9 Okt-nov 2025 | Norge 109 kr

SUZUKI ER TILBAKE: GSX-R 1000, GSX-8T/TT

MC avisa
BIKE
MOTORRAD
BIKE NR 9 | 2025
POWERED BY

News 2026: Suzuki er tilbake | Prøvekjøring: Suzuki GSX-8T/TT | Prøvekjøring: Ducati XDiavel V4 vs. Triumph Rocket 3 R Evel Knievel | Reportasje: Straandtreffet 2025 | Touring: Eventyr i Nord-Makedonia

Triumph
Rocket 3 R
Evel Knievel

Ducati
XDiavel V4

Suzuki GSX-R 1000

Kraftkonsentrat for
HEFTIGE MC-OPPLEVELSER

ALPEN MASTERS MOTORRAD

OFFROAD FOR NYBEGYNNER
HONDA CRF 300 Rally
VOGE 300 Rally

MELLOMKLASSE NAKEDS
DUCATI Streetfighter V2 S
KAWASAKI Z 900 SE

CROSSOVER
BMW F 900 XR
TRIUMPH Tiger Sport 800

ADVENTURE XL
DUCATI Multistrada V4 S
KTM 1290 Super Adventure S

Del 2:

TOURING – PÅ EVENTYR I NORD-MAKEDONIA

TIDSAM 5258-09
9 771400 485650 09
RETURUKE 46

VINTERLAGRE
MOTORSYKKELEN SELV?

1: **Vask grundig**

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



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

MOTOREX Oil of Switzerland



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

2: **Rens og smør kjedet**

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



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

MOTOREX Oil of Switzerland







3: **Bytt olje**

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

Anbefalte produkter:
Motorex motorolje
Hiflo filter

MOTOREX Oil of Switzerland

HIFLOFILTRO PREMIUM FILTERS



4: **Konserver bensinen på tanken**

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

MOTOREX Oil of Switzerland

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

SPS.no

Finn din forhandler hos sps.no

OptiMATE 1 DUO



Også for litium-batterier

2 - 50Ah

OptiMATE 4 quad program



CanBus Lithium og syrebatterier

2 - 15Ah

OptiMATE 5 voltmatic



(OPPDATERT) Automatisk 6V / 12V

6V: 10 - 192Ah
12V: 8 - 120Ah

OptiMATE 7 select



Rask lading for store batterier

3 - 400Ah

OptiMATE™

6: **Lad batteriet**

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

Anbefalte produkter:
Optimate 1 Duo (TM-402-D)
Optimate 4 Quad (TM-630PR)
Optimate 5 (TM-320)
Optimate 7 (TM-250)

5: **Smør opp batteripoler**

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



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

Anbefalte produkter:
Motorex Accu Contact (59-0501)

MOTOREX Oil of Switzerland





7: **Spray sykkelen med konserveringsspray**

Konserveringsspray beskytter mot rustdannelse på skruer og andre deler hvor bart metall vises.
Dette er en billig måte å sørge for at motorsykkelen holder seg fin og rustfri til neste sesong.

Anbefalte produkter:
Motorex Moto Protect
(59-1307)

MOTOREX Oil of Switzerland





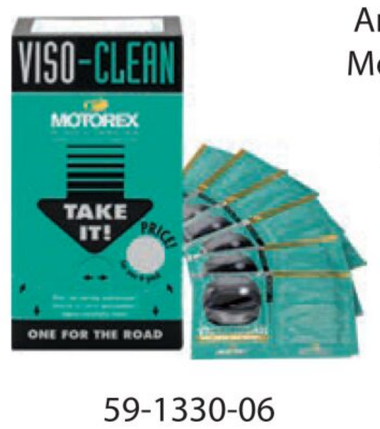
59-1309



59-1319

8: **Ikke glem klær og hjelm!**

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



59-1330-06
Eske 12x6

Anbefalte produkter:
Motorex Helmet Care
Motorex Protex
Motorex Viso Clean
Macna Tech Wash
Macna Leather Gel
Macna Water-Proof Spray

MOTOREX Oil of Switzerland

Finn din forhandler hos sps.no

SPS.no

ROYAL ENFIELD

HIMALAYAN

BUILT FOR ALL ROADS.
BUILT FOR NO ROADS.



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

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

Importør:

Lazy Boyz®

Strømsveien 266, 0668 Oslo, tlf. 22907800

royal-enfield.no

NMCF

Bildet kan vise ekstrautstyr som ikke er standard.



Avpass fart i områder hvor det er varselskilter ang villdyr. I høstmørket kan de være vanskelige å oppdage.

HELT **VILT**



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

Det er bare å vedkjenne, dagene blir kortere og kveldsmørket kommer så altfor fort. Det er høst, men forhåpentligvis mange gode MC-opplevelser igjen før de fleste av oss ruller sykkelen inn for vinteren.

Vi fikk nylig inn en pressemelding fra Vegvesenet om at vi nå må man være spesielt oppmerksom på villdyr. I denne tiden er det spesielt hjortedyr som er i bevegelse, og de kommer skremmende fort ut i vegbanen.

Dette har jeg opplevd selv, og kanskje er det bare tilfeldighetet, eller som jeg velger å tro, høyere makter som gjorde at det ikke gikk galt. Man får seg en real støkk, det er sikkert.

Vi kom kjørende, tre motorsyklister, da det plutselig kom fire hjorter susende over veien. De kom fra et åpent lende, men gikk så i ett med naturens vegetasjon at vi ikke så dem før de var foran oss eller mellom oss. Den første motorsyklisten kom forbi, men vi to andre måtte bråbremse og gjøre en heftig unnamanøver for å unngå dyrene. Det var på hengene håret at det gikk godt. Opplevelsen gjør at jeg har blitt bedre til å avpasse farten når jeg ser skiltene som indikerer at her kan det være villdyr.

For to år siden mistet jeg en kamerat som kjørte utfor veien og døde. En svært dyktig sjåfør på kjent vei. Obduksjonen ga ingen spor som kunne forklare hvorfor han kjørte utfor. Pilotene i legehelikopteret så et rådyr som rømte tett fra ulykkesstedet. Derfor ble konklusjonen at han i det lengste prøvde å unngå å treffe rådyret og derfor kjørte ut av veien. Han var ekstremt glad i dyr og ville nok ikke skade det.

En annen venn av meg, som bodde på Nesodden, led samme skjebne. Han var på vei hjem fra jobb en sen høstkveld på motorsykkel og møtte en elg. Han døde i ambulansen på vei til sykehuset.

Det var da veldig med død og elendighet tenker gjerne du, og det er kanskje det. Men ønsket mitt er at vi ikke mister flere motorsyklister, vi har allerede mistet alt for mange i år. Jeg har sett og kjent på kroppen den smerten til de som sitter igjen.

Derfor, husk å avpasse farten når du ferdes på mørke høstkvelder, vi har ingen å miste.

Høsten er også MC-nyhetenes tid, altså en spennende tid. I år skal jeg til MC-messen Eicma i Milano og det gleder jeg meg til. Det er en ting å se bilder av nyheter på skjermen. Noe helt annet er det når du har dem fysisk foran deg og kan sitte på, klemme og ta på, da får man et mye bedre inntrykk av produktet. Her får vi se trender hva både motorsykler, klær og utstyr angår. Blir det mer elektrisk nå når giganten Honda presenterer sin første «store» elektriske motorsykkel WN7? Flere medier hevder at det nå vil bli mer fokus på elektrisk når Honda setter standard. Vil flere av de store følge strømmen...

Ha en fin MC-høst. Kjør så mye du kan, og sørg for at du kjører neste år også!

MOTORSYKLER I DETTE NUMMERET

BMW F 900 XR	52
Ducati Multistrada V4 S	40
Ducati Streetfighter V2 S	34
Ducati XDiavel V4	62
Honda CRF 300 Rally	46
Kawasaki Z 900 SE	34
KTM 1290 Super Adventure S	40
Suzuki GSX-4S	16
Suzuki GSX-8T	20
Suzuki GSX-8TT	20
Triumph Rocket 3 R Evel Knievel	62
Triumph Tiger Sport 800	52
Voge 300 Rally	46

06



26

Førerkurs på Nürburgring

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

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

Touringtreff og MC-messe 10
Reportasje fra Touringtreffet som feirer 10 år på Beitostølen, og siste nytt om neste års mc-messe.

Besøk hos Snellingens nye butikk 12
Vi besøker Cross Centeret Snellingens nye butikk på Furuset, og har også rapport fra foreldremøte på Ørsta videregående skole med tema trafikksikkerhet, i samarbeid med NMCF.

UPDATE

Gixxer er tilbake 14
Den legendariske Suzuki GSX-R 1000 gjenoppstår med oppdatert motor og (litt) ny teknologi.

Suzuki GSX-4S 16
Vi ba designer Kar Lee om å tegne en A2 nakensykkel med inspirasjon fra GSX-8S og hardware fra DR-Z4S. Resultatet er nydelig!

TEST + TEKNIKK

Prøvekjøring Suzuki GSX-8T og TT 20
Vi kjører to retro-twins med GSX-8S-teknologi. Begge har potensial til å bli Suzukis bestselgere.

AlpenMasters 2025, del 2 30
Hvilke fire motorsykler blir med vinnerne fra forrige nummer for å møte den regjerende mesteren, BMW R 1300 GS, i finalen?

Mellomklasse Nakeds 34
Ducati Streetfighter V2 S mot Kawasaki Z 900 SE.

Adventure XL 40
Ducati Multistrada V4 S mot KTM 1290 Super Adventure S.

Offroad for nybegynnere 46
Honda CRF 300 Rally mot Voge 300 Rally.

Crossover 52
BMW F 900 XR mot Triumph Tiger Sport 800.

Powercruisere 62
Ducati XDiavel V4 mot Triumph Rocket 3 R Evel Knievel – to helt forskjellige tilnærminger til det samme problemet.

Dekk: Dunlop Sportsmart mk4 76
Vi har prøvekjørt på Nürburgring.

REPORTASJE

Førerkurs på Nürburgring 26
Gerry har deltatt på to førerkurs på Nürburgring Nordschleife.

Jeg og min MC 58
Bjørn Midtflø er kanskje slow-starter, men det er ikke noe i veien med framdriften når han først kom i gang.

Husker du 70
Yamaha TRX 850 var kanskje ikke den som gjorde mest av seg da den var i salg, men Lystad husker den.

Straandtreffet 2025 72
Kyrre har tilbragt en helg i Vrådal og forteller hvordan det var.

TOURING

Nord-Makedonia 80
Syv venner, åtte dager og flere bjørneskilt enn det som kjennes komfortabelt. Nordmakedonia byr på eventyr!

FASTE SIDER

Lederen 5
Inside 18
Serviceguiden 78
MOTOmania 88
Neste nummer 90







08

CLOSE RACE MELLOM YAMAHA, HONDA OG BMW!

Det er fortsatt kamp i toppen av tung MC-salget. Ut august leder Yamaha (826 stk) med 3 nysalg på Honda (823 stk) og 13 nysalg på BMW (813 stk). Nå vinner nok det merket som har flest sykler på lager og/eller best høstkampanjer. KTM ligger på en solid 4. plass med 734 stk. Triumph innehar 5. plassen med 498 nysalg. Totalt er det en nedgang på 2,21 % ut august.

A2-salget har en oppgang på 5,7 % og det er KTM som har en solid ledelse foran Honda, Yamaha, Triumph og Kawasaki. Populære sykler kombinert med kampanjepriser på 390-modellene gjør at KTM topper tabellen.

Lett MC fikk en oppgang på 5,97 % i august, og dette gjør at nedgangen går fra -21,33 % ut juli til -18,29 % ut august. Yamaha ligger på førsteplass med 258 nysalg, deretter følger Honda (140 stk.) og Suzuki (109 stk.). Mopedsalget har en oppgang på 7,73 %. Det er Peugeot som topper listen (225 stk), foran elektriske Talaria (117 stk) og Super Soco (88 stk.).



BMW solgte mest tunge MC i august. GS 1300 ligger på 4. plass på modellstatistikken.

Av Ole Martin P. Eidevik

Modellsalget tung MC

Det er A2-modellen KTM 390 Adventure som suverent topper listen med 325 nysalg. Deretter kommer Yamaha MT-07 på 2. plass. På den siste pallplassen kommer nyheten BMW R 1300 GS Adventure. Den ordinære GS 1300 innehar 4. plassen. Det er bare Street- og Adventure-modeller som ligger på topp 18-listen. På 19. plass finner en custom-modellen Honda CMX500 Rebel (51 stk). Først på delt 38. plass kommer den første sportssykkelen med BMW R 1000 RR (31 stk.). Den mest solgte scooteren, Vespa GTS 300 (25 stk), ligger på delt 54. plass.
Det er få helt nye modeller på topp-listen. Flere sykler kommer som nyheter med store oppgraderinger, men det er bare R 1300 GS Adventure som er en helt ny modell på topp 18-listen.

Topp 10 A2-modeller

Det blir flere og flere A2-modeller å velge mellom og de 10 mest solgte nå er: 1. KTM 390 Adventure, 2. KTM 390 Duke, 3. Yamaha MT-07, 4. Triumph Scrambler 400 X, 5. Honda NX500, 6. Honda CRF300L, 7. Triumph Speed 400, 8. Honda CMX500 Rebel, 9. Husqvarna Svartpilen 401 og 10. CFMoto 450 MT.



Yamaha topper tung MC-salget. Tenere 700 ligger på 5. plass på modellstatistikken.

Mest solgte MC-merke

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

Merke	Antall	%	Endring
1. YAMAHA	826	15,95%	9,84%
2. HONDA	823	15,89%	-5,07%
3. BMW	813	15,70%	-14,60%
4. KTM	734	14,18%	0,55%
5. TRIUMPH	498	9,62%	-11,23%
6. KAWASAKI	299	5,77%	29,44%
7. DUCATI	152	2,94%	9,35%
7. HUSQVARNA	152	2,94%	-35,32%
9. SUZUKI	138	2,67%	-33,65%
10. VOGE	124	2,39%	15,89%
11. ROYAL ENFIELD	92	1,78%	19,48%
12. CFMOTO	91	1,76%	810%
13. INDIAN	73	1,41%	87,18%
SUM ALLE MERKER		5.178	-2,21%

Mest solgte A2 – MC-merke

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

Merke	Antall	%	Endring
1. KTM	559	28,56%	46,72%
2. HONDA	389	19,88%	-7,16%
3. YAMAHA	211	10,78%	2,43%
4. TRIUMPH	143	7,31%	-21,43%
5. KAWASAKI	114	5,83%	39,02%
6. ROYAL ENFIELD	92	4,70%	19,48%
7. HUSQVARNA	90	4,60%	-27,42%
8. CFMOTO	62	3,17%	1967%
9. VOGE	58	2,96%	-36,96%
10. LOYDS	36	1,84%	-21,74%
11. QJ MOTOR	32	1,64%	
SUM ALLE MERKER		1.957	5,67%

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

Mest solgte Lett MC-merke

Mest solgte (Lett MC) jan–aug 2025

Merke	Antall	%	Endring
1. YAMAHA	258	26,25%	-26,91%
2. HONDA	140	14,24%	-36,65%
3. SUZUKI	109	11,09%	11,22%
4. KTM	91	9,26%	-49,72%
5. STARK	83	8,44%	
6. KAWASAKI	40	4,07%	-4,76%
7. BMW	35	3,56%	400,00%
8. VOGE	34	3,46%	-20,93%
9. FANTIC	33	3,36%	-29,79%
10. QJ MOTOR	27	2,75%	
11. HUSQVARNA	23	2,34%	-42,50%
SUM ALLE MERKER		841	-21,33%

Mest solgte Moped-merke

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

Merke	Antall	%	Endring
1. PEUGEOT	225	25,63%	-5,46%
2. TALARIA	117	13,33%	85,71%
3. SUPER SOCO	88	10,02%	20,55%
4. YAMAHA	63	7,18%	0,00%
5. VESPA	47	5,35%	56,67%
6. VIARELLI	40	4,56%	110,53%
7. NIU	34	3,87%	-34,62%
7. SUR-RON	34	3,87%	-17,07%
7. SYM	34	3,87%	13,33%
10. SAKURA	22	2,51%	266,67%
11. SEGWAY	17	1,94%	88,89%
SUM ALLE MERKER		878	7,73%

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

Lettvektersalget
Det er Yamaha som suverent topper salget blant lettvekterne. Resten av pallen dekkes a Honda og Suzuki. Det er Yamaha MT-125 som ennå topper modellsalget, foran Suzuki GSX-S 125 og KTM 125 Duke. Men i august ble den elektriske enduro-modellen Stark Varg EX den desidert mest solgte lettvekteren med 51 nysalg. Det kommer flere og flere elektriske modeller på markedet og svenske Stark Futures selger elektriske enduro- og crossmodeller.

Scooter- og mopedsalget
Etter flere år med nedgang er det nå en liten oppgang på 7,73 % blant 50-kubikkerne. Det er ennå Peugeot som selger mest med sine populære scooter-modeller. Deretter kommer elektriske Talaria og Super Soco. Yamaha selger nå kun elektriske scootere og ligger på 4. plass. Vespa følger deretter på 5. plass.

Mest solgte MC

Mest solgte modell (Tung MC)	antall
1. KTM 390 ADVENTURE	325
2. YAMAHA MT-07	213
3. BMW R 1300 GS ADVENTURE	194
4. BMW R 1300 GS	148
5. YAMAHA TENERE 700	142
6. KTM 390 DUKE	104
7. BMW F 800 GS	97
8. HONDA NC750X	93
9. YAMAHA MT-09	84
10. HONDA CB 750 HORNET	81
11. TRIUMPH SCRAMBLER 400 X	80
12. HONDA XL750 TRANSALP	75
13. YAMAHA TRACER 9 GT	67
14. HONDA NX500	63
15. YAMAHA R7	59
16. HONDA CRF300L	58
17. YAMAHA MT-09 SP	54
18. TRIUMPH SPEED 400	53

Mest solgte lett MC

Mest solgte modell (Lett MC)	antall
1. YAMAHA MT-125	135
2. SUZUKI GSX-S 125	91
3. KTM 125 DUKE	85
4. STARK VARG EX	83
5. HONDA CB125R	56
6. YAMAHA XSR	44
7. BMW CE 02	35
8. HONDA CB125F	32
9. YAMAHA YZF-R 125	32
10. FANTIC XMF 125	31
11. VOGE 125R	29
12. YAMAHA RAYZR	28
13. KAWASAKI Z 125	26
14. YAMAHA NMAX 125	19
15. SUZUKI GSX-R 125	18
16. HUSQVARNA SVARTPILEN 125	17
16. QJ MOTOR SRK 125 S	17
18. SUR-RON ULTRA BEE	16



Indian ligger på 13. plass med 73 nysalg, og de gikk i august forbi H-D som nå har 72 nysalg. Indian sin bestselger er nyheten 101 Scout.



Den mest solgte lettvekteren i august var elektriske Stark Varg EX.



Royal Enfield har hatt en solid oppgang på 19,48 % i år og ligger på 6. plass på A2-statistikken. Classic 350 er blant deres bestselgere.



Suzuki ligger på 3. plass på merkestatistikken for lett MC. Deres bestselger er GSX-S 125.

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



Da Speed overtok Touringtreffet i 2015 var det tilbake til Beitostølen og Radisson Blu Hotel. Bildet fra et tidligere treff.

10 ÅR PÅ BEITOSTØLEN OG VALDRESFLYA

Touringtreffet har en historie som går over 20 år tilbake. Det hele startet på Beitostølen der flere importører var med som arrangør. Etterhvert ble det BMW Norge, med Magne Eriksen i spissen, som tok over treffet som ble arrangert på Fefor, Storefjell, Hovden, Ullensvang og Vrådal. I 2015 tok Speed MC over arrangementet, og da var treffet tilbake til utgangspunktet med Beitostølen og Radisson Blu Hotell.

Tekst og foto: O.A. Isdahl

Tenk det, det er nå 10 år siden team Bredal og Speed arrangerte Touringtreffet for første gang. I helgen ble det feiret med brask og bram på Beitostølen. Nå med Kawasaki og Husqvarna i spissen, tett fulgt av mer enn 200 lojale Speed-kunder og touringfolk som kosa seg med prøvekjøring, underholdning med god mat og drikke.

Husqvarna stilte med eventbussen sin og en titalls sykler i forskjellige segment. Det var populært. Det var lagt opp til flere MC-turer i området og på grusturen var det Kyrre Hagen og Espen Sæle som ledet de 32 påmeldte.



Lise og Terje Bredal.

Jubileet på kvelden ble feiret med bobler og Tommy Steine som konferansier, og nettopp denne kombinasjonen hadde en fasinerende effekt på lattermuskelaturen under festmiddagen lørdag kveld.

Lise og Terje Bredal fronter selvfølgelig dette fantastiske arrangementet som eiere av Speed, men det skal ikke legges skjul på at hele Speed-teamet, med Thor Liverød i spissen, selvfølgelig også skal ha en del av æren for at så mange kan kose seg en hel helg med motorsykkelen som fortegn.

Er det noe denne gjengen kan, så der det å ta vare på gamle og nye kunder som virkelig viser sin lojalitet til Speed. Speed-teamet er sannsynligvis en av de beste aktørene i MC bransjen på bygging og vedlikehold av kultur og kundelojalitet. Få, om noen, kan dette så godt som Speed som bruker mye tid og ressurser på nettopp det. Det setter kundene setter virkelig stor pris på.

Den norske MC-bransjen trenger virkelig motorer og innovatører som Speed-teamet, og det er overhodet ingen tvil om at deltakerne setter stor pris på dette. Uselvisk og klokt legger Speed med dette en høy standard for kundebehandling og nettverksbygging. Selv etter et tøft år med heftig omstilling, gjennomfører de altså dette arrangementet. Det står det stor respekt av, og vi tror og håper at det også kommer til å lønne seg på sikt.



Lørdag var det prøvekjøring av Husqvarna og Yamaha motorsykler.



Yamaha-sjef Gjermund Ruud (t.v) kastet blant annet glans over forsamlingen med sitt nærvær, latter og gode historier. Slikt blir det fest av.

NY NETTSIDE MED TESTER, ARTIKLER OG KORTE VIDEOER:

MCMESSEN.NO SATSER MOT 2026!

Nova Spektrum har satt av helgen 27. februar – 1. mars til MC-messen 2026 i Lillestrøm. Dette er Norges største møteplass for MC-entusiaster, og over 25.000 besøkte sist messe. I anledning neste års messe lanseres det en ny nettside på mcmessen.no. Her vil det legges ut artikler og videosnutter med fokus på tester, nyheter og MC-messen 2026. MC-avisa/Bike er mediepartner, og med nytt design og innhold ønsker vi publikum og bransje velkommen til å gå innom mcmessen.no og få en smakebit på 2026-sesongen!



Testpilot Ole-Andreas Isdahl (t.v), Ole Martin P. Eidevik (MC-avisa/Bike) og til høyre Per Sårheim (Nova Spektrum) er redaksjonen i den nye nettsiden mcmessen.no. Jørn Snellingen (nr. 3 fra venstre) gleder seg til å møte publikum på Lillestrøm under MC-messen 2026.

Pressemelding fra Nova Spektrum:

MC-messen er et samarbeid mellom Motorsykkelimportørenes Forening (MCF) og NOVA Spektrum. Messen har blitt arrangert annethvert år siden første gang i 1992.

Nyheter og trender

MC-messen er en viktig arena og møteplass hvor vi ønsker å presentere et bredt spekter av de siste nyheter og trender for et motorsykkelelskende publikum. Her finner du de største importørene, klubber og foreninger, alle godt representert med et bredt sortiment og siste nytt for årets mc-sesong.

Aktiviteter for hele familien

Vi tar som vanlig sikte på å tilby spektakulær underholdning for alle aldre, der utøvere viser fram halsbrekkende triks på to hjul.

Direktesalg og messetilbud

En stor del av området holdes av til direktesalg av utstyr. Det er her du får de beste messetilbudene innen bekledning og rekvisita, så her kan du kjøpe alt du trenger.

Hva som står på programmet for 2026 gleder vi oss til å informere mer om senere. I tillegg blir det aktiviteter for hele familien.

Velkommen til MC-messen 27. februar til 1. mars 2026!



27. februar til 1. mars 2026 er det klart for Norges største møteplass for MC-entusiaster – MC-messen! Sjekk ut den nye nettsiden mcmessen.no

JUBILANTEN SNELLINGEN HAR FLYTTET TIL STØRRE LOKALER PÅ FURUSET

Snellingen feirer i år 60-års jubileum. De bygget butikken som lå på Alnabru i 2001, men tomten var på festet grunn og eid av Oslo kommune. Kommunen ville nå bruke området til noe annet, og Snellingen flyttet i juni ved siden av Furuset Forum og nær moskeen langs E6. Det var papirgrossist Carl E. Petersen & Søn A/S som bygget byggene som nå huser BestDrive (tidl. Dekkmann) og Cross Centeret Snellingen AS.

Tekst og foto: Ole Martin P. Eidevik



Søren Bulls vei 2, 1051 Oslo er den nye adressen til Snellingen. Det er god plass utenfor bygget med egen sittebenk og grøntområde. De er fohandler av Husqvarna, Suzuki, QJMotor, BSA, Niu, Zero og Peugeot Motorcycles.

Snellingen ble startet i 1965, da med navnet Snellingen & Smestad AS. Ragnar Snellingen og Roger Smestad var barndomskamerater og biloppretterere med en brennende interesse for motocross. Biloppretting ble etter hvert lagt på hylla til fordel for heltidsbeskjeftigelse som motorsykkelforhandlere. Sitt nåværende navn fikk firmaet i 1985 etter at Roger Smestad døde og Ragnar Snellingen tok over bedriften. Sønnen, Jørn Snellingen, kom inn som daglig leder i 1987.

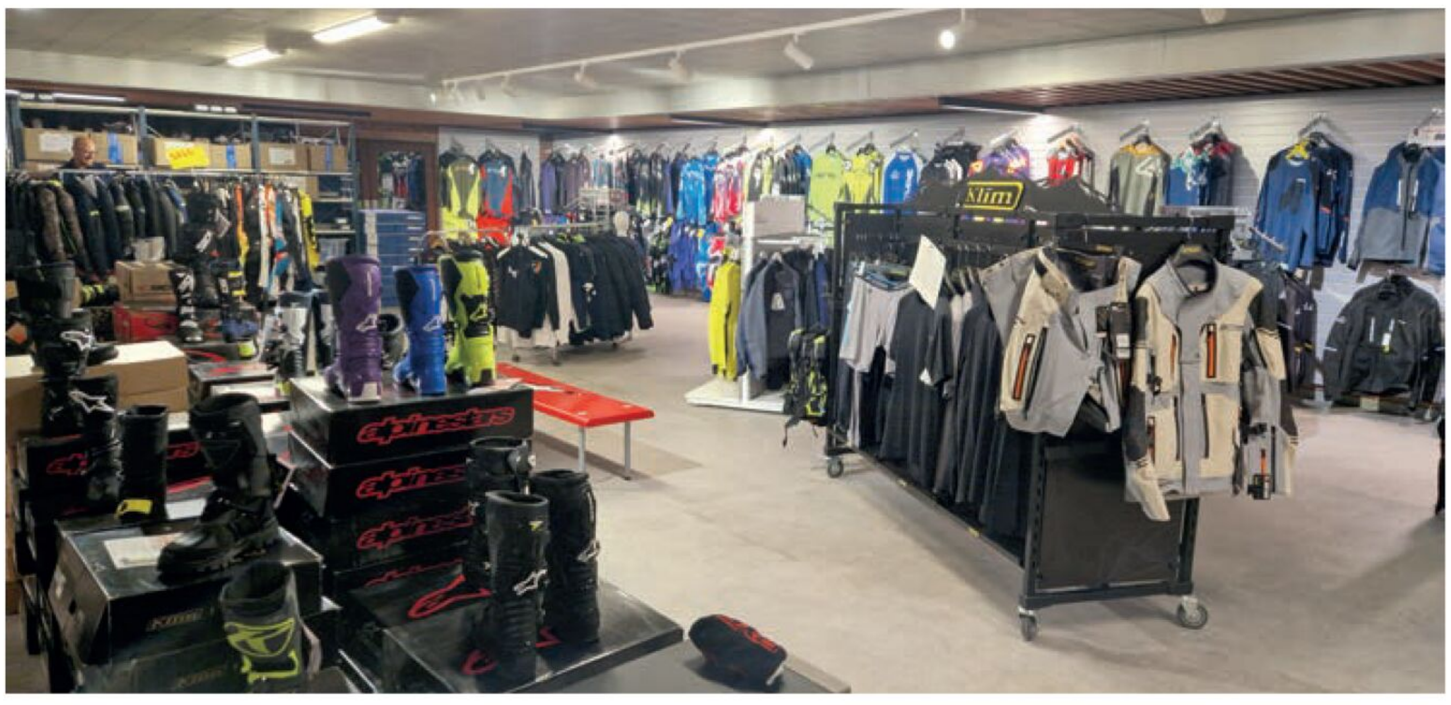
Snellingen skriver om seg selv på sine nettsider: "Motocross, Enduro, Supermotard, Gate og Adventure har i dag alle sitt naturlige "mekka" hos Cross Centeret Snellingen. Et velutstyrt dele- og utstyrslager, samt et godkjent verksted som fikser det meste, er og blir den beste forsikring for dagens aktive tohjuls-entusiaster – eller de som rett og slett bare er ute etter "morro på to hjul."



