. På den annen side er Triumph sikker på foten i nedlegg. Hornet ligger et sted midt imellom. Begge SP-chassisene er bemerkelsesverdig godt avstemt.

– MT-09 SP har en tendens til å bli nervøs i høye hastigheter.

Vinner chassis: Yamaha

+ Passer som hånd i hanske: Flott ergonomi på den velutstyrte Yamahaen. Hornet takler langdistanseflyvninger, takket være 20 liters tank.

– Å kjøre langt og få med bagasje er upraktisk og komplisert. Litt halvhjertet Honda-utførelse på grunn av kostnadsbesparelser.

Vinner hverdag: Yamaha

+ Takket være IMU Yamaha og Triumph har krengningssensitive hjelpesystemer.

– Hornet har mindre support fra elektroniske hjelpesystemer.

Vinner sikkerhet: Yamaha

+ Gunstig pris: Hornet. Økonomisk: MT-09. Valuta for pengene: fire års Triumph-garanti.

– 1000 kubikk koster å vedlikeholde.

Vinner kostnader: Honda/Yamaha

Vinner når det gjelder pris og ytelse: Honda/Yamaha. Alle tre viser at selv avanserte modeller kan gi utmerket valuta for pengene.



Serviceguiden – hele norges markedsplass

nettbutikk

NETTBUTIKK MED STORT UTVALG PÅ LAGER I NORGE



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

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

motorsykler

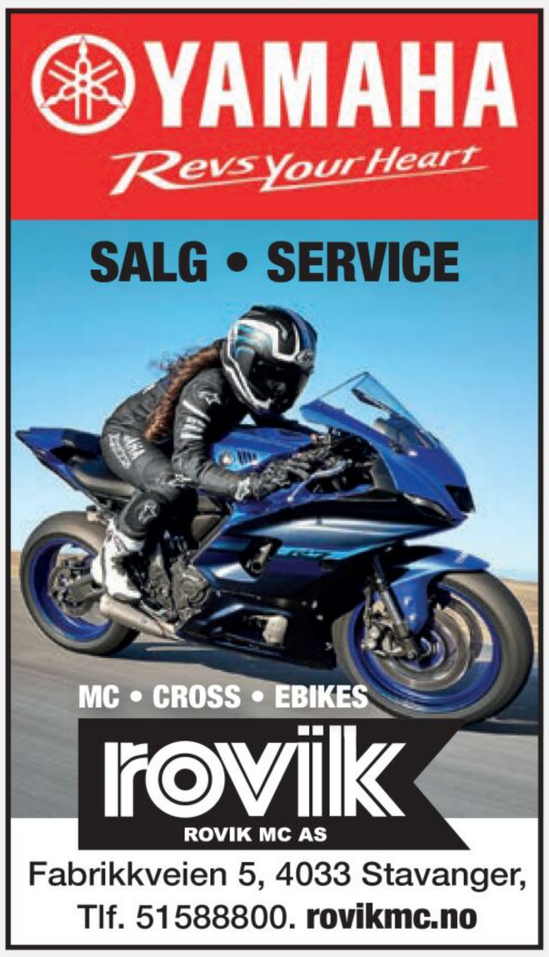


Hold deg oppdatert!

mcavisa.no
bike.no

MC avisa BIKE

motorsykler



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

MOTO GUZZI®

KYMCO HONDA aprilia Vespa BOOSTER PLUG

NMCF NORSK MC-FORHANDLER FORENING

Godkjent MC-verksted

Godkjent Motorsykkelverksted

Vi reparerer og utfører service og vedlikehold på alle merker.

HADELAND MC OG FRITID AS

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

nettbutikk

KANSKJE VI HAR NOE PÅ LAGER



Rask levering!

rovik
ROVIKMC.NO

motorsykler

MC-VERKSTED i Stavanger!

Vi skrur på alle MC-merker!



Treskeveien 5 i Hafrsfjord

MC-BUTIKK på Forus!



Fabrikkveien 8 på Forus

Husqvarna FANTIC HONDA

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

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

Års-abonnement 10 nr. for 770,-!

MC avisa BIKE

bike.no
Tlf. 22535334

motorsykler

Speed MOTORCENTER







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

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

Serviceguiden – hele norges markedsplass

verksteder

NORGES STØRSTE
H-D FORHANDLER

Screamin' Eagle PERFORMANCE

YTER SYKKELEN DIN SITT ALLER BESTE?

Vår dynobenk avslører alle svakheter og muligheter.

Vi hjelper deg med oppgraderinger.

HARLEY-DAVIDSON® OSLO

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

verksteder

Serviceverkstedet for BMW i Rogaland

BMW MOTORRAD

roviik
ROVIK MC AS

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

Online-mc.no
Din leverandør av mc-utstyr på nett

verksteder

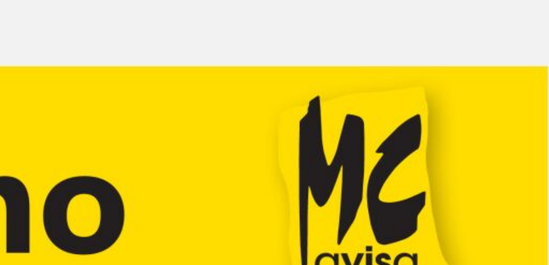
MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
AUTHORIZED
SERVICE

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

Online-mc.no
Din leverandør av mc-utstyr på nett

verksteder

Norges råeste MC-verksted!



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

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

TA SERVICE NÅ!

SIGMA MOTOR

Hemmingstadv. 17 - Tlf. 52 70 73 30
5535 Haugesund. **sigmamotor.no**

MC avisa BIKE **mcavisa.no / bike.no** MC avisa BIKE

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

KUS MC ØSTFOLD

Vi tilbyr ekspertservice kun 1 time fra Oslo!

NORGES STØRSTE FORHANDLER AV BRUKTE MOTORSYKLER
GODKJENT MC VERKSTED



KUS MC ØSTFOLD
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

76

OG MIN

Hvem er den norske motorsyklisten? For å finne ut dette, går vi tett på motorsyklister som vi møter. Tett på helt vanlige, norske motorsyklister. Folk som kjører MC er nemlig ingen homogen gruppe, slik man gjerne får inntrykk av. Vi har forskjellig smak og forskjellige preferanser, men for oss alle er motorsykkel en del av tilværelsen. Vi er forskjellige, men hvem er vi egentlig? I denne intervjuserien prøver vi å bli kjent med dem. Her er Line Kristin Breidal, Line blant venner. Førerkortet hennes er ganske ferskt, men hun har en MC-entusiasme som overgår de fleste. Eller som hun sier: -Jeg har gått glipp av mye, men nå er jeg der – endelig!



STARTEN: Da mora gikk bort, ble det til at Line og Atle, ektemannen, overtok FatBoyen hennes. Det var starten på deres nye motorsykkeltilværelse, men for Line var Harleyen i tyngste laget. Derfor lot hun Atle ta den, mens hun selv valgte noe lettere.

NÅ ER JEG DER!

Mesteparten sitt voksne liv har Line Kristin Breidal hatt et negativt forhold til motorsykler, men for fire år siden snudde det. Da var det enten eller. Motorsykkel eller ikke. Det ble motorsykkel, og dermed tok tilværelsen en ny vending.

Man må være i forkant. Det er i hvert fall et must når man intervjuer motorsyklister for å portrettere dem i Norges ledende MC-organ. Når man holder til i et land der syklene står i dvale store deler av året, er man bare nødt til å være i forkant. Bladene skal jo ut om vinteren også, og da må bildene være på plass. Vi kommer stadig i kontakt med motorsyklister som vi har lyst til bli bedre kjent med. Motorsyklister som er åpne for en nærmere prat og som ikke har noe imot å komme på trykk. Men da må fotograferingen skje når sykkelen er på veien, altså når veiene er bare. På sensommeren i fjor kom vi i kontakt med Line Kristin Breidal, ei entusiastisk dame fra Løten. Med ganske ferskt førerkort og en entusiasme som var i full blomst, nøt hun sin Honda NC750. Den var, slik hun uttrykte det, helt optimal for henne. Eller som hun sa: – En herlig nybegynnersykkel om innfrir alle mine ønsker. Jeg har jo begrenset erfaring. Dessuten er jeg ikke veldig høy. NC'n er bekvem og ganske lettkjørt. Med en aldri så liten senking av fjæringa er den også så lav at jeg ikke føler meg usikker. Det sa altså Line i høst, og etter en smule overtalelse sa hun seg villig til et intervju. I og med at dette skulle skje i løpet av vinteren, var vi nødt til å ha bildene på plass før snøen kom. Man måtte jo, som jeg sa, være i forkant. Derfor ble hun fotografert på NT'n i august. Bildene ble bra, og Line forsikret meg om at hun ikke hadde noen planer om å bytte.

På nyåret, da vinteren omsider hadde dekket innlandet med snø, kontaktet jeg henne for en nærmere prat. Hun var klar, men hun måtte bare innrømme at hun had-

Navn: Line Kristin Breidal.
Alder: 42 år.
Bosted: Løten.
Sivil status: Gift med Atle. Har også en datter, Isabell (snart 19).
Yrke: Helsefaglig rådgiver.
MC-erfaring: Fire sesonger (det burde vært mye mer).
Sykler: 3 år gammel Honda NT1100 og 23 år gammel H-D FatBoy.



