4 april 2025 | Norge 109 kr

TOURING I NORGE: KYRRES TUR TIL TRØMSØ

BIKE

MC avisa

BIKE NR 4|2025 MOTORRAD

POWERED BY

DEKKTEST del 1:



adventuredekk for forskjellig underlag



Med H-D i **Spania**
Norge
Tromsø og Vest- og Midtnorge
Sverige
Västkusten og Höga kusten
Danmark

TOURING SPESIAL

PRØVEKJØRING
CFMOTO 675SR-R



PRØVEKJØRING
Yamaha R9



PRØVEKJØRING **Indian**



TIPS TIL SESONGSTART: TRYGG KJØRING

TIDSAM 5258-04
9 771400 485650 04
RETURUKE 19

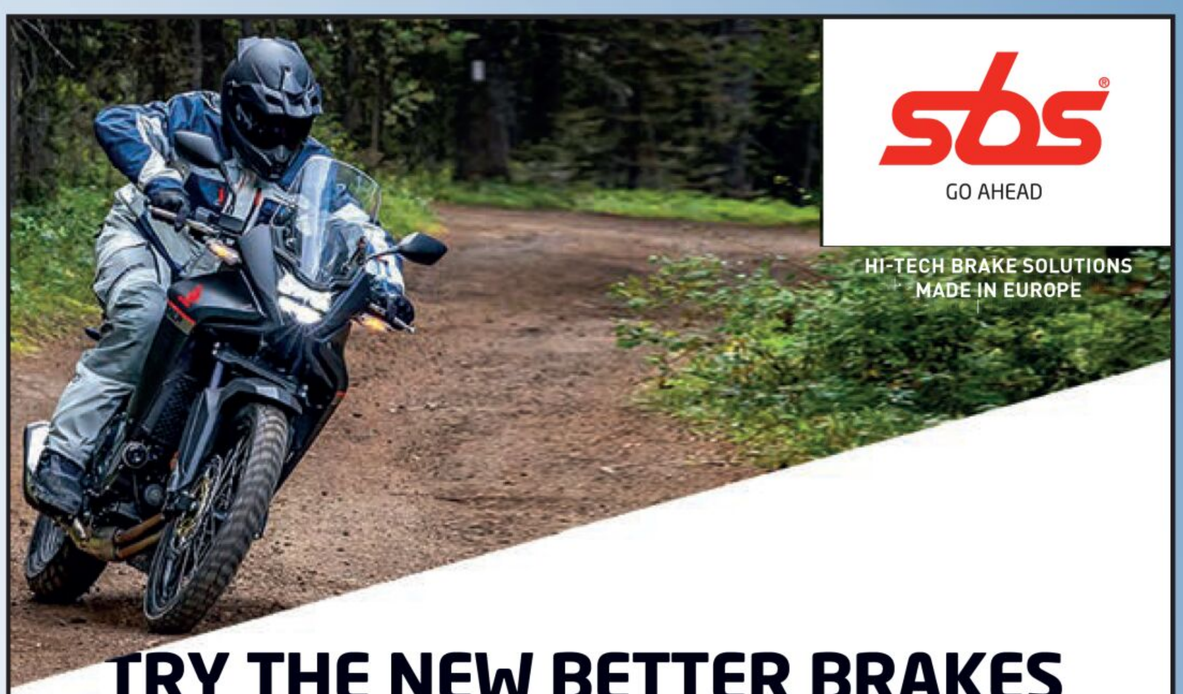
BIKE NR 4|2025 | Prøvekjøring: Indian Chieftain og Challenger, CFMOTO 675SR-R, Yamaha R9, Kawasaki 900 | Dekktest del 1: GS-dekk for alle underlag | Touring: Norge, Sverige, Danmark, Spania







Importør SPS.no



sbs
GO AHEAD

HI-TECH BRAKE SOLUTIONS
MADE IN EUROPE

TRY THE NEW BETTER BRAKES
FOR A BETTER BRAKE PERFORMANCE

SBS har videreutviklet og forbedret sine bremsebelegg for redusert miljøavtrykk og forbedret ytelse i hele bremse-beleggets levetid.
Få forbedret hendelfølsomhet, forbedret restitusjon, høyere varmebestandighet og en kraftigere omgående brems med nye SBS Better Brakes

BETTER BRAKES



REFINED COMPOUND

Sinter brake compounds are 100% Copper- and Nickel-free, and for ceramic compounds also Antimony-free.

IMPROVED BRAKE PERFORMANCE

A better and more stable brake performance and stopping power.

NUCAP NRS TECHNOLOGY

Always equipped with the powerful bonding technology that binds the friction material to the backing plate and improves heat resistance.

@sbsbrakes | sbsbrakes.com | #GoAhead

BS BATTERY

SLA MAX
FACTORY ACTIVATED



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



Finn din forhandler hos sps.no

SPS.no

Developed with Shell ADVANCE
Technical partner PIRELLI



Ducati Multistrada V4/ V4S/Rally/Pikes Peak-kampanje

15 000 kroner til å handle Ducati-originaltilbehør og -klær*

En Multistrada V4 er en av de mest allsidige motorsyklene på markedet, den er rett og slett god til alt! Uansett om du skal på eventyr i fjellverdenen, reise ned til Ducati-fabrikken i Bologna eller bare skal kjøre ned til stranden for å bade, har du et reisefølge du kan stole på. Frem til 31. mai 2025 er det en ekstra god grunn til å kjøpe en ny Multistrada V4, V4 S, Rally eller Pikes Peak; i denne perioden får du 15 000 kroner til å kjøpe originalt Ducati-tilbehør og -klær for.

*Kampanjen gjelder kun for kjøp av en ny Multistrada V4, V4 S, Rally eller Pikes Peak og kan ikke kombineres med andre kampanjer eller tilbud. Verdien på 15 000 kroner kan kun brukes til å kjøpe originalt Ducati-tilbehør og -klær hos samme forhandler der du kjøper motorsykkelen. Vi tar forbehold om mulige skrivefeil og endringer.
4 års garanti uten et begrenset antall kjørte mil er standard på alle Multistrada-modeller.

Motorsykler kommer i mange forskjellige utgaver. Men det er forskjell på hva som er «hot or not».

TRENDER KOMMER OG GÅR



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 spennende å følge motorsykkelmarkedet. Selv om det fra år til år ikke er de store svingningene i hva som er «hot or not» ser vi allikevel at det svinger over tid. Vi ser også at det er variasjoner blant de nordiske landene.

I Norge er det adventuremodeller som har vært det store den senere tid. Det er forståelig nok. Dette er sykler med svært gode kjøreegenskaper. Teknisk sett er de bygget for å tåle flere miljøer, de fleste fungerer bra både on og offroad. Utseende kan det derimot gjerne stilles spørsmål ved. Hvor enkle de er å vaske og holde rene med all slags krinkelkroker er også et tema for de som er opptatt av sånn. Flere av de nye adventuremodellene kunne glidd rett inn i Mad Max filmen fra 1979, så lenge de lakkeres sort matt.

Disse syklene fungerer også glimrende som langtursykler og vi nordmenn liker å kjøre langt og lenge. Street-segmentet har også gode dager, det har de for så vidt alltid hatt. Estetisk finner man mye tøft og fint her, og en del er utstyrt med svært sinte motorer. Vi ser også at det er mange unge motorsyklister som forsyner seg godt i dette segmentet. Sportslig, tøff stil kombinert med hestekrefter appellerer.

Sportsykler kommer til stadighet i nye og heftigere varianter. Oppskriften er alltid; noen kilo mindre og noen hestekrefter mer, fulgt av enda mer førersentrert teknologi slik at man har enda bedre kontroll ved 280 km i timen. De færreste av oss beveger oss i slike hastigheter. Slike fartsbeist har sine menigheter, men salget er ikke så stort her til lands. Retrobølgen feide over oss som et friskt puss for ca 10 år siden. Plutselig var det back to basic, og klassiske linjer fra 1970-tallet ble hentet frem igjen. Caferacer stilen tok helt av og jeg kjenner mange som satte sine evner på prøve for å bygge seg en. Noen klarte det med glans, andre har fortsatt den gamle Kawasakien fra 1980 stående i deler i og utenfor garasjen. Nederlag innrømmes ikke. – Nei da, jeg skal bygge den ferdig i vinter, men jeg sier ikke hvilken vinter.

Scramblere kom også feiende inn sammen med retrobølgen. Disse ble også svært godt mottatt. Vi aner vel at den klassiske retro-stilen har sett sitt beste for denne gangen, men Scramblerene har lengre levetid. Vi kan jo bare se hva Triumph har klart å få til med Scrambler 400 X.