Over: Cross Centeret Snellingen AS er et familiefirma, og det er 2. generasjon, Tone og Jørn Snellingen, som nå driver firmaet. Under: Den nye utstyrsavdelingen bugner av kvalitetsutstyr for både Gate, Adventure, Enduro, Supermotard og Cross.

De nye lokalene på Furuset er på 1400 kvadratmeter og huser butikk og verksted i 1. etasje. I kjelleren har de laget en stor og lys utstyrsavdeling. Tone Snellingen kunne opplyse at de etter noen måneders drift har fått flere nye kunder og at utstyrssalget har tatt seg opp.

Verkstedet er på baksiden av bygget og de har også et eget lokale for fiksing av støtdempere og diverse i kjelleren. Det er totalt 12 personer som jobber i firmaet, og Snellingen er forhandler av Husqvarna, Suzuki, QJMotor, BSA, Niu, Zero og Peugeot Motorcycles. Vi gratulerer Jørn og Tone og gjengen på Snellingen med nytt og moderne lokale!



MÅLRETTET ARBEID MED MC-SIKKERHET PÅ FORELDREMØTE VED VIDEREGÅENDE SKOLE

NMCF (Norsk MC-forhandlerforening) var bidragsyter da foreldrenes rolle i trafikksikkerhetsarbeid mot ungdom ble løftet frem under et foreldremøte ved Ørsta videregående skole. Det var NCMU som hadde tatt initiativet til dette spennende og viktige pilotprosjektet.



Henny Totlandsdal er rådgiver for plan og trafikk i Møre og Romsdal fylkeskommune. Her er hun avbildet til høyre på Ørsta VGS.

Pressemelding fra NMCF (redigert)

MC-sikkerhet står høyt på prioriteringslisten til Norsk MC Forhandlerforening/NMCF. Foreningen deltar blant annet i den nasjonale MC-dugnaden som er organisert av veimyndighetene og de har produsert en helt ny sikkerhetsbrosjyre som deles ut til motorsyklistene hos forhandlerne. MC-sikkerhetsbudskap er også høyt prioritert hos medlemmene over hele landet.

I mange sammenhenger samarbeider NMCF med andre MC-relaterte organisasjoner og aktører, blant annet Trygg Trafikk, NMCU, politiet og Statens vegvesen.

Målrettet arbeid

– Foreldremøtet ved Ørsta videregående skole er et fint eksempel på hvordan flere aktører sammen kan arbeide målrettet med MC-sikkerheten. Denne gangen var det lett MC som var tema, med NMCU, Nord Universitet og fylkeskommunen blant bidragsyterne. Vi trenger mer av dette, sier Olaf Olstad i NMCF.

– Foreldres holdninger og engasjement har stor betydning for ungdommens valg og atferd i trafikken. Vi ønsket å høre deres erfaringer, bekymringer og innspill – og sammen skape en tryggere hverdag for unge MC-førere, forteller Henny Totlandsdal, rådgiver for plan og trafikk i Møre og Romsdal fylkeskommune.

– Målet er at ungdommen på lett MC skal bli like ivrige til å bruke sikkerhetsutstyr som de på tung MC, sier Olstad.

Les hele pressemeldingen på bike.no



I tillegg til Suzukis klassiske kombinasjon av blått, hvitt og rødt (lite bilde), blir 1000-modellen også tilgjengelig i rødt, hvitt og gull samt gult og svart.



Foto: Suzuki

Tradisjonalistene kan glede seg: bortsett fra vinger og 40-årsjubileums logoer, er GSX-R 1000 R uendret. Det er heller ingen store tekniske revolusjoner.

GiXXer er tilbake

Suzuki GSX-R 1000 R. Akkurat i tide til 40-årsjubileet for Suzukis GSX-R-serie (GSX-R 750 ble lansert i 1985) har merket overraskende annonsert en ny versjon av sin superbike. I 2021 forsvant GSX-R 1000 R fra Suzukis sortiment, men fra neste sommer er den tilbake. Med nytt topplokk og omarbeidede stempler oppfyller motoren Euro 5+-standarden, men den har ikke lenger 203 hester, "bare" 195, og vekten er 203 kilo kjøreklar – som før. I tråd med dagens trend er det små vinger i nesen – men de koster ekstra! Den nye Gixxer har tre kjøremoduser og en komplett pakke med hjelpesystemer, fra kurve-ABS til quickshifter og wheelie control. LC-displayet gir retro-vibber, den børstede titanlydpotten har blitt betydelig smalere og har imponerende lengde. Når det gjelder prisen, holder Suzuki kortene tett til brystet foreløpig.

16

NAKENT FOR NYBEGYNNERE

Suzuki bruker sin tosylindrede 800 cc-motor i flere forskjellige modeller. Mot den bakgrunnen bør den nye ensylindrede motoren fra DR-Z4 også kunne brukes til mer – for eksempel som basis for en stilig nybegynner naked bike.

800 twinen brukes med suksess i tre svært forskjellige motorsykler: den nakne GSX-8S, den sportslige GSX-8R og V-Strom 800. Logisk nok, siden motorutvikling er det som koster mest når man går fra modellidé til virkelighet. Å ha samme hjerte som slår i forskjellige typer motorsykler sparer både kostnader og ingeniørkapasitet. For å fullføre Suzukis modellflåte, kan denne prosessen også brukes på DR-Z4 variantene som ble lansert i år. Derfor ba vi designer Kar Lee om å trylle frem en ny GSX-4S, basert på den vannkjølte, ensylindrede motoren. Homologert i henhold til Euro 5+-standarden og med 38 hk, er motoren sterk nok til å passe i en liten nakensykkel. Og med et kostnadsperspektiv har hovedrammen også hentet inspirasjon fra sine offroad-søsken.

Foran er det nok med én bremseskive, og felgenes bredde er tilpasset dimensjonene på DR-Z4SM. Sykkelen har et 120/70 R17-dekk foran og et 140/70 R17-dekk bak. Hvis du liker å bremse sent, vil du sette pris på den radialmonterte firestemplede Nissin-kaliperen foran, selvfølgelig med ABS.

Chassiset er litt enklere. De fullt justerbare komponentene på DRZ-4S og 4SM har for lang fjæringsvei for en nakensykkel, men siden den større GSX-8S beviser at en vellykket grunninnstilling er viktigere enn mange justeringsskruer, låner den ut komponentene sine. Den progressivt monterte støtdemperen på 8-modellen og svinggaffelen fra 4-modellene passer perfekt sammen, og danner en harmonisk helhet.

GSX-4S følger Suzukis designspråk hvor tanken har fremskutte sider som strekker seg frem mot USD-gaffelen og en liten lyktekåpe omslutter de to vertikalt monterte hovedlyktene. Dette gjør at den nakne 4 umiddelbart fremstår som et fullverdig medlem av Suzuki-familien. Det er kun dekselet over passasjersetet som skiller seg ut. Her henter GSX-4S bevisst fra sine eldre og mye raskere søstre, SRAD-Gixxer (1996) og Hayabusa (produsert siden 1999). Den karakteristiske pukkelen skaper et ganske unikt utseende.

Om GSX-4S kan bli like ikonisk som Gixxer og Hayabusa gjenstår å se – for at det skal skje, må prisen (blant annet) være riktig. DR-Z4S og SM koster ambisiøse 129 900,-. For å kunne konkurrere med Triumph Speed 400 (62 900,-), CFMOTO 450NK (89 900,-), KTM 390 Duke (71 653,-), Husqvarna Vitpilen 401 (Pris ikke klar) og Yamaha MT-03 (91 900,-), bør prisen begynne med et 6-tall. Da kan GSX-4S virkelig bli en suksess i A2-segmentet.

MC BIKE

Busa-humpen. **Egentlig for stor for linjene, men dekselet over passasjersetet minner om Hayabusa og SRAD-Gixxer.**

Bremser
En stabil firestemplet radialkaliper fra Nissin gir full kontroll over GSX-4S's vekt på cirka 150 kilo.



Eksosanlegg
Takket være at den er montert under motoren, er lydpotten på GSX-4S liten og diskret.

Motor. **398 kubikk betyr 38 hk og 37 Nm, og både motor og hovedramme kommer fra Suzukis DR-Z4-modeller.**

Nå er det aktivitet på samlebåndet igjen: Først ut er de nye KTM SX og EXC.

Vellykket ny start?

KTM lager motorsykler igjen. Omtrent 1 000 KTM-ansatte gjenopptok produksjonen i slutten av juli, og bygger nå motocross- og endurosykler, men også de nye 690 SMC R og 690 Enduro R. Tidligere var produksjonen i Østerrike helt stengt i seks måneder på grunn av for stort lager, delemangel og store økonomiske bekymringer. Siden 2024 har over 1 700 KTM-ansatte har mistet jobben, og resten har måttet akseptere smertefulle kutt. Men i følge en pressemelding fra KTM vil alle fire produksjonslinjene kjøre uten avbrudd frem til juleferien, i dagskift med femdagersuke, og fulltidsansettelse. Det pressemeldingen ikke nevner er at de jobbet i to skift før den økonomiske krisen.

Ifølge egne tall solgte KTM-konsernet 85 284 motorsykler fra lager til forhandlere over hele verden i første halvdel av 2025. Forhandlerne solgte på sin side omtrent 100 000 motorsykler til sluttkunder mellom januar og juni. Tallene virker imponerende ved første øyekast, men faktum er at salget av nye KTM-motorsykler i Sverige falt med 24,1 prosent i første halvdel av 2025 sammenlignet med samme periode i fjor -fra 697 motorsykler til 529.



Stil, beskyttelse og smidighet – vi prøver Richa Stradale

Denne sesongen har Rikard kjørt Richas Stradale-serie i skinn. – jakken i fargen grå/neongul og buksene i svart. En sportslig, todelt drakt som imponerer både under kjøring og på parkeringsplassen. Dressen har riktig følelse for den som kjører aktivt, men ikke vil bruke ekte racingdress.

Passformen er kroppsnær, men ikke overdrevent aggressiv, noe som gjør at Stradale fungerer like bra for sportssykler som for litt mer oppreiste modeller. Glidelåsen mellom jakke og bukse gir en trygg helhet i høyere hastigheter, og stretchpanelene på de riktige stedene – armer, rygg og rundt knærne – gir god bevegelsesfrihet, selv under mer aktiv kjøring.

Læret kjennes solid, og er av høy kvalitet med tanke på prisklassen. Perforerte seksjoner bidrar til ventilasjon, selv om det blir varmt når man står stille, noe som er tilfelle med alle skinndresser. D3O-beskyttelse er inkludert for skuldre, albuer, hofter og knær, og jakken har en lomme for ryggbeskytter – den er også designet for å brukes med airbagvest, noe som er et stort pluss.

Det grå/neongule fargevalget på jakken gir et moderne utseende som skiller seg ut, uten å være for prangende. De helsvarte buksene er mer dempet – en kombinasjon som fungerer veldig bra visuelt.

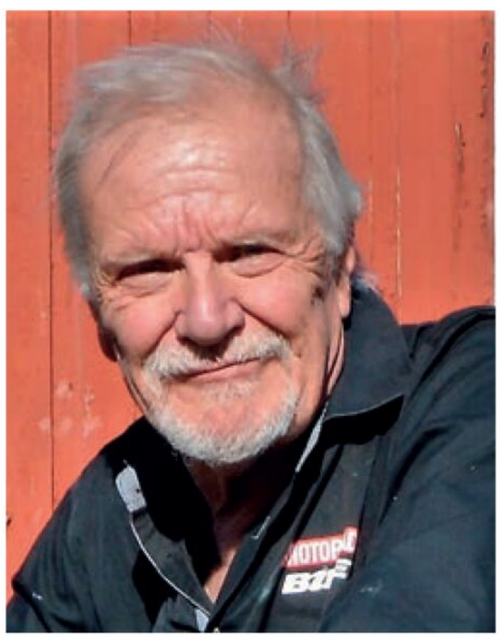
Alt i alt er Richa Stradale en riktig fin skinndress for deg som er ute etter noe sportslig, men likevel ønsker litt fleksibilitet. Den passer både for lengre turer, og for deg som kanskje vil prøve deg på banen en eller annen gang – uten at den dermed er en ren racingdress.

Veiledende utsalgspris: jakke 5495,-, bukser 4595,-.



Bluesrytme på langsom tomgang.

DRØMMESYKKELEN



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

Blått er fargen på himmelen og havet, men blues er noe helt annet

Egentlig handler ikke denne episteLen om den ideelle motorsykkelen. Det handler mer om følelser og drømmer og rytmer og det som aldri var og kanskje heller aldri blir. Det handler om blues – om ikke nødvendigvis i musikkform. Men la oss likevel begynne der.

Blues i sin opprinnelige, dype, ekte og følelsesmessig engasjerende form hadde sitt utspring blant de minst priviligerte i Mississippi deltaland. Delta blues gjenspeiler en livsform preget av slit, skuffelser, bedrag og, mot all formodning, et glimt av håp. Musikken har en rytme som er lik den første et menneske hører: Rytmen i mors hjerte mens barnet fremdeles er ufødt. Det er kanskje derfor det er så lett å dukke ned i blues, vugge i takt til melodier som er bygget på tre grep og stadige gjentakelser av tekstlinjer, åpne sinnet og føle dybden i det som kommer fra en gitar og en stemme.

Hvis jeg skulle lage min drømmesykkel ville den ha mye tilfelles med blues. Først rytmen: En stor V-twin på langsom tomgang har bluesrytmen – akkurat den spikret Harley-Davidson. En eldre Harley-motor på langsom tomgang kunne faktisk gjort det bra som bakgrunnsrytme i blues: Po-tato, Po-tato....

Tre grep? Det handler om å gjøre det enkelt. I engineering kalles det KISS – Keep It Simple, Stupid.

Det samme ville gjelde min drømmesykkel. Basic engineering, uten masse unødvendig utstyr jeg aldri bruker, og derfor heller ikke har lyst til å betale for. Men det grunnleggende, som gode bremser (med ABS), bredspektret motor som er enkel å komme overens med, girkasse med så få trinn som mulig, forutsigbarhet i kjøreegenskaper, komfort som gjør at jeg kan konsentrere meg opplevelsen – det er ting drømmesykkelen ville ha felles med blues. Rett nok i overført betydning, men det trenges ikke mye fantasi for å se sammenhengen.

Blues har flere likheter med drømmesykkelen. Musikken kan virke enkel, men løpene de gamle bluesgigantene fra deltaet lekte med var langtfra enkle å utføre. Å høre Mississippi John Hurt gjøre Pallet on the Floor bringer tankene hen til myke, lange serpentinersvinger, nedlegg som smyger seg fra den ene siden til den andre, gleden over de små nyansene som til sammen danner et hele, og som er av det slaget drømmer lages av. Min drømmesykkel måtte kunne gi den opplevelsen.

Rolling Stones laget en gang i tiden en hvit blues som låt ekte: Little Red Rooster. Den var deres versjon av delta blues og står i sterk kontrast til det heseblesende maset de har prestert i nyere tid. Den gamle Stones-låten er som en god motorsykkel: Enkel, engasjerende, lett å komme overens med og opplevelsen av den tåler å gjentas.

Spørsmålet som naturlig melder seg, er: finnes drømmesykkelen? Hittil har jeg ikke funnet den og en sykkel med de egenskapene jeg ønsker meg ville sannsynligvis ikke være salgbar i et større marked. Derfor må jeg nøye meg med det minste felles multiplum, og det behøver ikke være så ille. Det er jo fullt mulig å glede seg over rytmen, lyden, stemningen, den tilsynelatende enkelheten og opplevelsen – selv om en ikke kan spille og synge som en ekte bluesmann fra deltaet...

SVART INDIAN – TIL RØD PRIS!

GJØR ET KUPP PÅ FJORÅRSMODELLENE TIL KAMPANJEPRIS, KLARE FOR LEVERING. SYKKELEN VENTER.



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

Indian® MOTORCYCLE

SØSKEN-KJÆRLIGHET

Basert på den vellykkede GSX-8S har Suzuki laget et par kule modeller med litt retro preg. Vi prøvekjører begge.

Suzuki GSX-8TT

Lyktekåpe à la GS 1000 S, bukspoiler, lakkerte felger og kjørelys i blinklysene foran.

I biljard er «8» den viktigste ballen – den avgjør om du vinner eller taper. Hos Suzuki har 8 definitivt blitt midtpunktet i modellutvalget. Noe overraskende utvider ikke Suzuki sin 800-serie med en touringmodell, for eksempel en crossover. I stedet står T for retro. Og TT står for enda mer retro. Begge har samme 776 kubikk parallelltwin som modellsøskenene.

Den nakne GSX-8T og GSX-8TT med sin karakteristiske lyktekåpe er tidløse modeller som er inspirert av Suzuki T 500 «Titan» (tosylindret totaktsmotor, fra 1968 til 1975) .

Det er en grunn til dette. Arthur Vidal er fransk og jobber ved Suzukis design- og utviklingssenter i Torino, og han har en T 500. Sammen med teamet sitt har han på dyktig vis kombinert fransk stil med italiensk nonchalance.

Basisdesignet er hentet rett fra den mer moderne GSX-8S: motoren, stålrammen med bakramme som er skrudd på, aluminium svinggaffel, hjul, dekk, bremser, fjæring, lavtliggende eksosanlegg – rett og slett alt.

Den runde, men moderne LED-hovedlykten med horisontalt kjørelys kommer imidlertid ikke fra GSX-8S, og sies å være den mest lysterke (LED) hovedlykten i Suzukis historie.

Den todelte salen med ribber på tvers bidrar til 70-tallslooken. Den har ny polstring, en mer komfortabel kontur og mer plass for passasjeren enn på søstermodellen S. Og for første gang på en masseprodusert Suzuki er det stilige speil på enden av styret. De er av høy kvalitet, akkurat som resten av motorsykkelen.

På tide å sette seg på. Alt virker kjent, men likevel annerledes. Det er lett å løfte den 201 kilo tunge sykkelen opp fra sidestøtten. Suzuki oppgir at «T»-modellen er en kilo lettere enn «S»-modellen, til tross for at den har 2,5 liter større tank. Det kan forklares med at litiumion batteriet er 2,1 kilo lettere.

Det koniske aluminiumsstyret ligger godt i hendene og er hentet fra S-modellen, men sittestillingen kjennes annerledes. Dette skyldes

Suzuki GSX-8T

Den nakne «T»-en har gullfargede gaffelben og rund hovedlykt.

sannsynligvis den bredere tanken, og det fem millimeter høyere setet som kun finnes på T-modellen. Kortere førere kan fortsatt sette begge føttene trygt på bakken, mens høyere førere har god plass. Man sitter godt integrert med knærne tett sammen, og kjørestillingen er komfortabel – oppreist, og med god oversikt.

Takket være Suzukis Easy-Start-system trenges det bare et kjapt trykk på knappen for å starte motoren. Low RPM Assist øker automatisk motorens tomgangshastighet ved start og ved langsom kjøring – det er praktisk talt umulig å kvele motoren. Vi satte kursen mot de vakre slovenske landeveiene rundt Ljubljana. Helt fra første øyeblikk er Suzuki GSX-8T superlett å kjøre, og gir mye kjøreglede.

Twinen med 270 graders veivaksel passer perfekt til sykkelen, og takket være to balanseaksler vibrerer den nesten ikke. Ved 100 km/t i sjette gir gjør motoren litt under 4500 o/min. Ved lave turtall er twinen elastisk, går mykt og hakker bare ved ekstremt lave turtall. I byen er det bare å sette den i fjerde gir og kjøre – da mumler den stillegående twinen fornøyd for seg selv.

Tomgangsstøyen er diskret, 89 dB(A). Motoren oppfører seg pent, selv i modus A, der gassresponsen er mest direkte. Det finnes også modus B og C – i sistnevnte er responsen langsommere og veldig myk.

Motoren har imidlertid solid ytelse med dreiemoment der det trengs mest – i mellomregisteret. Kraften er alltid mer enn tilstrekkelig. Fra 4000 o/min er mer enn 70 Newtonmeter tilgjengelig. Å dra opp til 8500 o/min, hvor alle de 83 hestene befinner seg, er verken nødvendig eller mulig i de hundrevis av svingene og korte rettstrekkene vi kjører. Og i hårnålssvinger fungerer tredje gir like bra som andre. Gøy!

Hvis man skulle komme til å gi for mye gass ved et "uhell", griper tractionkontrollen inn svært presist, og nesten umerkelig (i posisjon 2 av 3). Det er kun det gule lyset som blinker i instrumentpanelet som avslører at det ble for mye dreiemoment i forhold til veggrepet. Når det gjelder instrumentpanelet, ville to klassiske runde instrumenter selvfølgelig vært prikken over i-en, rent visuelt, men dette var ikke mulig innenfor gitt budsjett. Den svært informative, knivskarpe TFT-skjermen er i det minste meget lettlest.

Giringen går lett med quickshifter (med blipper), og du trenger vanligvis ikke å røre clutchhendelen (som dessverre ikke er justerbar). Spesielt under belastning, ved opp-

Suzuki GSX-8T

16,5 liters tank, speil på styret og bronsefarget bakramme.



Hva skiller den fra Suzuki GSX-8S?

- **Rund LED hovedlykt** med horisontalt kjørelys
- **Bensintank** med ny form og mer volum (16,5 i stedet for 14 liter)
- **Litium-ion batteri** som veier 890 gram i stedet for tre kilo
- **Ny, todelt sal** som er mer komfortabel, spesielt for passasjeren (med fargede sømmer og slett polstring på TT)
- **Setehøyde** fem millimeter høyere (kun på T)
- **Speil på styreenden**, første gang som standard på en Suzuki
- **Nye emblemer på tanken** og på de nydesignede radiatordekslene
- **Beskyttelse i rustfritt stål** på eksosanlegget
- **Motordeksel** i svart i stedet for antrasitt
- **Lyktekåpe** og **bukspoiler,** fremre blinklys med **kjørelys** (kun på TT)
- **Vekt:** en kilo mindre for T (201 i stedet for 202 kilo med full tank), ett kilo mer for TT (203 kilo)
- **Høyere priser:** 159 900,- for T, 164 900,- for TT (i stedet for 139 900,- for 8S)





TFT-displayet er svært informativt og lett å lese – men ikke akkurat «retro».



Bredere tank enn på «S»-modellen – og med nye emblemer. Styret er imidlertid identisk. Elegante speil.



Klassisk inspirert sete med optimalisert polstring. Bør være mer komfortabelt, og- så for passasjeren.

giring, klikker girene pent på plass. To fingre er nok til å trekke inn clutchen, og elektronikken forhindrer at bakhjulet stusser ved (altfor) rask nedgiring.

Den lette sykkelen er nesten latterlig enkel å legge ned i sving, har utmerket styrepresisjon og finner riktig spor helt av seg selv. Likevel er den alltid klar for kurskorrigeringer – stabil, men smidig, og det skaper full tillit fra første meter. Dette skyldes også de japanskproduserte Dunlop Roadsport 2 «X»-dekkene, som gir utmerket veigrep.

Chassiset er perfekt avstemt, balansen mellom fjæringskomfort og sportslige kjøreegenskaper er utrolig vellykket. Dette gjør det lett å tilgi at det bare finnes rudimentære justeringsmuligheter– det er kun forspenningen på bakfjæringen som kan justeres med en C-nøkkel, noe som er ganske omstendelig. For tyngre last anbefales posisjon fire eller fem av syv. De lettdoserte Nissin-bremsene er også effektive.

Til tross for sin relativt lille overflate gir speilene god sikt bakover. De vibrerer ikke og gir klar sikt, selv ved høye turtall. Og den som ikke ser denne motorsykkelen komme må være blind, for hovedlyset er virkelig sterkt. Veldig bra!

På TT er lykten montert i en elegant lyktekåpe med en liten vindskjerm. Det gir sykkelen en ekte retro-følelse, inspirert av Suzuki GS 1000 S – som en «Wes Cooley»-replika fra 1980 med hvitblå lakkering. Kult! Den lille kåpen gir sykkelen et veldig karakteristisk utseende. Når du kjører, gir plasten lite be-

Suzuki GSX-8TT

TT er mer sportslig og klart mer karakteristisk. Det er kun det mattgrønne lakkalternativet som har gullfargede felger.





Suzuki GSX-8T

Fantastisk kjøredynamikk på svingete veier – akkurat som søstermodellen TT.

skyttelse mot vinden, men takket være en smart intern luftkanal og en vindavvisende kant, forårsaker den ikke irriterende turbulens. TT-versjonen har standard bukspoiler, blinklysene foran lyser permanent for bedre synlighet, og benene på KYB USD-gaffelen er eloksert i svart. De to ekstra kiloene på den penere TT-en merkes ikke når det gjelder kjøreegenskapene.

TT har to «Custom Colour»-lakkalternativ: blank svart med rød og gullgul trim og røde felger, og den stilige mattgrønne lakken med støpte, gullfargede felger. TT har slett polstring på setet med røde dekorsømmer.

Oppsummert fremstår de to nye Suzuki-modellene som mer harmoniske og også mer visuelt tiltalende enn Yamahas halvhjertede retro-modeller, XSR 700 og 900. Den stilige Kawasaki Z 650 RS med 68 hk koster 32 000,- mindre enn TT, mens Yamaha XSR 700 med 73 hk er 31 000,- billigere.

Den attraktive GSX-8TT bryter til og med 160 000-grensen. Kvalitet er helt klart prioritert fremfor prispress. Det er vanskelig å la være å sammenligne den med Kawasaki Z 900 RS – som riktignok er en firesylindret med hele 111 hk, men som også koster minst 70 000,- mer.

Den som har glemt hvor enkelt, vakkert, og stilig det kan være å kjøre motorsykkel, bør besøke en Suzuki-forhandler i høst. Den dyrere TT-versjonen vil trolig selge best – du får det du betaler for… MC BIKE

Suzuki GSX-8T [TT]

Motor

Væskekjølt tosylindret firetakts paralelltwin, to balanseaksler, kjededrevne DOHC, fire ventiler per sylinder, våtsump-smøring, EFI, 2 x Ø 42 mm, regulert katalysator, 375 W generator, batteri 12 V/4,5 Ah, mekanisk flerplate våtclutch (med slipperfunksjon) seks-trinns girkasse, kjede, sekundærutveksling 47:17.

Boring x slag	84,0 x 70,0 mm
Slagvolum	776 cm^3
Kompresjonsforhold	12,8:1
Maks effekt	61,0 kW (83 hk) ved 8500 o/min
Maksimalt dreiemoment	78 Nm ved 6800 o/min
Støy, stillestående	89 dB(A)

Chassis

Stålramme, Ø 41 mm USD gaffel, svinggaffel i aluminium, monodemper med link, justerbar forspenning, doble skivebremser foran, Ø 310 mm, faste fire-stemplede kalipere, en skivebrems bak, Ø 240 mm, flytende enstemplet kaliper, traction kontroll, ABS.

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

Mål + vekt

Hjulavstand 1465 mm, styrevinkel 25 ,0 grader, forsprang 104 mm, fjæringsvei foran/bak 130/130 mm, setehøyde 815 [810] mm, tørrvekt 201 [203] kg, tillatt totalvekt 400 kg, tankvolum 16,5 liter.

Garanti	5 år
Farge	Grønn, gull, svart [Svart, grønn]
Pris	159 900,- [164 900,-]

BIKE Oppsummering

Suzuki gjør det samme som Yamaha gjorde med sin MT-07 serie, nemlig å lage en rekke modeller rundt én motor. De to retro-modellene, GSX-8T og TT, har et svært attraktivt design, og er også skikkelige gledespredere å kjøre. Motoren er fleksibel og sterk, og er montert i et smidig, feilfritt chassis. Disse to retrosyklene har faktisk potensiale til å erstatte S-modellen som merkets bestselgere.



Tekst: Thomas Schmieder
thomas@motorradonline.de

Foto: Suzuki, Markus Biebricher (1)

QJ Motor har samme eier som Volvo og Polestar

QJMOTOR

SVT650X

5 års garanti

Inkludert utstyr:
Alu veskesett, varme-håndtak, varmesete.







2026 modeller er nå på vei inn!

Qj Motor's SVT650X er bygget med fokus på kvalitet og brukervennlighet. Her får du en ekstremt potent og morsom motorsykkel med masse utstyr til en fantastisk pris. Se motorsykkelen hos din lokale QJ forhandler.