HELFRELST: Forvandlingen er total. For 5-6 år siden forestilte hun seg at motorsykler var farlige. Nå derimot, er hun heltfrelst. Eller som hun uttrykker det: -Tenk på alt jeg har gått glipp av!

de bytta bort NC'n. På MC-huset hadde hun nemlig kommet over en nesten ny NT1100. De ga henne, som hun uttrykte det, en deal som det var umulig å si «nei» til. – I utgangspunktet hadde jeg ingen planer om å bytte, innrømmer hun, men jeg jeg falt for NT'n. Riktignok vet jeg ikke hvordan den er å kjøre, for jeg har ikke prøvd den ennå, men jeg har lest mye om den. Det blir sagt at den både er imøtekommende og lettkjørt. Håper ikke at det ødelegger planene dine.

Forsåvidt ikke. Det hadde jo vært ålreit å avbilde deg på nyervervelsen, men i så fall må måtte schedule ha blitt endret. Vi måtte vente til våren, og det hadde blitt en strek i regninga. Dessuten var du jo klar på at du var helt hjemme på 750'n, så da håper jeg at det er greit at vi bruker den som utgangspunkt for intervjuet.
– Jada, men jeg synes det er viktig at du forteller om nyervervelsen.

Selvsagt skal vi berette om 1100'n, men det hadde som sagt vært ålreit og ha et bilde av deg på den. Står den i Nydal, altså på MC-huset?
– Ja. Jeg skal høre med dem, men jeg er redd det kan bli litt vanskelig. Så vidt jeg vet, er den stuet vekk i påvente av sesongen.

Det får stå sin prøve, men Line: Da jeg tok bilder av deg på NC'n ga du uttrykk for at det var en herlig sykkel som innfridde alle dine ønsker og behov. Den skulle du beholde. Men nå, et drøyt halvår senere, har du pælmet den. Hvorfor ombestemte du deg?
– Når sant skal sies, var jeg moden for no' litt større. Egentlig hadde leg tenkt å vente litt, men på MC-huset hadde de en pent brukt NT1100 stående. Jeg hadde, som sagt, lest litt om den. Jeg likte den, men var ikke helt i kjøpemodus. Men gutta på MC-huset så hvor landet lå, og ga meg et godt tilbud. Jeg kunne rett og slett ikke si nei. Dermed var jeg solgt.

Du var solgt, sier du: Snarere er det vel riktig å si at du ble et offer for MC-husets salgs-ferdigheter. Jobben deres er jo å selge, og for ditt vedkommende resulterte det i at NT'n ble solgt – til deg.
– Ja, men offer?!? Jeg føler meg overhodet ikke som noe offer! Jeg er happy og gleder meg veldig til sesongen.

Skjønner det, men bare for å oppklare: Når jeg sa «offer», var det bare noe som bare glapp ut av meg. Det var ikke bokstavelig ment. Folka på MC-huset er dyktige. Jeg kjenner dem godt, så de får ha meg unnskyldt. Men tilbake til deg Line – og motorsykkelkarrieren din. Den er ikke veldig lang...
– Nei, dessverre. Jeg har bare hatt lappen i fire år. Egentlig burde jeg ha begynt lenge før, men bedre sent enn aldri.

Det sies det, men hvorfor ventet du så lenge?
– Det er en lang historie. I mine yngre dager var jeg skeptisk til motorsykler og motorsykkelkjøring generelt. Det virket farlig. Var rett og slett redd. Noe av årsaken lå sikkert i det faktum at broren til venninna mi omkom i en MC-ulykke. Motorsykkel var definitivt ikke noe for meg. Men så var det mamma – da. Hun hadde motorsykkeldilla. Hun turde ikke fortelle det til meg, for hun kjente jo min negative holdning. Men mot slutten av 50-årene bestemte hun seg for å ta lappen og skaffe seg sykkel. Ikke en hvilken som helst sykkel heller. Dama på nesten 60 gikk hen og kjøpte seg Harley! En FatBoy. Mamma var i ungdommen igjen og så lyst på framtida, men så ble hun rammet av uhelbredelig kreft. Det ble slutt på kjøringa. Følgelig ble det besluttet at vi, altså mannen min og jeg, skulle overta Harleyen. Alternativene var enten å ta førerkort, eller selge den. For å gjøre en lang historie kort, ble det førerkort. Og ikke bare det: Vi måtte jo ha hver vår sykkel også. I og med at FatBoyen er stor og tung, bestemte jeg meg for å kjøpe noe som var lettere og mer nybegynnervennlig. Det ble NC'n. Jeg hentet den rett etter oppkjøringa.

Du sa «bedre sent enn aldri». For ditt vedkommende kan man kanskje omskrive det til «Sent, men godt»?
– You bet! Jeg merket det allerede under første kjøretime. Da jeg satte meg på sykkelen og begynte i kjøregården, syntes jeg det var gøy. Der og da innså jeg at det var greia mi, og siden har følelsen bare vokst. Nå er jeg helt hekta!

Egentlig skjønte jeg det, men jeg måtte jo spørre. Men nå er altså både du og gubben inne i motorsykkelverdenen. Og ikke bare det: Dattera deres er også der. Hun har tatt lappen og kjøpt seg sykkel. Etter din forhåndsvise skepsis er dere plutselig motorsyklister – alle i hop. Litt av en forandring, må jeg si...
– Ja, det er nesten ikke til å tro. Atle koser seg på FatBoyen. Isabell gleder seg til en ny sesong på sin Honda CB500X og jeg klør i fingrene etter å komme på veien med min nyervervelse. Hadde du, bare for fem, seks år siden, antydet no' slikt, ville jeg ristet på hodet og trodd du var sprø. Det er helt vanvittig hvor fort ting kan endre seg. Eller for å si det på en annen måte: For fem år siden var jeg negativ. Nå rister jeg på hodet over meg selv himler med øynene over at jeg kunne være så dum. Tenk på alt jeg har gått glipp av!

Ikke tenk for mye på det. Vær heller happy for at du er der du er. Men bare for å spørre deg: Var du ikke engang skeptisk da Isabell fattet interesse og begynte å kjøre?
– Jo litt, men jeg unner henne å ha det gøy, og tanken på at vi kunne kjøre på tur sammen var tiltalende. Nå er vi der! Nok en grunn til for å glede seg til sesongstart.

Dere er m.a.o. blitt en motorsykkelfamilie, og du er i hvert fall ikke den som bremser. MC er blitt en del av livet deres – i videste forstand. Men tilværelsen din består vel av mer enn bare motorsykler. Jeg tenker f.eks. på yrkestilværelsen din...
– Selv om motorsykkel er blitt en viktig del av tilværelsen, er den selvsagt ikke alt. Man har jo jobb. Jeg har akkurat gått inn i en ny stilling. Etter 20 år i Sykehuset Innlandet, jobber jeg nå som helsefaglig rådgiver i Stange Kommune. Oppgavene er varierte og innebærer blant annet fagutvikling, planverk, kvalitetssikring og prosjektledelse. Som sagt er jeg fersk i den nye stillingen. Det er veldig mye å sette seg inn i.

Og ellers?
– Tenker du på meg og mine interesser utenom motorsykkel?

Ja.
– Tja, jeg er i hvert fall kunnskapssøkende. Er glad i musikk, fart og strikker mye. Dessuten er jeg opptatt av helse, i videste forstand. Og så må jeg nok kalle meg «crazy cat lady».

Crazy cat lady??
– Ja, jeg elsker katter og skulle gjerne hatt huset fullt! Inntil nylig har vi hatt to, «Lynet» og «Lillern».

Reportasje: Jeg og min mc

De blitt sentrale i tilværelsen vår og naturlige medlemmer i familien, men dessverre gikk Lillern bort forleden. Det var skikkelig vondt. Nå har vi bare Lynet igjen.

Oj, beklager. Kommer etter hvert Lynet til å få selskap?
– Det er litt tidlig å si, men ser ikke bort fra det.

Men katten, eller kattene, er som du sier en del av familien. Er de med når familien drar på tur? Du har jo god plass i toppkofferten...
– Tåpelig spørsmål. Må jeg svare?

Nei. Tåpelige spørsmål trenger du selvsagt ikke svare på, men for å være litt seriøs: Hvordan karakteriserer du deg selv som motorsyklist?
– Jeg mener selv at jeg er fornuftig og forsiktig. Kjenner mine egne begrensninger og kjører deretter. Fremdeles er jeg en pingle i svinger, men det prøver jeg å rette på. Jeg har deltatt på førerutviklingskurs, og flere blir det. De er veldig nyttige og gir meg enormt mye. Slike kurs bør alle ta, uansett erfaring. Det å være sine egne styrker og svakheter bevisst, og bearbeide dem, gjør deg til en bedre motorsyklist. Man får mer glede av sykkelen også.

Det kan jeg skrive under på. Vi lar det stå som et tips til alle våre lesere. Ingen er så gode at de ikke trenger førerutviklingskurs. Man blir bedre, mer bevisst og får større glede av sykkelen. Jeg snakker av erfaring. Men tilbake til deg, Line: Du tok jo motorsykkellappen i godt voksen alder. Syntes du det var vanskelig?
– Jeg hadde jo «null» erfaring, så jeg var ganske nervøs. Selv om jeg likte det så snart jeg var i farta, var ikke kroppen og psyken kalibrert for det. Til og begynne med var jeg stiv som en stokk og slet i svingene. Det å gå inn i dem med kontrastyring virket helt bak mål. Det ble mye trening før jeg klarte å knekke koden.
Men nå har du knekt den...
– Ja, men som sagt: Jeg har fremdeles mye å lære.