Cruiser-segmentet er allikevel det som sliter mest for tiden. Her må vi allikevel ikke glemme at dette segmentet har vært det mest populære flere ganger. På 1990-tallet var det Honda Shadow eller lignende som var det store. Harley var selvsagt drømmen for mange, men det var ikke så mange som hadde råd. I den anledning passer det også å nevne at Harley-Davidson var Norges mest solgte motorsykkel flere år på rad. Tre år på rad, om jeg husker det rett. Tror det var rundt 2010. Nå sliter derimot den amerikanske cruiser-giganten i motvind, men historien kan gjenta seg. Det har vi sett mange ganger før.

Nå er endelig våren over oss. La oss komme oss ut på veien og kjøre i gang årets MC-sesong. Må det bli den beste ever.

Ride safe!

MOTORSYKLER I DETTE NUMMERET

CFMOTO 675 SR-R	56
Indian Challenger	60
Indian Chieftain	60
Kawasaki Z 900	66
Yamaha R9	22



Prøvekjør et stort utvalg av våre modeller:

- **Z900 SE ***
- **Ninja 1100SX SE ***
- **Versys 1100 SE ***
- **Z500 SE (A2)**
- **Vulcan S (A2)**
- **Ninja ZX-4RR**
- **Ninja 7 Hybrid**
- **Z650 RS**
- **Z900 RS SE**
- **Ninja H2 SX SE**

** Nyhet 2025*

Velkommen til prøvekjøring!

Sted	Forhandler	April	Tid
Førde	Førde Motorsport AS	Onsdag 23. april	12–19
Sandefjord	Speed Motorcenter AS	Mandag 28. april	10–16.30
Sandefjord	Speed Motorcenter AS	Tirsdag 29. april	10–16.30
Sandefjord	Speed Motorcenter AS	Onsdag 30. april	10–16.30
Sted	**Forhandler**	**Mai**	**Tid**
Bergen	Ride Bergen AS	Fredag 2. mai	10–17
Bergen	Ride Bergen AS	Lørdag 3. mai	10–16
Stavanger	Allsupermoto AS	Mandag 5. mai	10–18
Kristiansand	Motorsyklisten AS	Tirsdag 6. mai	12–19
Porsgrunn	Osebakken Motorservice AS	Onsdag 7 mai	11–18
Fredrikstad	Leere's Motorsport AS	Fredag 9. mai	12–19
Lillestrøm	MC-messen	Lørdag 10. mai	10–18
Lillestrøm	MC-messen	Søndag 11. mai	10–17
Gjøvik	GMS - Gjøvik Motorservice AS	Onsdag 14. mai	12–18
Oslo	MC Experten AS	Torsdag 15. mai	12–19
Oslo	MC Experten AS	Fredag 16. mai	12–17
Ås	HS MC-Senter AS	Onsdag 21. mai	12–19
Skedsmokorset	MC Partner AS	Torsdag 22. mai	12–19
Melhus	AB Motor AS	Lørdag 24 mai	10–16
Volda	Bestbike AS	Mandag 26. mai	12–19

OBS! Endringer kan forekomme. Følg Kawasaki Norge på Facebook for oppdateringer rundt vårt roadshow.

Kawasaki
Let the Good Times Roll







BRANSJE

Fuelfest på Nova 8
AMCAR fyller 50 og feirer det med Fuelfest på Nova i Lillestrøm. Her kan du se rå biler og heftige motorsykler – alt på et sted.

Kawasaki ekspanderer 10
I kjølvannet av omveltingen i mc-bransjen har Kawasaki utvidet sitt forhandlernett. Du finner nå det japanske tekno-merket hos flere av landets største mc-forhandlere.

TEST OG TEKNIKK

Prøvekjøring Yamaha R9 16
Stein prøvekjører Yamahas nye supersportsykkel på Sevilla-banen i Spania. Er den så god som det sies?

Prøvekjøring CFMOTO 675SR-R 62
675SR-R er en lettkjørt, mellomklasse sportsykkel. Vi prøvekjører på Portimão-banen.

Prøvekjøring Indian 66
Fredrik har vært i Las Vegas for å kjøre Chieftain og Challenger med den nye Powerplus motoren.

Prøvekjøring Kawasaki Z900 72
Tomas Lofterud har kjørt Kawasakis oppdaterte mellomklassesykkel. Er bra blitt bedre?

Dekktest, del 1 80
Vi tester tre forskjellige typer dekk for store adventuresykler, slik at du vet hva du bør velge.

Offroaddekk 82
Adventuredekk 84
Gatedekk 86
På vått underlag 89
Slitasje 90
Resultat 96

TREFF

Savalen Touringtreff 12
Treffet fokuserer på gruskjøring og alt som har med det å gjøre, Her kan du lære hva, hvordan og når. Og selvfølgelig: fellestur på spennende veier.

REPORTASJE

MC-sikkerhet, Oslo MC-klubb 98
Oslo MC-klubb kombinerer det hyggelige med det nyttige i utradisjonell klubbvirksomhet.

RÅDGIVEREN

Tips for sesongstart: hvordan bruke blikket, gå inn i sving og bremse 24
Du får en enklere og tryggere sesongstart ved å ta en teoretisk «rustløser» før du starter motoren.

TOURING SPESIAL

Touring: Norge på tvers og opp 32
Svein tar deg med på en tur fra myke Vestfold til det mest spektakulære Vestland.

Touring: Nord Norge og Tromsø 38
Kyrre har vært nordover og har latt seg imponere av alt det vakre nord for Trondheim.

Touring: Sveriges vestkyst 44
Sveriges vestkyst er mye mer enn E6. To jenter på tur forteller hvorfor du også bør prøve.

Touring: Danmark TET 52
Joda- du kan kjøre offroad i Danmark. TET går på stier og grusveier, fra Grenå og sørover.

Touring: Spania 58
Oddbjørn og gjengen tar deg med på en runde i Sør Spania som inkluderer Sevilla, Ronda, kaféer og sigarer.

Touring: Sverige Höga kusten 58
Rita har tatt med familien med på tur til den vakre Höga Kusten i Midt Sverige. Området er vel verd å bli kjent med.

FASTE SIDER

Lederen 5
Inside 14
Serviceguiden 78
MOTOmania 112
Neste nummer 114

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.

08

KAWASAKI HAR UTVIDET FORHANDLER-NETTET

Som vi har skrevet tidligere, har det skjedd store forandringer på forhandler-nettet de siste månedene. Kawasaki, som importeres av Norsk Motor Import AS, er blant MC-merkene som har endret på sin forhandlerliste foran årets sesong. Speed MC har blitt ny forhandler i Sandefjord. I Bergen har de byttet fra Bergen MC til Ride Bergen, som ligger i samme gate på Åsane. Monsterbike (nå MCO Drammen) har sluttet med Kawasaki, mens MC Experten (tidl. Yamaha Vinter-bro) i Oslo nå kan tilby Kawasaki til sine kunder. Speed MC, Ride Bergen og MC Experten er blant Norges største MC-forhandlere, så dette betyr at Kawasaki har styrket sin posisjon. Dette vil vi nok se på salgsstatistikken i år.

Vi har vært innom Sandefjord, Oslo og Bergen den siste måneden og sett på de nye Kawa-utstillingene. Kawasaki har som seg hør og bør laget en brandstore som er i sortgrå og grønt. Spesielt falt vi for Ride Bergen sin nye utstilling. Har har Terje og gjengen virkelig lagt arbeid ned i den nye avdelingen i 1. etasje. Ride er også forhandler av BMW, KTM og Husqvarna.

Vi har allerede skrevet på nett om Speed sin nye Kawa-avdeling som ligger i 2. etasje i deres butikk langs E18 i Sandefjord. Her er det lyskastere (se bildet under) som lager grønn stemning og Kawasaki-identitet.

MC Experten på Kalbakken i Oslo har laget en helt "ny" butikk, der lokalet kommer mye bedre til sin rett, og oppleves nå mye større og moderne. Kawasaki har fått plass der det før var Dainese og MC-utstyr. De har malt veggen gråsort og satt på en stor, hvit Kawasaki-logo på veggen der 25-modeller nå står utstilt.

Kawasaki 2025

Kawasaki fortsetter sin utvidelse av sortimentet foran årets sesong. Den største nyheten er en oppgradering av nakensykkelen Z900 som du kan lese en test av i dette nummeret (side 70). De har også en oppgradert Versys 1100/SE, samt oppgraderte modeller av Ninja 1100 SX og SE som vi testet i MC-katalogen (#2-2025).

I fjor solgte Kawasaki 257 tunge MC i Norge. Dette var en tilbakegang på 3,38 %. De solgte også 52 lettvektere. Vi forventer, som før nevnt, at med den nye forhandlerstrukturen, vil de øke markedsandelene i år.

Vi gratulerer Ride Bergen, Speed MC og MC Experten med "nye" lokaler, og håper at årets sesong kommer med fantastisk MC-vær og solrike og varme dager der livet på to hjul kan nytes mil etter mil!