Utsalgspris KUN kr **124.900,-** inkl. utstyr



Effekt	76 Hk / 56 kW	Lengde	2270 mm
Slagvolum	645 ccm	Fjæring foran	Teleskopisk opp/ned gaffel
Tankvolum	20 liter	Fjæring bak	Teleskopisk spring-fjær oljedempet
Dreiemoment	65 Nm	Forbrems	Dobbel skive-brems ø320 mm
Boring/slag	80 x 62,6 mm	Bakbrems	Skivebrems ø260 mm
Sylindere	2	Kjøling	Vannkjøling
Setehøyde	795 mm	Årsmodell	2026
Vekt	236 kg	Dekk - foran	110/80 R19 M/C
Bakkeklaring	170 mm	Dekk - bak	150/70 R17 M/C
Akselavstand	1505 mm		
Bredde	950 mm		
Høyde	1405 mm		

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

erling sande
erling-sande.no

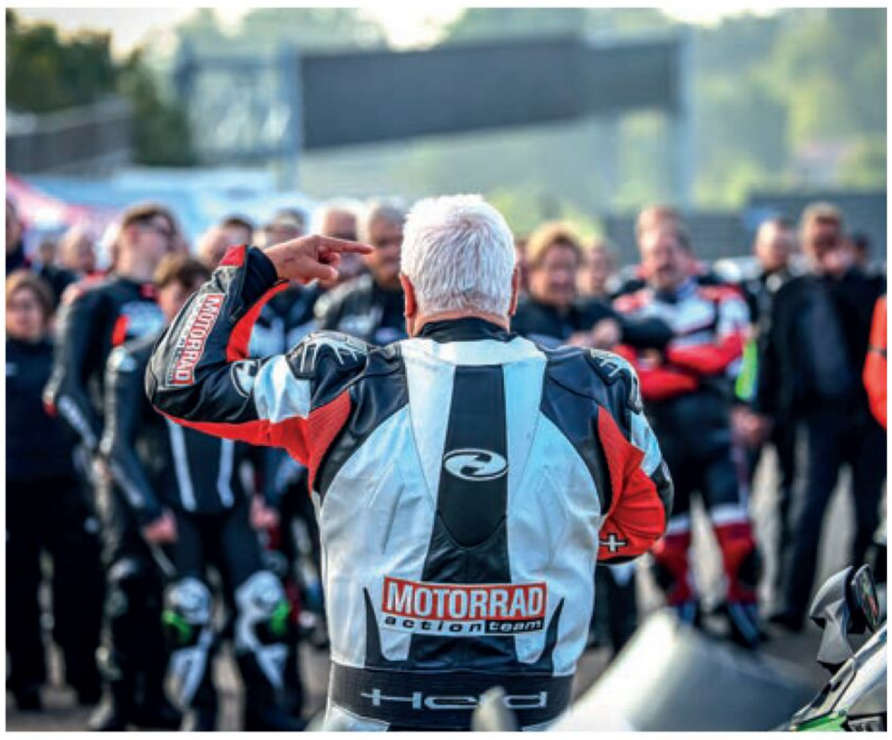
FØRERKURS PÅ NÜRBURGRING

26

DEN GRØNNE HIMMELEN









I vår slo nyheten ned som en bombe – motorsykler forbys på Nürburgring! Det er imidlertid en sannhet med modifikasjoner. Her går vi gjennom hva som egentlig gjelder og hvordan man skal oppføre seg når man kjører motorsykkel i det den den legendariske rekordholderen Helmut Dähne kaller: «Den grønne himmelen».

ADAC-kursene startet på den nye påkjøringsrampen, mens Motorrad-kurset startet på den klassiske T13, dvs. den gamle starten.

Det er skrevet utallige spaltemeter om «Det grønne helvete», som mange førere har døpt Nürburgrings klassiske Nordschleife. Nylig kom beskjeden om at motorsykler vil bli forbudt i åpen kjøring for registrerte kjøretøy – også kjent som turistkjøring.

Banen, som snart feirer 100-årsjubileum, besto opprinnelig av tre deler: Nordschleife, Südschleife og Start- og målstrekket. Den ble bygget som et testanlegg for bilindustrien, og for å skape arbeidsplasser i den fattige Eifel-regionen. I dag er Südschleife stengt og Start- og målstrekket er erstattet av den moderne GP-banen. Nordschleife eksisterer imidlertid fremdeles, etter å ha gjennomgått flere omganger med modernisering.

Nordschleife er mer som en enveiskjørt motorvei der vanlige trafikkregler gjelder, i hvert fall formelt. Den er 20,8 km lang, har 73 svingkombinasjoner og en høydeforskjell på 300 meter. Omkretsen er så stor at tre landsbyer er plassert innenfor løypa.

I tillegg til den vanlige turistkjøringen som de fleste snakker om, har det alltid blitt arrangert diverse løp på Nordschleife. I til-

Førerkurs på Nürburgring





Ringen-legenden og rekordholderen Helmut Dähne kjørte BMW S 1000 RR på Motorrad-banen og R 80 GS på ADAC-banen.



Nürburgrings Nordschleife består av 73 svingkombinasjoner med en høydeforskjell på 300 meter. Mange fine svinger å kose seg med.



Fredrik Rindås, Luca Coppola, Ludvig Sjöholm og instruktør Gerry i pausen mellom kjøringene, på den gamle startplassen ved T13.

legg har den vært brukt som testbane for bil- og dekkprodusenter, samt for føreropplæringskurs. De siste årene har de sistnevnte vært organisert av Motorrad Action Team og ADAC, en motororganisasjon med over to millioner medlemmer.

Da undertegnede begynte å kjøre på Nürburgring Nordschleife, var situasjonen helt annerledes enn i dag. Kjøringen foregikk med alle slags kjøretøy, og stemningen var leken. Med årene har fremfor alt bilkjøringen utviklet seg til å bli stadig mer seriøs. Spesialpreparerte biler, slicks-lignende dekk, veltebur og hjelmer, pluss adrenalinfylte førere med ambisjon om å sette de raskeste rundetidene.

Dette har ført til en betydelig nedgang i turistkjøringen med motorsykkel. Det har rett og slett ikke kjentes trygt å kjøre ut i så intens trafikk med raske sportsbiler på banen. Biler og motorsykler passer også dårlig sammen fordi kjøretøyene har så forskjellige egenskaper.

Men at motorsykler er helt forbudt på Nürburgring er en sannhet med modifikasjoner, som du kan se på disse bildene. Det er to arrangører av godt gjennomtenkte førerkurs, og flere kan komme. Dessuten kan man fortsatt kjøre såkalte turistrunder på den 5,148 km lange Grand Prix-banen.

Jeg har vært instruktør for Motorrad Action Team de siste årene, men benyttet også anledningen til å delta på ADAC-arrangementet som gikk med to ukers mellomrom. De er ganske like i opplegget, med et rekordstort antall deltakere. Men utrolig godt organisert og alt fløt knirkefritt.

Deltakerne kan velge nivå, og til og med bytte mellom gruppene under arrangementet. Øktene varer en halv time, med en halv times pause mellom hver økt. Dette sikrer at banen blir fullt utnyttet til enhver tid.

Den største forskjellen mellom Motorrads og ADACs kurser er at Motorrad har valgt den såkalte T13 som startsted. T13 er den gamle, opprinnelige starten som også har et depotområde som kan romme alle deltakerne. I tillegg har den service som dekkservice, mekanikere, og kaffe- og matservering.

For meg er den største fordelen med å starte på T13 at man får kjøre hele det lange rettstrekket uten avbrudd, og så dykke inn i den blinde venstresvingen under broen i høy fart. Det er en opplevelse som gir et skikkelig kick.

På ADAC-kursene er imidlertid rettstrek-



På dag to økte tempoet litt. Det er varmt inni skinndressen, og dekkene (som du kan lese om på side 69) har godt grep.



På ADAC-banen hadde jeg ingen ringere enn Holger Aue som guide. Resten av oss stilte oss pent opp bak ham, slik at vi kunne lære riktig sporvalg.



ADAC-kursdeltakere på det lange rettstrekket, som er den «nye påkjøringen» for «turistkjøring». Både Motorrads og ADACs førerkurs er utrolig populære, men den 20,8 km lange banen er så stor at det er plass til alle. Til høyre er tegneserieskaperen Holger Aue og Gerry Nordström. Se Holgers siste verk på side 88.





ket stengt og brukes som oppstillingsplass for de forskjellige gruppene, mens området på innsiden brukes som depot for diverse servicetjenester. En fordel er at det er en restaurantbygning ved turistinngangen som er litt mer påkostet enn teltet som Motorrad setter opp ved T13.

Min gruppe på Motorrad-kurset besto av Luca fra Italia, og Fredrik og Ludvig fra Sverige. En passe liten gruppe som var lett å holde sammen. Det var stort sett tørre runder, men vi valgte også å kjøre noen pass på vått underlag, siden kjøringen blir mykere og sporvalg enda viktigere.

ADAC-kurset var veldig likt Motorrad-kurset. Mange av instruktørene var også de samme. En av dem er Holger Aue, kjent for tegneserien MOTOmania, som du kan se på side 80 i dette nummeret.

Holger er en dedikert Ringen-fører som har kjørt tusenvis av runder, og hans myke sporvalg er effektive, på en rolig måte. Vi var ganske snart først ute på hver runde for å unngå å ta igjen andre, tregere grupper, og skape unødvendige forbikjøringer.

Med i vår gruppe var Mats Johansson fra Biscaya Motor, mens kameratene Hasse "Torparn" Lagerkvist og Fredrik Engström kjørte i andre grupper.

Hvordan gjør man det, og hva bør man tenke på hvis man vil delta på Nürburgring neste år? Først og fremst bør man selvfølgelig holde øynene åpne for hvilke kurs som skal holdes og hvilke datoer de skal kjøres. Motorrad Action Team og ADAC skal definitivt kjøre sommeren 2026, forhåpentligvis kommer det ytterligere arrangører, for interessen ser ut til å bare vokse.

Derfor: hold øye med bike.no i vinter. Der publiserer vi datoene for 2026 så snart de er bekreftet.

På side 69 kan du lese om hva du bør tenke på når du velger dekk. Som regel har jeg kjørt på de samme dekkene som jeg brukte på kurset. Nürburgring er mer som en landevei, og ekstreme dekk anbefales ikke her. Det kreves et allsidig dekk, spesielt siden temperaturen og værforholdene kan variere veldig. Imidlertid ble årets kurs holdt i rekordvarme, nesten for varmt, selv om det første kurset fikk litt regn den ene dagen. Sportsykkel er ikke et krav; førere av alle typer motorsykler deltok på kurset.



Tekst: Gerry Nordström
gerry@bike.no
Foto: racepic.de, pixelrace.de

BIKES PEAK

Etter første runde av kvalifiseringen i forrige nummer er fire finalister kåret. Nå konkurrerer åtte nye motorsykler i fire grupper om plass i AlpenMasters 2025-finalen. Hvilke tar seg til topps?

2025-utgaven av AlpenMasters er den åttende som arrangeres i Dolomittene. Ingen andre steder i Alpene har vært vertskap for årets største motorsykkeltest så mange ganger som denne fjellkjeden. Det er mange grunner til dette. For det første er Dolomittene relativt enkle å nå fra redaksjonen. For det andre gir kombinasjonen av fjell og grønne daler som strekker seg langt oppover skråningene en utsikt som er unik for Alpene. Og for det tredje er det ingen andre steder hvor du kan oppleve Alpene så intenst som i Dolomittene.

Den utvidede Sellarondarunden, som vi bruker som testrute i de fleste AlpenMasters, er bare 98 kilometer lang, men knytter allikevel sammen fem pass. Dette er essensen av motorsykkelkjøring, og det er nettopp det veiene i Dolomittene gjenspeiler i AlpenMasters-konseptet. Det eneste som teller er det som er viktig i fjellene (se boksen «AlpenMasters-poengsystem», side 35).

I det brede AlpenMasters-feltet er det tusenkunstnerne som skiller seg ut som hovedaktører. Den nakne Honda CB 1300, som vant den første AlpenMasters i 2009 med sin silkemyke motor, er fortsatt et unntak på toppen av pallen. Logisk nok trives adventuresykler på de ofte ujevne veiene i Dolomittene, akkurat som i de øvrige alperegionene. Sykler med lang fjæring, oppreist sittestilling og god værbeskyttelse. I prinsipp tilsvarer det produktbeskrivelsen av en adventuresykkel.

Etter Hondas nakensykkel har det kun vært rene adventuresykler når det gjelder testseire. BMW R

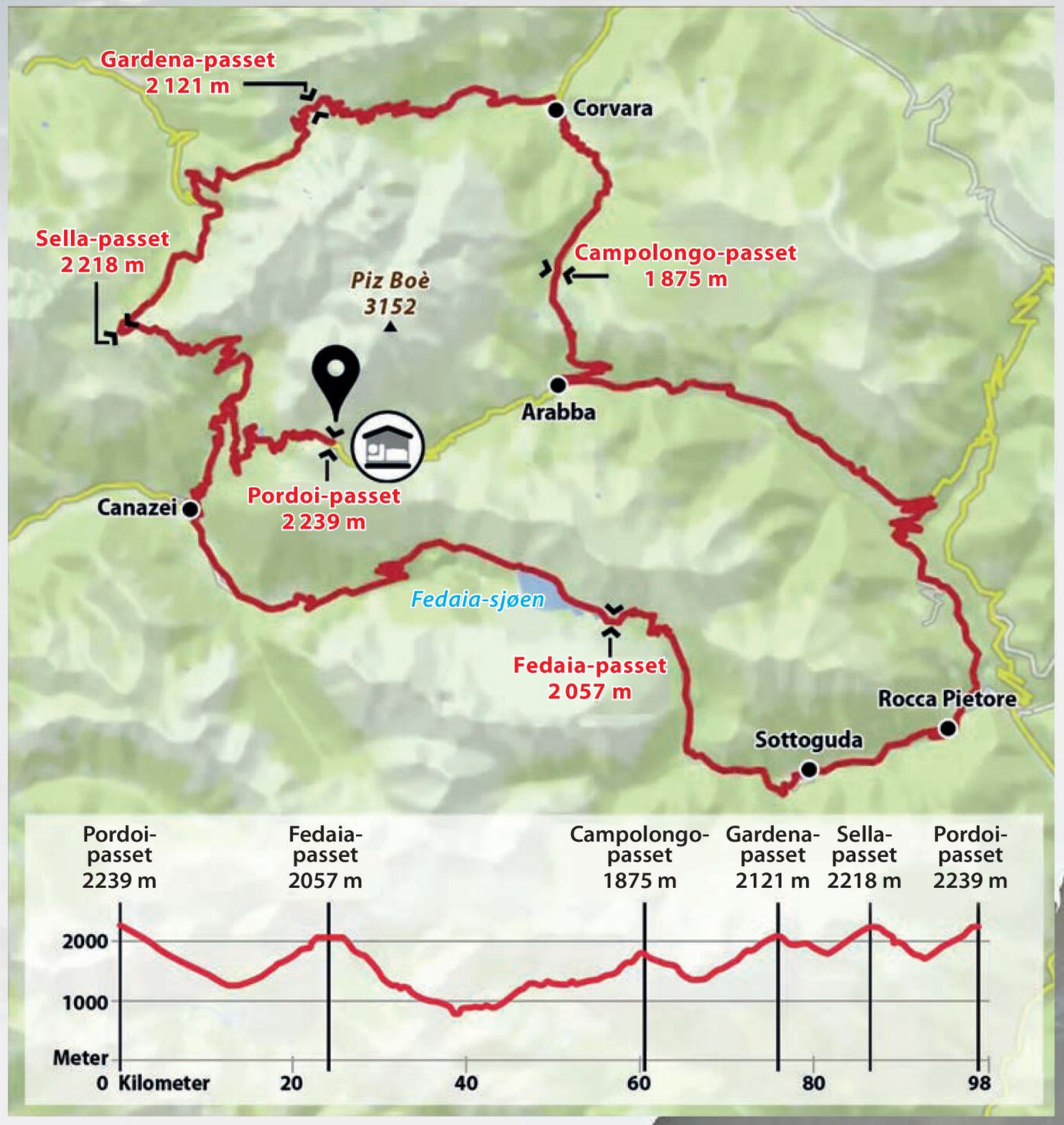
ALPEN MASTERS
MOTORRAD

I DETTE NUMMERET

MELLOMKLASSE NAKEDS
ADVENTURE XL
OFFROAD FOR NYBEGYNNERE
CROSSOVER

Alpen-Masters 2025 – Kvalifisering Del 2

Teststrekning: Sellaronda pluss



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

Fem fjellpass og rundt 3000 høydemeter på en 98 kilometer lang rundtur – testruten i Dolomittene sammenfatter kravene som alpeveier stiller til en motorsykkel på et så lite område som mulig. En fantastisk opplevelse i et av de vakreste landskapene i Alpene

OFFROAD FOR NYBEGYNNERE
HONDA CRF 300 Rally
VOGE 300 Rally

MELLOMKLASSE NAKEDS
DUCATI Streetfighter V2 S
KAWASAKI Z 900 SE

CROSSOVER
BMW F 900 XR
TRIUMPH Tiger Sport 800



Poengberegning i AlpenMasters

Passveier øker ikke bare kravene til føreren, men stiller også høyere tekniske krav til motorsykkelen. Det spesielle poengsystemet i AlpenMasters tar hensyn til de endrede belastningsforholdene i fjellet.

I fjellene ligger listen bokstavelig talt høyere. Bremser, motor og fjæring utsettes for mye større belastninger i alpebakker enn nede på flatlandet. Kravene til manøvrerbarhet, styreegenskaper og gassrespons er også høye i de raske svingene. Det handler rett og slett om ekte motorsykkelkjøring på de krevende fjellveiene. Dette gjenspeiles i AlpenMasters-rankingen.

Et 500-poeng system erstatter derfor det vanlige 1000-poeng systemet. Kriterier som er avgjørende for kjøreegenskaper får større vekt, mens aspekter som toppfart, garanti og pris ikke lenger er inkludert. Ytelsesmålingene blir også justert. Akselerasjon på svingete veier simuleres ved å måle trekkraft fra 25 km/t i andre gir med to personer om bord. Bremseytelsen innenfor kontrollområdet til ABS-systemet testes i utforbakke (minst 12 prosent helling), igjen med passasjerer.

Nytt i årets AlpenMasters: For å understreke miljøaspektet blir drivstofforbruket nå inkludert i motorvurderingen (maksimalt 20 poeng). I kombinasjon med den veletablerte vurderingen «rekkevidde ved alpekjøring» vil drivstofforbruket nå veie dobbelt så tungt.



Fra nå av vil forbruk veie tyngre i AlpenMasters.



Trekkraftmåling: full gass på andre gir, oppforbakke med passasjer.

1200 og 1250 GS, KTM Super Adventure, Honda Africa Twin og Ducati Multistrada V4 har blitt fotografert som vinnere på fjellryggen mellom platået på Sass Pordoi og Passo di Giau.

Testteamet har allerede valgt de fire første finalistene i første del av AlpenMasters 2025. AlpenMasters-kvalifiseringen avgjøres ved hjelp av et poengsystem som er spesielt tilpasset forholdene i Alpene (se boksen over). I Power Naked-klassen tok den velutviklede Suzuki GSX-S seieren over 1000 Honda CB 1000 Hornet SP, som var noe tilbakeholden ved lavere turtall. I den asiatiske mellomklassen for adventure-motorsykler kom Moto Morini X-Cape 700, som også var treg ved lave turtall, til kort mot Benelli TRK 702 X. Blant europeiske adventuresykler i mellomklassen seiret Ducati Multistrada V2 S, med sin kultiverte motor, over Moto Guzzi Stelvio. Fjerdeplassen i finalen gikk til den sportslige Yamaha XSR 900 GP i Modern Classics-klassen. Den slo den mye mer klassisk designede Triumph Speed Twin 1200 RS.

Nå har startskuddet gått for den andre delen av kvalifiseringsrunden. Gruppeinndelingen ser lovende ut. Man behøver ikke være synsk for å spå at vinnerne i nybegynnerklassen for offroad og i mellomklassen for nakensykler etter all sannsynlighet kommer til kort mot de kompetente adventuresyklene i finalen. Det blir imidlertid tøffere når vinnerne av årets ganske sportslige crossover-klasse, og spesielt de store adventure-syklerne kjemper om AlpenMasters-trofeet. Finalefeltet avgjøres på de følgende sidene, og finalen avgjøres i neste nummer.



Tekst: Peter Mayer
leserbriefe@motorradonline.de

Foto: Jörg Künstle, Arturo Rivas

MELLOMKLASSE NAKEDS

Med vinden i ansiktet og mye effekt i motorene suser Ducati Streetfighter V2 S og Kawasaki Z 900 SE gjennom Dolomittene. Hvilken av dem har det som skal til for å nå finalen? Det gjenstår å se.



KAWASAKI
Z 900 SE

Alle som kjører i Dolomittene, uansett vær, setter pris på hver millimeter vind- og værbeskyttelse. Utsikten over Fernpass når man kommer nordfra viser andre alternativ: mange bruker bil med tilhenger for å frakte sine egne motorsykler hit – på den måten lurer de været på turen både frem og tilbake.

Da trenges ikke en kvadratmeter stor regndress for å nyte dette kurveparadiset. Ducati Streetfighter V2 S og Kawasaki Z 900 SE er nesten perfekte «leketøy» for kurvedansen i AlpenMasters 2025.

120 hester i Ducatien og 124 hester i Kawasakien betyr at begge har nok effekt til å takle en hvilken som helst tosifret stigning med en liten vridning av høyre hånd. I tillegg betyr mangelen på beskyttende plast mindre vekt. I 2025-utgave veier Streetfighter V2 S bare 187 kilo med full tank. Da virker Kawasakis 215 kilo nesten overvektige. Vi trekker imidlertid ikke forhastede slutninger, men tar plass i salen. Ducatis styre, som er relativt rett, flytter umiddelbart fokuset til

ALPEN MASTERS MOTORRAD

DUCATI Streetfighter V2 S

- \+ Sterk akselerasjon og trekkraft i Alpene
- \+ Silkemyk blipper/quickshifter
- \+ Høy kurvestabilitet.
- \+ Justerbare hjelpesystemer
- \+ Meget lav vekt
- – Motoren kunne reagere litt mer finstemt på gassvariasjon
- – Ingen vindbeskyttelse
- – Bagasje og Streetfighter V2 – ikke en god kombinasjon
- – ABS-bremselengde i utforbakke

KAWASAKI Z 900 SE

- \+ Veldig lettbetjent clutch
- \+ Rekkefirer med mye effekt ved alle turtall
- \+ Meget god rekkevidde i Alpene
- \+ God ABS-regulering
- \+ Lettfotede kjøreegenskaper
- – Heller ikke her egner bakpartiet seg for bagasje
- – Ukomfortabelt passasjersete
- – Ingen vind- og værbeskyttelse
- – Relativt lav tillatt last på 179 kilo

DUCATI
Streetfighter V2 S

forhjulet og gir en følelse av å være klar til å angripe. Sittestillingen er ikke for radikal: den smale 15-liters tanken integrerer knærne på en naturlig måte. I tillegg er avstanden mellom det 845 millimeter høye setet og fothvilerne generøs. Dette gleder høye førere. Totalt sett sitter Kawasaki-føreren litt mer kompakt på Z 900 SE. Styret er mer bakoverbøyd og plassert nærmere føreren. Med sine 835 millimeter er setehøyden litt lavere, og med en lignende plassering av fothvilerne fører det til en litt spissere knevinkel. Dette er detaljforskjeller, og til å være nakensykler er begge godt egnet for lange turer. Selv etter mange timers prøvekjøring kjentes ingen av dem ukomfortable.

Motorene er også problemfrie – til tross for forskjellige konfigurasjoner. Med den nåværende Streetfighter V2 har Ducati lagt bort den gamle Superquadro V2 med 155 hk og desmodromiske ventiler. Nå er det i

stedet variabel styring av innsugsventilene. På veien til toppen av Sella merker vi svært lite tap av effekt, sammenlignet med forgjengeren. De mye bedre kjøreegenskapene er desto mer fremtredende. Motoren vibrerer nesten ikke i det hele tatt. Streetfighter V2 klarer lett å kjøre 40 km/t på fjerde gir, og hvis du har lyst til å kjøre fort, klatrer motoren lykkelig opp til de aller høyeste turtallene.

Kawasakis firesylindrede motor imponerer med sin smidighet. Den går mykt på lave turtall – selv like over tomgang – og drar friskt turtall gjennom hele registeret. Takket være den lave giringen er trekkraften og akselerasjonen nesten perfekt i Alpene, og Z 900s rekkefirer er en fanebærer for denne motorkonfigurasjonen.

I tillegg kan clutchen doseres med minimal håndkraft, og drivstofforbruket er lavt: med 0,45 liter per mil i fjellet er Z 900 SE økonomisk med drivstoffet i tanken på 17 liter. I tillegg gjør det veljusterte chassiset at den glir suverent over ujevnheter i veien, og svinger eksemplarisk og avslappet – til tross for mange støt fra den slitne asfalten.

Ducati mangler noe av denne fjærlette følelsen. Den krever en mer bestemt hånd. Clutchen krever mer kraft, og for å dykke inn i kurvene må styreimpulsen være litt tydeligere enn på Z 900SE. Den glir like lett og ganske kraftfullt gjennom svingene, men hver manøver krever litt mer konsentrasjon enn på Kawasaki. Den mangler ganske enkelt noe av Z 900s selvfølgelighet i svingene. På den annen side er chassiset mer stabilt – en fryd for raske førere, men det går på bekostning av komforten.

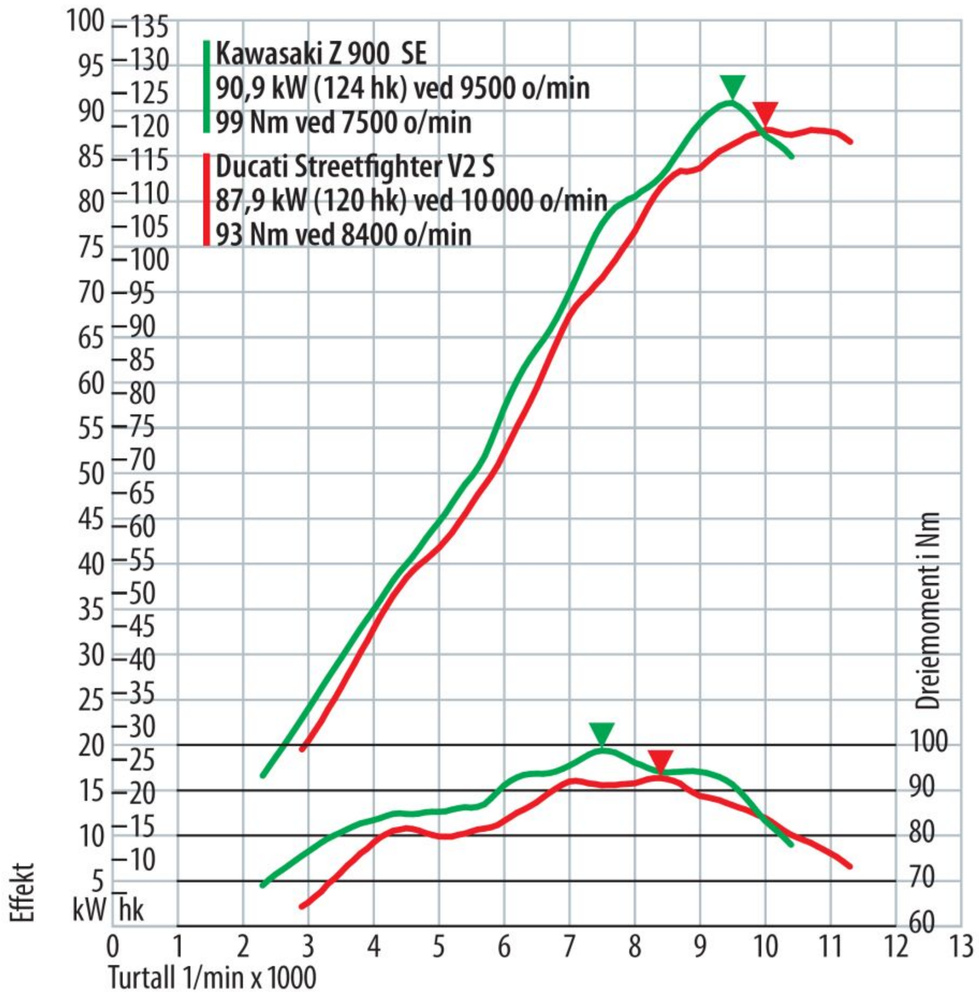
Derimot gir Streetfighter tydelig tilbakemelding på hva som skjer under forhjulet i svinger, akkurat som Kawasaki. Begge er også fri for selvoppretting ved bremsing i

Barn igjen: snøballkrig under en pause i testkjøringen. En varm cappuccino er perfekt i kulden.