Kjører du mye?
– Skulle gjerne hatt tid til å kjøre mer, men jeg kjører så ofte jeg kan. Både på fritiden og til og fra jobb.

Kjører du fort? Innledningsvis sa du jo at du var gla' i fart...
– Joda, jeg liker å gasse, men jeg har aldri fått fartsbot. Mulig jeg har hatt flaks, men jeg kjører ikke så fort at det er risiko for lappen. Den har jeg jobba hardt for, og den akter akter jeg å beholde. Spesielt nå, etter at jeg fikk «A», har jeg virkelig innsett at jeg ikke kan være den foruten.

De fleste er nok enige med deg i det. Ikke minst de som har vært offer for førerkortbeslag. Jeg snakker dessverre av egen erfaring der også. Men Line: Du sier at du kjører så ofte du kan. Er det blitt noen lengre turer ennå?
– Foreløpig ikke, men vi leker med tanken på en tur til Vestlandet. Ser ikke bort fra at det vil skje i løpet av sommeren. Den store drømmen er imidlertid motorsykkelferie i Europa. Det å kjøre til Italia, sammen med gode motorsykkelvenner, står for meg som den ultimate motorsykkelopplevelsen. Jeg digger Italia, men så voldsomme motorsykkeleventyr er jeg ikke klar for ennå. Jeg må få mer erfaring. Men, som sagt: Europa er drømmen!



OPTIMAL: For Line begynte det med Honda NC750. Den innfridde alle hennes behov og var, som hun uttrykte det, helt optimal. På sensommeren i fjor, da vi fotograferte henne, var hun helt klar på at hun skulle beholde den. Nå er den solgt.

Lines store drøm er altså Europa. Jeg synes det passer å slutte der. Vi er ferdigsnakka. Etter en smule overtalelse lot du deg overtale til et intervju. Hva tenker du nå?
– Jeg var jo litt overrasket da du spurte. Lurte på hva jeg, med min begrensede erfaring, kunne bidra med. Nå synes jeg bare det er morsomt. Jeg fikk mange fine bilder og en hyggelig prat, men selvsagt er jeg spent. Det å komme på trykk, og bli brettet ut for hele nasjonen, føles ganske surrealistisk. Det er nesten litt nervepirrende. Jeg tror det ikke helt før jeg får se det, men jeg krysser fingra og håper det beste.



Tekst: Jon Asgeir Lystad
jon@mcavisa-bike.no
Foto: Lystad Media/Therese M. Sætre /MC-huset

Line Kristin Breidal

Digger:
– Katter, strikking og motorsykler!
Digger ikke:
– Uoppmerksomme trafikanter som tror de eier veien.
Positivt trekk:
– Jeg mener i hvert fall selv at jeg er omsorgsfull.
Mindre positivt trekk:
– Jeg er selvkritisk. I seg selv er det kanskje ikke negativt, men det kan fort bli for mye.
Dette er jeg god til:
– Å lytte.
Dette er jeg ikke så god til:
– Hårnålssvinger. Jeg må trene mye mer!
Dette liker jeg å gjøre:
– Være sammen med familie og venner i godt lag.
Dette kaster jeg ikke bort tida mi på:
– Vaske vinduer! Det er det Atle som gjør.
Det beste jeg vet:
– Reise! Oppleve nye steder og fornemme ukjente sfærer.
Det verste jeg vet:
– Opera!
Det beste som har hendt neg:
– Atle og Isabell.
Det verste som har hendt meg:
– Å miste min kjære mor. Hun gikk bort så altfor tidlig.
Det smarteste jeg har gjort:
– Ta lappen på MC.
Det dummeste jeg har gjort:
– At jeg ikke tok et studieår i utlandet da jeg var ung og hadde mulighet til det.
Hvis jeg hadde ubegrenset med penger:
– Først og fremst ville jeg gitt Isabell muligheten for å studere hvor hun ville i verden. Dessuten ville jeg reist jorda rundt. Så ville jeg delt med familie og venner og latt dem ta del i overfloden, og selvsagt ville jeg gitt mer til kreftforskning og veldedighet.
Line Kristin om ti år:
– Jeg kjører i hvert fall motorsykkel!
Line Kristin med få ord:
– Kunnskapsøkende, musikkglad, fartsglad, strikkegal og «crazy cat lady».
Hva andre sier om Line Kristin Breidal:
– Det kommer nok an på hvem du spør, men mine nærmeste vil beskrive meg som rolig, empatisk og målrettet – håper jeg.

FEM FAVORITTER
Favorittunderholdning: Dokumentarer. Eksempelvis True Crime og helsedokumentarer.
Favorittmusikk/artist: Metallica
Favorittferie: Har opplevd noen dager i en liten fjellandsby syd i Italia. Stille, uten turister og mas. Dit skal jeg tilbake!
Favorittmat: Vilt. Rådyr og rein er favoritten.
Favorittvei på MC: Sollia, Venabygdsfjellet, Tretten, Segalstad Bru. Fine veier og nydelig natur.

SUZUKI

DL800DE

Kjøp en DL800DE 2023-modell og få med valgfritt originalt utstyr til en verdi av 10.000.-



Kampanjepris kr 164.900,- inkl.
valgfritt utstyr. Gjelder så langt lageret rekker.

Avtal prøvekjøring med en Suzuki-forhandler nær deg!

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

erling sande
erling-sande.no



BMW S 1000 XR

Hvis du liker firesylindrede sportssykler, men har vokst fra smale styrer og sammenkrøpet kjørestilling, er det ikke uvanlig å velge en høybeint sportstourer i stedet. En het kandidat på bruktmarkedet er den første crossover-BMW'en: S 1000 XR.

Ved debuten i 2015 så kynikerne i utgangspunktet S 1000 XR som en firesylindret kopi av Ducati Multistrada. Det var ikke uten grunn, for i tillegg til en hvit og svart versjon, dukket den tusen kubikk store sykkelen, som da ble markedsført i segmentet "Adventure Sports", opp i flammende rødt. Men ved nærmere ettersyn, og senest etter de første prøvekjøringsrapportene, innså alle at XR hadde sine egne salgsargumenter når det gjaldt utseende og teknologi. Selv om S 1000 XR ikke er noe særlig "Adventure", har den absolutt noe med "Sports" å gjøre.

Det er logisk å anta at det var kombinasjonen av enorm effekt, smidige 17-tommers dekk og en oppreist, avslappet, langturvennlig kjørestilling som etter all sannsynlighet appellerte til en og annen sportssykkelfører, ambisiøse GS-førere eller til og med motiverte dem til å bytte. XR tiltrakk seg også førere som hadde nakensykler eller supersportssykler som etter hvert ble for ukomfortable. Selv om de kanskje aldri hadde inkludert en BMW i ønskelisten tidligere.



Trykk-vri hjulet er nå en gammel favoritt. Over: Cruise kontroll.



Veskene ser veldig diskré ut (se til venstre), veskefestene er svært funksjonelle.

Uansett hva de potensielle kjøperne hadde kjørt tidligere, den temmede supersportsmotoren var sannsynligvis den avgjørende faktoren i kjøpsbeslutningen deres, så mye kan sies på forhånd.

Med et sportslig hjerte Bortsett fra noen få mindre detaljer er den raske rekkefireren den samme som sitter i den nakne S 1000 R, som dukket opp kort tid før og som i sin tur var basert på den supersportslige dobbel-R. Så hva er annerledes? Motormappingen, et modifisert eksosanlegg der eksosspjeldet bare jobber i det tykkere av de to forbindelsesrørene mellom fremre og bakre lyddempere, avhengig av motorturtallet. I tillegg, en kraftigere generator (486 i stedet for 406 watt). I stedet for de opprinnelige 193 hestene, er 160 (senere 165) hester tilgjengelig ved 11 000 o/min i følge databladet. I praksis kan nesten hele turtallsområdet brukes. Motoren er skikkelig levende, har et hest brøl og trykker hardt på. Fra 7 000 omdreininger er akselrasjonen katapultlig-