Tekst: Ole Martin P. Eidevik
Foto: Ole-Andreas Isdahl/ompe







Bilde over: **Speed har laget en nydelig MC-avdeling i 2. etasje.** Bilde til høyre: **Thor Liverød og Terje Bredal hos Speed satser videre på Yamaha, i år har de også blitt forhandler av Kawasaki- og Husqvarna**

Bilde over: **Den er ny, rå og stor! Terje Bøe viser stolt frem en del av Ride Bergen sin nye Kawasaki-utstilling. Er du innom Bergen i sommer, så ta turen innom Ride og opplev butikken deres på Åsane.**







Bilde over: **Peter Kanerva (t.v.) og Christian Ellefsen hos MC Experten har virkelig lagt seg i selen og laget en utrolig flott MC-butikk på Kalbakken i Oslo.** Bilde til venstre: **MC Experten har også utvidet med Aprilia, Guzzi og Vespa i år, og de har laget en nydelig italiensk avdeling.** Foto: MC Experten.

10

FUELFEST 2025 PÅ NOVA PÅ LILLESTRØM 14. JUNI

Amcar fyller 50 år i år og inviterer til Norges råeste Bil- og MC-treff på Nova (tidl. Norges Varemesse) i Lillestrøm. Her vil motorfolket samles. Som på Oslo Motor Show blir det nok mest for bilfolket, men det er også lagt opp til at MC-folket skal trives. De fleste liker både to og fire hjul! Dette blir et gigantisk utendørstreff som varer kl. 10.00 - 18.00. Det er også en innendørs jubileumsutstilling med både klubb- og firmastands. Det blir også mange pene motorbygg, og bedømming for både bil og MC. Ta turen innom Nova andre lørdagen i juni, og få med deg et av årets største motortreff.

Tekst: Pressemelding
Foto: Jonas Bäcklund/Amcar

AMCAR/Refuel lanserer Norges råeste bil- og MC-treff: FuelFest
Lørdag 14. juni braker det løs på Nova Spektrum i Lillestrøm, da det nye treffet FuelFest skal holdes for første gang. Treffet er åpent for alle typer entusiastkjøretøy, uavhengig av antall hjul, opphavsland eller alder. Treffet introduseres i sammenheng med AMCARs 50-årsjubileum.
Her er det bare å sette av hele dagen, for her vil det skje mye. Fra klokken 10 blir det et gigantisk utendørstreff på parkeringen utenfor Nova Spektrum. Innvendig er det satt av en hel hall på 10 400 kvm. som inneholder alt fra utstillingsbiler til klubb- og firmastander, mens i bakgården vil det foregå masse action med premiert autoslalåm.

Treffet vil også ha bedømming på både bil og MC, med påfølgende premiering i flere forskjellige kategorier. Det vil være mulighet for en matbit eller to under hele treffet. Fra klokken 18:00 og utover går treffet sømløst over i et stort afterparty, med underholdning og servering av beste sort.

For tilreisende finnes det også masse tilbud. Vi har blant annet ordnet med rabattert overnatting på Thon Arena, bare et steinkast unna treffet. I tillegg kan vi nevne konseptet Fuel-Cruise. Dette er felles kolonne som starter fra henholdsvis Trondheim og Stavanger, som møtes på Pers Hotell på Gol, før de kjører samlet til Lillestrøm og FuelFest. Her er det også mulig å slenge seg på underveis.

Mer informasjon, rabattkoder og alt annet finner du på amcar.no/refuel.no sin kalender, og i Refuel-appen.

Vel møtt!



Amcar fyller i år 50 år og inviterer til Fuelfest på Lillestrøm 14. juni. Her blir det mange flotte MC utstilt.





Det blir både US-bygg og gamle klassikere å se på årets Fuelfest. Ta turen innom Lillestrøm og sjekk ut de nydelige MC-byggene.



For de som vil kjøre til Fuelfest arranger Amcar Fuelcruise fra henholdsvis Stavanger og Bergen.

amcar FUELFEST 2025

VÆR MED I TREKNINGEN AV GRATIS LS2-HJELMER!

BULLFIGHTER

Vinn en LS2-hjelm med Einar Nilsson og LS2

Fra 1. mars til 30. april kan du bli med på vår nasjonale kampanje «Tid for hjelm» med den kjente maleren Einar Nilsson fra TV-suksessen «Tid for hjem».

Vil du vite mer om hvordan du melder deg på så scann QR-koden!



TID FOR HJELM

bullfighter.no

LS2 HELMETS

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

SAVALEN TOURINGTREFF 19. - 22. JUNI PÅ TYNSET

Savalen Touringtreff ble første gang arrangert i i slutten av juni i 2023. I år kjører de på med sitt andre treff den 19. - 22. juni. Som sist gang arrangeres det sammen med Adventure MC Tours. Det er et spekket program som er satt opp på årets treff. Det starter torsdag 19.06 kl. 16.00 og avsluttes søndag 22.06 kl. 12.00.
På nettsiden reklamerer de med: "Har du lyst til å kjøre turer sammen med andre på grusveier, kjerreveier eller asfalt i fjellregionen? Eller vil du lære å kjøre på grus og få en innføring i å lage GPX-spor? Treffet er åpent for alle, uansett sykkel, hva du vil være med på og hvor du vil kjøre."

Savalen Fjellhotell & Spa ligger 740 meter over havet, og byr på utrolig fine fjellveier og på treffet tilbys det turer opp til Tron i Alvdal som ligger over 1600 meter over havet. Utsikten her er spektaktulær og er Norges nest høyeste bilvei.

Det blir også en tur på 33 km rundt innsjøen Savalen.

Bjørn-Magne Broen i Adventure MC Tours vil arrangere kurs for nybegynnere på grus på fredag og lørdag. Det blir også kurs i "hvordan lage egne GPX-spor". Jan Harry Svendsen vil ha foredrag om "Gode råd og tips ved MC-touring". Det blir også foredrag av MCTA (Motorcycle Touring Association).

Det vil være stands med aktører fra lokale MC-firma:

Motorspeed Lillehammer AS har stand med motorsykler for prøvekjøring (Yamaha og KTM) og utstyr for salg.

Outdoor Motor Tynset AS har stand på Savalen denne helgen for prøvekjøring av ATV/UTV (Polaris og Honda), samt motorsykler fra Honda og utstyr for salg.

Når det gjelder overnatting er mulighetene mange. På nettsiden savalen.no/fjellhelg/touringtreff/ finner du infoen du trenger. Her står også programmet. For å være med på treffet, må en løse inn et Touringpass.

Tekst: Ole Martin P. Eidevik
Foto: Adventure MC Tours/Savalen Fjellhotell



Bjørn-Magne Broen driver Adventure MC Tours (adventuremc.no), og er også i år med å arrangere Savalen Touringtreff.







Savalen Fjellhotell & Spa har til sammen 650 sengeplasser fordelt på hotell, leiligheter og hytter.

NORGES STØRSTE MC-ARRANGEMENT I 2025:

VÅRMØNSTRINGEN PÅ NOVA I LILLESTRØM HELGEN 10. - 11. MAI

Vårmønstringen på parkerings-plassen til Nova Spektrum (tidl. Norges Varemesse) har samlet opp mot 10.000 motorsyklister. Nå blir det nok en gang MC-liv på parkeringsplassen utenfor messehallene i mai.

Info fra arrangøren:

Det blir vårmønstring med stort MC-torg på parkeringsplassen til NOVA Spektrum, med prøvekjøring av motorsykler og testing av utstyr etc.

Arrangementet er tidligere blitt besøkt av 10.000, med god stemming og stor suksess!

Det blir mat, drikke, musikk, show og oppvisning!

Åpningstider er lørdag 10. mai kl. 10.00 – 18.00 og søndag 11. mai kl. 10.00 – 17.00.

I tillegg til MC-merker, inviterer vi klubber og forhandlere av tjenester og utstyr til å delta med egne stands.

MC BIKE



Etter våre opplysninger blir alle de store MC-merkene representert enten, med importør eller lokal forhandler. Ta turen innom Lillestrøm denne helgen. Vi håper på nydelig MC-vær!

Fredag 2. mai (kl 10-18) og Lørdag 3. mai (kl 10-16)

DEMODAGER

Kom og prøvekjør din nye BMW, Honda og Suzuki!