Prestasjonsmåling



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

Data og målte verdier

	Ducati Streetfighter V2 S	Kawasaki Z 900 SE
Tekniske data*		
Motor	Tosylindret	4-syl rekkemotor
Slagvolum	890 cm^3	948 cm^3
Maks effekt	120 hk	124 hk
Maks. dreiemoment	94 Nm	97 Nm
Setehøyde[1]	845 mm	835 mm
Vekt fulltanket[1]	187 kg	215 kg
Tillatt last	223 kg	179 kg
ABS/traction kontroll	●/●	●/●
Basispris	264 400,-	199 990,-
MOTORRAD Målinger		
Trekkraft oppforbakke med passasjer 2. gir, 25–75 km/t	4.4 sek	4,8 sek
Bremselengde utforbakke med passasjer 75-25 km/t	30,6 m	25,4 m
Bensinforbruk Passkjøring	0,50 l/mil	0,45 l/mil
Rekkevidde alpekjøring	300 km	378 km

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

Alpen-Masters 2025 – Kvalifisering Del 2

MOTORRAD
AlpenMasters evaluering

	Maks poeng	Ducati Streetfighter V2 S	Kawasaki Z 900 SE
Motor			
Akselerasjon 0-140 km/t	20	18	18
Trekkraft 2. gir oppforbakke med passasjer	20	17	16
Bensinforbruk	20	13	15
Effektutvikling	20	15	15
Gassrespons/belastningsendringer	20	13	14
Clutch	20	13	17
Giring	20	17	16
Girkassens utveksling	10	9	10
Totalt	**150**	**115**	**121**
Kjøreegenskaper			
Avstemming/komfort	20	10	12
Fjæringsreserver med full last	20	15	15
Manøvrerbarhet på fjellveier	20	13	15
Stabilitet i kurver	20	16	14
Styringspresisjon/tilbakemelding	20	16	16
Bremselengde utforbakke	20	8	16
Bremsing utforbakke/fading	20	14	13
ABS	15	12	12
Traction kontroll	5	5	4
Selvoppretting under bremsing	10	9	8
Bakkeklaring med last	10	10	9
Totalt	**180**	**128**	**134**
Daglig drift			
Utstyr	30	15	16
Bagasje	10	0	1
Rekkevidde alpekjøring	20	14	18
Tillatt last	10	8	4
Manøvrerbarhet med full last	10	9	8
Sikt forover/bakover	10	6	8
Bakkeklaring med passasjer og bagasje	10	7	7
Totalt	**100**	**59**	**62**
Komfort			
Førerkomfort	20	14	13
Passasjerkomfort	20	10	8
Vind- og værbeskyttelse	20	0	0
Motorgange	10	7	9
Totalt	**70**	**31**	**30**
TOTALEVALUERING	**500**	**333**	**347**
PLASSERING		**2.**	**1.**



Grønt slår rødt – Z 900 SE går videre til finalen.

sving. Når det gjelder bremser: med sine mange ABS-moduser har Ducati de beste forutsetningene for centimeterpresise stopp på grepsgrensen. Den avgjørende målingen for AlpenMasters-evalueringen gjøres imidlertid alltid i når bakhjulet er i sikker kontakt med bakken – og det klarer Ducati bare i det mest defensive ABS-moduset. Denne sikkerheten går på bekostning av lang bremselengde i utforbakker. Det tar 30,6 meter å nå målhastigheten på 25 km/t. Kawasaki bremser bedre og trenger bare 25,4 meter i samme test, noe som gir den en fordel på åtte poeng i denne sammenheng – og med ytterligere noen plusspoeng tar den seg til AlpenMasters-finalen i 2025.

MOTORRAD Oppsummering

Poengsummen forteller alt: Ingen av disse nakensyklene viser noen svakheter i Dolomittene, men imponerer i stedet med fantastiske motorer og chassiser – pluss ren kjøreglede. Til slutt tipper vektskålen litt i favør av Z 900 SE, som takket være bedre komfort, utmerkede kjøreegenskaper og kortere bremselengde i utforbakke, ender like foran Streetfighter V2.



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

Støymålinger

MELLOMKLASSE NAKEDS



ADVENTURE XL



OFFROAD FOR NYBEGYNNERE



CROSSOVER

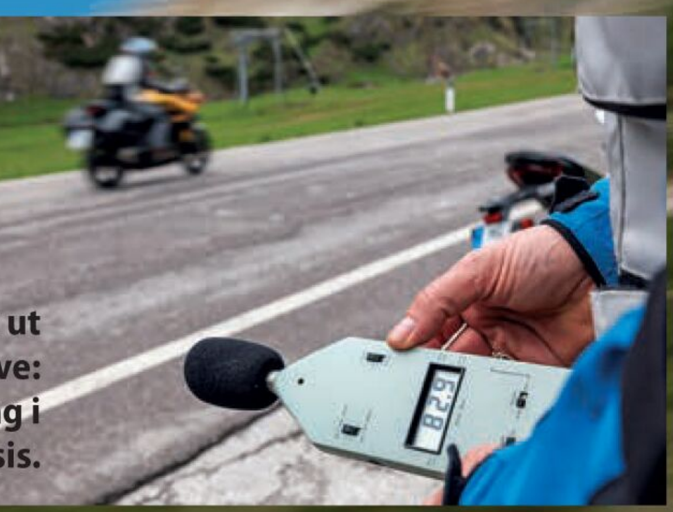


Stasjonær støy, ifølge produsenten **Stasjonær støy, målt** **Akselerasjon ut av kurve[1]**

Sideveis måleavstand: 7,5 meter; [1] Akselerasjon ut av kurve i andre gir ved 50 km/t, målepunkt ti meter etter kurveutgangen; måleverdier i dB(A)

For god stemning i fjellet

Når de stopper for en cappucino på et sterkt trafikkert fjellpass, kan selv innbitte motorsyklister ha sympati med beboerne som irriterer seg over støy fra motorsykler og biler. Derfor har MOTORRAD integrert støymåling i AlpenMasters siden 2018. De mest høylydte i dette feltet, målt ved utgangen av en sving, er Voge 300 Rally og KTM 1290 Super Adventure S. Men den store østerrikeren er i det minste stillere i praksis enn det målingen antyder. Den usedvanlig livlige V2-motoren har ganske enkelt høyere turtall enn konkurrentene på målepunktet, men er ellers diskret når det gjelder støy.



Akselerasjon ut av en kurve: støymåling i praksis.

ADVENTURE XL

I finalen venter allerede en stor adventuremotorsykkel: tittelforsvareren BMW R 1300 GS. Ducati Multistrada V4 S og KTM 1290 Super Adventure S vil gjerne overta tittelen – men bare én av dem får sjansen.

Vi hadde ikke store forhåpninger til at KTM skulle kunne levere den nye 1390 Super Adventure S til AlpenMasters 2025. Grunnen til det var uroen rundt selskapet. Derfor måtte forgjengeren, 1290 Super Adventure S, trå til og gjøre sin avskjedsturné. Kan den måle seg med den nye Multistrada V4 S?

Den «gamle» KTM'en er absolutt ingen enkel konkurrent – den har en lang rekke funksjoner og imponerende ytelse. V-twinen trykker ut 160 hester fra 1301 kubikk. Det sier seg selv at dette egentlig ikke er nødvendig i fjellpassene, men de 138 Newtonmeterne ved 6750 o/min, eller i det minste en stor del av dem, kan nytes mellom de mange hårnålssvingene. I akselerasjonstesten vekker Super Adventure S umiddelbart respekt: det er den eneste motorsykkelen i årets test som akselererer fra 25 til 75 km/t på under tre sekunder. Oppforbakke, med passasjer. Trenger man virkelig en 1390? 1290 viser seg fra sin beste side helt fra start, vibrasjoner kommer bare under 3000 o/min, noe som er typisk for en V-twin. Ellers drar den silkemykt og brukervennlig ved akselerasjon. I «Street»-modus er Mitas Terra Force ADV-bakdekk godt nok til å takle det lett-doserte dreiemomentet.

Bremsene er også fine. KTMs radialmonterte kalipere etterlater ingenting å ønske når det gjelder bremsekraft eller dosering. ABS-systemet får også bra karakter. Når man

KTM
1290 Super Adventure S

ALPEN MASTERS MOTORRAD

KTM 1290 Super Adventure S

- ✚ Bomsterk motor med uovertruffen trekkraft og myk gange
- ✚ Omfattende utstyr
- ✚ Solid elektronikk
- ✚ Kraftige bremser
- ➖ Hardt sete, ikke særlig behagelig på lange etapper
- ➖ Middelmådige dekk for denne kategorien
- ➖ Ganske høyt forbruk

DUCATI Multistrada V4 S

- ✚ Smidig, sterk motor med meget god ytelse
- ✚ Chassis med stort justeringsområde og utmerket komfort
- ✚ Aktiv ergonomi og velegnet for lange etapper
- ✚ Hjelpesystemer holder høyeste nivå
- ✚ Fin komfort for passasjeren
- ➖ V4'erens forbruk er fortsatt høyt
- ➖ Høy pris
- ➖ Høy vekt

DUCATI
Multistrada V4 S





Over: En kort pause, men i sommerkulden er det best å ikke ta av for mye klær. Nedenfor: Den etterfølgende cappuccinoen varmer og muntrer opp testteamet.

bremser i utforbakke med passasjer, er motorsykkelen stabil i «Road»-modus. Tendensen som ble oppdaget i tidligere tester, hvor bremsene slipper mer de siste meterne før stopp (for å unngå stoppies), er også blitt rettet opp på 1290 Super Adventure S: den bremser fra 75 til 25 km/t på litt over 25 meter. De som liker stoppies kan selvfølgelig sette ABS-systemet i «Supermoto»-modus, i tråd med KTMs «Ready to Race» motto. Den gode bremseytelsen støttes av ergonomien med et smalt, høyt styre som avlaster håndleddene og gjør kjøringen komfortabel. Et bredere styre ville forbedret manøvrerbarheten, og et smalere anslag for knærne (tan-

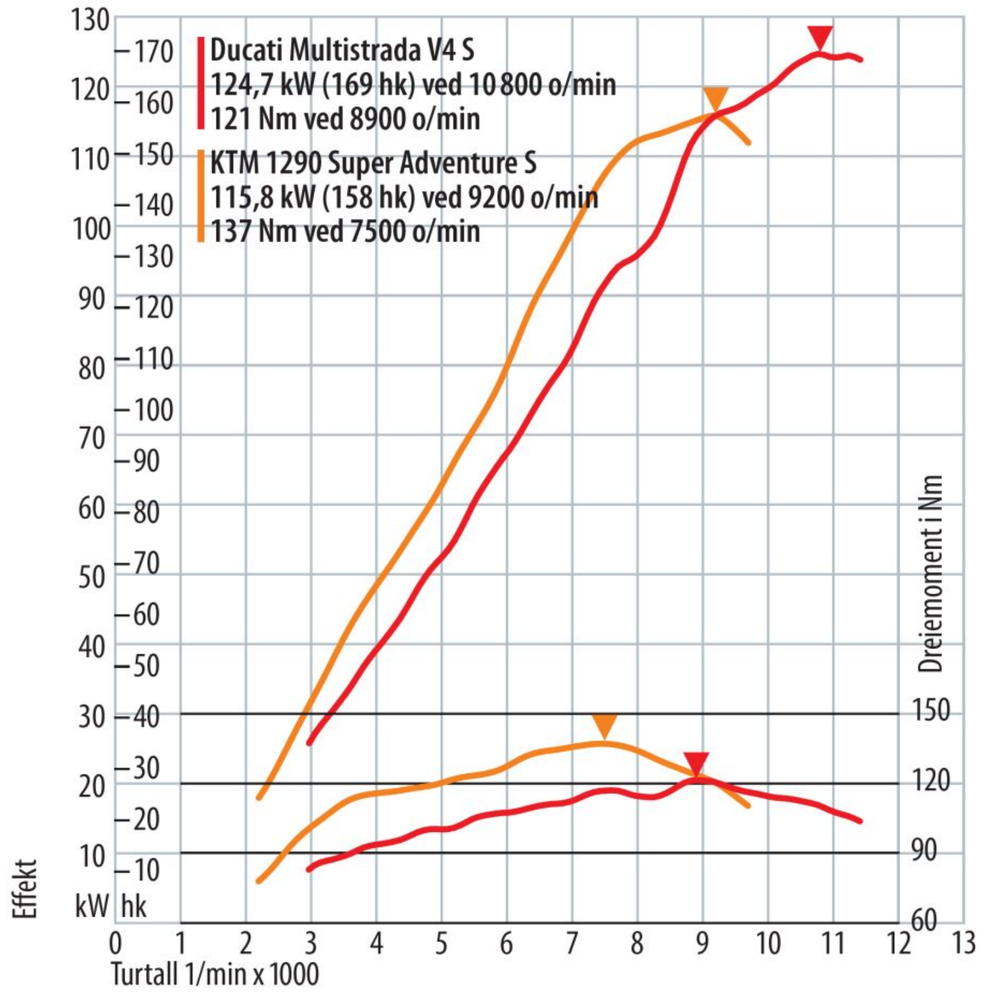
ken er veldig bred) ville vært fint, men det er flisespikking.

Super Adventure S har suveren ytelse i svinger. Den er stabil i nedlegg og har bare litt selvoppretting ved bremsing i nedlegg. Det elektronisk styrte, semi-aktive chassiset er best i det myke komfortmoduset. I «Auto-»-modus tilpasser dempingen seg kjørestilen, men forholdene i Alpene kan variere så mye at systemet ikke klarer å henge med. Dessuten har det myke moduset mer enn nok reserver for sportslig kjøring.

Dette gjelder også det semi-aktive chassiset på Multistrada V4 S. Det reagerer dessuten litt mer følsomt, og det mykere setet



Prestasjonsmåling



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

Data og målte verdier

	Ducati Multistrada V4 S	KTM 1290 Super Adventure S
Data*		
Motor	V4	V-twin
Slagvolum	1158 cm^3	1301 cm^3
Maks effekt	170 hk	160 hk
Dreiemoment	124 Nm	138 Nm
Setehøyde[1]	820–840 mm	835–855 mm
Vekt fulltanket[1]	256 kg	247 kg
Tillatt last	214 kg	213 kg
ABS/traction kontroll	●/●	●/●
Basispris	339 900,-	266 500,-
Testsykkelens pris	378 700,-[2]	279 810,-[3]
MOTORRAD Målinger		
Trekkraft oppforbakke med passasjer 2. gir, 25–75 km/t	3,4 sek	2,9 sek
Bremselengde utforbakke med passasjer 75-25 km/t	24,6 m	25,2 m
Bensinforbruk Passkjøring	0,60 l/mil	0,57 l/mil
Rekkevidde alpekjøring	367 km	404 km

*Produsentens opplysninger; ● Standard; [1]MOTORRAD-målinger; [2]inkl. Sport Travel & Radar (38 800,-) inkluderer: radarsystem, oppvarmet sete (fører, passasjer), oppvarmede håndtak, midtstøtte, sidevesker, smidde hjul; [3]inkl. Tech Pack (13 310,-) inkluderer: Quickshifter+, Suspension Pro, MSR, HHC, adaptivt bremselys, Rally Pack

MOTORRAD

AlpenMasters evaluering

	Maks poeng	Ducati Multistrada V4 S	KTM 1290 Super Adventure S
Motor			
Akselerasjon 0-140 km/t	20	18	18
Trekkraft 2: gir oppforbakke med passasjer	20	19	20
Bensinforbruk	20	8	9
Effektutvikling	20	18	19
Tilbakemelding/ belastningsendring	20	19	17
Clutch	20	13	13
Giring	20	18	16
Girkassens utveksling	10	9	9
Totalt	**150**	**122**	**121**
Kjøreegenskaper			
Avstemming/komfort	20	17	16
Fjæringsreserver med full last	20	18	18
Manøvrerbarhet på fjellveier	20	16	15
Stabilitet i kurver	20	18	17
Styringspresisjon/tilbakemelding	20	17	16
Bremselengde utforbakke	20	17	16
Bremsing utforbakke/fading	20	18	17
ABS	15	15	14
Traction kontroll	5	5	5
Selvoppretting under bremsing	10	9	7
Bakkeklaring med last	10	8	8
Totalt	**180**	**158**	**149**
Daglig drift			
Utstyr	30	26	27
Bagasje	10	7	10
Rekkevidde alpekjøring	20	18	20
Tillatt last	10	8	7
Manøvrerbarhet med full last	10	5	5
Sikt forover/bakover	10	7	7
Bakkeklaring med passasjer og bagasje	10	7	9
Totalt	**100**	**78**	**85**
Komfort			
Førerkomfort	20	19	18
Passasjerkomfort	20	19	18
Vind- og værbeskyttelse	20	18	18
Motorgange	10	9	8
Totalt	**70**	**65**	**62**
TOTALEVALUERING	**500**	**423**	**417**
PLASSERING		**1.**	**2.**



DUCATI
Multistrada V4 S

Den store Multistradaen slutter seg til lillesøsteren i finalen.

gir litt ekstra komfort. Ergonomisk og dynamisk viser Multistrada seg å være bedre når det gjelder finmotorikk. Det brede styret gir en lang momentarm som gjør det lett å svinge sykkelen, og i nedlegg gir Pirelli Scorpion Trail II-dekkene bedre grep på den slitte asfalten. Ducati svinger litt mer avslappet, smidigere og mer stabilt både opp og ned passene .

V4-motoren utnytter sine designfordeler når det gjelder motorgange. Reaksjoner på belastningsendringer lyser med sitt fravær, uavhengig av turtall. På topp har den ti hester mer enn KTM-motoren, men i passkjøring kan den ikke måle seg med den bomsterke V-twinen. Når det gjelder akselerasjon ligger KTM i tet, men Ducati legger alle de andre AlpenMasters-deltakerne langt bak seg. Når det gjelder bremsing i utforbakke, stopper Multistrada litt bedre. ABS-systemet er enda mer følsomt enn på KTM, og det er tre moduser å velge mellom i stedet for to.

Bildet blir tydeligere etter hvert som testkjøringen fortsetter over Fedaia-passet, Campolongo og Gardena-passet: det Super Adventure S gjør veldig bra, gjør Multistrada V4 S enda bedre. En del av forklaringen er

at bremsene er lettere å dosere, setene er mer komfortable (både for fører og passasjer), girkassen krever mindre kraft, og pedalbevegelsen er kortere. Dette er fordeler som KTM ikke helt klarer å kompensere for med større rekkevidde og bedre festemuligheter for bagasje. Det endelige resultatet er seks poeng mer til Multistrada, som dermed går videre til finalen. Der venter allerede lillesøsteren Multistrada V2 S. Den «gamle» Super Adventure S kan imidlertid forlate konkurransen med hodet hevet.

MOTORRAD Oppsummering

KTM 1290 Super Adventure S er en moden adventure-sykkel med bra kjøreegenskaper, bedre elektronikk og enorm effekt. Men bortsett fra det siste, er Ducati Multistrada V4 S bedre på nesten alle områder. Den er mer manøvrerbar, mer komfortabel og enda bedre utstyrt – og går derfor videre til finalen.



Tekst: Fabian Dresler
fabian@motorradonline.de

Foto: Jörg Künstle, Tobias Beyl

OFFROAD FOR NYBEGYNNERE

Med ordet «Rally» i navnet vekker offroadsyklene Honda CRF 300 og Voge 300 automatisk en lengsel etter langtur. Takket være høye styrer, smale midjer og sensasjonelt lav vekt bør de to også være perfekte for de svingete veiene i Dolomittene. Eller?

ALPEN MASTERS MOTORRAD

HONDA CRF 300 Rally

- \+ Ekstremt lavt forbruk
- \+ Lettmanøvrert
- \+ Lettest i AlpenMasters 2025
- \+ Beste rekkevidde
- \+ Høy bakkeklaring
- − Motoren krever høye turtall for å levere
- − Dårlig ytelse, til tross for dette
- − Dekk med grovt mønster reduserer presisjon og stabilitet
- − Svake bremser

VOGE 300 Rally

- \+ Bruker også svært lite bensin
- \+ Lite selvoppretting
- \+ Masse luft under fothvilerne for rask svingkjøring
- \+ Lav innkjøpspris
- \+ God bakkeklaring
- − Generelt sett svært behersket motordynamikk i Alpene
- − Singelen vibrerer
- − Frambremsen krever mye håndkraft, men bremser likevel dårlig
- − Nesten ikke bagasjeplass

Eksperter på svingkjøring hevder at offroadsykler er perfekte for krappe svinger. Oppreist sittestilling, god sikt og bredt styre leder automatisk blikket gjennom alle de smale hårnålssvingene. Den lange fjæringsveien kompenserer også godt for mangler i veibyggingen og takler enkelt ujevnt underlag. Men det er et lite men. Komfortkrav, utstyrspreferanser og en akspetabel tilværelse for passasjeren øker automatisk dimensjonene og vekten – noe som reduserer morofaktoren.

Men det trenger ikke være slik, ifølge Honda CRF 300 Rally og Voge 300 Rally. Begge unngår på dyktig vis den barokke overflødigheten som mange adventuresykler lider av. De lette syklene understreker sportsligheten sin med slanke former og krydrer dette med en vekt som får store, moderne adventure-sykler til å rødme av skam. Med full tank veier Honda bare 154 kilo, mens Voge ligger litt bak med 166 kilo.

Den minimale størrelsen på motorsykkelen har ikke bare en ekstremt positiv effekt på manøvrerbarheten, men påvirker også sittekomforten i stor grad. Knevinkelen på Honda er den skarpeste av alle syklene som ble testet i årets AlpenMasters. På Voge er knærne litt lenger fra hverandre rundt tanken. Begge imponerer med en lekende letthet som ingen andre motorsykler i testen kan tilby. Det klarner hodet og gir selvtillit.

Men den kule nonchalansen forsvinner raskt, spesielt på Hondaen. Den imponerer absolutt ved første øyekast med en setehøyde på 900 millimeter (Voge har til og med 920 millimeter), men så snart man setter seg på den smale salen, kollapser CRF 300. Til

HONDA
CRF 300 Rally

tross for økt forspenning er den ustabil. I tillegg har IRC Trails-dekkene ekstremt grovt mønster, noe som gir dårlig grep i svinger og ved bremsing.

Honda CRF 300 Rally har, mildt sagt, ganske spesielle kjøreegenskaper. Man må se bort fra ting som respons og styrepresisjon, men til tross for disse ulempene får Honda jobben gjort – hvis føreren tør. Voge presterer bedre. Chassiset har større reserver og gir ikke opp umiddelbart når noen setter seg på det smale setet. Timsun-dekkene har riktig nok mange mønsterblokker, men de ligger tettere sammen og gir bedre motstand i svinger. Mens Hondaen gynger betenkelig i svinger, er det absolutt røff sjø med Voge. Det mangler allikevel mye på å måtte sende ut SOS.

De to lette offroadsyklene ligger mye nærmere hverandre når det gjelder motorytelse. Med 27 hk i Hondas spesifikasjonsark og 29 hk for Voge, sliter de som ventet når stigningsskiltene i Fedaia-passet viser 15 prosent. De små ensylindrede motorene klarte ikke trekkraft-testen med to personer i andre gir fra 25 til 75 km/t fordi de traff turtallssperren. Derfor måtte de i stedet nøye seg med å vise hva de dugde til i området 25 til 60 km/t. Til tross for dette slet de to 300-modellene. Selv med bare fører i salen er det kun én måte å få dem opp bakkene på: ikke gir opp før turtallssperren slår inn. Hondas lettleste instrumentering advarer med et blinkende lys når turtallssperren nærmer seg. Permanent hvitt lys krever ubønnhørlig et girskift. På Voges smale og kontrastfattige display trenger man nesten et forstørrelsesglass for å se turtallet. Man må gire etter gehør.

Likevel er begge morsomme å kjøre – man får utnyttet deres fulle potensial. Det er ikke behov for traction kontroll, det eneste som kreves er entusiastisk gassbruk. Den som tør, vil garantert gå av sykkelen med et smil om munnen ved neste stopp.

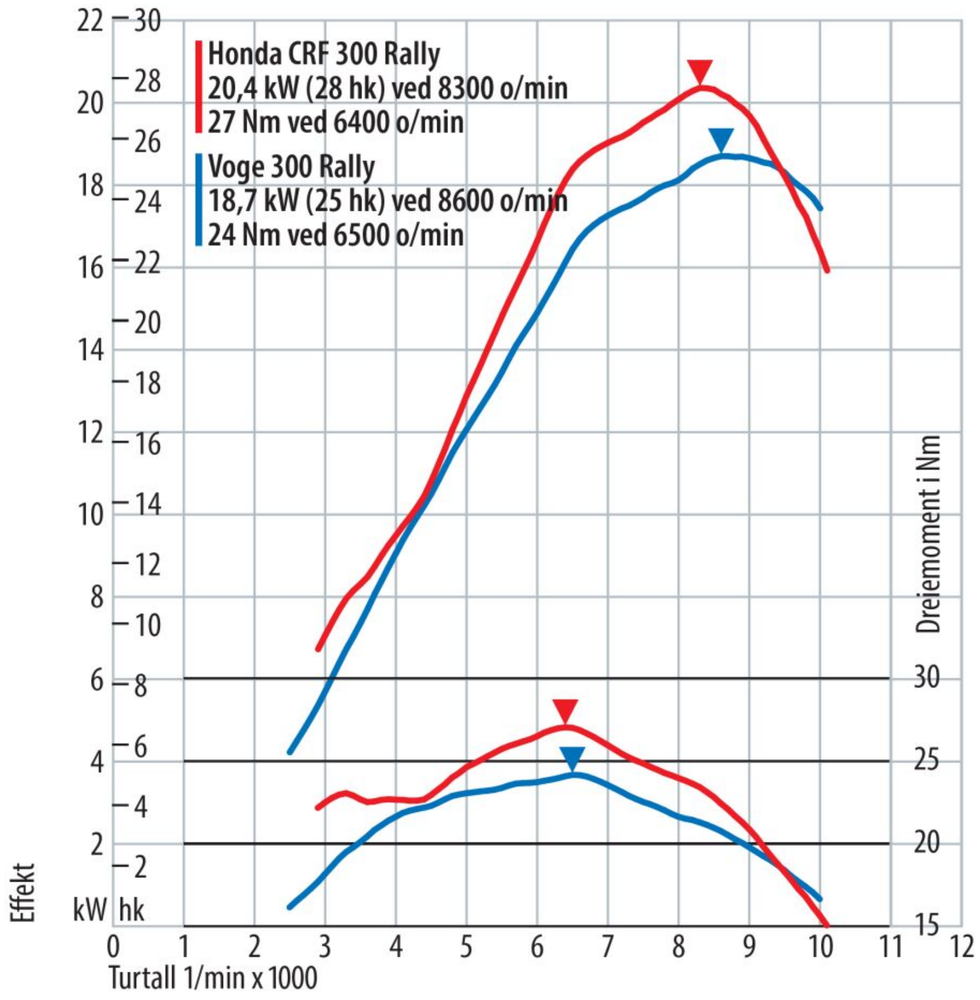
Når det gjelder bremsene, har verken Honda eller Voge noe å skryte av. Hondas bremser fungerer i det minste pålitelig – med rimelig håndkraft. På Voge trenger du underarmer som en body builder for å få ABS-systemet til å aktivere på forhjulet – og

I 2200 meters høyde snør det av og til når temperaturen er lav. En annerledes form for vårrengjøring.





Prestasjonsmåling



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

Data og målte verdier

	Honda CRF 300 Rally	Voge 300 Rally
Data*		
Motor	1-syl	1-syl
Slagvolum	286 cm^3	292 cm^3
Maks effekt	27 hk	29 hk
Maks. dreiemoment	27 Nm	25 Nm
Setehøyde[1]	900 mm	920 mm
Vekt fulltanket[1]	154 kg	166 kg
Tillatt last	161 kg	182 kg
ABS/traction kontroll	●/–	●/–
Basispris	84 990,- (2024)	62 900,-
MOTORRAD Målinger		
Trekkraft oppforbakke med passasjer 2. gir, 25–60 km/t	8,2 sek	7.8 Sec
Bremselengde utforbakke med passasjer 75-25 km/t	36,4 m	37,4 m
Bensinforbruk Passkjøring	0,36 l/mil	0,39 l/mil
rekkevidde alpekjøring	356 km	282 km

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

det blir ikke bedre i utforbakker. De grove dekkene gnis bokstavelig talt mot asfalten i Dolomittene, uten at ABS-systemet aktiveres – selv i ekstreme situasjoner. En bremselengde på over 36 meter ved bremsing fra 75 til 25 km/t for Honda og mer enn 37 meter for Voge er de dårligste resultatene i testen. Dette krever en svært forutseende kjørestil. Men med en beskjeden tillatt last på 161 kilo, bør Honda likevel kunne håndtere en solo-fører. Voge klarer seg litt bedre, med en tillatt last på 182 kg.

Til tross for dette klarer Honda til slutt å snike seg forbi Voge og går videre til finalen. Sjansene for å vinne? Ganske små. Men hvor gøy er den å kjøre? Til tross for mye å kritisere: 100 prosent!

MOTORRAD Oppsummering

Honda og Voge er lette og imponerer begge med smidig manøvrerbarhet. Takket være en smidigere motor, litt bedre bremser, og lang rekkevidde kompenserer Honda for svakhetene i chassiset og går videre til finalen – med knapp margin.