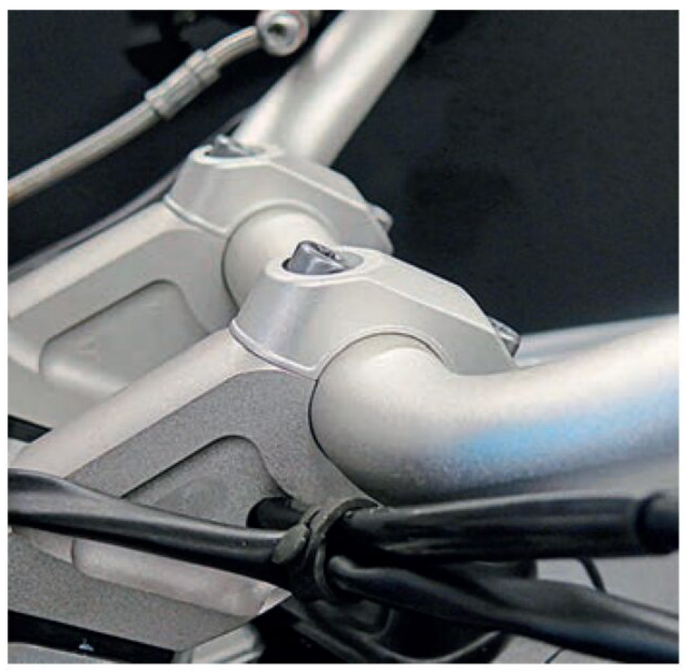
Markedssituasjon/populært tilbehør

Bruktmarkedet byr på et forholdsvis bredt utvalg for den som ønsker å kjøre rask touring. I skrivende stund har Finn.no, 5 til salgs hos forhandler, 10 privat. Du finner neppe et skikkelig røverkjøp, selv ikke blant de første modellene: De koster mellom 135 000,- og 170 000,- kroner og har kjørelengde mellom 30 000 og 100 000 km. Disse kjørelengdene bør imidlertid ikke skremme deg bort fra den velprøvde teknologien, spesielt ettersom fullt utstyrte sykler ofte ligger på disse prisnivåene. Euro 4-versjonene med 165 hk er ikke så mye dyrere, og koster fra ca. kr 170 000,-. Hvis du foretrekker en av de nyeste årsmodellene og/eller en sykkel med lav kjørelengde, bør du budsjettere med mellom kr 175 000,- og 275 000,-. Generelt kan man si at en S 1000 XR med full servicehistorikk nesten kan kjøpes i blinde. Til tross for sin sportslige stamtavle anses 1000 XR for å være meget pålitelig. Likevel anbefaler proffene at man ikke sparer på vedlikeholdet. Spesielt ved sportslig kjøring skader det ikke å skifte motorolje og luftfilter tidligere enn de foreskrevne 10 000 kilometerne. I praksis gjøres dette vanligvis årlig, men en litt mer omfattende service bør utføres ved 30 000 km, noe som inkluderer kontroll av ventilklaring, bytte av gaffelolje og bytte av tennplugger. Ekstrautstyr er ikke noe stort problem fordi XR som regel er fullt utstyrt. Vi snakker da om utstyr som kommer rett fra BMW-katalogen, og som passer sømløst inn i designet. For eksempel HP Parts (inkludert fothvilere, gir-/bremsepedaler, beskyttelser, elegante karbonfiberdeksler), men fremfor alt vesker og pakkebærer. Touring-tilbehør inkluderer også ofte tankvesker eller en tonet vindskjerm. Noen ganger følger det også med en ekstra lyddemper, freste deler (f.eks. bremse- og clutchpedaler), styrespeil eller ekstra blinklys. Hvorvidt disse tilleggene rettferdiggjør en høyere pris, avhenger imidlertid av delene og kjøperens smak/behov.



Ombygginger, som denne fra Wilbers, er unntaket snarere enn regelen.





Mer sannsynlig å finne: Ergonomisk tilbehør som vindavvisere fra Wunderlich (til venstre) eller styreforhøyere (med offset) fra MZ (til høyre) eller andre.

Modellhistorikk /recalls

2015 Lansering av S 1000 XR i hvitt og rødt.

2017 Konvertert til Euro 4, motoren leverer nå 165 hk og to Newtonmeter mer dreiemoment ved samme turtall. Modifisert gummioppheng på styret for bedre komfort, maksimal last økt med ti kilo. Ny farge "ocean blue metallic matt".

2018 Variantene «Triple Black» og «HP Style» (hvit/blå/rød) erstatter rødt og hvitt.

2019 Det siste modellåret for K49, på slutten av 2019 ble etterfølgeren med samme navn presentert, i salg fra 2020.



Vindskjermen kan justeres i to nivåer uten bruk av verktøy, og gir god vindbeskyttelse.

Den nå velkjente og velprøvde rekke-fireren er en kompakt kraftpakke.





Til tross for veskene og den avslappede kjørestillingen, er S 1000 XR en potent sykkel for sportslig landeveiskjøring.

nende. Til glede for noen, forargelse for andre, ledsages dette – eller rettere sagt drukner dette – i en pubertalt høy eksosstøy som er lite verdig, selv for en sportslig tourer.

Fra fabrikk leveres XR med to forskjellige ride modes. Det kan også utvides med to ekstra modes mot tilleggskostnad. I tillegg til de selvforklarende "Road" og "Rain", finnes det også "Dynamic" og "Dynamic Pro". Sistnevnte ride mode er mer direkte og morsom , men uten å være for aggressivt innstilt. De forskjellige modes påvirker også kurve-ABS, traction kontroll og (hvis montert) den elektroniske fjæringen.

Utvekslingsforholdet er også uendret fra "S 1000 R". Hyppig giring er egentlig unødvendig, men takket være den korte spakbevegelsen og presise quickshifteren er giring morsomt. Det er bare den lave utvekslingen som er mer merkbar på den mer touringbetonte XR: I 100 km/t leter de fleste desperat etter syvende gir, spesielt fordi motoren vibrerer ubehagelig gjennom styret og fothvilerne i det mye brukte området mellom 5 000 og 6 000 omdreininger. Det er kanskje den største svakheten ved motortypen, noe som kan være spesielt irriterende på lange turer. Det finnes i det minste en cruisekontroll som hjelper til.

Touring-versjon. De som liker motorkarakteristikken, vil ikke ha noe å innvende på touring-egenskapene. De nødvendige forandringene fra S 1000 R er tydeligere hvis du ser bort fra motoren: ny hovedramme med flatere gaffelvinkel (25,5 i stedet for 24,6 grader), 117 i stedet for 98,5 millimeters forsprang, 65 millimeter lengre svingarm og lengre hjulavstand (1 548 i stedet for 1 439 millimeter), lengre fjæringsvei (foran pluss 30, bak pluss 20 millimeter). I tillegg er styret høyere og nærmere føreren, fothvilerne er lave, salen er komfortabel, det er en to-trinns justerbar vindskjerm og, som ekstrautstyr, stilige vesker. Med dette utstyret og oppsettet viste sportstoureren seg å være veldig sportslig, til tross for den ekstra vekten, men også definitivt egnet for touring. Bremsene og det elektronisk justerbare chassiset, som er velegnet for soloturer så vel som for touring med passasjer, er virkelig imponerende. Likevel var det en del kritikk, om enn mest på detaljnivå. Noen mente at sykkelen var for syntetisk, rekkevidden for kort, chassiset

Tekniske data S 1000 XR (K49, 2015)

Motor

Væskekjølt firesylindret firetakts rekkemotor, fire ventiler per sylinder, mekanisk betjent flerplate clutch i oljebad med slipperfunksjon, manuell sekstrinns girkasse.

Boring x slag: 88,0 x 65,7 mm	80,0 x 49,7 mm
Slagvolum	999 cm³
Kompresjonsforhold	12,0: 1
Maks effekt	118,0 kW (160 hk) ved 11 000 o/min
Maksimalt dreiemoment	112 Nm ved 9 250 o/min

Chassis

Boksramme i aluminium, 46 mm USD gaffel, hydraulisk styredemper, justerbar retur- og kompresjonsdemping (med ESA: elektronisk justerbar demping), monodemper med link, justerbar returdemping (med ESA: elektronisk justerbar demping), doble 320 mm bremseskiver foran, faste firestemplede bremsekalipere, 265 mm skivebrems bak, flytende to-stemplet bremsekaliper, ABS, traction kontroll.

Støpte lettmetallfelger	3,50 x 17; 6:00 x 17
Dekk	120/70 ZR 17; 190/55 ZR 17

Mål + vekt

Vekt fulltanket*	242 kg
Tillatt last	192 kg
Gaffelvinkel	25,5 grader
Fjæringsvei foran/bak	150/140 mm
Tillatt totalvekt	434 kg
Tankvolum	20 liter
Serviceintervaller	10 000 km
Olje og filterskift	Hver 10 000. km, 3,5 liter
Farger	Rød-svart, hvit-svart

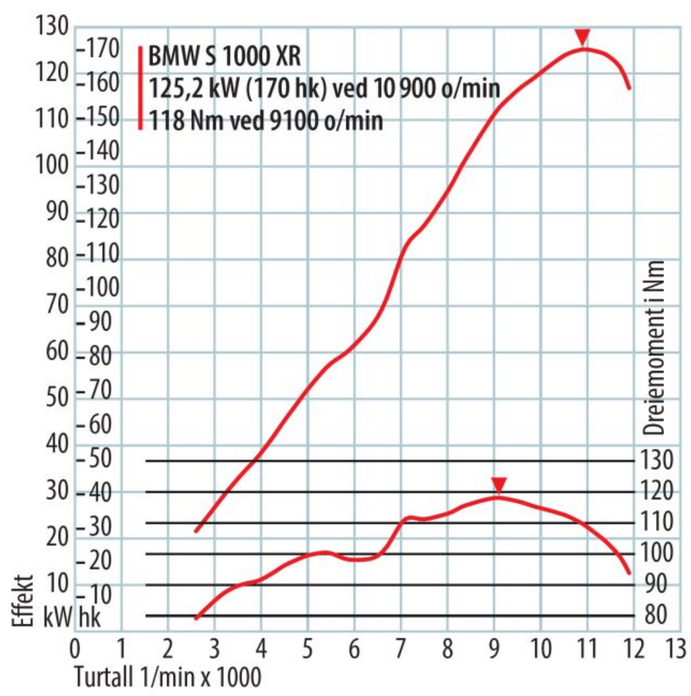
Ytelser

Toppfart	250 km/t
Akselerasjon*	0-100 km/t: 3,2 sek, 0-140 km/t: 4,8 sek
Trekkraft*	60-100 km/t: 3,3 sek, 100-140 km/t: 3,3 sek

Forbruk

Landevei	0,57 lit/mil
Teoretisk rekkevidde på landevei	351 km

Effektdiagram[1]



Produsentens opplysninger; *MOTORRAD målinger; [1]Effekt på veivakselen. Målinger på Dynojet testbenk 250, korrigert i henhold til 95/1/EC, maksimalt mulig avvik ±5%.