NYHET! HONDA CB 1000 Hornet



SUZUKI GSX-8R



NYHET! BMW R 1300 GS ADVENTURE

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

MCO DRAMMEN

DAINESE

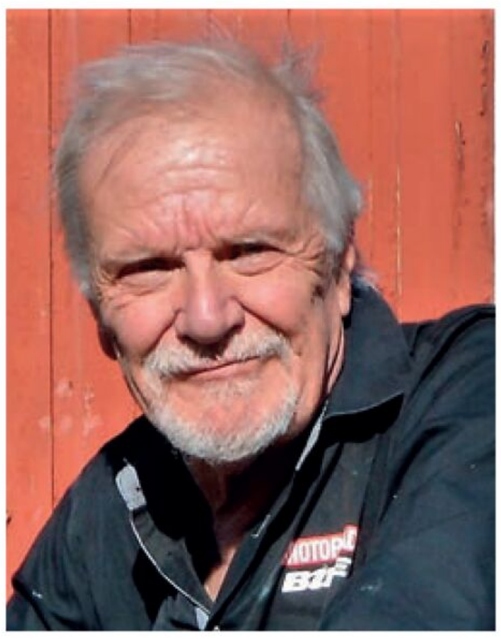
NMCF

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



Teamwork på stabburstrappa i Kviteseid – et tidløst sted å nyte niste og kaffe.

TEAMWORK



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

Alt er mulig – det umulige tar bare litt lenger tid. Mirakler tar en uke...

Jeg har akkurat sett siste episode av Team Pølsa og ledd og grått, vært lykkelig for det de klarte, og lidd med dem når de kjempet. Jeg har sett medmennesker utføre bragder de ikke viste de hadde styrke eller mot til å gjøre. Jeg har sett lykke når de fikk det til, sett hvordan fellesskapet bygde dem opp til bli noe som var så uendelig mye mer enn summen av enhetene. Jeg har sett dem ta frem sine innerste redsler, se dem rett i hvitøyet og overvinne dem. Jeg har lært at alt er mulig, hvis man bare vil. Og tør. Og har et team rundt seg som er til å stole på. For den lærdommen vil jeg takke Syver, Sunniva, Trygve, Mikkel, Peder og Pia. Jeg vil også si takk til Øystein, som åpnet døren til en mektig opplevelse – for dem og for meg. Du er et medmenneske!

Når jeg ser hva Team Pølsa fikk til, går det igjen opp for meg hvilke enorme ressurser vi har til rådighet, hvis vi bare vil og tør. Vi som kjører motorsykkel har allerede et omfattende team rundt oss, har vi ikke? Vi liker jo å si at alle som kjører mc er kamerater? Men jeg må spørre – er det faktisk tilfelle? For mange år siden var det en selvfølge å stoppe og spørre om en kunne hjelpe hvis en så noen stå i veikanten. Er vi sikker på at det er tilfelle idag? Er det faktisk slik at alle er kamerater og hjelpere når de kjører motorsykkel – uansett merke, kjønn, religion, rase eller utseende? Tør vi fremdeles invitere fremmede motorsyklister hjem på middag, bare fordi de deler en interesse? Er det tilfelle at vi er et team? Eller er det bare en illusjon og et rosenrødt bilde fra en tid vi ikke lenger lever i? Er vi så inkluderende og tillitsfulle som vi liker å gi inntrykk av? Er vi så villige til å hjelpe, uansett hvem det gjelder? Er vi fremdeles et team som er villige til å inkludere, ikke ekskludere?

Jeg liker å tro at vi fremdeles er et stort og internasjonalt team av likesinnede. Jeg liker å tro at alle motorsyklister jeg møter langs veien er venner i nøden hvis jeg skulle trenge hjelp. Jeg liker å tro at jeg fremdeles kan invitere en ukjent motorsyklist hjem på middag, uten å frykte konsekvenser. Jeg liker å tro det. Jeg hilser jo på alle, ikke sant?

Sannheten er vel heller at jeg ikke tør sette utfor den bratte bakken ned mot målsletta i Granåsen alene – jeg trenger også et team rundt meg til å oppmuntre, støtte, heie på og hjelpe. Jeg har etterhvert fått mine demoner å slåss med, demoner som innebærer sykehus og en viss grad av uvisshet. Men – jeg har et team rundt meg. Jeg har Astri, mine barn, mine barnebarn – alle er der når og hvis jeg trenger dem. Jeg har mitt eget Team Pølsa.

Har du...?

Halvarssons

Scandinavian Premium.
Since 1946.









NYHET 2025

DALEN JAKKE OG BUKSE

3-lags laminert tekstildress med stretch. Vann- og vindtett samt pustende.

Dalen er et premium adventuresett designet for førere som krever det beste av utstyret sitt: ytelse, komfort, sikkerhet og stil. Med kombinasjonen av innovativ tenkning, den nyeste teknologien og ekstraordinært håndverk setter Dalen en ny standard for MC-klær uansett om du liker on- eller offroad.

Dalen jakke: 7.995,- / bukse: 5.995,-





3 YEAR WARRANTY

AIRBAG READY · CHEST PROTECTOR READY · DRYWAY2.0 · HI-ART · INNOBORNE 100% OLEFIN · Outlast · CE AA

halvarssonsmc

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

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

Halvarssons

MER MORO MED MINDRE MUSKLER

MC-avisa/Bike prøvekjører nye Yamaha YZF R9 som kombinerer den velkjente, tresylindrede CP3-motoren med en sportslig innpakning, rettet mot moderne førere som søker kontrollerbar kjøreglede til en fornuftig pris.

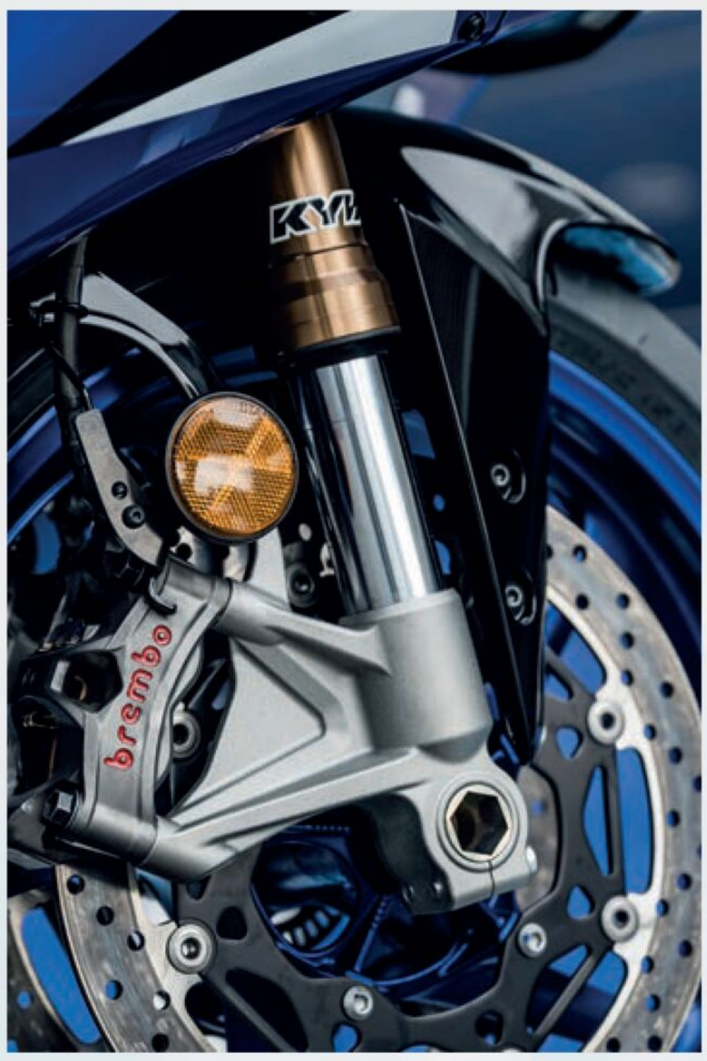




5-tommers skjermen har hele ni forskjellige visningsmoduser, i tillegg til at den kan fungere som navigasjon ved landeveiskjøring.



Winglets er et must på dagens sportssykler. De øker bakketrykket foran i høye hastigheter, men først og fremst er det pent.



Kraftige firestemplede kalipere fra Brembo i kombinasjon med 320 millimeters bremseskiver gir enestående bremsefølelse og effektivitet.



Bremsepumpe fra Brembo med justerbar hendel. Følelsen i nedbremsingene er perfekt.



Fjæringen har KYB-komponenter både foran og bak. Gaffelbenene har separat kompresjons- og returdemping.



Yamaha YZF R9: En ny standard i supersport-segmentet. Yamaha har lenge vært en av de sterkeste produsentene i supersport-segmentet, med modeller som R1 og R6 som har satt standarden for ytelse og teknologi. Med lanseringen av R9 tar Yamaha sikte på å fylle gapet mellom disse ikoniske modellene og tilby en sykkel som kombinerer det beste fra begge verdener. R9 er designet for førere som ønsker en motorsykkel med greie ytelser for sportslig kjøring og banedager, men som også er tilpasset daglig bruk og lengre turer. Den retter seg mot et bredt spekter av kunder, fra entusiastiske track-day-førere til de som søker en lettkjørt sportssykkel på landeveien.