Tekst: Jens Möller-Töllner
moetoe@motorradonline.de
Foto: Jörg Künstle, Tyson Jopson



MOTORRAD AlpenMasters evaluering

	Maks poeng	Honda CRF 300 Rally	Voge 300 Rally
Motor			
Akselerasjon 0–100 km/t	20	2	1
Trekkraft 2: gir oppforbakke med passasjer	20	1	2
Bensinforbruk	20	20	18
Effektutvikling	20	3	3
Tilbakemelding/ belastningsendring	20	15	14
Clutch	20	16	14
Giring	20	12	11
Girkassens utveksling	10	8	8
Totalt	**150**	**77**	**71**
Kjøreegenskaper			
Avstemming/komfort	20	14	12
Fjæringsreserver med full last	20	4	7
Manøvrerbarhet på fjellveier	20	15	14
Stabilitet i kurver	20	4	7
Styringspresisjon/tilbakemelding	20	3	8
Bremselengde utforbakke	20	1	1
Bremsing utforbakke/fading	20	2	2
ABS	15	8	8
Traction kontroll	5	0	0
Selvoppretting under bremsing	10	8	9
Bakkeklaring med last	10	8	9
Totalt	**180**	**67**	**77**
Daglig drift			
Utstyr	30	4	4
Bagasje	10	3	2
Rekkevidde alpekjøring	20	17	13
Tillatt last	10	2	4
Manøvrerbarhet med full last	10	10	9
Sikt forover/bakover	10	8	8
Bakkeklaring med passasjer og bagasje	10	10	10
Totalt	**100**	**54**	**50**
Komfort			
Førerkomfort	20	9	8
Passasjerkomfort	20	3	4
Vind- og værbeskyttelse	20	12	12
Motorgange	10	6	3
Totalt	**70**	**30**	**27**
TOTALEVALUERING	**500**	**228**	**225**
PLASSERING		**1.**	**2.**



Tre poengs forsprang holder: CRF er i finalen.

KTM MEGASTORE!

NORGES STØRSTE KTM-BUTIKK!

READY TO RACE

NYHET!
390 ADVENTURE R
390 ENDURO R
390 SMC R

AMD MOTORSYKLER

NMCF

KTM

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

Norden i all sin prakt!

Husqvarna MOTORCYCLES

HØSTKAMPANJE!
Husqvarna 901 Norden / Expedition

FANTIC motor | tm RACING

HONDA

mbracing.no
AUTORISERT VERKSTED

VI HAR NYHETENE, UTSTYRET OG UTVALGET!

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

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

CROSSOVER

Sporttouring er det crossover syklene BMW F 900 XR og Triumph Tiger Sport 800 liker best. Men på AlpenMasters-turen gjennom Dolomittene må de kunne mer enn som så.

Manøvrerbarheten til en naken-sykkel kombinert med komforten til en adventuresykkel? Et lovende konsept som er grunnlaget for de to crossover-syklene BMW F 900 XR og Triumph Tiger Sport 800. Men det er også en balansegang som uunngåelig krever kompromisser. Hvilken av de to kandidatene er minst påvirket av dette? Vi setter oss i salen for å finne ut av det.

Avslappet ergonomi er nøkkelordet hos BMW og Triumph: komfort fremfor sport. Det må innrømmes at begge setene er ganske harde og knevinkelen er litt skarpere enn på en adventure-sykkel, men både Tiger Sport og XR har styret i behagelig høyde for føreren. I praksis betyr det at man får mindre direkte tilbakemelding fra forhjulet,

TRIUMPH
Tiger Sport 800

ALPEN MASTERS MOTORRAD

BMW F 900 XR

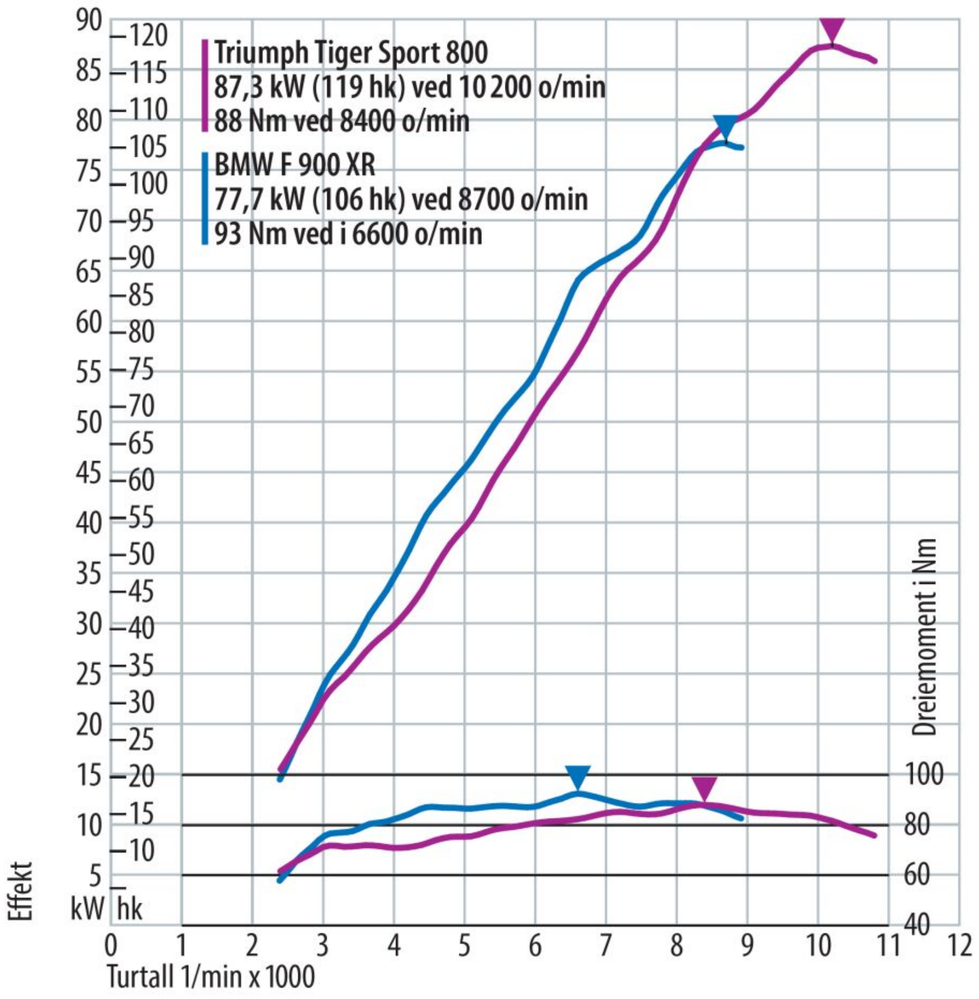
- ✚ Suverene kjøreegenskaper
- ✚ Elektroniske hjelpesystemer meget følsomme
- ✚ Best bremseeffekt.
- ✚ Bredspektret motor
- ✚ Omfattende utstyr
- ✚ God værbeskyttelse takket være justerbar vindskjerm
- ▬ Meget rykkete gassrespons
- ▬ Hardt sete
- ▬ Meget kort passasjersete
- ▬ Pris

TRIUMPH Tiger Sport 800

- ✚ Kraftfull motor som nesten ikke vibrerer
- ✚ Mykere respons
- ✚ Behagelig ergonomi for både fører og passasjer
- ✚ Praktisk
- ✚ Pris/ytelsesforhold
- ▬ Nervøs i kurver og ikke nøytral
- ▬ ABS kan ikke forhindre stoppies i utforbakker
- ▬ Stor, men ikke justerbar vindskjerm

BMW
F 900 XR

Prestasjonsmåling



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

Data og målte verdier

	BMW F 900 XR	Triumph Tiger Sport 800
Tekniske data*		
Motor	Tosylindret	Tre-sylindret
Slagvolum	895 cm³	798 cm³
Maks effekt	105 hk	115 hk
Maks. dreiemoment	92 Nm	84 Nm
Setehøyde[1]	845 mm	830 mm
Vekt fulltanket[1]	229 kg	217 kg
Tillatt last	209 kg	220 kg
ABS/traction kontroll	●/●	●/●
Basispris	180 400,-	176 900,-
Testsykkelens pris	227 600,-[2]	185 760,-[3]
MOTORRAD Målinger		
Trekkraft oppforbakke med passasjer, 2. gir, 25–75 km/t	4.9 sek	4,8 sek
Bremselengde utforbakke med passasjer, 75-25 km/t	23,1 m	30,5 m
Bensinforbruk Passkjøring	0,44 l/mil	0,44 l/mil
Rekkevidde alpekjøring	352 km	423 km

*Produsentens opplysninger; ● = Standard; [1]MOTORRAD-målinger; [2]inkluderer Sportlakk, Dynamic package og Comfort package, midtstøtte , alarm, tonet vindskjerm, sidevesker; [3]inkl. sidevesker

men på den annen side har man veldig god oversikt i hårnålssvinger i oppforbakke. I utforbakke kan man kjøre uten å belaste håndleddene for mye. I svinger kan BMW-en manøvreres presist med små bevegelser. Styringen byr ikke på overraskelser, og selv hull i veien fører ikke til at sykkelen avviker nevneverdig fra valgt linje. Trangt og sakte eller svingete og raskt – XR takler begge deler og er flink til å kamuflere sine 229 kg (fulltanket).

Den noe rykkete gassresponsen (selv i Road-modus), er noe vi ikke er vant til fra BMW. Hvis du er for lite følsom på gassen i lave gir, oppstår merkbare rykk som kan påvirke sporvalget negativt. Bortsett fra det er imidlertid paralleltwinens effektleveranse perfekt tilpasset Alpene. Selv ved lave turtall har motoren en fantastisk gange og leverer mer enn akseptabel kraft. Trippelmotoren i Tiger Sport 800 er enda bedre. Den drar litt hardere i bakketesten med passasjer og går også merkbart mykere,

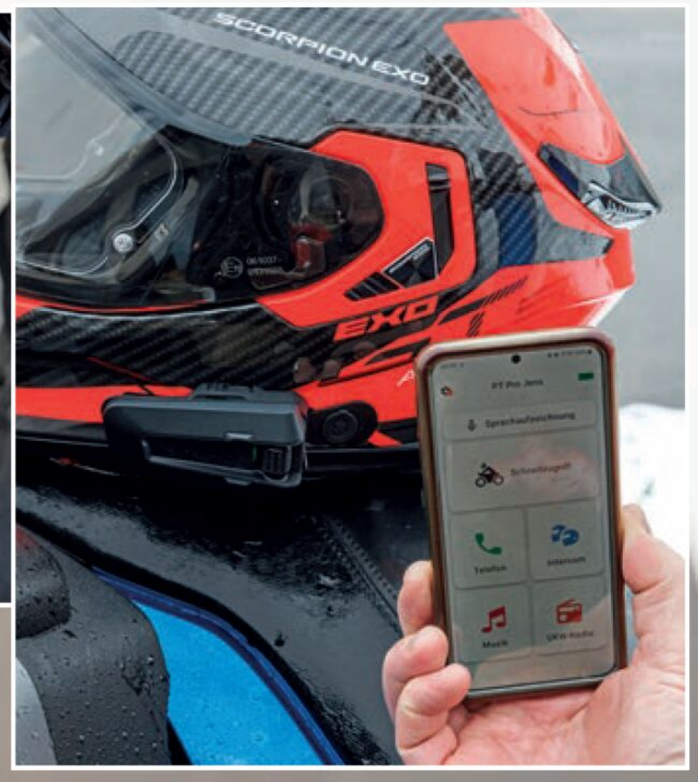


men ikke helt silkemykt, når du åpner gassen. Begge modellene er godkjent i Syd-Tyrol med spesifiserte støynivåer på 91 dB for BMW og 93 dB for Triumph. De overskrider sine egne verdier med 1 dB(A) i våre målinger.

Tiger Sport 800 mister sin lille motorfordel når det kommer til manøvrerbarhet. Den britiske sykkelens noe diffuse styreegenskaper, i både oppfor- og utforbakke, krever en fast hånd for å holde valgt linje. Etter inngang stritter den 12 kilo lettere Triumphen i mot hvis man prøver dypere nedlegg, og retter seg opp igjen hvis man ikke holder i mot med styret. Dessuten reagerer det konvensjonelle chassiset mindre følsomt enn de elektronisk styrte fjæringskomponentene på XR og gir dårligere komfort. Michelin Road 5 «A»-dekkene gir imidlertid bedre grep på



Når den viktigste bryteren slutter å virke i vått og kaldt vær, må man bli kreativ.



Cardo er sponsor for AlpenMasters 2025 og har utstyrt rytterne i Crossover-kategorien med en Packtalk Pro hver.

vått underlag enn BMWs Continental RoadAttack 4. Til tross for dette smelter Triumphs ledelse raskere enn snø om våren.

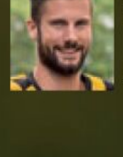
Men trekkraft og manøvrerbarhet er ikke alt, spesielt ikke i Alpene. Etter en kaffepause måler vi bremsing i utforbakke med passasjer. Dette er en viktig faktor, for hvis en turistbuss plutselig blokkerer neste sving, kan det bli et sikkerhetsproblem. BMW får det beste resultatet i AlpenMasters 2025. Fra 75 til 25 km/t med to personer om bord trenger den bare 23,1 meter, og selv i en 12 % helling kan man stole på at det justerbare ABS-systemet holder bakhjulet på bakken. Dette står i sterk kontrast til Triumph. Der har ikke ABS-systemet noen justeringsmuligheter og derfor når det sine grenser i utforbakke. Forhjulet låser seg ikke, men ved hard bremsing kan bakhjulet plutselig løfte, og hvis man ikke slipper bremsehåndtaket raskt, kan resultatet bli en framlengs salto. Derfor: en bremselengde på 30,5 meter fra 75 til 25 km/t.

Bortsett fra adrenalinet som pumper gjennom årene etter bremsetestene, har passasjeren det litt mer komfortabelt på Triumph. Passasjersetet fungerer godt på lengre turer, og knevinkelen er også akseptabel, selv om oppsettet ikke kan konkurrere med en adventure-sykkel. På BMW-en er passasjersetet mye kortere, og ved akselerasjon får man følelsen av at man kan skli bakover. Her betaler passasjeren prisen for det sportslige utseendet til den korte bakparten. Sideveskene er ikke til hinder for en 1,83 meter høy passasjer på noen av syklene; de er perfekt plassert i knebøyen.

Den litt bedre ergonomien og komforten til Triumph holder ikke; BMW skal representere crossover-klassen i finalen. Den overlegne XR oppfyller alpekrav bedre enn den livligere, men også mer nervøse Tiger Sport. Den vil imidlertid få det tøft mot adventure-syklene.

MOTORRAD Oppsummering

BMW F 900 XR vinner med sin ukompliserte manøvrerbarhet, toppmoderne elektronikk og solide motor – bortsett fra de harde reaksjonene på belastningsendringer. Triumph Tiger Sport 800 har en livlig tresylindret motor og vellykket ergonomi, men de ustabile kjøreegenskapene og det middelmådige ABS-systemet er avgjørende ulemper i Dolomittene.



Tekst: Fabian Dresler
fabian@motorradonline.de

Foto: Jörg Künstle, Tobias Beyl

MOTORRAD

AlpenMasters evaluering

	Maks poeng	BMW F 900 XR	Triumph Tiger Sport 800
Motor			
Akselerasjon 0-140 km/t	20	16	17
Trekkraft 2: gir oppforbakke med passasjer	20	15	16
Bensinforbruk	20	16	16
Effektutvikling	20	16	16
Gassrespons/belastningsendringer	20	16	18
Clutch	20	15	15
Giring	20	16	15
Girkassens utveksling	10	9	9
Totalt	**150**	**119**	**122**
Kjøreegenskaper			
Avstemming/komfort	20	14	13
Fjæringsreserver med full last	20	16	16
Manøvrerbarhet på fjellveier	20	15	17
Stabilitet i kurver	20	17	16
Styringspresisjon/tilbakemelding	20	16	13
Bremselengde utforbakke	20	19	8
Bremsing utforbakke/fading	20	19	10
ABS	15	15	9
Traction kontroll	5	4	3
Selvoppretting under bremsing	10	8	7
Bakkeklaring med last	10	8	8
Totalt	**180**	**151**	**120**
Daglig drift			
Utstyr	30	24	16
Bagasje	10	6	6
Rekkevidde alpekjøring	20	17	20
Tillatt last	10	7	8
Manøvrerbarhet med full last	10	7	8
Sikt forover/bakover	10	8	8
Bakkeklaring med passasjer og bagasje	10	9	7
Totalt	**100**	**78**	**73**
Komfort			
Førerkomfort	20	14	16
Passasjerkomfort	20	12	14
Vind- og værbeskyttelse	20	16	15
Motorgange	10	7	9
Totalt	**70**	**49**	**54**
TOTALEVALUERING	**500**	**397**	**369**
PLASSERING		**1.**	**2.**



En mer komplett pakke og dermed seier på poeng.

I NESTE NUMMER:

Den store finalen

Etter to kvalifiseringsrunder har vinnerne fra de åtte gruppene nådd finalen. Har noen av dem det som skal til for å slå den regjerende mesteren, BMW R 1300 GS? Det skal avgjøres av en internasjonal jury.



58

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 Bjørn Midtflø, en oppegående 48-åring fra Lillestrøm. Tungt førerkort har han ikke hatt mer enn i seks år, men MC-interessen har alltid vært der. For tiden nyter han sin nye BMW S 1000 XR, gjerne sammen med kona. Var det ikke for henne, hadde han neppe kjørt BMW.

KJERRINGA HAR SKYLDA

DER HAN VIL VÆRE: Tross voksen alder har han ikke hatt førerkort mer enn i seks år. Motorsykkelinteressen var der allerede i ungdommen, men faren sa «nei» til førerkort. Først når eldstesønnen Elias begynte å ta lappen, slengte Bjørn seg på. Nå er han der han vil være.

Helt siden ungdommen har Bjørn Midflø hatt interesse for motorsykkel, men MC-lappen fikk han først i 2019. Da ble det grønn Kawa, men nå har han solgt den til fordel for en ny tysker. En BMW1000 XR. Han var ikke nødt, men så var det kjerringa – da...

Når man livnærer seg som motorsykkelskribent i et land som er vinterstengt store deler av året, må man tenke langsiktig. I hvert fall må jeg det. Som produsent av herværende intervju-serie, må jeg ta kontakt med kandidatene og fotografere dem mens veiene er bare, slik at bildene kan publiseres i løpet av vinteren. Når bildene er på plass, kan jeg ta telefon-intervjuet rett i forkant av utgivelsen. Det var også faktum for Bjørn Midtfløs vedkommende. På sensommeren i fjor knipset jeg en fornøyd Kawasaki-kjører i hans nærmiljø. Været var varmt, og bildene ble fine. Jeg var fornøyd, og da jeg omsider ringte han for å ta praten, var han helt klar. Men klar? Da jeg tok kontakt, fortalte han at han akkurat hadde kvitta seg med Kawa'n til fordel for en helt ny BMW S 1000 XR. – Æsj, tenkte jeg. BMW?!? XR 1000 er sikkert bra, men jeg kan jo ikke vise ham på en sykkel som har forlatt åstedet. Jeg sa det, og han var ikke uenig. Når Bjørn Midtfløs skulle presenteres i «Jeg og min MC» måtte det skje med den sykkelen han har nå. Ikke en forgangen Kawasaki.

Det ble altså nye bilder – på BMW S 1000 XR. Men i visshet om at han hadde hatt Kawasakien flere år og var godt fornøyd, stussa jeg. Man pælmer jo ikke en sykkel man liker. Jeg sa det. – Neei, svarte han. – Det virker kanskje litt dumt, men så var det kjerringa – da. Mette Lill synes det var ålreit å sitte på, men det skjedde ikke så ofte. Jeg ville gjerne ha henne med mer, men hun klagde på komforten. Mente at setet var knøttlite og veldig hardt. Hun hadde det rett og slett ubehagelig der bak. Hun kunne absolutt tenke seg å kjøre mer, men da måtte hun sit-

Navn: Bjørn Midtfløe.
Alder: 48 år.
Bosted: Lillestrøm.
Sivil status: Gift med Mette Lill. Har to sønner, Elias Olai (22) og Mats Viljan (19).
Yrke: Arbeidsleder i samferdsel i Lillestrøm kommune.
MC-erfaring: Har bare hatt førerkort på tung i seks år, men i ungdommen ble det mye moped. Jeg kjørte litt cross også.
MC-klubb: Ingen klubb, men jeg er med i en kjøregruppe på FB. Dessuten hender det at jeg er med gjengen i Lillestrøm kommune når de er ute.
Sykkel: I år har jeg investert i en helt ny BMW S 1000 XR.
Bil: Ford Kuga



KJØREOPPLEVELSEN: Den innfrir alle hans forventninger. S 1000 XR er bekvem, har fine kjøreegenskaper og er gøyal på veien. Bjørn Midtfløe er helt klar på det. Den koster selvsagt en del, men den har gitt han ny og større kjøreopplevelse.

te bedre. Så da var det bare å se seg om etter en ny sykkel.

Så det er altså på grunn av Mette Lill at du kjører BMW S 1000 XS?
– Ja, det er nok å erkjenne at det er kjerringa som har skylda.

Har hun det bra nå?
– Det virker i hvert fall slik. BMW'n har jo ikke vært i husholdningen så lenge, men hun er i hvert fall ikke vond å be når jeg skal ut med den. Jeg har inntrykk av at hun koser seg.

Enn du?
– Jeg koser meg i hvert fall! Den er mye romsligere enn Kawasakien. For én som begynner å nærme seg de 50, betyr det mye. Jeg føler meg ikke gammel, men det er ikke til å underslå at jeg ikke er fullt så smidig i kroppen som før. Nå sitter jeg oppreist og avslappet og nyter beskyttelsen bak en effektiv vindskjerm. Rent funksjonelt er den utvilsomt et godt kjøp.

Godt kjøp, sier du. En ny BMW er jo ikke gratis. Fikk du en god pris da du byttet inn Kawa'n?
– Jeg solgte den privat. Av hensyn til vedkommende som kjøpte den vil jeg ikke fortelle hvor mye jeg fikk, men jeg er i hvert fall fornøyd.

Men hvorfor ble det BMW S 1000 XR? I den klassen og til den prisen er det jo mye å velge i.
– Som sagt ville jeg ha noe som var mer bekvemt. For ikke å bli beskyldt for å kjøre rundt på en «gubbesykkel», sjekket jeg alternativene nøye. Det er mye bra, men valget falt altså BMW'n. Både i stil og funksjon var det den som passet meg best. Derfor ble det den.

Og den innfrir?
– I høyeste grad! Komforten har jeg nevnt. Den er super. Kjøreegenskaper og veiatferd innfrir alle mine forventninger, og vel så det. Dessuten har den en teknologi som hever kjøreopplevelsen til nye høyder. Bare ta quickshift-giringa. Det å kunne gire opp og ned uten clutch er helt råtT. Det hever kjøregleden.

Er med på den. Selv om jeg ikke er like begeistret for all teknologien som blir puttet inn i nye sykler, er det detaljer jeg setter pris på. Quickshift er én av dem. Men tilbake til deg Bjørn, og din motorsykkelkarriere: Interessen har du, som du sier, hatt siden ungdommen, men du tok ikke førerkort før i 2019. Hvorfor ventet du så lenge?
– Ventet og ventet: Interessen var der allerede i 16-års alderen. Da ble det mopedførerbevis og en Yamaha DT 50. Den var grei nok og gjorde nytten, men det var jo bare en moped. Hele tiden hadde jeg ambisjoner om å ta MC-lappen, men det var ikke faren min med på. Jeg fikk rett og slett ikke lov. Så kom det damer og unger inn i bildet, og da ble nok andre ting å bruke tid og penger på. Det var ikke lenger plass til motorsykkel. Men unger vokser jo, og da Elias nærmet seg 16 ga han uttrykk for at han kunne tenke seg å ta lappen på lett. På bakgrunn av egne erfaringer var jeg selvsagt ikke negativ. Da han begynte med kjøreopplæring, hang jeg meg like gjerne på og tok lappen selv også. Omsider var jeg der jeg drømte om å være for 18 år siden.

Det var du, og nå er yngstemann, altså Mats, der også:
– Ja. Da han skulle ta lappen kunne jeg tenke meg å bidra i kjøreopplæringa, men jeg hadde ikke hatt førerkort lenge nok. Man må jo ha hatt det i minimum fem år før man kan bedrive øvelseskjøring, men selvsagt ble det motorsykkelførerkort på han også. Men da Sofie, kjæresten til Elias, tok MC-lappen i fjor, øvelseskjørte jeg mye med henne. Nå er det bare kona mi som ikke har lappen.

Det må jeg si! Fra å være en husholdning blottet for motorsykler, er dere blitt en motorsykkelfamilie. På bare seks år! Det er knapt til å tro. Hva sier faren din nå, han som i sin tid nekta deg å ta lappen?
– Han sier ikke mye. Ønsker oss bare god tur og ber oss kjøre pent. Om han har andre tanker innerst inne, gir han i hvert fall ikke uttrykk for dem.

Det er sikkert det beste. Du, rettere sagt dere, har satt standarden, og der vil dere være – uten alderdommelig innblanding. Men tilbake til deg Bjørn, som person og ikke som motorsyklist. Hvem er Bjørn Midfløe?
– Tja, det å beskrive seg selv på en kort og objektiv måte er ikke lett. Jeg er i hvert fall en familiemann. Jeg trives veldig godt sammen med mine nærmeste, både hjemme og på turer. Jeg er nok litt rastløs og liker å ha ting å sysle med, men jeg flater gjerne ut i sofaen og kobler av med spill eller gaming. Jeg er gla' i fart, både på to og fire hjul, men jeg nyter også roen som naturen gir meg. Jakt og fiske er en lidenskap som nesten kan konkurrere med motorsykkel. Dessuten er jeg veldig gla' i å pusle i hagen. Riktignok bor vi i blokk, men jeg har ekstrajobb som vaktmester i borettslaget. Noen kaller meg visstnok «Narvestad». Jeg vet ikke hvorfor, men jeg velger å ta det positivt. Foruten det, er jeg aktiv i Leirsund skytterlag. Når jeg har vakt, har jeg bl.a. ansvar for skytebanen. Når andre omtaler meg, har jeg også hørt sagt at jeg har ekstremt dårlig og tørr humor. Hva de mener med det, forstår jeg ikke helt, for selv føler jeg at jeg har veldig sans for humor. Det hender nok at jeg serverer vitser som er tørrere enn Sahara, men det er ikke fordi jeg har dårlig humor. Snarere tvert imot. Tja, så kan jeg vel legge til at jeg er gla' i puslespill. Det er vel Bjørn Midfløe, i et nøtteskall...

Nøtteskall sier du. Puslespill, spør du meg. Du er sammensatt av mange biter, men du sitter sammen. Men hva med jobben din? Du har ditt virke i Lillestrøm kommune...
– Ja, som arbeidsleder i samferdsel. Kort fortalt består jobben min i drift og vedlikehold av kommunale veier.

Og hva med Bjørn Midfløe som motorsyklist?
– I korte trekk er jeg en rolig turkjører som setter pris på lappen, men til tider kan jeg nok være litt rampete også. Jeg liker fart, men for meg er motorsykkel først og fremst avkobling. Føler jeg meg litt stressa, er det en nytelse og sette seg på sykkelen og bare slappe av. Til nå er det ikke blitt blitt så mange lange turer, men jeg håper at det kan bli flere etter hvert. Nå, som alle i familien kjører, burde det kunne bli ei sosial greie som hele familien har glede av.

Selv om du liker fart er det altså ikke derfor du kjører motorsykkel.
– Absolutt ikke. Det kan nok hende at det går litt fort, men sjeldent så fort at det er risiko for fører-

Digger:
– Er glad i jakt og fiske. Og selvsagt digger jeg det meste med motor og grom lyd.
Digger ikke:
– Reklame, både på radio og TV. Den tar alt for mye tid og ødelegger gode sendinger.
Positivt trekk:
– Som regel sier jeg «ja» når noen trenger hjelp. Jeg er som poteten: Kan brukes til alt.
Mindre positivt trekk:
– I følge kjerringa sier jeg ja til altfor mye, slik at det blir lite bistand hjemme. Det var hun som ba meg si det. Men for å være helt ærlig, er ikke «hjemmearbeid» greia mi.
Er stolt av:
– Er veldig stolt av sønnene mine og det de får til. Vi har mange felles interesser og gjør mye sammen.
Er ikke så stolt av:
– At jeg ikke fullførte videregående. Jeg angrer meg virkelig for det.
Dette liker jeg å gjøre:
– Jeg liker å kjøre motorsykkel og drive med ting som gir fart og spenning. Jakt og fiske er også ei greie. Dessuten storkorser jeg meg når jeg utfører vaktmester-tjenester og pusler i hagen. I familien har jeg fått tilnavnet «Plante-Bjørn».
Dette kaster jeg ikke bort tida mi på:
– Jeg prøver å unngå husarbeid. Har som regel gode unnskyldninger (som kjærringa tror på – he he).
Det beste som har hendt meg:
– Kona og gutta – uten tvil!!!
Det verste som har hendt meg:
– I løpet av 48 år har jo ikke livet vært smertefritt, men det verste var utvilsomt da Elias, som en følge av et akutt astmaanfall, ble feilbehandlet og fikk overdose med adrenalin. Det var dramatisk. Han var døden nær og vi var forberedt på det verste. Heldigvis gikk det bra, men slike ting gjør noe med deg.
Hvis jeg hadde ubegrenset med penger:
– Først og fremst ville jeg kjøpt en stor og velutstyrt garasje slik at jeg kunne få utfoldet meg som mekaniker. Det er noe jeg har fra barndommen, og det ønsker jeg å gjenoppta. Dessuten ville jeg kjøpt hus til Elias og Mats, og gjerne et større et til kjerringa og meg. Så ville jeg kjøpt flere sykler og investert i tid slik at vi kunne reise mer både i Norge og i utlandet.
Bjørn Midtflø om ti år:
– Jobber fortsatt i Lillestrøm kommune og trives der. All den stund gutta har flytta ut, har jeg forhåpentligvis bedre tid og kan reise mer. Men jeg ser heller ikke bort fra at jeg bruker mye tid på å skjemme bort barnebarn. Rettere sagt, håper jeg det.
Bjørn Midtflø med få ord:
– Sosial, morsom, rastløs, nevenyttig, kreativ og arbeidsom.
Hva andre sier om Bjørn Midtflø:
– Jeg får ofte høre at jeg har dårlig humor og er ekstremt tørr. Men jeg har også hørt sagt at jeg er en tålmodig og snill fyr som alltid hjelper til. Er ikke helt enig i det første, men gir min tilslutning til resten.