QUICKSHIFTER En del av Dynamic Pack. Den gjør det mulig å gire uten clutch, noe som er praktisk på landevei.

ERGONOMI Hvis standard setehøyde (850 millimeter) ikke passer deg, blir du kanskje fornøyd med 820 eller 855 millimeter sal fra fabrikkens tilbehørskatalog.

VESKEHOLDERE En del av Touring Pack. Ikke like diskret som etterfølgerens, men også raske å demontere hvis du vil slippe å se dem.



for diffust for sportslig bruk og kjørestillingen for fastlåst for sportslig landeveiskjøring. Men i det store og hele har "power tourer" en imponerende balanse mellom tur og touring.

Bestselgeren fra tyske Bayern Med XR, som tilbyr en kombinasjon som passer mange BMW-fans, virker det i ettertid bare logisk at S 1000 XR ikke bare var en vinner i mange sammenligningstester, men også solgte godt. 5 års produksjonstid var forholdsvis kort, og modelloppdateringene var tilsvarende overkommelige. Det faktum at mange ønskelige funksjoner var inkludert i de ekstra dyre "Touring"- eller "Dynamic"-pakkene, trenger ikke å plage brukt-kjøperne – snarere tvert imot. De kan glede seg over at de fleste XR-er ble bestilt "med alt". MC BIKE

Mine tips



Ferdinand Heinrich-Steige.
S 1000 XR gjør det relativt enkelt å sammenligne: modellhistorikken er oversiktlig, teknologien er problemfri, rekkevidden er stor og sykkelen er generelt godt utstyrt. En ting er klart: Jeg ville sett etter en tidlig XR. Med så mye drag i motoren helt fra starten av er jeg egentlig ikke interessert i de ekstra hestene som senere modeller har. En fullt utstyrt S 1000 XR fra 2015 eller 2016 bør være tilgjengelig for under 150 000. I alle fall bør Dynamic Pack være inkludert, for jeg vil ikke være foruten utvidet ABS, flere ride modes eller quickshifteren.



Instrumentpanelet er en tydelig kombinasjon av analogt og digitalt. Over: Shiftlight



Den semi-aktive dempingen holder fronten oppe, selv under hard bremsing

Brukt: BMW S 1000 XR

ALTERNATIVER

I "gode gamle dager" ble sykler som S 1000 XR rett og slett kalt sportstourere – så hva du anser som et alternativ kommer mye an på hva du mener med det begrepet.

Siden verken BMW S 1000 XR eller det antatte forbildet Ducati Multistrada har gjenoppfunnet (touring)sykkelen, byr bruktmarkedet på utallige alternativer. Enten du kaller dem crossovere, allroundere eller sportstourere er utvalget av høybeinte touring-sportssykler nå mangfoldig. Dette gjelder til og med et visst utvalg av modeller i den nybegynnervennlige mellomklassen, for eksempel Kawasaki Versys 650 eller Yamaha Tracer 7 (med 67 og 73 hestekrefter). En halv klasse høyere og dermed mer enn 30 hk kraftigere er BMW F 900 XR (parallelltwin), Ducati Multistrada 950 (V2) eller Yamaha Tracer 9 (tresylindret). Hvis du liker enda kraftigere V-twins, tre- eller firesylindrede motorsykler og ofte drar på tur med passasjer, er det også mange valgmuligheter i klassen over 1000 kubikk. For eksempel Aprilia Caponord, fra moderate 60 000,-. Med sin 125-hesters 90-graders V2 og flotte chassis er den nesten et insidertips. i hvert fall hvis ytelse i overflod ikke er førsteprioritet. Da er Triumph Tiger 1050 Sport også et godt valg, en mangeårig evergreen som fremfor alt imponerer med sin spenstige og karakterfulle 125-hesters trippel og koster omtrent det samme som Caponord. Kawasaki Z 1000 SX (fra 80 000,-) og Suzuki GSX-S 1000 F (fra 105 000) har også møtt S 1000 XR flere ganger i sammenligningstester – de ligner mer på klassiske sportstourere når det gjelder ergonomi og utseende. Med S 1000 XR som utgangspunkt kommer derfor tre modeller fra samme tidsepoke i nærmere fokus. Hvis du liker det høybeinte chassiset, men foretrekker en kraftig og like potent V-twin som kraftkilde, er Ducati Multistrada 1200 sykkelen for deg. Det samme gjelder touringversjonen av KTM 1290 Super Duke – GT'en med høyt dreiemoment egner seg bedre til touring og hverdagsbruk enn du kanskje tror ved første øyekast. Hvis du derimot trenger en firesylindret motorsykkel, men hester er av underordnet betydning, anbefales den komfortable Kawasaki Versys 1000. I likhet med sin britiske konkurrent har Versys også en lang og plettfri historikk. Og: Hvis man legger til høybeinte touring-motorsykler med 19-tommers forhjul, finnes det utallige andre alternativer. Selv om konseptet i stor grad overlapper crossover-sykler i hverdagsbruk (touring), er de helt klart i touring-offroad-segmentet.

Men for touringførere uten offroadinteresse, kan den perfekte brukssykkelen også finnes der.

Tekst: Ferdinand Heinrich-Steige
ferdi@motorradonline.de

Foto: Arturo Rivas, Markus Jahn, Arne Flander, MV-Motorrad-Technik, BMW, Rossen Gargolov, Jörg Künstle



Emosjonell og sensuell – Multistrada-en er førstevalget for V-twin fans.



+ Lettfotede kjøreegenskaper, emosjonell V-twin, utmerkede bremser og hjelpesystemer (fire ride modes, firetrinns kurve-ABS, åttetrinns traction kontroll), lange serviceintervaller (15 000 km).

– Fortsatt ganske dyr som brukt, mye utstyr er forbeholdt S-modellen, og motoren har ikke de beste egenskapene på lavt turtall.

Ducati Multistrada 1200

Multistrada 1200 er for mange det originale og mest åpenbare alternativet. Den er nå tilgjengelig i dusinvis av varianter og til og med med 19-tommers forhjul. Som vanlig med Ducati, finnes det vanligvis også med en andre, enda skarpere "S" -versjon. Da S 1000 XR kom på markedet i 2015, var den nylig relanserte Multistrada med Testastretta V2 den eneste som fortsatt var på nivå når det gjelder ytelse. De 160 hestene leveres selvfølgelig på en helt annen måte – ikke like turtallsvillige, men kraftigere i bunnen og med et fyrig V2-stakkato på toppen. Til tross for dette er selv standardversjonen av Ducati en emosjonell en-for-alle-maskin. Den har også fire ride modes, førsteklasses ergonomi, opplyst instrumentpanel, cruisekontroll og, som 'S'-versjon, til og med semi-aktiv Skyhook-fjæring og LED hovedlykter. Men det er én ting den absolutt ikke er: et billigere alternativ til BMW.

Tekniske data (2015 modell): Væskekjølt to-sylindret firetakts 90-graders V-motor, 1198 cm^3, 117,7 kW (160 hk) ved 9500 o/min, 136 Nm ved 7500 0/min, vekt med full tank* 247 kg, lastevekt 203 kg, setehøyde* 825 mm, tankvolum 20,0 liter

Produsentens opplysninger; *MOTORRAD-målinger

KAMPANJE
PÅ YAMAHA R7



YAMAHA
Revs Your Heart

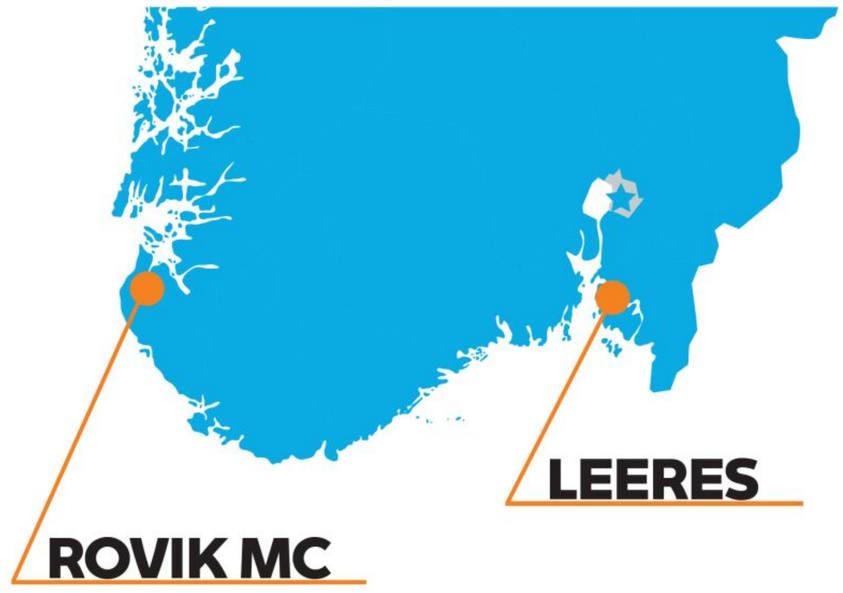
NMCF

BMW Serviceverksted!
Fabrikkveien 5, Forus, Stavanger, Tlf. 51588800

roviik
ROVIKMC.NO



BMW-SERVICE
PÅ ØSTLANDET & SØR-VESTLANDET



NMCF

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

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



GIVI

GRT724B
SYLINDERBAG 12 L



GRT709B / GRT720B
SIDEVESKER 2X35 LITER
SIDEVESKER 2X25 LITER



EXPLORE. ENJOY.