Yamaha har bevisst posisjonert R9 for de som ønsker mer enn en naken MT09-roadster, men samtidig ikke vil ha den kompromissløse racingsykkelen R1. Med sin lettere vekt, mer tilgjengelige kraft og avansert elektronikk gir R9 en balanse mellom brukervennlighet og ytelse. Dette er faktisk en sykkel som kan håndtere det meste, fra raske banedager til sporty landeveiskjøring, uten at føreren føler at den er for krevende eller upraktisk. I tillegg har R9 en trivelig prislapp, 212 900 kroner i Norge. Det gjør at den gir mye kjøreglede og teknologi, sammenlignet med langt dyrere 1000-kubikkere i supersportsegmentet.

Tilpasning og ekstrautstyr

For de som ønsker å gjøre R9 enda mer personlig og tilpasset egne behov, tilbyr Yamaha et bredt utvalg av originalt ekstrautstyr. Blant høydepunktene finner vi et komplett Akrapovič eksosanlegg, som låter finere og er lettere. Racingkit med justerbare fothvilere, quick release tanklokk og lettvekts kåpedeler er også tilgjengelig for de som vil optimalisere sykkelen for banekjøring. I tillegg tilbys komfortsete, forskjellige vindskjermer og en rekke anodiserte detaljer for en mer eksklusiv look. Yamaha har også utviklet et spesialdesignet tail tidy-kit for en renere bakende, samt bagasjeløsninger for de som ønsker å bruke R9 til mer enn bare banedager.

Tekniske spesifikasjoner

R9 drives av Yamahas anerkjente 890 cc CP3-motor, som også benyttes i MT-09 og den retroinspirerte XSR900GP. I R9-utgaven er motoren modifisert til å yte 119 hestekrefter, en tresylindret kraftpakke som leverer imponerende dreiemoment og en svært lineær effektkurve. Med en vekt på rundt 193 kg kjøreklar er sykkelen betydelig lettere enn en R1, og dette bidrar til den lekne og kontrollerbare karakteren.

Chassiset er bygget med en lett aluminiumsramme, som med sine 9,7 kg er den letteste rammen Yamaha har brukt på en su-

YAMAHABERGEN

Åpningstider butikk:
Man-Fre **09.00-17.00** · Torsdag **09.00-19.00** · Lørdag **10.00-14.00**
Nordre Brurås 10 • www.yamahabergen.no • Tlf.: 55 39 58 80

VI HJELPER DEG Å FINNE RIKTIG KJØRETØY

VELKOMMEN TIL OSS



ENESTE TOTALLEVERANDØREN AV YAMAHA MOTORPRODUKTER I BERGEN

VI HAR DIN NYE TURKAMERAT!

YAMAHA
Revs Your Heart

KAMPANJEPRISER PÅ OVERLIGGERE!

STORT UTVALG AV BRUKTE MC!


Ténéré 700


Tracer 9 GT

DAINESE

rukka · Schuberth · Halvarssons · Arai

Fabrikkveien 5, Forus,
Stavanger, Tlf. 51588800

BMW Serviceverksted!

NMCF NORSK MC-FORHANDLERFORENING

roviik
ROVIKMC.NO

persport-modell. Dette gir optimal balanse mellom styrke og vekt og resulterer i smidige kjøreegenskaper både på bane og vei. Den fullt justerbare KYB-fjæringen foran og bak er samme modell som benyttes på årets R1, noe som sikrer topp kjøreegenskaper og kvalitetsfølelse. Forgaffelen har kompresjonsdemping i det ene gaffelbenet og returdemping i det andre, mens bakdemperen har fjernjustering av forspenningen, noe som muliggjør gjør raske og enkle justeringer.

Bremsekomponentene er av høy kvalitet, med Brembo Stylema-kalipere og 320 mm skiver foran, noe som gir kraftig og presis bremseeffekt. Elektronikkpakken er omfattende og inkluderer avanserte systemer som traction control (TCS), slide control (SCS), brake control (BC), launch control (LC), lift control (LIF), quickshifter for både opp- og nedgiring (QSS), engine brake management (EBM) og back slip regulator (BSR). Disse funksjonene kan enkelt justeres via en intuitiv 5-tommers TFT-skjerm, som gir føreren full kontroll over sykkelens oppsett. R9 har også fem ulike kjøremoduser: Sport, Street, Rain og to egendefinerbare innstillinger for tilpasning etter førerens preferanser.

Originalt leveres R9 med Bridgestone Battlax Racing Street RS11-dekk.

Banekjøring

Å teste R9 på Circuito de Sevilla, en nyåpnet 4,2 kilometer lang bane kjent for sin kombinasjon av raske rettstrekninger og tekniske svinger, var en opplevelse som virkelig satte sykkelens egenskaper på prøve. På det lengste rettstrekket nådde jeg hastigheter over 240 km/t, og speedshifteren sørget for sømløse girskift uten behov for å bruke clutchen. Den tresylindrede motoren har et karakteristisk snerr som gir sykkelen en sportslig karakter. Innsugslyden er godt hørbar for føreren og gir en ekstra dimensjon til kjøreopplevelsen. Fra banekanten høres den derimot nesten for lydløs ut, noe som trolig skyldes de strenge Euro 5+-kravene som både begrenser eksosstøy og klimautslipp.

Effektkurven er imponerende jevn og rett, med et meget sterkt mellomregister. Det har ikke noe for seg å pushe den mot turtallssperren ved 11000. Her er det shortshifting som gjelder, og registreret er relativt kort, sammenlignet med en rekkefirer.

De første passene ble kjørt på opptørkende asfalt etter kraftige regnskurer. Vi fikk derfor muligheten til å teste sykkelen med Bridgestone regndekk i lavere hastigheter. Det er en fin måte å lære en krevende ny bane på, men samtidig kamuflerer regndekkene eventuelle svakheter ved chassis og motor. Jeg liker å kjøre på regndekk, men de myke gummiblandingene gir en litt tungstyrt følelse sammenlignet med standarddekkene. På slutten av dagen var banen helt tørr, og vi fikk etter hvert for alvor testet R9 mot grensene på de originale dekkene.



Crossplane-rekketreeren leverer 119 hestekrefter med en jevn effektkurve, noe som gjør motorsykkelen lettkjørt.



Den nye rammen er mer kompat, stivere og lettere enn MT-09-rammen, Vekten er 9,7 kilo.



Fothvilerne er justerbare for å øke bakkeklaringen ved banekjøring.



De fleste av de som kjører trackdays vil sannsynligvis ha mer glede av R9 enn en R1.

AKTIVITETSPLAN 2025:

10-12 april: **Kickstart av sesongen**

24-26 april: **Dekkdager**

22-24 mai: **Trafikksikkerhetsdager m/NMCU**

3-5 juni: **Trygg MC-ferie**

11-13 september: **Vinterlagring**

NMCF
NORSK MC FORHANDLERFORENING

NMCFs tilstandsrapport gir deg trygghet og utføres hos din NMCF-forhandler!

NMCF-AUTORISASJON – DIN TRYGGHET!

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

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

NMCF.NO



Det utviklet seg til en underholdende og spennende dag på den nye banen. Og mot slutten ble tempoet riktig friskt og jeg fikk et solid inntrykk av den nye Yamahaen. I de raske svingkombinasjonene ga den et trygt og forutsigbart inntrykk, mens den var passe kvikkstyrt i de trege S-svingene i den siste sektoren. Den oppleves ikke som nervøs når den kastes fra side til side, snarere gir den litt motstand slik at føreren får mye feedback fra forhjulet.

Under maks akselerasjon på andregir over kulen mellom sving 1 og 2 ristet R9 litt på hodet. Jeg savnet derfor en styredemper her, da sykkelen ellers føles svært stabil under pådrag.

Det er rett og slett overraskende lett og udramatisk å pushe denne nyheten mot grensene ute på banen. Det ville det absolutt ikke vært med en brutal 200-hesters R1. Denne byr likevel på masse kjøreglede og interessante opplevelser. De fleste av de som kjører trackdays vil sannsynligvis ha mer glede av R9 enn en R1.

Stefano Manzis seier i årets første Supersport-VM-runde med Yamaha YZF-R9 er en tydelig bekreftelse på sykkelens kapasitet. Den er ikke bare en morsom og lettkjørt maskin, men beviselig også en ekte vinner på banen.

Et fornuftig valg for de fleste: Yamaha R9 representerer en ny tilnærming til supersport-segmentet. Den tilbyr ytelse og teknologi på høyt nivå, samtidig som den er mer tilgjengelig og brukervennlig enn de mest ekstreme sportssyklene. For de fleste førere er dette et mer fornuftig valg enn en 1000-kubikker. Med en pris langt under de største sportssyklene til over 300 000 kroner, gir R9 rom for flere banedager, flere sett med dekk og rikelig med bensin – noe som til syvende og sist gir mer kjøreglede og bedre utvikling som fører.