FEM FAVORITTER
Favoritt MC-tur: Øyern rundt via Solbergfoss. Kan anbefales!
Favoritt TV-serie: Akkurat nå er det The Rookie.
Favorittmat: Pinnekjøtt.
Favorittdrikke: Solo.
Favorittlåt: The Sound of Silence med Disturbed.

kortbeslag. Men jeg skal være så ærlig og si at det hender at jeg låner bilen til Elias. En Golf R med over 300 hester, Den fløtter seg virkelig når man gir gass, og da vokser horna. Den gamle unggutten livner til inni meg. Det høres kanskje dumt ut, men jeg er tydeligvis ikke helt voksen ennå – heldigvis.

Så Bjørn Midtflø kjører altså Golf R når han skal tilfredsstille gamle lyster.
– Slik du uttrykker det høres det nesten ut som at jeg til stadighet er ute og raser med Golf'en, men slik er det ikke. Det hender at jeg låner den, men det betyr ikke at jeg bruker gassen hver eneste gang. Når anledninger byr seg kan det nok skje, men jeg kjører for det meste pent.

Har du aldri fått fartsbot?
– Nei. Bank i bordet! Det er nok litt flaks, men så langt har det gått bra.

Men når Bjørn Midtflø er ute og med sykkelen sin: Kjører han alene, eller sammen med andre?
– For det meste kjører jeg alene, men det hender at jeg kjører sammen med «Monkey Heads». Det er ingen ordinær motorsykkelklubb, men ei kjøregruppe som møtes på FB. For et par år siden gjennomførte noen av oss tur til Vestlandet. Vi kjørte til Ålesund, via Geiranger. Vi brukte Airbnb og bodde under samme tak hele veien. Det ble en uforglemmelig tur. Vi nøt et samhold som var helt unikt og fikk en turopplevelse som overgikk alle forventninger. Jeg tror jeg snakker for alle når jeg sier at vi gjerne kunne gjort det igjen.

Sammen med hele familien neste gang da – kanskje...
– Hvorfor ikke? Selv om vi har planlagt å kjøre sammen i ferien, kjører vi neppe så langt i år. Kjøreerfaringen hos enkelte av oss er jo begrenset, men neste år kanskje...

Og Mette Lill har heller ikke noe imot å være med?
– Ikke nå, etter at vi fikk BMW'n. Hun blir mer enn gjerne med.

Hun har ikke tenkt å ta lappen, hun også?
– Det har liksom ikke vært noe tema, men nå er hun faktisk litt på glid. Her om dagen ga hun uttrykk for at hun kanskje burde hatt førerkort hun også – en gang i framtiden.

Du verden! Takket være BMW'n har også kona di kommet på fornuftige tanker. Uten å bli mistenkt for å være sponset av tyskerne, vil jeg nesten påstå at den har bidratt til å sveise familien enda tettere sammen.
– Slik du du uttrykker deg er det nesten så man skulle tro at du hadde fått betaling, men faktisk er det noe i det du sier. I familien vår har vi alltid hatt tett forhold, og dårligere er det i hvert fall ikke blitt nå, etter BMW'n.

Så da kan vi konkludere med at BMW S 1000 XR er et godt kjøp – i videste forstand. Den er en utmerket sykkel som, oppå det hele, bidrar til knytte familier tettere sammen.
– Hvis ikke du har fått betaling av BMW, burde ingen hatt det! Bedre markedsføring kan ingen gi dem, men faktisk er jeg ikke uenig i det du sier. Den nye sykkelen har vært en positiv faktor. Men rett skal være rett: Var det ikke for Mette Lill, hadde jeg fremdeles kjørt rundt på en grønn Kawa 1000. Det er hun som har skylda. MC BIKE


ER MED: Var det ikke for kona Mette Lill, hadde det neppe blitt ny XR på Bjørn. Han ville gjerne ha henne med mer, men hun forlangte bedre komfort enn det Kawasakien kunne by på. Nå er komforten der, og kjerringa er med!


Tekst: Jon Asgeir Lystad
jon@mcavisa-bike.no
Foto: Lystad Media/Privat

Best of two worlds!



MC avisa BIKE

NETTBUTIKK MED STORT UTVALG PÅ LAGER I NORGE



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

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

Besøk oss på www.online-mc.no

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

UTSTYRSSALG!

OPPTIL 50% PÅ LAGERFØRTE VARER!



DAINESE
-30%

HALVARSSON
LINDSTRANDS
-20%

OVERLIGGER/
DEMO
SALG!

RUKKA
-10%-20%

SCHUBERTH/AGV
DIV. HJELMER ARAI
-10%

NYHET! Tracer 7 GT
Veil. pris 169.900,-

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

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

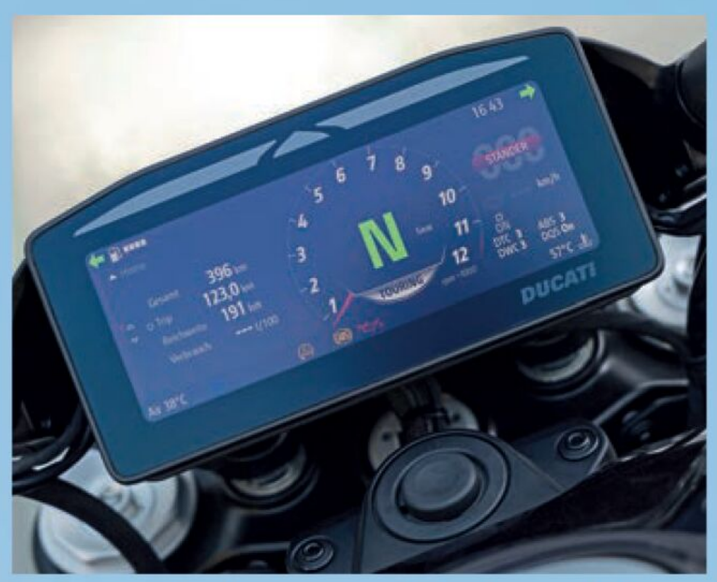
BMW Serviceverksted!

Ducati
XDiavel V4

Triumph
Rocket 3 R
Evel Knievel

LIKE ULIKE

Hvis du overhodet ikke er interessert i å være normal, er disse to syklene utrolig godt egnet: de gir konsekvent blaffen i det konvensjonelle. Begge har brutalt mye effekt og er faktisk ganske like – men samtidig helt forskjellige.



Instrumenteringen er minimal, men informativ. Den fullt justerbare USD gaffelen vitner om de sportslige genene.



Lyddemperen har et unikt design. Klebrig, 240 mm bredt Pirelli-bakdekk med herlig rund kontur.



Enormt, skålformet sete for føreren. V4-modellen har også mer plass til passasjeren enn på den forrige Diavel V2.

Captain Amerika? Bussjåføren åpner sidevinduet og glemmer passasjerene sine. De ser overrasket på ham. Nei, Evel Knievel, roper jeg under hjelmen. Bussjåføren nikker. På 70-tallet kjente alle barn den gale amerikaneren som var verdens mest berømte stuntmann (se egen boks). I så måte er det et genialt trekk av Triumph å lansere en limited edition av produksjonsmotorsykkelen med størst slagvolum, i typisk Evel Knievel-lakkering – 250 eksemplarer av Rocket 3 R og 250 eksemplarer av touring-versjonen GT.

Det er en ikonisk, ekstrovert motorsykkel med forkrommede tankpaneler og elegant stjernelakkering. Men å hoppe med den? Det ville sannsynligvis resultere i et stort krater. Trippelmotoren har en dyp, fyldig basslåt. Den rumler som en skipsmotor. Kraften ligger i stillheten. Tomgangshastigheten på rundt 1000 o/min kjennes nesten for høy, med tanke på slagvolumet på nesten 2,5-liter. Når sykkelen er i fart, spruter og smeller det fra eksosanlegget med sine to rør til høyre og ett til venstre. For et lydspektrum – ikke aggressivt, men levende og pulserende.

Den enorme størrelsen fortjener respekt i seg selv. Alt på motorsykkelen virker solid og massivt, XXL-radiatoren ville sannsynligvis passet i en luksusbil. Den tilsynelatende enorme tanken (den rommer bare 18 liter) betyr også at du må spre beina ganske mye. Men det er ekstremt gøy å ta tyren ved hornene og holde drag-bike styret i hendene – å være herre over situasjonen. En kul sykkel! Føreren av Triumphen sitter i en fet sjefsstol, punktum. 318 kilo er et statement. Rocket 3 er rett og slett en orgie av stål, aluminium og krom.

Ducati XDiavel V4 blekner nesten i sammenligning. Men bare nesten. Ved manøvrering og kjøring kontrer den med sine (relativt) fjærlette 242 kilo. Den kraftige cruiseren har arvet den desmo-frie V4-motoren og monocoque aluminiumsramme fra den «vanlige» Diavel V4, men ifølge Ducati er 90 prosent av delene på «X» byttet ut med nye – alt tilbehør, hjul og seter.

Og selvfølgelig har den fothvilerne montert langt frem, og de kan justeres fire centimeter i lengderetningen. Alle som kommer fra Triumph og setter seg på en Ducati vil i utgangspunktet lete forgjeves etter dem, de krever en cruiser-lignende "dobbel-knekk"

Ducati
XDiavel V4

Konsentrert kraft: Alle komponenter er kompakt montert rundt V4'en. Aluminium monocoque!





«For meg må en motorsykkel ha fantastiske kjøreegenskaper. Denne raske, dynamiske cruiseren har det – og en flott V4-motor. Det er bare kjørestillingen som ikke er helt perfekt for meg.»

Timo Morbitzer

sittestilling. Men du kan også montere fothvilerne mer sentralt, som på standard Diavel-modellen. Det faktum at setet nå er mer komfortabelt og har tykkere polstring enn på forgjengeren er prisverdig, men du sitter fortsatt (for) mye på halebeinet, noe som ikke passer for alle.

Ducatien slipper løs en livlig, trompeterende V4-staccato fra sine fire dramatiske eksosrør. De 1158 kubikkcentimeterne, i seg selv et ganske respektabelt tall som er verdig en stor motorsykkel, er allikevel snaut halvparten av Rockets sylindervolum. V4-en høres derfor ikke like dyp ut, heller litt spinklere og samtidig betydelig mer.

Dette er ikke noe man ser hver dag. To motorsykler med til sammen syv sylindere, 351 Nm og samlet pris over 800 000 kroner. Når dette imponerende paret dukker opp på motorsykkeltreffene, vil samtalene garantert stille.

Testdagen er varm, skikkelig varm. 37 grader. Varmebeskyttelse eller ikke – den bakre sylinderen på Triumph-motoren griller førerens høyre ben. Engelsk BBQ. Men det skal sies at Ducatien kan også servere leggen «alla griglia». Man må bare bite i det sure eplet.

I andre til sjette gir slår imidlertid Ducatien av innsprøytningen til de bakre sylinderparene ved turtall under 4000 og lav gass, noe som reduserer oppvarmingen av føreren. Det er kun en annen tonehøyde som indikerer når V4'en kortvarig går som en twin. Ducatis ingeniører har virkelig finpusset den myke overgangen som tar mindre enn 0,2 sekunder. Bra.

Med den nye motoren kombinerer XDiavel V4 egenskapene til en kraftig cruiser og en sportslig nakensykkel. I motsetning til den forrige XDiavel, som hadde 1260 cc Testastretta V2, drar ikke V4'en i en tannrem, men i et kjede. Med målte 167 hk ved femsifret turtall og 124 Nm, drar den skikkelig i vei.

Triumph bruker en kardangaksel som er tykk som et lår til overføring av kraften. Ytelse er fullstendig irrelevant på Rocket 3, den finnes alltid i overflod. Likevel ligger Triumph betydelig under fabrikktallene på 182 hk og 225 Nm. Vi målte maksimalt henholdsvis 168 hk og 204 Nm. Selv det er mer enn nok.

Effekten i Triumph-trippelen er derfor nøyaktig på samme nivå som Ducati V4 – bare ved mange tusen o/min lavere. Og dreiemomentet i Triumphen kunne, som allerede nevnt, drevet en personbil uten problemer. I de lavere girene holder det å ligge mellom 1000 og 2000 o/min, i de høyere girene mellom 2000 og 3000. Ved 100 km/t i sjette gir viser Rocket-turtelleren rundt 2500 – Ducati'en har 2000 o/min høyere turtall. Sammenlignet med XXXL-trippelen lager Harley-Davidson rene turtallsmaskiner.

På topp endres Rocket'ens tone og karakter. «Wroouuuuuupp, wroouuuuuupp» opptil 7000 o/min. Uanstrengt, lineært som en turbin. Fremdriften nekter rett og slett å slakke av.

Selv i hastigheter nord for 160 km/t presser den fortsatt korsryggen mot det tykke skinnsetet. For en maskin! Til tross for 76 kilo mer og én sylinder mindre, kan den høyt girede Triumphen konkurrere med Ducati når det gjelder akselerasjon og veigrep. Bryggerihest mot veddeløpshest. Til tross for det massive dreiemomentet er motoren fullstendig udramatisk. Til tross for litt over 819 kubikk per sylinder er den kultivert som en engelsk lord, og vibrerer knapt i det hele tatt.

Når Rocket tar av på en bølge av dreiemoment, suser XDiavel V4 fremover som skutt av en kanon. Ren, destillert akselerasjon. Det er utrolig hvordan V4 leverer effekten. Det er litt som dragracing. XDiavel akselererer som en rakett, med bare en svak tendens til hjulspinn. Generelt sett må du alltid ligge ett eller to gir lavere enn på Triumph, det er kun da V4-motoren, som skramler på lavt turtall, vil være fornøyd.

Og selv om Ducati kaller motoren «Granturismo»: på høye gir er minimumsturtallet 3000 o/min, under det bare rister den. Men så! Fra mellomregisteret smetter V4'en av gårde og deretter drar den av gårde som en rakett. Turtallsgleden er bokstavelig talt til stede.

Det er vanskeligere å kjøre langsomt. Ekstremt kort slaglengde og høy kompresjon (14:1!) gjør V4-motoren til en ren fornøyelse ved middels turtall – det kjennes litt som et vulkanutbrudd. Passende nok har vår modell den valgfrie lakken «Black Lava».

Det litt mykere Touring-moduset passer best til motorsykkelens karakter, mens det kraftigere Sport-moduset passer best til mo-



«Det mektige dreiemomentet, effekten og lyden fra skipsmotoren. For en opplevelse! Men du må også vite hva du gjør.»

Thomas Schmieder



torens karakter. Den har også kurve-ABS og traction kontroll (akkurat som på Triumphen) koblet til kjøremodusene eller fritt konfigurerbare. Det er kanskje en cruiser, men det er fortsatt en Ducati.

Hvorfor skulle ellers g-kreftene for akselerasjon og bremsing vises på TFT-skjermen? Eller prosenttallene for effekt og dreiemoment?

Triumph overgår dette med aristokratisk stil og perfekt avstemte kjøremoduser. På Rocket 3 må du fortsatt mestre samspillet mellom clutch og girkasse. Derimot er det lett å venne seg til Ducatis quickshifter. Giring, clutching, bremsing – alt er forholdsvis enkelt på Ducati.

Ducati XDiavel V4 svinger sensasjonelt lett, er utrolig lettmanøvrert og herlig nøytral gjennom svingene. Den byr også på merkbart større nedleggsvinkler. En sportscruiser? Nei, en svingcruiser! Pirelli har alltid laget fantastiske dekk til Diavel-familien, her er det Diablo Rosso III. Det 240 mm brede bakdekket skjemmer oss bort med sin herlig runde kontur og faste grep. Utrolig!

Avstemmingen av den fullt justerbare fjæringen er som følger: Triumphen er mer stabil på veien, Ducatien leser den bedre. XDiavel (som har mer fjæringsvei enn før)

Den anglo-amerikanske forbindelsen

Robert Craig «Evel» Knievel (1938–2007) var en amerikansk motorsykkelstuntmann og showmann som ble legendarisk for sine motorsykkelhopp fra rampe til rampe.

Med mer enn 175 motorsykkelhopp, utført på alt fra festivaler på landsbygda til utsolgte arenaer, trosset Knievel faren og skrev historie. For generasjoner av fans var han mer enn bare en stuntmann – han ble et symbol på dristighet, eventyrlyst og ekstrovert oppførsel. Ifølge Guinness World Records fikk han 433 registrerte beinbrudd i 38 ulykker i løpet av karrieren.

Knievel gjorde noen av sine mest berømte hopp på en Triumph Bonneville, inkludert sitt første TV-sendte stunt og sitt lengste hopp på 42 meter over fontenen vedCæsarspalass (1967), noe som gjorde ham verdensberømt. I 1967 og 1968 kjørte Knievel utelukkende Triumph-motorsykler. I 1978 brukte Knievel igjen en Triumph til sine siste offentlige opptredener, denne gangen en 750cc Bonneville T140. Til tross for at han var alvorlig skadet på det tidspunktet, var han dyktig på wheelies. Dette er grunnen til hyllesten i form av Triumph Rocket 3 R/GT Evel Knievel Limited Edition.





Foto: Triumph

Verdens mest berømte stuntmann med sin Triumph. 1967 i Las Vegas og med barna sine ved Snake River Canyon.



Den intrikate instrumenteringen viser en kort film om Evel Knievel når tenningen slås på.



Bred, men innholdsmessig ganske liten 18-liters tank i Evel Knievel-look med «Stars and Stripes» og kromdekorasjoner.



Tykk sal i ekte skinn, med navnet til verdens mest berømte stuntmann. Passer perfekt til denne kolossen.

reagerer mer følsomt og gir et fantastisk kompromiss mellom stabilitet og komfort. Den tunge Triumphen mister litt tempo under raske, gjentatte impulser. Den anseelige lengden gir imidlertid chassiset en herlig ro.

Men i svinger må du vite hva du gjør. Rocket 3 R tolererer ikke halvhjertede forsøk. Her gjelder det å ta tak, å resolutt legge ned den gigantiske motorsykkelen og deretter holde den der med kraft. Noen synes den er «tungrodd». Hva så? Det er en stor motorsykkel. Og pass på: Hvis du ikke er forsiktig,drar den foten din av fotbrettet ved store nedlegg!

Motorkonsepter med langsgående veivaksel gjør motorsykler enkle å manøvrere, generelt sett. Førere av BMW Boxer, Moto Guzzi, Honda Pan European eller til og med Gold Wing er kjent med denne effekten. Men ikke Triumph Rocket 3. Det 240 millimeter brede, 16-tommers bakhjulet med flat kontur ruller ikke særlig behagelig over ujevn asfalt. Og ballongdekket foran, 150 mm bredt, bidrar heller ikke til nøytrale kjøreegenskaper.

Det kreves kraftige kroppsbevegelser for å holde motorsykkelen på sporet i krappe svinger eller på ujevn asfalt. De brede Metzeler Cruisetec-dekkene følger dessuten langsgående spor. Bremsing og svinging samtidig? Ikke en god idé! Hvis du tar svingene for fort, vil kolossen uunngåelig skli utover. Triumph foretrekker videre svinger, noe som også passer til den betydelig større snuradiusen. Ducatien kan holde mye trangere spor og svinger skarpere, selv i høye hastigheter. Den tillater alltid kurskorrigering og har reserver ved nedlegg. Brembos Stylema-bremser på Ducatien virker enda kraftigere og enda mer presise – med et skarpere begynnerbitt.

Kontraster og motsetninger preger livene våre, akkurat som med Ducati og Triumph. Forskjellene er ekstremt tydelige, karakterene deres er totalt motsatte. Begge motorene inspirerer på sin egen, helt spesielle måte. Det er sjeldent å få så mye emosjonell input på så kort tid som når man kjører sykler som dette.



Tekst: Thomas Schmieder
thomas@motorradonline.de

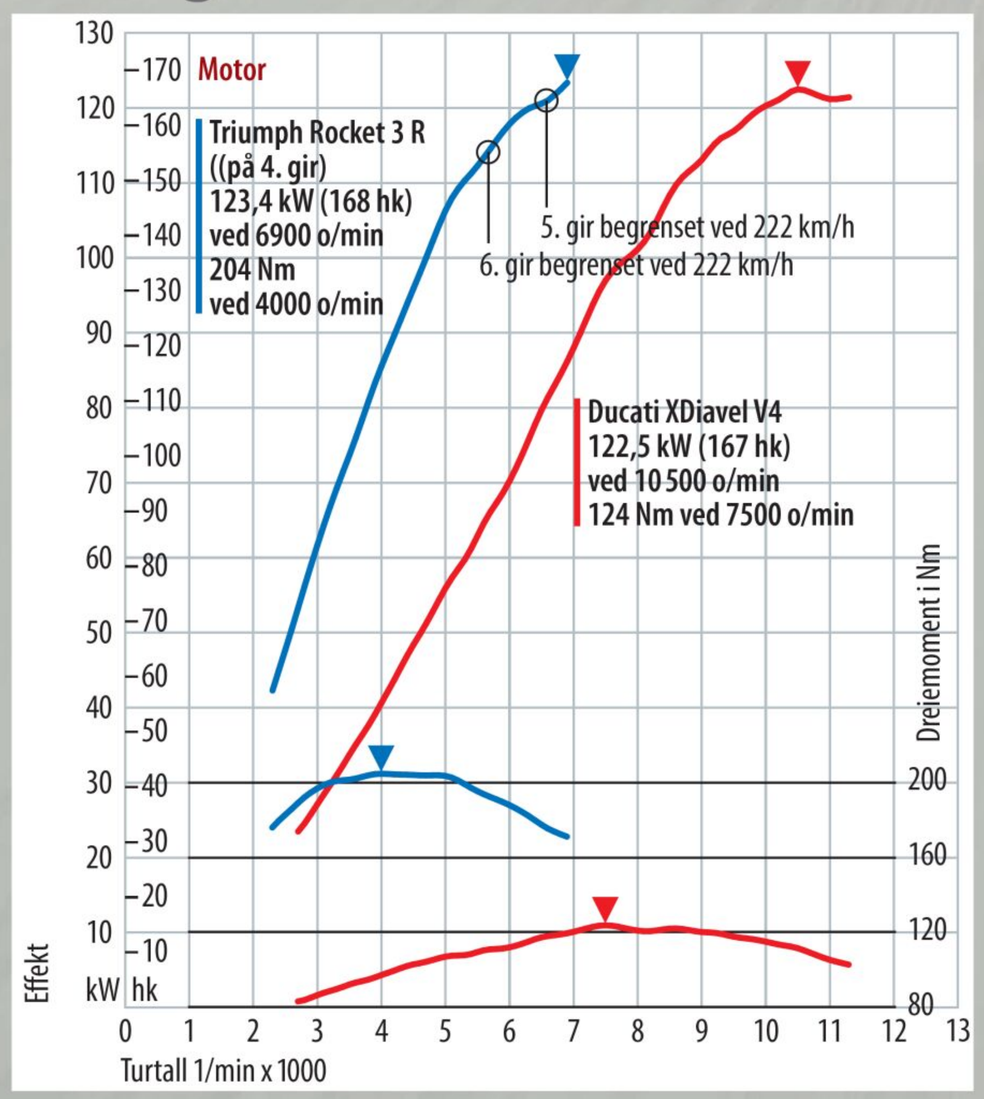
Foto: Tyson Jopson, Jacek Bilski (1)

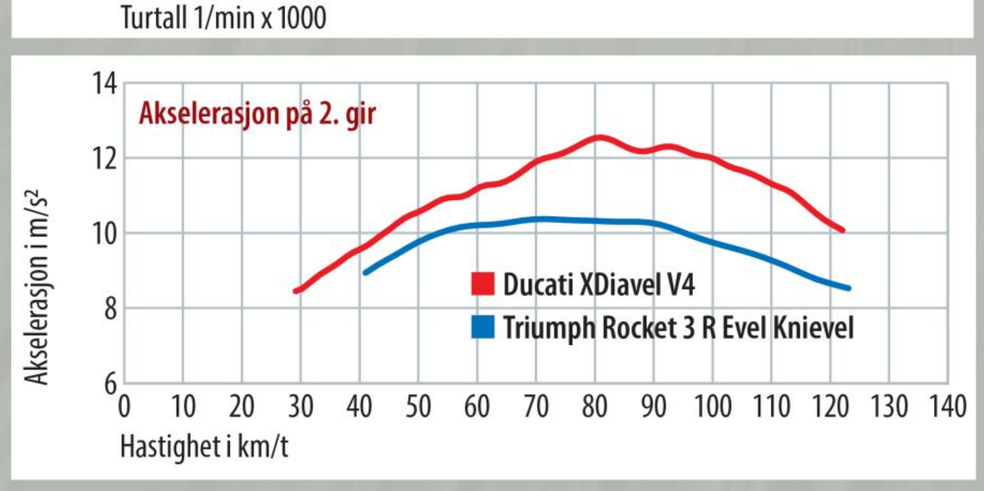
Triumph Rocket 3 R Evel Knievel

En monumental motorsykkel! Bare Boss Hoss har større slagvolum.

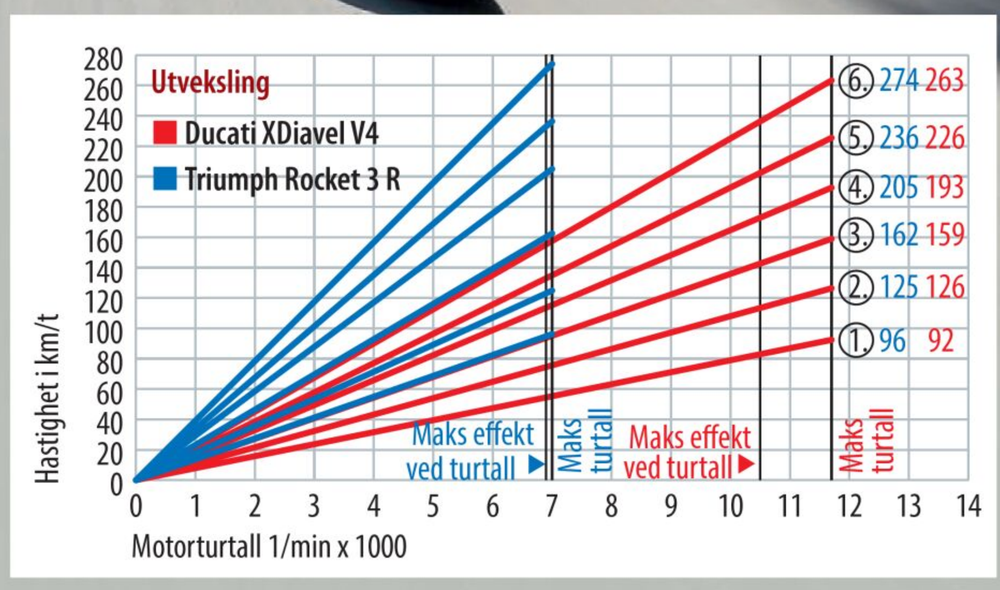


Målinger





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



To forskjellige veier til lykke. Med sitt mektige sylindervolum leverer XXXL-trippelen hele 175 Newtonmeter allerede ved 2300 o/min og over 200 Nm mellom 3300 og 5300 o/min. Med knapt halvparten av sylindervolumet leverer Ducati V4 samme makseffekt på dynobenken – takket være høyere turtall. Med maksimalt 124 Nm, takket være slagvolumet, er det til og med et bedre utbytte pr kubikk. Ducatien drar til over 10 000 o/min, mens Triumph, avhengig av gir, stopper rett under 6000 og rett under 7000 o/min. Forskjellene i giring er spennende: Triumphs førstegir har samme turtall som Ducatis tredjegir opp til rett under 100 km/t, Triumphs tredjegir tilsvarer Ducatis sjettegir opp til 160 km/t! Derfor akselererer Ducati raskere i andregir (midterste diagram).