GRT721B
MODULÆRT BAGASJESYSTEM



GRT722B / GRT730
VANNTETT VESKE 8 L
VANNTETT VESKE 4 L







GRT712C
BAGSJEBAG 40 L



GRT726
BAGASJEBAG 45 L



GRT728 / GRT729
TANKVESKE 10 L
TANKVESKE 3 L

CANYON
DESIGNED FOR ADVENTURE

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

Kontakt din nærmeste MC-forhandler for mer info!

NORSK MOTOR IMPORT
www.norskmotorimport.no

Brukt: BMW S 1000 XR



"Versys 2.0" gir mye motorsykkel til overkommelig pris.



+ Smidig og fleksibel motor, høy komfort selv med passasjer, rimelig både som ny og brukt, teknisk moden, økonomisk.

– Enkelt elektronisk utstyr, noe gammeldags instrumentpanel og rustikk finish på enkelte steder, fortsatt serviceintervaller på 6000 km, tung.

Kawasaki Versys 1000 Grand Tourer

Hvis du ikke vil ha det fullt så sportslig, men setter pris på oppreist kjørestilling kombinert med en lettkjørt og overlegen firesylindret motor, er "Versatile System", som har vært tilgjengelig siden 2012, et must. 1000-kubikkeren er en godmodig og uslåelig kilometersluker, teknisk sett problemfri til tross for korte serviceintervaller, og den imponerer også med høy passasjerkomfort. Som et kjøpetips fokuserer vi her på andre generasjon Versys som ble solgt fra 2015 til 2019. Den var mer sofistikert og komfortabel når det gjelder chassis, ABS-oppsett og bremser, og ser også mer tiltalende ut enn den første utgaven. Som Grand Tourer var den også fullt utstyrt (inkludert ekstralys, veltebøyle, håndbeskyttere, vesker og toppboks). Hvis du synes designet er for kjedelig og at tretrinns traction kontroll og to mappinger er for"basic" , bør du ta en titt på tredje generasjon (fra 2019).

Tekniske data (2015 modell): væskekjølt firesylindret firetakts rekkemotor, 1043 cm³88,2 kW (120 hk) ved 9000 o/min, 102 Nm ved 7500 o/min, vekt med full tank* 256 kg, lastevekt 214 kg, setehøyde* 840 mm, tankvolum 21,0 liter.

Produsentens opplysninger; *MOTORRAD-målinger



Et dreiemomentmonster, heldigvis med wheelie-kontroll.



+ Ekstremt kraftig motor og hvasst chassis, relativt lett, smidige kjøreegenskaper, topp utstyr, lange serviceintervaller (15 000 km).

– Relativt tørst, vindbeskyttelse og fjæringskomfort er relativt dårlig for en tourer, ABS er for defensivt innstilt.

KTM 1290 Super Duke GT

1290 KTM, som ble lansert i 2016, er ikke så mye en langbeint crossover-sykkel, men mer en Super Duke med kåpe. Men som "power tourer" konkurrerer den definitivt med XR. Med sine 173 hk (senere 175) og V-twin med høyt dreiemoment gjorde den et godt inntrykk i sammenligningstestene. Dette er ikke den eneste grunnen til at den ofte vant disse testene på poeng. GT kombinerer også sport og touring når det gjelder kjøreegenskaper, og fremstår som en herlig aktiv nakensykkel med et chassis som likevel takler komfort og langtur. Men det vanlige firmamantraet gjelder også for denne velutstyrte og touring-posisjonerte KTM-en. Som testfører Jens Möller-Töllner bemerket: "Ready to Race – KTM forblir tro mot seg selv med GT. Utstyret er i toppklasse, motoren eksplosiv." Bruktpris på nivå med S 1000 XR.

Tekniske data (2016 modell): væskekjølt tosylindret firetakts 75-graders V-motor, 1301 cm³, 127,0 kW (173 hk) ved 9 500 o/min, 144 Nm ved 6 750 o/min, fullastet vekt* 232 kg, nyttelast 224 kg, setehøyde* 840 mm, tankvolum 23,0 liter.

Produsentens opplysninger; *MOTORRAD-målinger

SUZUKI

GSX-S1000GT



Kjøp en GSX-S1000GT 2023-mod. og få med veskesett verdi kr 15.000,-

Kampanjepris kr 219.900,- inkl veskesett.

Tilbudet gjelder så langt lageret rekker.

Avtal prøvekjøring med en Suzuki-forhandler nær deg!

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

erling sande

erling-sande.no

88

RIKT PÅ SEVERDIGHETER

Sør-Kroatia er full av fantastiske kontraster. Det ville, romantiske og fjellrike innlandet rundt Omiš og elven Cetina konkurrerer med den uberørte sjarmen til de nærliggende øyene Pelješac og Korčula.




11 km

Kroatia: Sør-Dalmatia/Korčula



Motorsykkeltransport koster i underkant av seks euro mellom Orebić (Pelješac) og Dominče på Korčula.

Velkommen til Omiš. Middagssolen speiler seg i elven når Kawasakien vår ruller inn i det tidligere sjørøverredet ved munningen av Cetina. Vi møter Stipe Curlin, en ung, veltalende mann som er sønn av eieren av "Villa Dvor", kanskje det mest spennende hotellet i Omiš. Etter en kort introduksjon forteller Stipe uoppfordret hvorfor ingenting fungerte under den jugoslaviske sosialismen: Når alle eide alt, var det ingen som følte ansvar. Derfor er han glad for at den tiden er historie, og at folk kan ta skikkelig ansvar. For "Villa Dvor", for eksempel. Hotellet ligger rett ved elven, halvt inne i en gigantisk klippe. Det er boret en tunnel gjennom klippen, og gjestene må gjennom den før de kommer til en heis uten sidestykke - den kunne lett ha vært med i en Bond-film. Stipe viser stolt frem hotellet: et solid byggverk i stein. Utsikten over byen, elven og det dramatiske landskapet er sensasjonell fra rommene og terrassen.

Under lunsjen utdyper Stipe den katolske kirkens betydning i Kroatia. Den var stor og støttet befolkningen, spesielt under krigen. Det må man aldri undervurdere. Vi får også vite at kroatisk er et krevende språk: Det finnes ingen doble bokstaver, og hver aksent på bokstavene resulterer i subtile, men viktige forskjeller i ordenes betydning.

Styrket av god mat og leksjoner i lokalkunnskap styrer vi Kawasakien inn blant de bratte klippene. Men først har selvfølgelig Stipe fortalt oss om sjarmen ved de fantastiske strendene Mala Luka og Brzet, samt festningene ovenfor byen: "Dere må besøke dem, spasere en tur", smiler han. Cetina-juvet, der pirater som var fryktet i hele Adriaterhavet gjemte byttet sitt på 1300-tallet, fører gjennom ville landskap. I dag er det en fin opplevelse - ikke bare med motorsykkel, men også med båt.

Det skjer mer på vann enn på land, men ettersom Ninjaen ikke kan svømme, følger vi en liten vei gjennom juvet. For et arbeid det må ha vært å hugge ut denne veien i villmarken! Først slynger den seg langs elven, som har et mangfold av raftingstasjoner, og deretter går den bratt opp mot klippene via utallige hårnålssvinger. Vi kjører gjennom skog nesten hele tiden, men av og til passerer vi landsbyer som ser ut til å ha falt ut av tiden. Ved Pavica svinger vi til venstre over broen og tar Alfonsa Pavica inn til Podgrade. Etter Poljicka Cesta havner vi i Kostanje, og finner etter hvert veien opp på veg nummer 70. Den tar oss langt vestover, via Gata i ville serpentinere ned til Omiš igjen. Før du går løs på disse svingete veiene, bør du stoppe for å nyte panoramautsikten. Det er en fantastisk vakker utsikt over innskjæringene i fjellene, formet av elven gjennom tusenvis av år. For en episk avslutning på dagen!

Vi forteller Stipe om dagen, og han svarer bare at det finnes så mye mer. Det er selvfølgelig sant, men det får vi komme tilbake til, for neste dag setter vi kursen mot Makarska. Der er det noen virkelig vakre kyststrekninger og til og med en spektakulær "skywalk". Det er også en liten vei som slynger seg opp i fjellene, og den liker vi - selv om det er en blindvei. Det vi snakker om er den smale veien til Sveti Jure, og den lille kirken St George, som ligger nesten oppe i himmelen. Turen gjennom denne karrige naturen, der skog må vike for ville steinlandskap, har alpin karakter og gir gåsehud. Det er ikke bare på grunn av det drastiske temperaturfallet.