Text: Stein Rømmerud
stein@bike.no

Foto: Ant-Productions

Yamaha YZF-R9

Motor

Vannkjølt tresylindret firetakts rekkemotor, en balanseaksel, doble overliggende, kjededrevne kamaksler, fire ventiler per sylinder, vippearmer, våtsumpsmøring, 41 mm drivstoffinnsprøytning, regulert katalysator, generator 415 W, batteri 12 V / 9 Ah, mekanisk betjent flerplate våtkobling, 6-trinns girkasse, O-ring-kjede.

Borning x slag	78,0 x 62,1 mm
Slagvolum	890 cm^3
Kompresjonsforhold	11,5:1

Maksimal effekt 87,5kW (119 hk) ved 10 000/min
Maksimal dreiemoment 93 Nm ved 7 000/min

Chassis

Aluminiumsramme med motoren som bærende element, fullt justerbar 43 mm invertert forgaffel
Dobbelsvingarm i aluminium, progressivt utvekslet enkeldemper med justerbar returdemping og fjærforspenning, doble Brembo 320 mm bremseskiver foran med faste firestemplede kalipere, 220 mm skivebrems bak med flytende enstemplet kaliper, elektroniske førerassistenter: traction control (TCS), slide control (SCS), brake control (BC), backslip regulator (BSR), wheelie control (LIF), engine brake management (EBM), quick shift system (QSS) og cruise control.

Smidde aluminiumsfelger	17 tommer
Dekkdimensjoner	120/70 ZR17 TL; 180/55R17

Mål + vekt

Akselavstand 1 420 mm, gaffelvinkel 22,35 grader, forsprang 94 mm, fjæringsvei foran/bak 120/118 mm, setehøyde 830 mm, kjøreklar vekt 195 kg, tankkapasitet/reserve: 14/3,5 liter.

Garanti	5 år
Farger	Blå, svart
Pris	212 900,-

Nye Speed Motorcenter er oppe og nikker som alltid!

Ved årsskifte var vi i full gang med to nye merker i tillegg til bautaen Yamaha. Kawasaki og Husqvarna har blitt svært godt mottatt av våre eksisterende kunder, og ikke minst mange nye kunder som også oppsøker oss nå. Dette er moro, og vi gleder oss til fortsettelsen. Salg av nye BMW holder vi på med ut april, men brukt BMW har vi rikelig av til salgs, og vi vil naturligvis ha det i vår bruktportefølje i lang tid fremover. På verkstedet tilbyr vi service på alle våre merker inkludert BMW. Ta kontakt med våre flotte eksperter på kundemottak for timebestilling. Time kan også bestilles på speedmc.no .

Nå skjer det mye på Speed Motorcenter
Lokalene fremstår nå i nye farger, og butikken bugner av flotte produkter for store og små, og alle prisklasser. Aktiviteter skal vi også ha mengder av fremover, og de fleste skjer her på huset. Kan nevne Adventure skolen som har vart siden januar, og har trukket mellom 100 og 120 «MC-elever» pr. gang, og det med svært gode tilbakemeldinger. Den velkjente Speeddagen arrangeres som alltid siste helgen i april. I år er 26. april datoen som må holdes av i kalenderen. I uke 18 starter vi sesongens demokjøring, og har mange nyheter klare for demokjøring. Så mandag, tirsdag og onsdag i uke 18 er også verd å merke seg.

Lørdag 7. juni arrangerer vi Veterandagen. Da er alle som har en veteran MC herved invitert til å besøke oss med sin Veteran MC. Dette er et arrangement som har blitt veldig populært, og det blir bare fler og fler sykler som kommer for å bli vist frem. Første helgen i september arrangerer vi det populære Touringtreffet på Beitostølen for 10. gang. Meld deg på, her blir det mye moro som er verd å få med seg. Følge med på speedmc.no. eller våre nyhetsbrev. Ønsker du å snakke med noen av oss, så er det bare å sende e-post eller ringe på gamle måten.

Speed-kulturen er viktig
For oss er det viktig å bygge videre på den etablerte Speed MC-kulturen hvor kunden er det viktigste vi har. Speed MC representerer kunnskap og kompetanse på en møtearena preget av gjensidig nysgjerrighet, og interesse for hverandre på en sosial arena. Vi jobber i en manesje, og har kunden det bra, ja da har vi det bra. Vi har alltid tid til kunden, vi prioriterer kunden, vi ønsker kontakt mellom mennesker, og du vil aldri bli henvist til en nettside eller kunstig intelligens. Er det viktig for deg, ja da er det viktig for oss også. Din interesse er vår interesse.

En stor takk fra oss
En stor takk fra oss til alle dere solide BMW-kunder som har vært tro mot oss i tykt og tynt. Det har vært et eventyr å hatt med dere å gjøre. Riktig nok får vi ikke lov til å selge ny BMW etter 01.05.25, men kunnskapen er det ingen som kan ta fra oss, så vi vil være her for dere inn i fremtiden også.



Ta turen innom og opplev vår nye **Yamaha-avdeling** i 1. etasje.
Vi har utvalget og demo-modeller!



Nå finner du **Kawasaki** og **Husqvarna** i 2. etasje, sammen med **bekledning, utstyr** og **tilbehør.** I 1. etasje er det nå **stor Yamaha-avdeling** og **brukte MC,** sammen med **delelager** og **verkstedsmottak.**

Til alle våre supre Yamaha-kunder; vi vil fortsette som tidligere med et mål om å hele tiden forbedre oss. Vi skal være et Yamaha Center som presenterer Yamaha motorsykler i nye lokaler i 1. etg. med oppdaterte farger på vegger og tak. I 2. etg. er det ny Kawasaki-innredning og ny innredning for Husqvarna. Dette må bare oppleves!
Kjørebekledning og tilhørende utstyr tilbyr vi fortsatt som tidligere i 2. etg. Sesongens nyheter er på full fart inn, og her er det valgmuligheter for alle. Og merk deg at alle våre produkter er godkjente produkter med topp kvalitet for den beste sikkerhet.

Vi vil mye, og vi vil enda mer. Takk for at dere har vært med oss på denne ferden og vil være med videre inn i fremtiden!

Vi ses i butikken eller ute på to hjul!
Nyt sesongen som står for døren og kjør sikkert :)



Daniel Henriksen har solgt BMW´en og kjøpt ny Husqvarna 901 Norden Expedition.

Faghandel i over 50 år!

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

Speed MOTORCENTER A.S

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

BRUK ØYNENE RIKTIG

UVENTEDE **OVERRASKELSER**

I begynnelsen av sesongen kan kjøringen være litt rusten, så la oss gjenoppfriske det viktigste når det gjelder bruk av øyne, sving- og bremseteknikk.

Hvem har ikke opplevd det: Du kommer til en sving, fortauskanten kommer nærmere og nærmere, forhjulet tar i og – plopp! Jo tydeligere det blir at du ikke klarer svingen, jo mer fester blikket seg på fortauskanten. Motorsykkelen hadde reserver nok til å komme rundt, du turte bare ikke. Årsaken er egentlig feil se-teknikk: Se på den antatte hindringen, så kjører du rett mot den. Det som er viktig er: Se dit du skal, så kommer du dit. Dette gjelder alltid når balanseføelsen er involvert i bevegelsen. I en bil spiller det ingen rolle: Vri på rattet rattet, så går den rundt svingen.

Dette er hva uerfarne motorsyklister gjør: Etter å ha sjekket sikten framover, går blikket diagonalt ned foran forhjulet igjen. Hvis du har god plass og holder styr på føttene kan du kanskje komme deg rundt. Hvis veien er smal eller til og med skråner, prøver du kanskje ikke å svinge i det hele tatt. Det er kun hvis du klarer å snu hodet, og helst overkroppen i ønsket kjøreretning, og holde blikket der hele tiden at balanseføelsen blir riktig. Da kommer du deg rundt svingen.

Det er tross alt fullt mulig å unngå slike upopulære lavhastighets-hendelser. Det er bare synd at jo høyere hastigheten er, desto viktigere blir den visuelle veiledningen. Hvis du kjører i motorveihastighet og stirrer på grøfta eller møtende trafikk, kommer du neppe helskinnet gjennom kurven. Dessverre finnes det utallige tilfeller der en motorsyklist ikke har kjørt for fort i forhold til kurven, men krasjet på grunn av måten han



Du lener hodet litt til siden for å holde horisonten så rett som mulig, og ser langt framover mot utgangen av kurven. Det er det som gjør svingkjøring morsomt.

brukte blikket. Det eneste som hjelper her er grundig trening og den virkelig betryggende vissheten om at riktig se-teknikk bokstavelig talt vil dra deg gjennom kurven når du først har fått det til: Vidvinkelsynet gjør at du alltid ser veikanten og området foran deg og du kan også se direkte på det i korte øyeblikk. Det som gjelder er imidlertid å se så langt frem som hastigheten tilsier – holde blikket bevisst mot utgangen av kurven eller rettstrekket foran – det er det vi kaller aktivt, dynamisk blikk.