BIKE Oppsummering

«Motorsykler verden ikke trenger»? Slett ikke: Å oppleve Triumphs kraftige, uovertrufne dreiemoment og V4 Ducatis rene, destillerte akselerasjon er noen av de mest intense opplevelsene du kan ha på to hjul. De to syklene er diametralt motsatte: tung, kaldblodig kraft møter lettbent, luftig, varmt blod. Begge er attraktive, sterke og dyre!

MC-spesialisten i Ås

HS MC-SENTER AS

hsmcsenter.no



Kawasaki

AIXAM TGB JETSKI Kawasaki GIVI SPIDI NMCF

Langbakken 16, 1434 Ås • Tlf. 64 94 37 37

Epost: butikk@hsmcsenter.no - **hsmcsenter.no**

Sigma Motor AS ble stiftet i 2001 og har ansatte med lang erfaring innenfor bransjen. Vi holder til i lyse og moderne lokaler i Haugesund. Sigma Motor forhandler Ducati og Yamaha motorsykler. I et av norges råeste MC-verksteder utfører våre mekanikere service og reparasjon på de fleste MC-merker.

VI SØKER MC-MEKANIKER

Kvalifikasjoner: Utdanning eller erfaring som mekaniker – erfaring med MC er en fordel. Vi gir selvsagt opplæring selv om du ikke har skrudd mye på kjøretøy med 2 hjul! Som person er du nøyaktig, strukturert og serviceorientert. Du trives med å arbeide i team, men også selvstendig. Behersker norsk, både muntlig og skriftlig. Førerkort klasse B og A er en fordel.

Vi tilbyr gode betingelser og en spennende stilling. De ansatte er vår viktigste ressurs, derfor er oppfølging og utvikling et av våre fokusområder! Vi er autorisert Öhlinsverksted og er autorisert av Statens Vegvesen som motorsykkel- og mopedverksted.

Søknader sendes pr. e-post til janove@sigmamotor.no

YAMAHA Revs Your Heart

DUCATI

SIGMA MOTOR

MESTER

Hemmingstadv. 17, Haugesund • sigmamotor.no



EKSKLUSIVE PLEIEPRODUKTER TIL MOTORSYKKEL-ENTUSIASTER

I over 50 år har S100 satt standarden for vask- og pleie-produkter til MC. Med kontinuerlig utvikling og forbedring er S100 blitt et foretrukket valg blant motorsyklister verden over.

For 19. år på rad er S100 kåret til «Best Brand» av MOTORRAD – et tydelig bevis på tilliten fra kresne motor-syklister og fagfolk.

MOTORRAD BEST BRAND 2025 Category: Chain sprays/ Cleaning/Care products

NORSK MOTOR IMPORT

WWW.NORSKMOTORIMPORT.NO

S100 ER ENDELIG TILBAKE PÅ DET NORSKE MARKEDET!

Kontakt din nærmeste forhandler og spør etter S100 sine vask- og pleieprodukter til din motorsykkel!

HUSKER DU?

Siden begynnelsen på 70-tallet, er det laget mange fine sykler. Ikke alle har gjort seg bemerket, men i vår mangeårige omgang med det meste som «rør seg», er det enkelte som har gitt et varig inntrykk. Et positivt inntrykk! Nå, nesten 30 år etter at den kom, er det sikkert ikke mange som husker Yamaha TRX 850. Ikke var den stor, og ikke var den sterk, men den var noe av det mest gøyale man kunne putte mellom bena. De få, som var så heldige å oppleve den, glemmer den i hvert fall ikke!



Yamaha TRX 850 GLEDESPREDER

TETT KONTAKT: Tross myk fjæring, er TRX en gøyal sportsmaskin. Føreren er i tett kontakt med den lette sykkelen, og nyter det harmoniske samspillet. Tross sportslig attityde, har den også en komfort føreren kan leve med. Passasjer derimot, kan man bare glemme.

Antageligvis var den et forsøk på å kopiere italienerne. I hvert fall mente skeptikerne det: – Ducatikopi, fnøs de. Mulig det var noe i det, men det er bare så synd at Yamaha ikke gikk så langt. Hadde de gjort det, kunne det godt blitt en 916-killer.

Den kom til Europa i 1996. Med sporty stil, to sylindret motor og stålgitterramme, fremsto TRX 850 som et forsøk på å kopiere Ducati. Hvorvidt Yamaha hadde slike hensikter, skal være usagt. I hvert fall nådde ikke TRX opp mot 916 hva sportslig utstråling angikk. Den var sporty – ja, men slett ingen kompromissløs gateracer, slik 916 framsto. Derimot snakker vi om en enkel og likefram sportsmaskin, blottet for unødvendig stæsj. En sporty og lett landeveissykkel – that's it!

I ettertid, står TRX 850 tilbake som en parentes i MC-historien. En sykkel de færreste ventet på og som få savner i dag. De som er så heldige å ha prøvd den, derimot, omtaler TRX med et varmt smil. Den er langt fra fullkommen, men i sin ufullkomne sjarm er den proppfull av kjøreglede. Snakker vi om emosjonelle kvaliteter og kjøreføelse, står den overhodet ikke tilbake for 916. Alle som har opplevd den, er dønn begeistret for TRX!

Hvorfor TRX

I ´94 kom Ducati med 916 og skapte en ny æra i den sportslige delen av MC-verdenen. Plutselig var twin den store greia. Den var en super R-sykkel med to-sylindret V-motor. Japanerne hadde ikke noe tilsvarende. I 35 år hadde de satset på sine fire-sylindrede



LETT OG LEKEN: TRX ble lansert i Europa i 1996. Den ble markedsført som en lett og leken landeveismotorsykkel, myntet på svingete småveier. Det var den også, selv om fjæring og bremser ikke var på nivå med det aller beste.



VAKKERT SKUE: Den klassiske instrumenteringen funker fint. Et vakkert skue...



CROSSPLANE: Den modifiserte TDM-motoren, med 270-graders veivaksling, hadde en karakter som minnet om V-twins. Mange av dagens Yamahamotorer er bygget etter samme prinsippet. Nå kalles det «crossplane».

supersykler og trodd at det var firere verden ville ha. 916 viste noe annet. Selvsagt gjøv japanerne løs på oppgaven med å skape sportslige twins. Yamaha var først ute. Akkurat som 916, stilte TRX 850 med to-sylindret motor og stålgitterramme, men der stoppet også likhetene. Det er ikke helt feil å kalle den et Ducatiplagiat, men i motsetning til Ducati, prøvde Yamaha å gjøre det billig. De plukket ikke fjæring og bremser fra øverste hylle, slik som italienerne gjorde. Konstruksjonen var bra, men fjæring og bremser bar preg av Yamahas ønsker om å holde prisen nede – dessverre...

Kort historie

TRX 850 ble lansert i Japan, sommeren '95. Ryktene om en TDM-motorisert sportsmaskin hadde versert i lengre tid og da Yamahaentusiastene fikk se den, ble de begeistret. Spartansk sportslighet, med stålgitterramme og kompetent twinmotor, var helt i tråd med forventningene. Motoren stammet fra TDM 850, en lett og bekvem allrounder med enduropreg. For å gi den to-sylindrede rekkemotoren en annerledes karakter, hadde de endret veivakselen, slik at den fikk tilsvarende tenningsrekkefølge som en V-twin. En sportstwin med latinsk sjel og japansk pålitelighet, sa de.

I utgangspunktet var TRX forbeholdt det japanske markedet, men reaksjonene i Europa var så positive at Yamaha lot seg overtale til å lansere den i Europa. Den kom i '96, og solgte faktisk greit. Godt rykte fikk den også, men kritikerne syntes ikke at fjæring og bremser levde opp til den sportslige imagen. – De bar preg av å være billige, mente de. Året etter, kom Honda og Suzuki med sine sportstwins. VTR 1000 og TL 1000 var større, sterkere og betydelig mer sporty. Begge hatte V-motorer. Følgelig havnet TRX i skyggen. Etter introduksjonsåret, levde TRX et tilbaketrukket liv i Yamahas program. Med unntak av endret girutveksling i '98, var den ikke gjenstand for modifikasjoner. I 1998 ble prisen redusert fra 149.900,- til 129.900,-. Året etter ble de siste eksemplarene dumpet ut for 115.000. En lite ærerik sorti for det som, i våre øyne, er et av Japans morsomste motorsykkelkonsept.

Slik er TRX

Tross sporty attityde, stiller TRX med myk fjæring. Bremsene er heller ikke særlig presise. Ergonomien er forholdsvis sportslig, med ganske lavt styre og høyt posisjonerte fothvilere. Likevel snakker vi om en sykkel som byr på god komfort – i hvert fall for føreren. Passasjerer kan man glemme. Den høyt plasserte puta, med minimal polstring, er nærmest å betrakte som et svigermorsete. Etter en passasjertur får man neppe bedre forhold til fruen. TRX 850 er og blir en singelsykkel!

Ergonomien er imidlertid perfekt for føreren. Vedkommende sitter «i» sykkelen, og fornemmer et tett samspill med kjøretøyet. Man nyter nærkontakten. Motoren gjør også sitt. Rå gange, med karakteristisk lyd og et fint mellomregister, underbygger kjøregleden. Gi den et par åpne carbonpotter, så kan Ducati bare gå og gjemme seg! – Nei, jeg kødder ikke. Når det gjelder lydbilde, er det lite som hamler opp med en «åpen» TRX. Trommehinnene blafrer av fryd.

TRX er langt fra fullkommen. Den myke gaffelen er nevnt. Den behandler ikke underlaget med ekstrem presisjon. De tilårskomne bremsekaliperne er heller ikke mye å skrive hjem om. De bremser – ja, men de er ulne i tilbakemeldingen, og fordrer reale nevemuskler. En markert slakk i drivverket kan også oppleves som irriterende. Når man slakker av, for så å gi gass, har man fornemmelsen av slakt kjede. Men TRX er et særdeles godt utgangspunkt for modifikasjoner. Chassiset er bra. Med et sett progressive gaffelfjærer, og kanskje en Öhlinsdemper bak, blir alt så meget bedre. Visstnok skal bremsekaliperne fra Fazer kunne skrus rett på. De er vesentlig bedre enn originalkomponentene. Mer skal det ikke til for å gjøre TRX til en habil sportsmaskin.

Tross sin ufullkommenhet er TRX en av de morsomste syklene vi noensinne har vært borti. Synd at det, for Yamahas vedkommende, bare ble med det éne forsøket.

Derfor liker vi TRX

Den enorme kjøregleden og den sporty komforten. Selv i lovlig, «norsk» fart nyter man et herlig samspill med en lett og leken sportssykkel. Gi den et par åpne carbonpotter, så blir den en gledesspreder av rang!



Tekst: Jon Asgeir Lystad
Foto: Jon Asgeir Lystad/Bike/Kawasaki
jon@mcavisa-bike.no

KALDE FAKTA	Motor	Slagvolum	Effekt hk/rpm	Dreiemoment	Tørrvekt	Nypris 1996
	To syl. rekke	849 ccm	83 hk/7.500	84Nm/6.000	190 kg	Kr 149.900,-

MOTORSYKKELGLEDE *i Telemark*

Det begynte med mimring over sykler fra en svunnen tid og endte med prøvekjøring av årets nyheter. Som alltid ble Vrådal midtpunktet på Norges motorsykkelkart denne helgen. Treffet på Straand Hotel har på få år etablert seg som et av høstens store høydepunkter.

Allerede fredag formiddag var plassen utenfor hotellet fylt av forventning og forgassernostalgi. Nytt av året var mingleutstillingen i Vrådalshallen, hvor klassikere som Honda SL 350 og Yamaha XT 500 fikk folk til å peke, mimre og drømme om nye prosjekter.

Ute sto årets modeller klare – blanke, lave, høye, brede og smale – og ventet på nysgjerrige motorsyklister. Det fine med Straandtreffet er at du kan teste mye uten annet krav enn å levere tilbake sykkelen med et smil. Prøvekjøringen er gratis, så lenge du er registrert og lovlig fører. Og Telemarks svingete veier er som skreddersydd for MC. Den eneste ulempen er at du må snu i tide for å rekke å levere sykkelen etter 20 minutter.

Alle de store importørene var på plass: BMW, Ducati, Honda, Triumph og Yamaha – med tilbud fra A2-segmentet til tung touring. Arrangørens motto er «Alle trygt hjem», godt støttet av politiets synlige tilstedeværelse.

På plassen var det alltid liv. Organisasjoner og utstillere tilbød alt fra airbagvester til langturer i Afrika. Hos Førerutvikling fikk du tips, hos NMCU en prat om sikkerhet, og WIMA løftet miljø og inkludering. Mellom standene ble det små glimt av MC-livet: noen prøvde en adventuremo-



Ivrige motorsyklister på vei ut på Telemarksveiene for å prøve ut om dette er den nye drømmesykkelen.



Som vanlig fylles plassene utenfor hotellet opp med motorsykler for prøvekjøring. Forhandlere fra de fleste merkene var representert.



Du sitter godt på en ny BMW. Bare å sette seg inn i knapper og funksjoner før det bærer ut på veien.

dell, andre meldte seg inn i en klubb, mens en tredje fikk svar på hvorfor «det piper når jeg gjør sånn».

Kveldene ble akkurat passe lange. Fredagsminglingen blant klassikerne gled over i hotellets buffet, mens lørdagskvelden bød på åpen bar og disco blant veteransyklene. Mange ble sittende og prate om dekktrykk, ruter og drømmesykler til langt på natt – før de spaserte tilbake til rom, hytter eller telt for å lade kropp og intercom.

Lørdagen var selve prøvekjøringsdagen. Noen la detaljerte planer: «roadster til frokost, adventure til lunsj og scrambler til dessert». Andre valgte korteste kø. Resultatet var det samme: masse inntrykk og nye referanser for hvordan et chassis skal føles i Telemark-svingene. Følelsen når du leverer tilbake nøkkelen og tenker «skulle vi…?» var like sterk som alltid. Den mest ivrige føreren klarte å teste hele tretten modeller på én dag.

Hva mener deltakerne om Straandtreffet?
På Straandtreffet møtes entusiaster fra hele landet for å teste nye modeller, dele erfaringer og nyte noen av de flotteste MC-veiene Telemark har å by på. Vi tok en prat med tre deltakere om hva som gjør treffet spesielt – og hva som kunne gjort det enda bedre.



Å kjøpe en ny Indian vurderes. Man må sitte godt, og den må være god å kjøre.

Harald Lønnegraff, 32, Vrådal – BMW 1200 GS



Første gang på Straandtreffet?
Nei, jeg bor her og er med hvert år.

Hva liker du best?
Motorsyklene – og at det er lett å teste ulike modeller.

Har du funnet noen nye favoritter?
KTM 390, den tåler mer røff kjøring. BMW S1000XR er også rå, både til svingene i Kviteseid og til lange turer.

Savner du noe?
Nei, treffet er helt supert som det er.

Hanne Støber, 52, Spikkestad – BMW 1200 GS



Hvor ofte har du vært her? *4–5 ganger.*

Hva gjør treffet bra?
Fine veier, godt arrangement, flere forhandlere samlet – og jeg treffer motorsykkelvenner jeg ikke møter ellers.

Har du funnet en favoritt?
BMW GSA 1300 – perfeksjonisme på to hjul. Ducati Hypermotard var også utrolig morsom.

Hva liker du best?
At både leverandører og motorsyklister samles – og at man kan prate med forhandlerne på kvelden også.

Savner du noe?
Discoen med gamle sykler på dansegulvet var et morsomt innslag, mer sånt!



WIMA: Øverst fra venstre: Helene Tviberg, Anette Rambo Krossøy, Anne Cecilie Strand, Anette Sundsbak, Ranveig Mannsåker. Nederst fra venstre: Dene Støe, Ann Cathrin Sande, Hanne Karin Berglie, Synne Berg Bråten.



Forløperen til RD-serien – DS7 (1972) var en 250cc totakter som i praksis la grunnlaget for den berømte RD250 som kom året etter. Denne var en av syklene som var på plass på treffet.



Hans Kristian Jørgensen takler førtiårs krisa med pizzaovn på motorsykkelen. Målet er at folk kommer sammen over et lavterskeltilbud. Han var selvfølgelig på Straandtreffet.



En trettitalls Douglas var utstillingens midtpunkt. Sykkelen var i førsteklasses stand. Eier Magne Wraa.



Ducati var godt representert, og syklene deres var de mest populære for prøvekjøring. Standen var konstant tom for sykler.

Straandtreffet 2025

Magien med Straandtreffet er at det er mer enn et treff. Det er et møtepunkt for hele MC-Norge – og et krysningspunkt der øst møter vest, sport møter adventure, og klassikere står side om side med topp moderne elektronikk. Her senker skuldrene seg, ikke bare på grunn av naturen og veiene, men fordi rammene rundt arrangementet er inkluderende og uformelle.

Logistikken sitter også. Straand Hotel fungerer som både vertskap og hub for ruter, overnatting og service. Den erfarne staben, ledet av Trond Olsen, sørger for at både utstillere og deltakere blir godt ivaretatt.

At treffet har vokst til å bli et av Norges største MC-arrangement føles fortjent. Beliggenheten er perfekt, konseptet er modent, og samspillet mellom gamle og nye krefter gjør dette til et verksted for både sykler og ideer. Arrangøren jobber hele tiden med å fornye konseptet, slik at treffet oppleves friskt og variert, selv om rammen er den samme.

Søndagen ble av det rolige slaget. Etter hvert som sola speilte seg i Nisser, trillet motorsyklene sakte ut fra Vrådal og videre i alle retninger. Noen dro hjem, andre tok en ekstra tur, og flere rakk en siste prøvekjøring.

Straandtreffet føles som en årlig helsesjekk for MC-gleden: du tester litt, lærer litt, kjører litt – og reiser hjem friskmeldt og inspirert. Når helga ebber ut, er det lett å love seg selv å komme tilbake neste år. Kanskje med en ny sykkel, eller i hvert fall med en ny drøm.

Til slutt: en stor takk til vertskap, arrangører, forhandlere og frivillige som gjør det hele mulig.



Tekst og foto:
Kyrre Hagen
kyrre@mcbilder.com

Kjetil Vatnedal, 52, Odda – Triumph Tiger 900 GT Pro



Hvor mange ganger har du vært her?
Dette er tredje året på rad.

Hva trekker deg hit?
Å prøve sykler jeg vurderer å kjøpe – og det sosiale. Jeg bor på «blikjenthytta».

Har du fått en ny favoritt?
KTM 390. Den blir nok en nummer tosykkel, men vektreduksjonen merkes sammenlignet med Tiger'en.

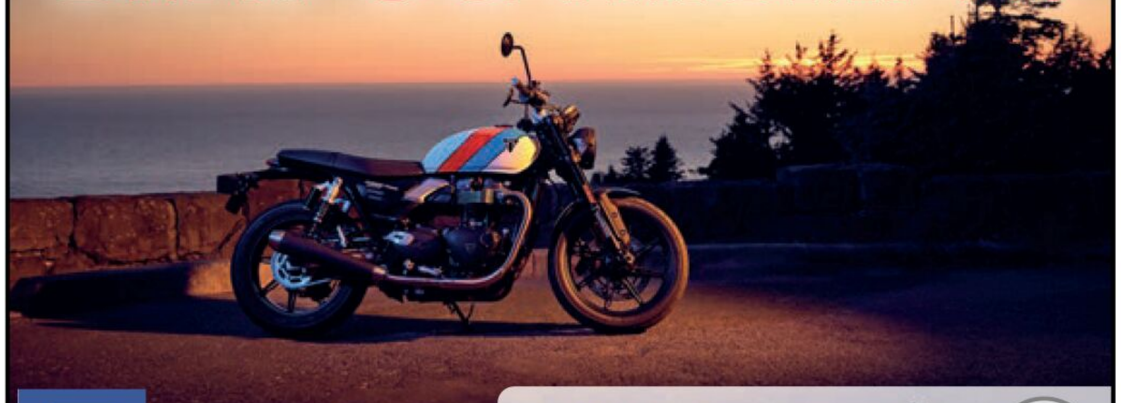
Hva er best med treffet?
Prøvekjøringene. Her er mange forhandlere samlet, hjemme må jeg kjøre langt til hver enkelt butikk.

Noe som kunne vært bedre?
Litt mer aktivitet lørdags kveld, for mange rekker ikke frem på fredagen.

Bestill Vinter-lagring nå!



HØSTPRISER PÅ BMW OG TRIUMPH!



Følg oss på Facebook/MC-Tuning AS

MC TUNING AS

Godkjent MC-verksted

Østre Rosten 84F 7075 Tiller
Tlf: 72 88 44 88 www.mctuning.no

NMCF

WELL DONE

Ride safe, ride smart, ride Well Done

SESONGSLUTT SUPERSALG

VI HAR SATT NED PRISENE PÅ ALLE VARER

WWW.WELLDONE.NO



Vi legger ned vår fysiske butikk 1. oktober

Fra 1. oktober stenger vi butikken i Stanseveien 18 (Oslo).
Du finner fortsatt hele vårt sortiment på welldone.no.

- ✅ Vårt nye lager ligger sentralt på Langhus
- ✅ Kort leveringstid i hele Norge
- ✅ Mulighet for å prøve klær på vårt lager på Langhus

VI TILBYR VINTERLAGRING!

MANGE GODE HØSTTILBUD!

YAMAHA
Revs Your Heart

SERVICE OG REPERASJON

AV YAMAHA!



Yamaha-spesialisten på Østlandet!

NMCF

Vi holder til på Vollen i Asker

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

Asker MC SENTER

Vollen, tlf. 66 79 82 44
askermc.no

KURVE-MESTEREN

Dunlop Sportsmart mk4 var en overbevisende vinner i årets test av sports- og supersportsdekk. Et logisk valg for årets kjørekurs på Nürburgring, hvor været kan skifte raskt.

Den legendariske Nürburgring, med sin 20,8 km lange Nordschleife, stiller spesielle krav til dekkene. Dette skyldes at været i Eifel-fjellene kan skifte raskt fra tørr asfalt til våt. Rene racingdekk er derfor ikke alltid det beste valget her, også fordi det er en bane med høy hastighet uten mange skarpe svinger og med hard akselerasjon i dype nedlegg. Gjennomsnittshastigheten er høy, over 150 km/t. En myk kjørestil prioriteres.

For årets Ringen-kjøring falt valget på Dunlops nykommer: Sportsmart mk4, som også ble testvinner i vår dekktest i Bike nr. 5.

Da Dunlop bestemte seg for å utvikle en etterfølger til Sportsmart mk3, var målene klare: Dekkets gode ytelse på raske gatesykler skulle opprettholdes i en helhetlig pakke med balanserte egenskaper. Samtidig ønsket de å oppnå raskere styring, høyere styrepresisjon og færre momentreaksjoner ved bremsing inn i og akselerasjon ut av svinger. Grepet på våt asfalt skulle sette ny standard i klassen, og grepet på tørt underlag skulle fortsette å matche de beste i klassen. Dunlop definerer Sportsmart mk4 som et sportslig gatedekk som også tåler banekjøring.

Under årets Ringen-kjøring viste været seg fra sin beste side, med temperaturer opp til 35 grader. Dette ble avbrutt av regnbyger og helt våte runder.

Det skulle vise seg at Sportsmart mk4 er et svært fleksibelt dekk, som til tross for sykkelens 210 hestekrefter ved maks effekt, ikke sviktet under noen forhold. Det fungerer veldig bra på tørt føre, og har gode egenskaper helt fra start når dekkene er kalde.

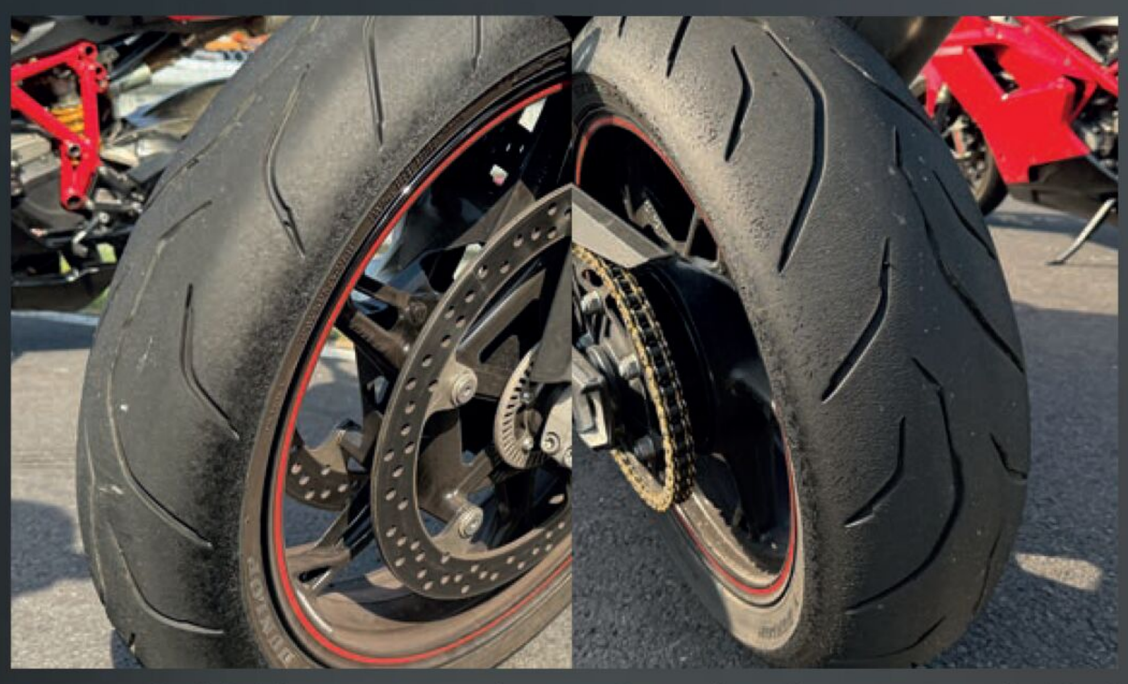
Jeg merket ingen slipp eller ustabilitet i chassiset, selv om lampen for traction kontroll blinket av og til.

Selv på vått underlag var dekkene helt perfekte. Veigrepet var imponerende, selv om farten naturligvis ble redusert, og kjørestilen ble enda mykere i regnet.

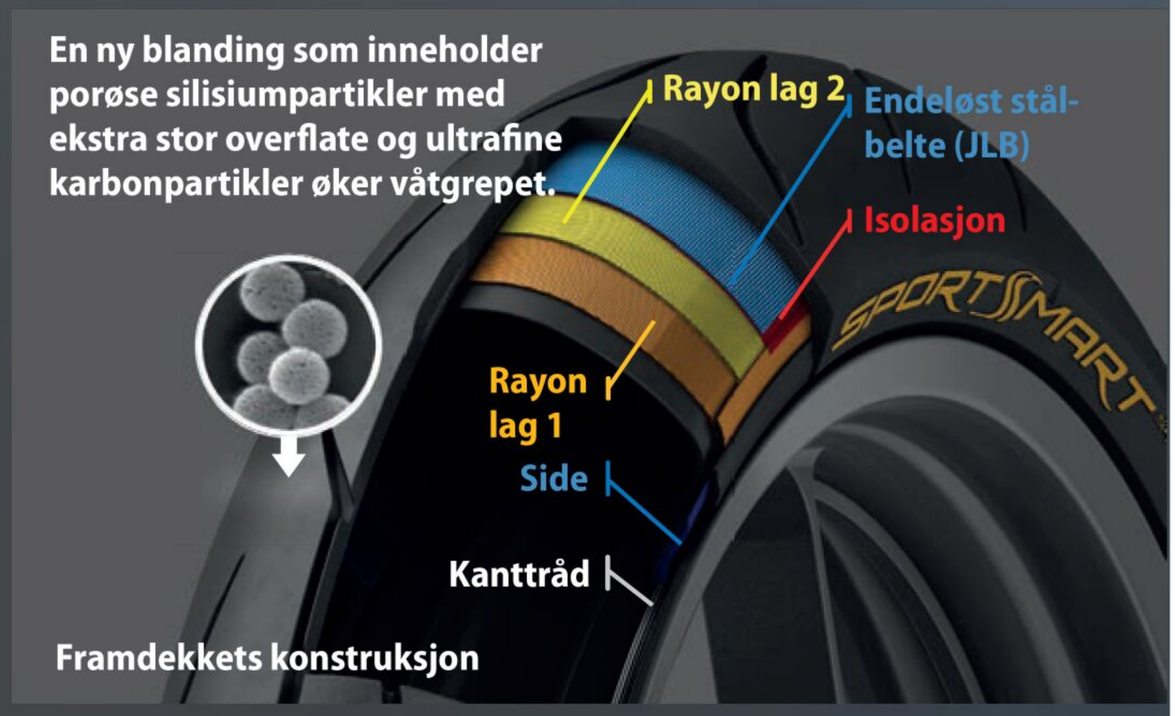
Etter 43 runder på Ringen (894 km) og litt kjøring på landevei ser dekkene fortsatt bemerkelsesverdig fine ut.



Tekst: Gerry Nordström
gerry@bike.se
Foto: Gerry Nordström, Dunlop



Fram- og bakdekk etter 43 runder (890 km) på Nürburgring Nordschleife.