Den "himmelske omveien" gjør at stemningen nærmer seg euforisk. Ikke at omgivelsene opp til Pelješki-broen på Pelješac-halvøya er å forakte, men dette var noe helt spesielt. Ved Pelješac går det raskt vestover i medvind. Denne halvøya er helt annerledes enn fastlandet: Den har et av de eldste saltverkene i Middelhavet, Europas lengste forsvarsmur, og i skråningene dyrkes en rekke anerkjente rødviner. Det er vingårder, vinsmaking, ferske blåskjell og østers nesten overalt.

Ninjaen må bremse hardt når en vågal skilpadde krabber seg sakte over veien. Vi redder den lille krabaten fra en varebil som nærmer seg, og døper den Ninja Turtle. Lokalbefolkningen forteller oss at "øya" deres har et ekstremt variert dyreliv, blant annet sjakaler som hyler om natten. Ellers er det selvfølgelig vakre små viker hvor man kan bade - ikke alle kjøretøy har lov til å kjøre ned til dem - og sjarmerende byer som for eksempel Žuljana, som ligger pittoresk plassert mellom grønne åser.

Svingete landeveier fører til vakre Orebic på sørsiden av Pelješac. Den tidligere sjøfartsbyen ligger godt skjermet i skyggen av fjellet Sveti Ilija, og her arrangeres surfemesterskap og store kirkefestivaler. Vi kunne blitt her noen dager, men vi har dårlig tid, så vi tar fergen til Korčula. Overfarten tar bare tjue minutter, og utsikten fra soldekket er fantastisk.

Øya Korčula er som en annen verden. Byen med samme navn

HER GJEMTE HENSYNSLØSE PIRATER SEG MED BYTTET SITT!

Om kvelden er Omiš, ved munningen av elven Cetina i Adriaterhavet, en fryd for øyet (over). Underholdende veier på Pelješac. I bakgrunnen ser du byen Janjina (under).









Kroatia: Sør-Dalmatia/Korčula

Småveier i de vestlige delene av Korčula (øverst til venstre), kaffepause ved elven Cetina (i midten til venstre), smal nedstigning til baren "Konoba Bačva" (nederst til venstre).

regnes som en av de vakreste i Dalmatia. Det gamle sentrum, med sine trange smug, historiske kirker og en gammel bymur, gjør Korčula til en helt spesiell opplevelse, og vi forelsker oss i den. I tillegg til bymuren har byen også vært beskyttet av fire tårn. Den er også kjent som "Lille Dubrovnik". I havnen ligger utrolig store yachter fortøyd, men mange av dem som er ute og spaserer retter faktisk oppmerksomheten mot vår Ninja, der den står på strandpromenaden i solnedgangen. Det sies at den berømte Marco Polo ble født her. Det er en alternativ sannhet som ikke verdsettes i Venezia, Marco Polos offisielle fødested.

Faktum er at vi fortaper oss i denne øya. Man kan stoppe med noen få kilometers mellomrom for å besøke en vingård, gå gjennom vakre olivenlunder, besøke en liten landsby eller ta en dukkert i en av de mange vikene. Vi er på jakt etter en vik for å bade, tar av til venstre på 118 rett før Pupnat, og følger en liten vei som blir så bratt og har så trange kurver at motorsykkelen kjennes en størrelse for stor. Belønningen for disse strabasiøse manøvrene er en fjordlignende vik med strandbar, "Konoba Bacva", som selger deilig ost. Det er bare noen få turister som finner frem hit og viken er perfekt for en svømmetur. Vi går ikke opp av vannet før solen begynner å gå ned. Herremin, veien er enda brattere på vei tilbake! Heldigvis unngår vi møtende trafikk.

Fra Cara er det bryet verd å ta en avstikker ned til Zavalatica eller Cavica Luka-bukten. Typisk for mange av buktene er de dramatiske fjellformasjonene som ruller ut i vannet som størknede lavastrømmer. Vi prøvesmaker nordkysten også, og fra Plaza Blaca til Prigradica kan man ta en naturskjønn spasertur langs stranden. Kvelden tilbringer vi i havnebyen Vela Luka på vestspissen av øya, og solnedgangen er fantastisk. Neste morgen tar vi fergen til Split, og passerer blant annet øyene Hvar, Brac og Šolta. Hva mer vi kunne ha opplevd der? Svarene må vente. Denne gangen har vi bare tid til Splits gamle bydel som er svært imponerende. Vi må virkelig fortelle Stipe om de siste dagene. Han ville nok bare smilt overbærende og fortalt oss hva vi har gått glipp av.



Markus Biebricher
bibi@motorradonline.de

Foto: Arturo Rivas

OM NATTEN KAN DU HØRE SJAKALENE HYLE.

I havnen i Korčula får vår Ninja mer oppmerksomhet enn mange av de flotte yachtene (over). Herlige serpentinerveier fra Gata til Omiš (nedenfor).

Kroatia: Sør-Dalmatia/ Korčula

INFO

Turens varighet: **Kveldstur: ca. 2 timer** (med pauser). Totalt **1,5 dager** med overnatting.

Kjørelengde: **Tur 1: (kveldstur) 75 km, Tur 2: 323 km.**

Veibok: **Start i Omiš.** Kryss Cetina-broen i retning Dubrovnik, ta til venstre etter broen og følg Cetina 21 km østover til Podgrade. Via Kostanje opp til vei 70 og på denne svingete og bratte veien tilbake til Omiš.

1. **Start ved hotellet "Villa Dvor".** Ta kystvei 8 opp til Makarska. Etter landsbyen Volicija tar du til venstre inn på vei 512, og etter 28 kilometer på den smaleste og mest spektakulære fjellveien kommer du til utsiktspunktet Sveti Jure. Samme rute med forskjellige utsikter tilbake til 512, deretter til venstre til Gornje Igrane. Fortsett via Kljenak til Ravča, hvor du tar inn på vei 62. Etter 7 km, i Vrgorac, ta den lille 6208, deretter tilbake mot kysten til Ploče. Her tar du 8 igjen, og krysser Pelješac-broen til øya Pelješac.
2. **Ved Pelješac** Følg hovedveien 414 til Orebić, og ta fergen til øya Korčula.
3. **Den vakre hovedbyen med samme navn er vel verd et besøk.** Etter Korčula tar du vei 118 til Pupnat. Her tar du til venstre inn på en liten vei til Pupnatska Luka. Fortsett til Čara. Herfra kan du ta en avstikker til Bačva-stranden og Zavalatica. Kjør tilbake til 118, og ta til venstre i Smokvica mot Brna. Derfra følger du den lille veien langs sjøen til Prižba. Der svinger veien bort fra kysten og slynger seg tilbake til 118.
4. **Videre til Vela Luka,** som har en relativt stor fergehavn. Vi tar en kort avstikker til nord- og sørvestenden av øya før vi forlater øya fra Vela Luka havn med ferge til Split.





Spesielle tips: Besøk den lille badeviken Bačva via en bratt adkomstvei, og spis et rustikt mellommåltid på den lille strandrestauranten. Avstikkeren til kysten ligger mellom Postrana og Pupnat.

Overnatting: **Hotel Villa Dvor** , Mosorska cesta 13, HR-21310 Omiš, telefon +385/ 2 18 63/44 41. Slottslignende hotell ute på en odde, fantastisk utsikt, en minneverdig opplevelse, og god mat. Spesialtilbud for fitnessutøvere, overnatting i dobbeltrom med frokost i høysesongen fra ca. 120 euro. www.hotel-villadvor.hr

Mattips: **Taverna Portun,** Potomje 8 a, HR-20244 Potomje på Pelješac, telefon +385/99 823/36 52, Vennlig service, deilig mat og rustikke sitteplasser på spesielle terrasser. www.facebook.com/p/Konoba-Portun-Potomje. Ikke ved sjøen, og derfor mindre turistaktig, anbefalt for kulinariske herligheter: **Taverna Belin**, Zrnovo 50, HR-20260 Korčula, telefon +385/91 503/ 92 58. https://smokwina.hr/bookyour/r/kobko. Utmerket mat serveres i restauranten **Dalmacija**

Vela Luka, ul. 62 2, HR-20270 Vela Luka, telefon +385/92 327/88 09

Steder å ta bilder:
1: Sveti Jure
2: Korčula (by)
3: Bačva-stranden

De beste veiene:
512 Sveti Jure
Omiš - Podgrad
Kostanje - Omiš

Utfluktsmål: Sveti Jure

Som NAF MC-medlem får du tilgang til turplanleggeren TOURSTART helt gratis!

TOURSTART gjør det enkelt å ta en MC-tur, enten det er en kort kveldstur eller en lang ferietur som strekker seg over flere dager.

TOURSTART har en rekke spesialutviklede funksjoner og verktøy som hjelper motorsyklister enkelt å gjøre en fantastisk MC-tur:

- RideLink – Kjør sammen og følg hverandre i sanntid.
- Flerdagersturer - Planlegg hele ferien dag for dag i en omfattende tur.
- Tourstart Tour Optimizer – Sikrer at alle punkter er optimalt plassert på ruten.
- Tourstart Transfer – Enkel overføring av ruter til Garmin, BMW og TomTom.
- CarPlay / Android Auto – Se og følg ruten direkte fra motorsykkelen din.
- Toveis automatisk synkronisering mellom app og web.
- BikeClub - Del turene dine, gjør det enkelt for klubbmedlemmer å finne dem.