Når usikre motorsyklister kjører saktere enn nødvendig gjennom svinger, har blikket en tendens til å falle ganske nær forhjulet. Argumentet deres er at de må se hva som er foran dem for å kunne reagere. Men fungerer det egentlig? I 50 km/t tilbakelegges omtrent 14 meter per sekund. Vanlig reaksjonstid er ca. ett sekund, det vil si den tiden det tar fra du ser en hendelse som krever reaksjon til bremsingen begynner. I en hastighet på 50 km/t tilbakelegger du altså 14 meter før du rekker å reagere. Og da må det fortsatt være rom for en bremse- eller unnamanøver. Dette er noe vi registrerer ubevisst og mageføIelsen sier klart og tydelig: Senk farten.

Det er først når du ser langt nok fram til at du kan, om ikke stoppe, så i hvert fall reagere innenfor oversiktlig strekning at du kan kjenne deg trygg. Det betyr at du i 70 km/t på landevei bør ha oversikt over underkant av 20 meter reaksjonstrekning pluss drøyt 20 meter bremselengde, altså minst 40 meter, for å være trygg på veien. I 100 kilometer i timen bør du kunne se mer enn 70 meter framover.

Uerfarne førere blir ofte utmattet mye raskere enn de erfarne fordi øynene vandrer overalt. De ser alt men oppfatter ikke alt riktig, og sliter derfor med å skille mellom hva som er viktig og hva som ikke betyr noe for kjøringen. Dette er imidlertid vanskelig å øve bevisst på, og i dette tilfellet er det enda sannere enn vanlig at erfaring kommer med kjøring.

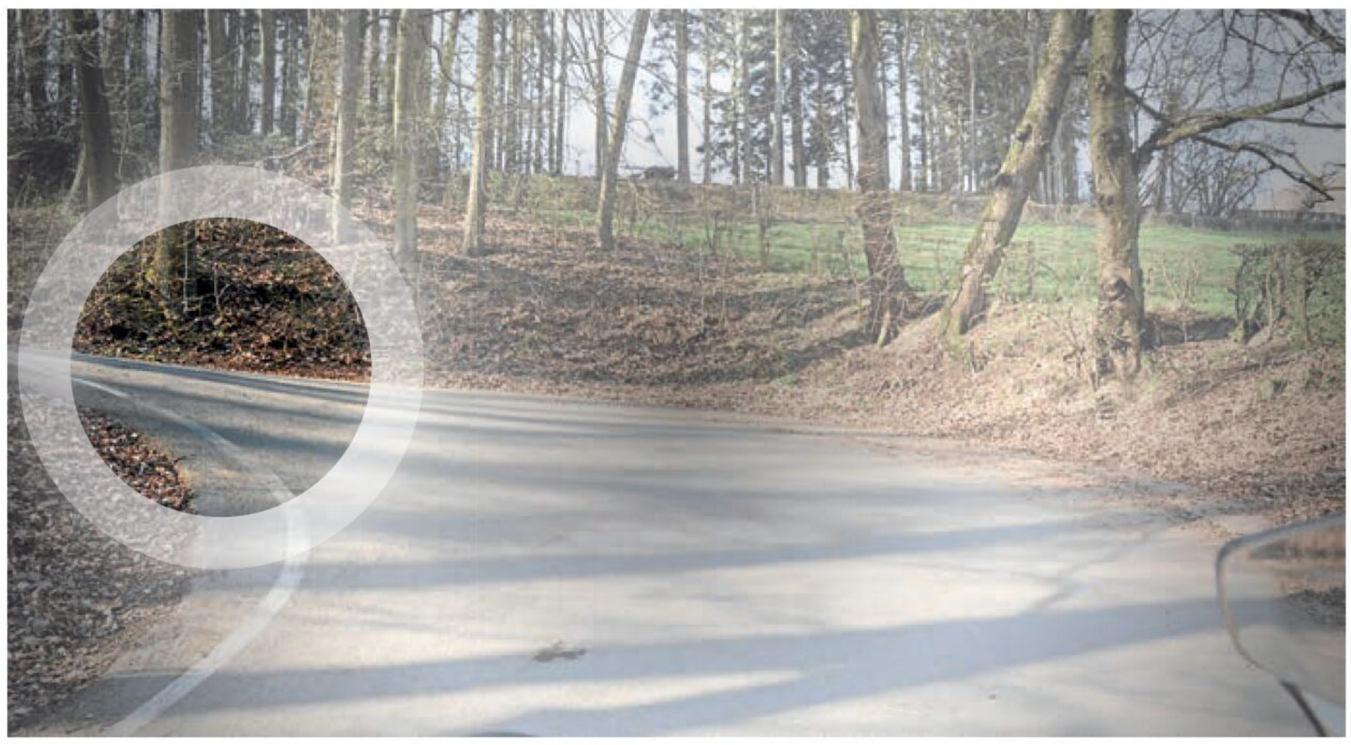
Det er imidlertid mulig å trene blikket, gjerne etter slagordene: «Se inn i kurven», «Se langt fram» eller «Se forbi kurven», slik det vises i bildesekvensen til høyre. Det er også mulig å øve mentalt ved å «visualisere» situasjonene, eller kanskje til og med feste disse frasene på små papirlapper ved førerplass som en påminnelse.

Hver gang vi gjør dette, sving etter sving, øker sjansen for at du blir bedre og reagerer riktig når det kniper. Når du for eksempel må bremse i nedlegg ser du lenger fram i kurven, kontrastyrer, og holder deg på rett kurs – i stedet for å senke blikket og stirre på forhjulet.

Dynamisk blikk i bildene



Når du nærmer oss en sving, faller blikket ofte på veikanten foran deg. Der er det grus, og trærne og en hekk kan også fange blikket. Men det er ikke der du skal kjøre, så flytt blikket!



I stedet bør du vri på hodet og se inn i kurven, eller til og med opp i den, for å kunne forutse hvordan veien fortsetter og få øye på eventuell møtende trafikk



Jo tidligere du kan sikte på dette punktet, jo tidligere vil du se syklisten komme og legge merke til høyresvingen som følger etterpå (innenfor den fokuserte sirkelen). Det hjelper deg, bokstavelig talt, opp bakken



Motorsyklisten til venstre i bildet holder ytterspor. Kameraten hans lener seg derimot inn i motgående kjørefelt

GOD SVINGKJØRING

HERLIGE KURVER MED RIKTIG SPORVALG

Det er selvfølgelig mange måter å komme seg gjennom en sving på, og fra et sikkerhetssynspunkt er det mye tenke på. Det er også ofte mulig å kombinere en effektiv, rask linje gjennom svingen med høy sikkerhet.

For mange motorsyklister er svingkjøring hovedgrunnen til at de i det hele tatt kjører motorsykkel. Balansen mellom sentrifugalkraft og tyngdekraft, opprettholdt av dekkenes grep, å svinge vektløst gjennom kurver med varierende nedleggssvinkler, flyte gjennom kurvene, så å si – det er det motorsykkelkjøring handler om.

Litt forståelse av fysikken som gjelder i svingkjøring gjør det lettere å nyte denne dynamiske kjøreopplevelsen på en trygg måte.

Mens styringen kjennes veldig lett i lave hastigheter blir den stadig tyngre etter hvert som farten øker. Det skyldes at flere forskjellige krefter er i virksomhet ved inngangen til svingen.

Bevegelsesenergien fortsetter å trykke på rett frem, gyrokreftene i hjulene motsetter seg endring i stilling, sentrifugalkraften trekker alltid utover i kurven, og selv forhjulet foretrekker å kjøre rett frem. Jo mer forsprang forhjulet har, det vil si jo flatere gaffelvinkelen er, desto større er ønsket om å kjøre rett frem. Et tydelig eksempel på dette er custom-sykler med lange gafler.

Det betyr at du må tvinge motorsykkelen ned fra kjøring rett fram og inn i en sving. Den beste måten å gjøre det på er med styret. Jo høyere hastighet, desto mer kraft må du bruke.

Trykk på venstre, sving til venstre, trykk på høyre, sving til høyre

Når du går inn i en sving, styrer du et kort øyeblikk i motsatt retning. Hvis føreren styrer til venstre, lener motorsykkelen seg til høyre og omvendt. Vi skyver alltid styreenden forover på den siden vi ønsker å svinge inn i. Tommelfingerregel: Trykk høyre styrehalvdel framover, sving til høyre. Du kan selvfølgelig også dra venstre styrehalvpart mot deg for å starte en høyresving, men hvorfor gjøre det så komplisert? Faktum er at vi vanligvis holder motorsykkelen på rett kurs med svært lite styreutslag rundt midtstillingen – bortsett fra når vi svinger i sakte fart. Dette er noe vi merker mest når styrelageret er slitt og henger litt i midtstilling. Da oppleves kjøringen vinglete og utrygg. For stramt lager, for lite luft i fordekket eller for stiv styredemper kan ha en lignende effekt.