Framdekkets konstruksjon

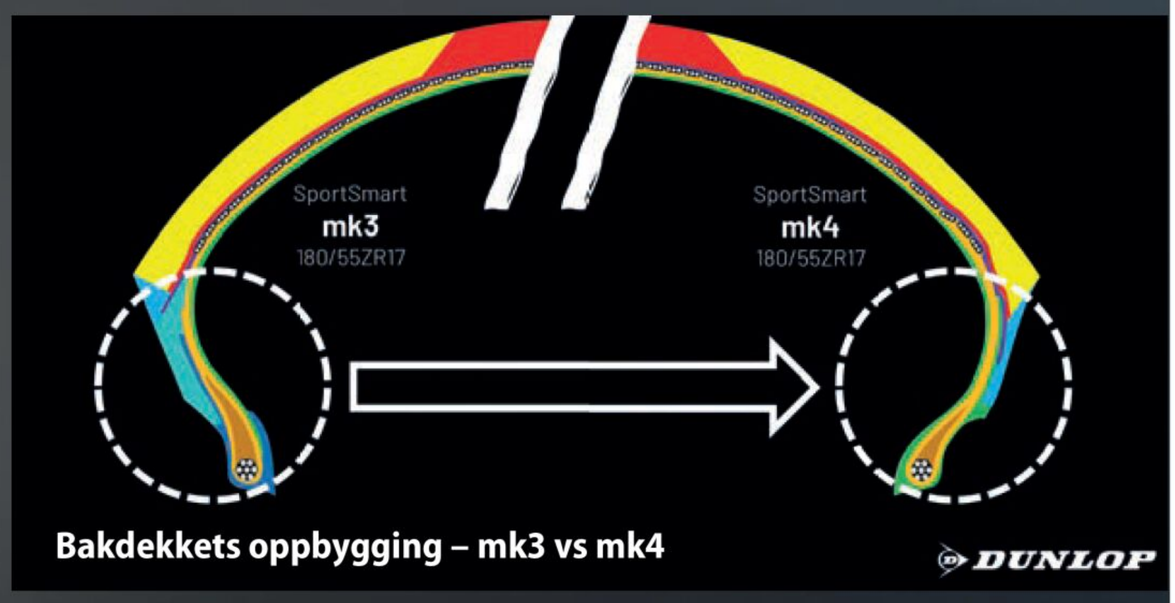
Tilgjengelige dimensjoner:

Foran:
120/70 ZR 17;

Bak:
160/60 ZR17
180/55 ZR17
190/50 ZR17
190/55 ZR17
200/55 ZR17

Lufttrykk banekjøring:

Foran: 2,4 bar
Bak: 2,5 bar



Bakdekkets oppbygging – mk3 vs mk4

Forskjellene mellom mk3-bakdekket og mk4 er marginale. Begge har en 3-lags stålradialstamme, slitebane med hard gummiblanding i midten, og mykere på sidene – fordelt 40/20/40. På mk4 er imidlertid sideveggene og kanttråden slankere og har en annen struktur.



Snart er våren her!

La din NMCF-forhandler passe på din MC i vinter!

NMCF
NORSK MC-FORHANDLER FORENING



Når du bruker din lokale NMCF-forhandler til vinterlagring er du ikke bare sikret at din MC er lagret tørt og trygt gjennom vinteren: Du kan også be om en tilstandsrapport som viser eventuelle feil eller mangler, og dermed være sikret at din MC er feilfri og helt klar for neste sesong.

Dette er noen av komponentene som blir sjekket på din sykkel:

- Dekk
- Styrelager
- Drev
- Bremser
- Støtdempere
- Kjede
- Hjullager
- Lys
- Forstilling

– Det er en ekstra trygghet for kundene å vite at vi som faghandler tar vare på sykkelen, går nøye gjennom den og utfører nødvendig vedlikehold eller reparasjoner, slik at den er klar for neste sesong, sier André Berland som jobber hos en av våre 44 NMCF-forhandlere.

Start en problemfri sesong, kontakt din NMCF-forhandler!



André Berland, Motor Centeret, Bryne

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 EXPERTEN - MC LILLEHAMMER - MC SENTERET MOLDE MC TUNING - MCO DRAMMEN - MCO FURUSET - MCO VOLLEBEKK - 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

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



kjøreskoler

Ta lappen raskt og enkelt!

FØRERKORT EXPERTEN

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

forerkortexperten.no

mcavisa.no
bike.no

MC avisa BIKE

motorsykler

YAMAHA
Revs Your Heart

SALG • SERVICE
INNBYTTE • FINANS



MC • CROSS • EBIKES

rovik
ROVIK MC AS
Fabrikkveien 5, 4033 Stavanger,
Tlf. 51588800. **rovikmc.no**

motorsykler

MOTO GUZZI®

KYMCO HONDA
aprilia Vespa
BOOSTER PLUG
NMCF NORSK MC-FORHANDLER FORENING
Godkjent MC-verksted

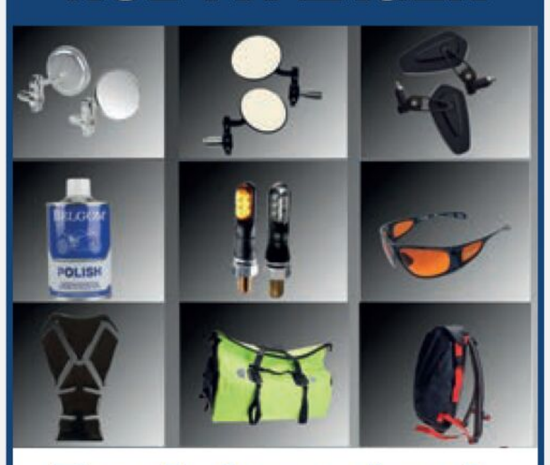
Godkjent Motorsykkelverksted

Vi reparerer og utfører service og vedlikehold på alle merker.

HADELAND MC OG FRITID AS
Storlinna 131, 2760 Brandbu
Tlf: 61 33 19 46 - post@hadelandmc.no

nettbutikk

KANSKJE VI HAR NOE PÅ LAGER



Rask levering!

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

Din Yamaha-forhandler på Østlandet!

YAMAHA Revs Your Heart



Ny Husqvarna-forhandler på Østlandet!

Husqvarna



Ny Kawasaki-forhandler på Østlandet!



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

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

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

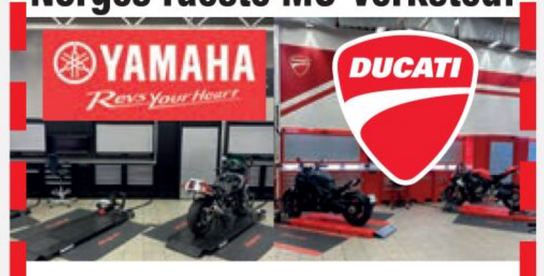
MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
AUTHORIZED
SERVICE

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

Brrääp brrääp PÅ BALKAN

Åtte dager med lidelser, motorhavarier og ekstraordinær makedonsk vennlighet

Frilanseren Ralph Edelstein la ut på eventyr gjennom Nord-Makedonia sammen med seks venner. Planen var å tilbringe åtte dager offroad gjennom et ufremkommelig, ukjent land fullt av skoger, bjørner og balkanske overraskelser. Det ble en tur hvor mye gikk galt – og på en eller annen måte gjorde det at alt ble akkurat som det skulle.



1



2



1. Hva er verst: å bli tatt av en bjørn eller en bjørnefelle? 2. Nord-Makedonia viste seg å være et vennlig og imøtekommende land. 3. Dagen startet med et lite sjokk. 4. Redningsmannen vår insisterte på å ta et bilde av oss sammen.





3

«Så vi ventet – på at stormen skulle gi seg, på at Jarnos' sykkel skulle få igjen pusten, på at Wilfred skulle slutte å klage over sin forestående død.»

Vi brukte trekvart år på å forberede oss til turen. Det er ni lange måneder. 275 dager. Hver av oss hadde over 6500 timer på å få syklene og utstyret vårt i perfekt stand. Og likevel gikk alt galt – før vi i det hele tatt hadde kommet i gang.

Med bare tre dager igjen til motorsyklene våre skulle transporteres, oppdaget en venn at det elektriske systemet på hans Beta ikke var helt perfekt. Eller for å si det rett ut: det var helt ødelagt. Selvfølgelig ble denne oppdagelsen gjort kvelden før Kristi himmelfartsdag – en offentlig helligdag med en ekstra fridag på fredag. For slik er det jo alltid.

Dagen etter – 48 timer før avreise – tok fører nummer to sin skinnende nye Husqvarna, spesielt innkjøpt for turen, ut på en siste prøvetur. Selv om motorsykkelen bare hadde vært kjørt 16 timer, hostet motoren en siste gang, slapp ut en røyksky og døde umiddelbart. Klassisk motorhavari. Game over, Husky.

Men hallo, jeg har i hvert fall ingen grunn til å klage? Hjelpsom som jeg er, kjørte jeg den uheldige Beta-eieren til en nærliggende forhandler for å kjøpe en byttemotor i siste liten. Og på veien dit, til tross for alle mine forberedelser, begynte min egen Husqvarna å frese, hoste og hvese som en astmatisk gressklipper.

Heldigvis ryddet butikkeieren en arbeidsbenk og renset drivstoffsystemet der og da. To timer senere gikk den som en drøm. Samme dag, takket være frenetisk innsats på det lokale Facebook-markedet og et par rentefrie lån, hadde de to uheldige førerne også funnet erstatningssykler. De var ikke like nye og skinnende som deres havarerte sykler, men de virket. Og det var alt som telte.

For neste morgen skulle lastebilen dra. Destinasjon: Nord-Makedonia!

Bráááp!

Nord-Makedonia er et lite, fjellrikt land på Balkan. Det ligger mellom Albania, Kosovo, Serbia, Bulgaria og Hellas og var var tidligere en del av Jugoslavia. Etter oppløsningen erklærte det uavhengighet under navnet Makedonia – noe som ikke var særlig populært i Hellas fordi de har en region med samme navn. Navnekrangelen pågikk frem til 2019, da landet offisielt ble Nord-Makedonia.

Det er fortsatt en lite kjent perle – ypperlig for dem som liker natur, historie og ekte, varm gjestfrihet. Eller for folk som oss, som bare vil bráááp gjennom fjellene – åtte dager i strekk, forbi glitrende innsjøer og gjennom skoger fulle av bjørner.

Ikke noe drama, takk.

Siden Nord-Makedonia ikke er en del av EU, sendte vi syklene våre til Bulgaria for å unngå tollproblemer ved den ytre grensen. Vi fløy til Sofia og klemte oss deretter inn i en gammel, falleferdig minibuss som slapp oss av på en bensinstasjon nær den makedonske grensen.

Der, sent på ettermiddagen, ventet transportøren med syklene våre pent oppstilt. Et raskt klesskift, en siste Mars-sjokolade og en Red Bull, og så bar det i vei.

Grenseovergangen så dyster ut – spesielt for den endeløse køen av lastebilsjåfører – men vi smilte, klappet hverandre på ryggen og pratet oss gjennom to grensekontroller på under en halv time. Første hinder avklart.

På hotellet vårt like over grensen spiste vi et absurd stort stykke kjøtt (det første av mange) og gikk tidlig til sengs. Den virkelige reisen skulle begynne neste morgen.

Muntert og sjarmerende

Den første kjøredagen begynte med tåke, men Nord-Makedonia belønnet oss raskt for at vi hadde valgt dette reisemålet. Vi kjørte langs en fantastisk rute – hovedsakelig gjen-

4



nom skoger, åkrer og jordbruksland. Landskapet var vilt, veiene støvete.

Tiden syntes å ha stått stille i de små landsbyene vi kjørte gjennom, men de større byene var overraskende moderne. Menneskene? Varme, hjelpsomme, nysgjerrige. Vi hadde ventet sovjetisk bryskhet og brutalistisk betong, men atmosfæren var lett, imøtekommende, menneskelig. Landet kan oppsummers med to ord: muntert og sjarmerende.

Da vi steg av syklene den kvelden var vi uttørkede, og dekket av støv fra stiene. Det lokale Skopsko-ølet smakte som små matryoshka-dukker som danset på tungen vår.

Tordenvær og hjertemonitor

En ulykke kommer sjelden alene. Dag to var bare 90 minutter gammel da Jarnos Husqvarna ga opp. Etter en kort stund startet den igjen – bare for å stoppe 200 meter lenger fremme, sannsynligvis på grunn av overoppheting. Ikke det beste stedet for et havari, med tanke på at trærne var utstyrt med varselskiltene for bjørn. Vi var under press for å komme oss videre. Heldigvis er vi en oppfinnsom gjeng og fant raskt en løsning for å få kjøleviften i gang igjen.

Mens vi var opptatt med å jobbe på sykkelen, fortalte Wilfred at han ikke følte seg så bra. Han hadde ikke vært i toppform siden han gikk om bord på flyet, men hadde kjempet seg gjennom den første dagen. I dag ble han imidlertid merkbart mer sliten for hver time som gikk – og vi hadde fortsatt syv varme dager og 1400 kilometer igjen å kjøre. Vi fortsatte, i håp om at både Wilfred og kjøleviften ville holde ut.

Så ble himmelen mørk. Et tordenvær rullet inn. Og Jarnos' Husqvarna stoppet hver 200 meter. De neste 90 minuttene tok vi oss fram mot sivilisasjonen, gjennom gjørme, centimeter for centimeter.

Det som begynte som lett duskregn, utviklet seg til et skikkelig skybrudd, med lyn som flerret opp himmelen, og slo ned i trær og fjelltopper. Vi satt fast på et høyt platå – i åpent terreng, uten ly og uten noe sted å ta veien. Men vi kunne ikke risikere å kjøre videre: hvis Jarnos' sykkel skulle gå i stykker midt i dette uværet ville det være jevngodt med selvmord.

I mellomtiden forverret Wilfreds tilstand seg raskt. Hjerteklapp. Trykk i brystet. Han fikk panikk og var overbevist om at han hadde fått hjerteinfarkt. Han ville på sykehus. Nå.

Vi forsto ham, men nervene sto i helspenn. Vi hadde bare en Garmin med ruten lagt inn og ingen mobildekning. Det fantes ingen trygg måte å dele oss på, så vi ventet. På at stormen skulle gå over, på at Jarnos' sykkel skulle få få igjen pusten, og på at Wilfred skulle slutte å mase om sin forestående død.

«Glad fort at dere er her.»

Sent på ettermiddagen kom vi inn på asfalt igjen. Den førte oss til en landsby hvor det var en liten klinikk. Det nærmeste sykehuset lå to timer unna, men legen koblet Wilfred til en hjertemonitor.

Til tross for dramatikken (vi måtte love å videreformidle hans følelsesladede avskjedsmeldinger til kona og datteren) viste maskinen perfekt hjerterytme. Diagnosen? Panikk. Han ble sendt til sengs med litt Valium, paracetamol og en klem fra legen. En god natts søvn gjør virkelig underverker – selv på Balkan. Og regningen? «Ingenting», smilte legen. «Vi er bare glad for at dere er her.»

I mellomtiden hadde Jarno parkert sin Husqvarna hos en lokal mc-mekaniker. Selv om det var lørdag kveld, brettet mannen straks opp ermene og satte i gang med å reparere motorsykkelen. To timer senere: «Ferdig!» strålte han. Og akkurat som legen nektet han kategorisk å ta imot betaling. «Velkommen til Nord-Makedonia, mine venner.» En setning vi skulle høre igjen. Og igjen.

Dumdristighet

De neste dagene ble akkurat som vi hadde håpet: vakre ruter, færre og mindre havarier som vi kunne fikse underveis, ingen alvorlige ulykker og uendelige mengder latter. Full gass i skogen om dagen, full gass i baren om kvelden.

Hver øl og hver kilometer minnet oss om hvor heldige vi er – en sammensveiset gruppe gamle venner som kan dra på en åtte dagers offroad-tur hvert år, med velsignelse fra våre koner, barn og sjefer.

En morgen, like etter at vi hadde dratt fra hotellet, klatret vi opp en brutal, steinete sti som førte opp et fjell. Da vi nådde toppen, klapret tennene våre og armene kjentes som gelé. Dessverre endte stien i snø, og vi måtte snu og ta oss ned den samme kronglete stien vi nettopp hadde klatret opp.

Inntil – mirakuløst nok – en vandrer dukket opp. Han hadde klatret opp via en geitesti. «Kan vi ta den ned?» spurte vi. «Klart det», svarte han med pokeransikt. Jeg hadde mine tvil, men stoltheten vant. Vi bestemte oss for å prøve.

Lang historie kort?

Tre og en halv time. Fire liter svette. Tre krasj. Ni nær-døden opplevelser. Men jeg kom meg ned.

Jeg har kjørt mye offroad og rally, men denne utforbakken? Det er uten tvil en av de tre tøffeste og mest vågale jeg noensinne har kjørt. Den hadde alt: altfor bratt, altfor steinete, altfor få muligheter til å komme seg unna. Og altfor mye gruppebravado.

Hvis vi skulle komme oss i mål i live, kunne vi ikke fortsette slik. Vi avsluttet dagen og sjekket inn på det nærmeste hotellet. Ingen




1

Full gass i skogen

om dagen. Full gass på baren om kvelden.

1. Å drikke kaffe mellom kanner med hjemmebrent.
2. Å krysse EU-grensen viste seg å være helt problemfritt.
3. Bjørnevarsler overalt bidro ikke akkurat til å berolige nervene våre.

2



ring Nord-Makedonia

3



***Vi er heldige!** Vi er en sammensveiset gruppe 40-åringer som får til å dra på offroad-tur sammen åtte dager i året.*

1. Vår «bulgarske kulestøter» utøver sin magi. 2. Bedre å være på den sikre siden. 3. Vennlig veteran forbereder vår ørretlunsj. 4. Tidlig morgenavgang: be om sen kveldsskruing. 5. Gyllent sollys på dagens siste kilometer.

1



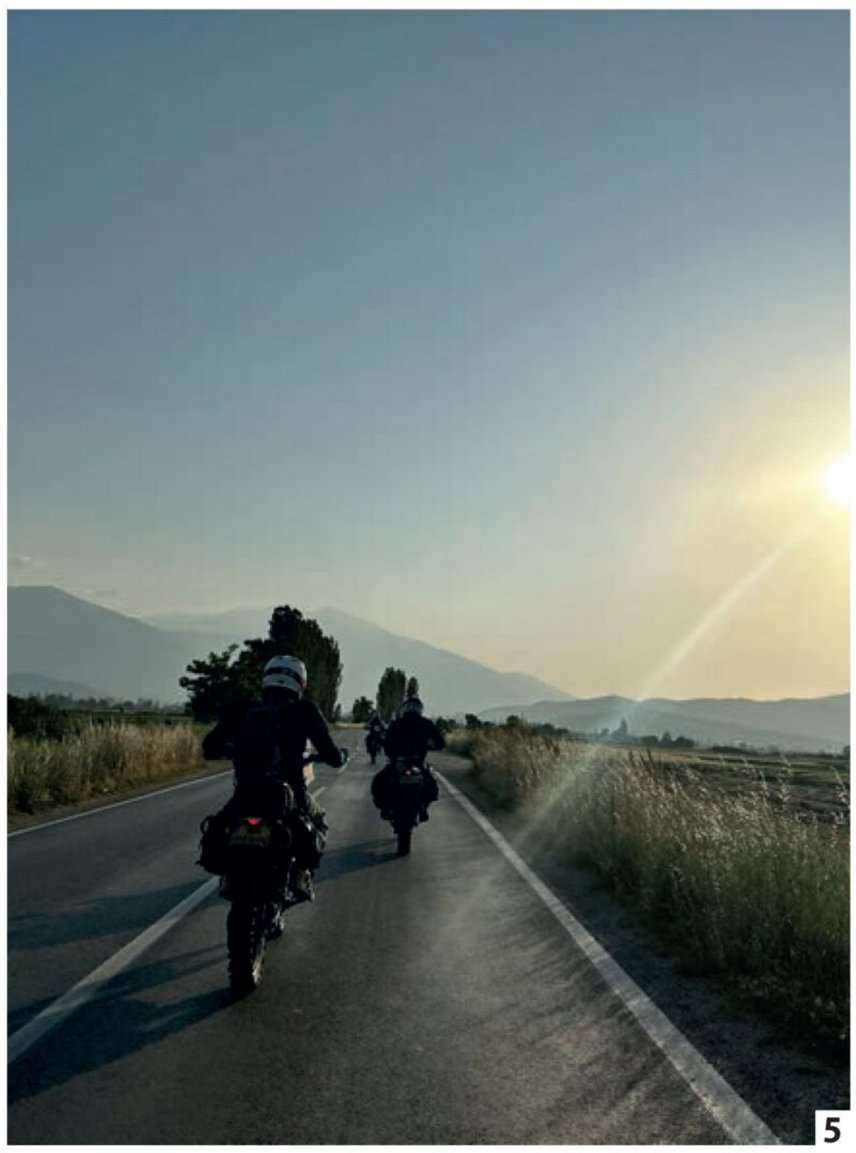
2



3




4


5


Touring Nord-Makedonia

sa mye under middagen. Vi spiste som zombier og forsvant til rommene våre.

Diesel, ikke bensin

Dagen etter var alt mye lysere igjen. Raske stier, skogslabyrinter, fantastiske utsikter. En gang falt Huskyen min ned i en bekk, men jeg klarte å få den opp akkurat i tide, slik at motoren ikke sugde inn vann.

Vi stoppet ved en nærbutikk som viste seg å være et ulovlig hjemmebrenneri. To svette, skitne gamle menn serverte oss kaffe mellom plastkanner med hjemmelaget rakettdrivstoff.

Til lunsj spiste vi stekt ørret ved en fiskedam. Den eldre eieren fanget den i garn, og serverte den med bløte pommes frites og tykke agurkskiver. Rustikt, men perfekt.

Den ettermiddagen var åsene badet i gyllent sollys. Vi var på vei til en livlig by med et komfortabelt hotell og stoppet ved en sørgelig liten bensinstasjon omtrent tjue kilometer utenfor byen.

Da Jarno betalte, ble ekspeditrisen blek. «Du skulle ha bensin, ikke sant? Ikke diesel?»

Selvfølgelig skulle han ha bensin. Det var derfor han tok den grønne Euro 95-slangen.

Men nei. «Alle her vet at den slangen gir diesel», forklarte hun på gebrokkent engelsk. Hva?! Jarnos' tank var nå full av diesel.

Heldigvis hadde han ikke startet motoren ennå.

Ekspeditrisen ringte mannen sin, som sendte en mekaniker med en jerrykanne og en hageslange. Fyren viste seg å være bygget som en bulgarsk kulestøter; han så ut som han kunne spise en hel sau alene.

Før han gjorde noe som helst, åpnet han stolt panseret på sin Lada Niva: under panseret lå en sekssylindret Mercedes-motor som han på en eller annen måte hadde klart å få plass til der. Vi beundret den. Han strålte. Så satte han i gang.

Han stakk slangen ned i tanken, sugde opp en munnfull diesel, spyttet den ut og tømte hele tanken i flere omganger. Så fylte han den opp med ekte bensin, ga den noen kraftige kick, og vips – Huskyen hostet og startet igjen.

Han nektet å ta imot betaling. Så hoppet han på motorsykkelen uten å spørre, kjørte av gårde, og tok en seiersrunde gjennom landsbyen og vinket til alle han kjente.

Han leverte tilbake motorsykkelen, insisterte på å ta et gruppebilde og omfavnet oss alle som om vi var brødre. «Takk for at jeg fikk hjelpe dere», strålte han

Merkelige typer, disse nordmakedonerne.

Men jøss, for et vakkert land. Og for noen fantastiske mennesker.


Tekst og foto:
Ralph Edelstein

INFO NORD-MAKEDONIA

KJAPPE FAKTA
Hovedstad: Skopje.
Språk: Makedonsk, albansk.
Areal: 25 713 km².
Befolkning: omtrent 2 084 888.
Valuta: Makedonsk denar.

Nord-Makedonia i et nøtteskall: For alle som er fristet til å følge i våre fotspor: Nord-Makedonia er et drømmeland for motorsyklister på budsjett. En fin seng koster fra bare 300,- per person per natt, ofte inkludert frokost som holder deg gående til midt på ettermiddagen. Lunsj er vanligvis solid og billig – tenk grillet kjøtt, fersk ørret eller pizza til under 100,-. Ølet er kaldt, lokalt og en stor sterk en koster sjelden mer enn 20,- kroner. Drivstoff? Ikke noe problem: det er mange bensinstasjoner, og de er enkle å finne, selv ute på landet (bare sjekk nøye hva som kommer ut av pumpen). Alt i alt: ville stier, varme mennesker og budsjettvennlige priser. Finn de nyeste gratis GPS-rutene på https://transeurotrail.org





KUNNE VÆRT VIKTIG

HVA ER DET DU HAR PÅ HJELMEN DIN?

BLUHTUUTZ – KOMMUNIKASJON! SÅ JEG KAN SNAKKE I TELEFONEN MENS JEG KJØRER..

JASÅ? HAR NOEN RINGT DEG ENNÅ?

IKKE ENNÅ.....

FOR EN NYDELIG VÅRDAG! ...I DAG ER JEG HELT AVSLAPPET, I CRUISEMODUS, PÅ VEI...

ROOOC

RING!

KRACKS

RING

HALLO? SØRENSEN!...

Å, BEKLAGER.. FEIL NUMMER!

H. AUE

Wunderlich®

For BMW, Ducati DesertX,
Multistrada V4 | V2 og Harley-Davidson
Pan America - med presis tilpassing.

BESKYTTELSE UNDER ALLE FORHOLD

ONLINE, ELLER HOS DIN
WUNDERLICH-FORHANDLER

WWW.WUNDERLICH.DE/EN

MOTOREX
Oil of Switzerland

MOTORRAD
BEST BRAND 2025
Kategorie:
Zubehör/Umbauten

DEN SPENNENDE **FINALEN!**

I neste nummer gjør vinnerne av de forskjellige klassene opp seg i mellom, og samtidig møter de fjorårets vinner, BMW R 1300 GS. Hvilken sykkel blir kronet til Alpenes konge? Den spennende avslutningen følger i Bike nr. 10!



Det er også andre spennende overraskelser i neste nummer av Bike. Eksempelvis ser det ut til at KTM har overvunnet vanskelighetene som har preget hele denne sesongen, for nå inviterer de til prøvekjøring av en ny modell. Hva det er har de ennå ikke ennå ikke avslørt, men vi har grunn til å tro at det er en litt større, sportslig landeveissykkel.

BIKE 10/2025 kommer ut 12. november

Redaksjonen forbeholder seg retten 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.

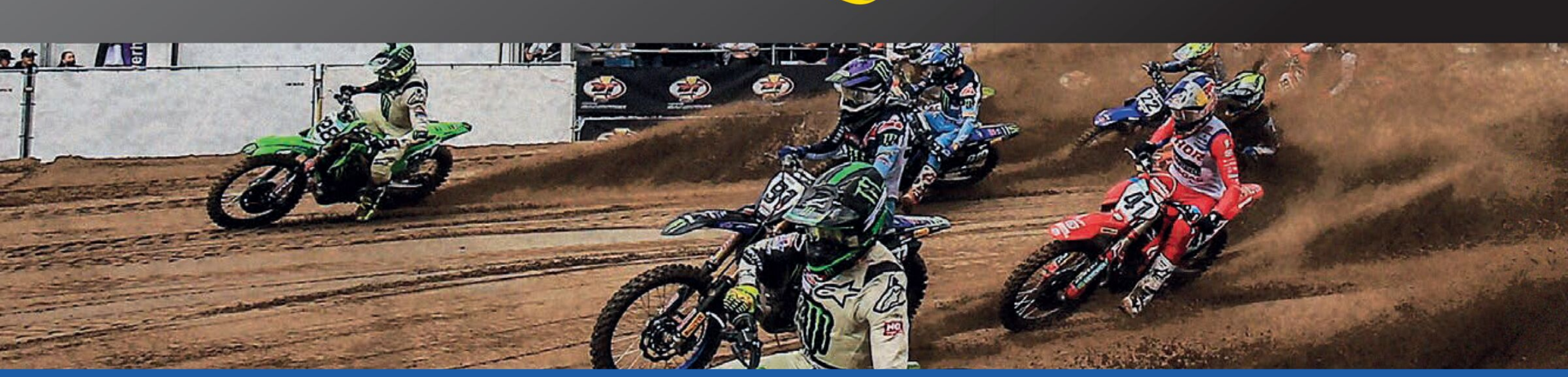
MC-avisa/Bike	Bike	Bike	Bike	MOTORRAD	Motociclismo	Motociclismo	Moto Plus	Töff	Motocykl	Motorevija	Motorrevue
Norge	Sverige	Finland	Danmark	Tyskland	Spania	Italia	Nederland	Sveits	Tsjekkia	Kroatia	Ungarn



THE ROAD IS YOURS.
JUST RIDE.

VI HAR DE BESTE DEKKENE TIL DIN MC.





Finn din forhandler på www.sps.no

SPS.no

THE DARK SIDE OF JAPAN

MT-07 | Y-AMT

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

41 mm opp-ned forgaffel
Cruise control
Smartphone tilkobling

YAMAHA
Revs Your Heart