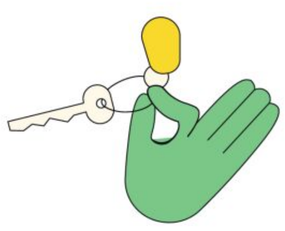
Flere tjenester inkludert i NAF MC-medlemskapet:



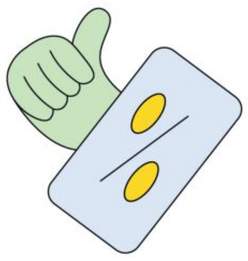
MC Veihjelp



Advokathjelp



Nøkkelforsikring



Rabatter



NAF MC-klubber



Bli NAF MC medlem i dag!

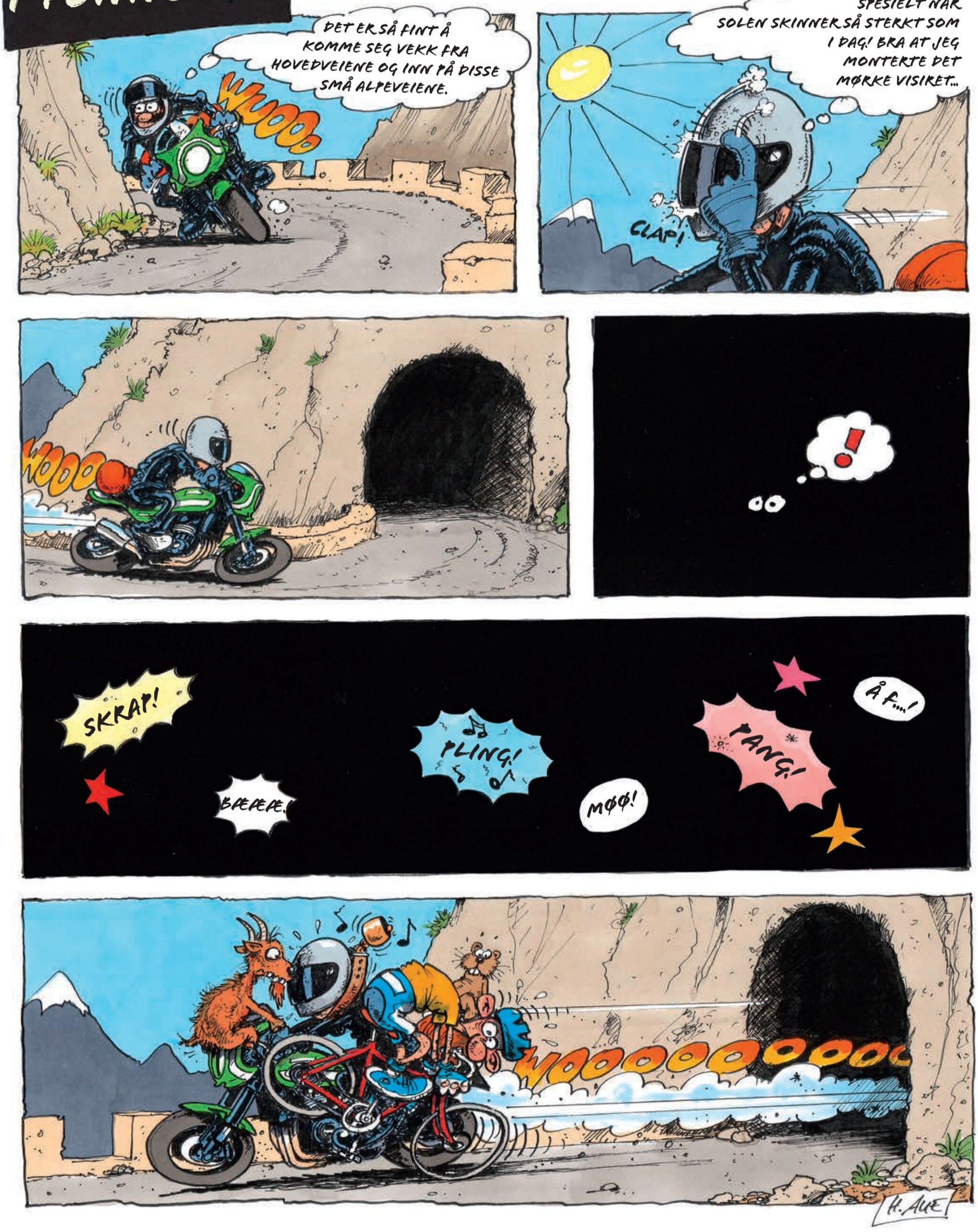
Scann QR-koden og meld deg inn

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

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

NAF MC 19 89 KJØREGLEDE - MILJØ - SIKKERHET

I TUNNELEN



Hentet fra MOTOmania 15 av Holger Aue © Lappan Verlag GmbH, Oldenburg, Tyskland 2023.

LINDSTRANDS

For the extra mile



Rexbo V2 jakke 2 695,-

CHEST PROTECTOR READY

DRYWAY+

CEAA



Delsbo jakke 1 495,-

CEAA

Lindstrands Rexbo V2 og Delsbo jakker

Nye sommerjakker tilgjengelig nå!

Helt ventilert Rexbo V2 sommerjakke med avtagbar regnjakke, Delsbo med store ventilerte netting- og stretchpaneler.





Lindstrands Berg jeans

Den beste partneren for sommeren!

5-lommers jeansmodell med stretch. Forsterket med Aramid.

Berg jeans 1 495,-

CEAA

Finn din forhandler: lindstrandsmc.com/find-a-dealer



Kawasaki
Z 900 RS

Triumph
Speed Twin 1200

BMW
R 12 S

Yamaha
XSR 900

MED LIV OG LYST

Retro Nakeds - disse gledesspredere har god ytelse og tilbyr et konsept som tiltaler alle sanser. Men når det gjelder motorene er det slutt på likhetene. For å sammenligne kjører vi rekkefirer mot parallelltwin og boxermotor mot trippel. Vi ser etter det mest harmoniske totalkonseptet og best forhold mellom pris og ytelse.





Hjelmtest: adventurehjelmer

Vi tester adventurehjelmer under kjøring og i hjelmtestlaboratoriet. Hvilken er den mest komfortable, aerodynamiske, praktiske og best beskyttende? Her får du svaret, sort på hvitt!

SESONGENS
NYE LANGTESTSYKLER

Hvert år tar vi ut nye motorsykler og kjører 50 000 km med dem. I år har vi en trio med meget interessante nykommere.

BMW
R 1300 GS
Royal Enfield
Himalayan 450
Triumph
Tiger Sport 800

BIKE 6/2025 kommer ut 4. juni

Redaksjonen forbeholder seg rett til å endre innholdet

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

Scan me

Abonner på Bike!

Ring kundeservice på +47 22 53 53 34.

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

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

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

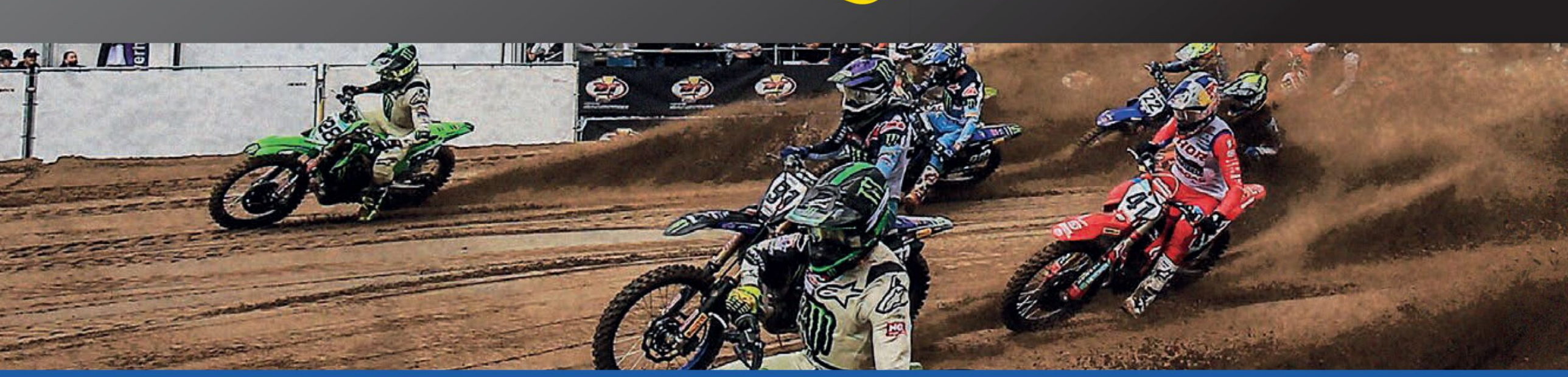
Bike Norge	Bike Sverige	Bike Finland	Bike Danmark	MOTORRAD Tyskland	Motociclismo Spania	Moto Plus Nederland	Töff Sveits	Motocykl Tsjekkia	Motorevija Kroatia	Motorrevue Ungarn



THE ROAD IS YOURS.
JUST RIDE.

VI HAR DE BESTE DEKKENE TIL DIN MC.





Finn din forhandler på www.sps.no

SPS.no

Stoppestedet for deg på to hjul

Besøk oss i Sarpsborg, Oslo eller på agm.no

Sammen skaper vi gode opplevelser

Kontakt oss på info@agm.no eller 69 13 71 71