Motorsyklister gir normalt denne styreimpulsen helt ubevisst ved inngangen til en sving. Å bruke den bevisst er ikke bare nyttig ved raske endringer i nedleggsvinkelen, det hjelper også ved unnamanøvre, spesielt i kurver. Selv om førerens vektforskyvning har en hjelpende effekt, er det styreimpulsen som gjør at motorsykkelen kan lene seg nøyaktig når og så langt du vil. Og det gir en veldig trygg følelse av å kontrollere motorsykkelen.

Når du nærmer deg en sving er det første du må gjøre å vurdere

hvor fort kurven kan kjøres, og om nødvendig bremse. Ideelt sett bør denne bremseprosessen være fullført før du går inn i svingen. Hvorfor er det slik? Det er fordi dekkets kontaktflate beveger seg bort fra midten i nedlegg, noe som resulterer i en vektstangeffekt. Sammen med bremsekraften genererer denne effekten et styremoment som får sykkelen til å rette seg opp hvis føreren ikke motvirker det med passende styrekraft.

Selvopprettingsmomentet må motvirkes med et trykk på den styrehalvdelen som er inn mot kurven. Hvis du gjør dette kan du også bremse inn i kurven (følsomt). Men det er først når du slipper bremsen at sykkelen blir lett å styre rundt svingen. Når du går inn i svingen er det viktig at du retter blikket mot utgangen, slik at blikket kan dra deg gjennom svingen.

Etter rullefasen, som varierer i lengde avhengig av hvor lang kurven er, kan du vanligvis akselerere. Det eneste spørsmålet er: Når? Det snakkes ofte om denne grunnleggende regelen: Akselerer fra midten eller like etter. Men ettersom midtpunktet ikke alltid er like lett å finne, er et annet kriterium mer passende: Du kan akselerere fra det punktet der du kan se slutten av kurven. Før du vet hva som skjer videre, må du vente, og dermed forlenge rullefasen. Dette kravet betyr uunngåelig at du må velge plassering i kjørefeltet på en slik måte at du kan se så mye som mulig så tidlig som mulig, selvfølgelig uten å komme over midten av veien.

Se mer tidligere, akselerere tidligere

Skissene nederst på denne siden illustrerer dette. Hvis du nærmer deg en kurve for trangt, det vil si svinger inn for tidlig, vil du ikke bare se veien og eventuell møtende trafikk foran deg unødvendig sent, men det flate sporet, kombinert med høy fart, kan også føre deg farlig nær møtende trafikk. Å kjøre med hodet over midtlinjen i venstresvinger fører i beste fall til at du må gjøre en rask unnamanøver ved et plutselig møte, i verste fall til kollisjon (se bildet av bussen nedenfor). Fortsettelsen av dette feilaktige sporvalget fører rett inn i motgående kjørefelt i den påfølgende høyresvingen. Du er selvfølgelig like bred i høyresving og må holde avstand til fjellvegger eller autovern. I skarpe, uoversiktlige svinger har du ofte ikke noe annet valg enn å holde langt til høyre og kjøre ekstra sakte. Dette fordi du ikke ser noe selv, og dessuten vil møtende trafikk få øye deg for sent. Derfor velger vi som regel den dynamiske sikkerhetslinjen når det er mulig, som beskrevet ovenfor og vist nedenfor. Og ja, det stemmer at dette sporvalget er langsommere enn idealsporet på bane, men på grunn av den kortere radien gir det faktisk mer glede for dem som like mye nedlegg.

Styreimpuls og riktig bruk av blikket er faktisk de viktigste grunnleggende ferdighetene du bør ha. Med riktig styreimpuls kan selv den mest uerfarne føreren komme seg rundt svingene, og med riktig bruk av blikket, komme trygt ut på slutten. Dette kan også øves på når man sykler, padler i en elv, går på ski eller skøyter, ikke bare når man havner i en vanskelig situasjon. Men senest da bør alle huske regelen om aktivt, dynamisk bruk av blikket: Se mot utgangen av kurven, styreimpuls, skyv indre styrehalvdel framover! Du må se dit du vil kjøre. Ikke stivne, men bevisst rette blikket dit du vil kjøre, slik at du får ønsket sporvalg. Ikke se på skogen eller autovernet. Dette er vist i skissen nedenfor. Med riktig bruk av blikket er det gode muligheter for å komme helskinnet rundt svingen.

Og hva skjer hvis vi plutselig må bremse i nedlegg i en sving? Det er enklere enn mange tror. Også her hjelper det å kontrastyre ved å legge trykk på indre styrehalvdel Det kompenserer for selvopprettingsmomentet og så gjelder det å bremse så følsomt som mulig. På denne måten kan du holde linjen og likevel bremse ned. Hvis du har kurve-ABS kan du bruke den for alt det er verdt. Du bør øve på begge deler på et sikkerhetskurs.

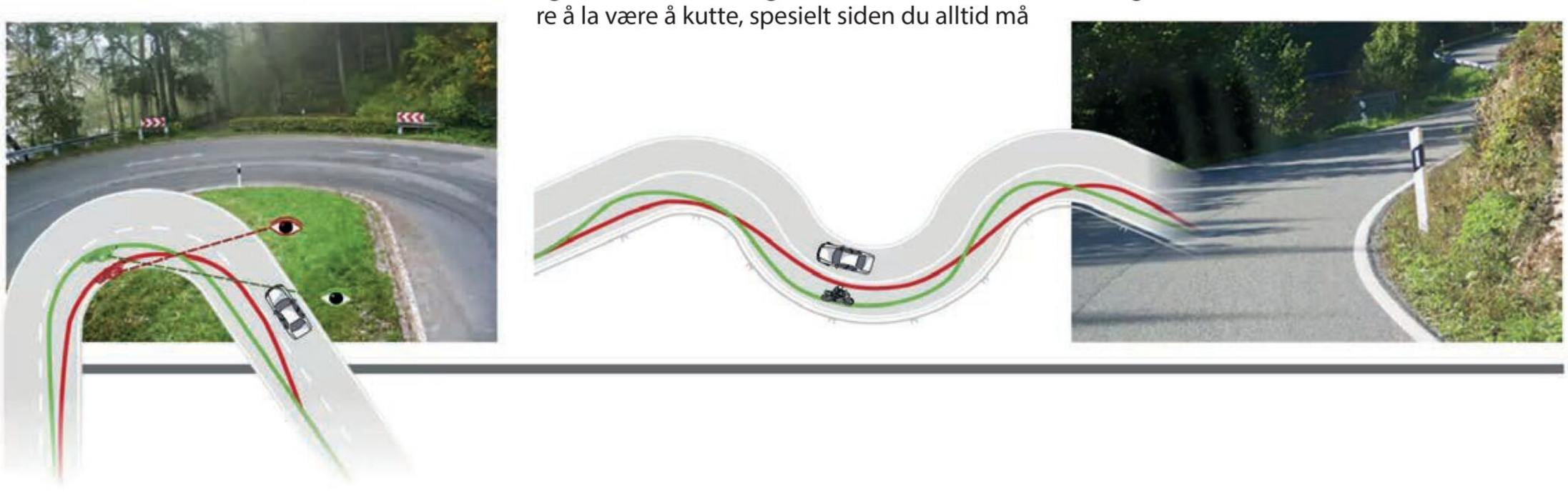
Tips for å velge riktig spor

Den klassiske svingkjøringen tillater et finstemt sporvalg gjennom kurven med fornuftig nedlegg. Men hvis du kutter kurven (rød linje), må motorsykkelen ha størst nedleggsvinkel ved utgangen av kurven hvis du vil unngå å kollidere med møtende trafikk. Hvis du derimot går ut og svinger inn tidligere (grønn linje), kommer toppunktet i kurven senere, du kan se utgangen av kurven tidligere og kan derfor begynne å akselerere igjen mye tidligere på den rettere linjen, noe som mer enn kompenserer for den litt lavere svinghastigheten.



Fotomontasje: Flaks at bussen og motorsykkelen ikke kom samtidig i virkeligheten. Hvis du holder deg lenger ute , som nedenfor, slipper du å stole på tilfeldighetene

Forførende svingkjøring med risiko. Det meste av tiden kan du ikke se hvor veien går, og derfor kan en bil eller motorsykkel dukke opp uventet – ubehagelig eller til og med farlig hvis du kutter svingene. Det er derfor bedre å la være å kutte, spesielt siden du alltid må være forberedt på at en bilist i motgående retning også kan kutte S-kurven og deretter komme over på feil side av veien. Hvis du da kutter svingen selv, er sjansen for å komme unna ganske liten.



Illustrasjoner: Instituttet for tohjuls sikkerhet (ifz)
Foto: MRD-arkivet, Hannes Bagar



Å BREMSE RIKTIG

MEN STOPP DA **FOR GUDS SKYLD!**

Selv om alle nyregistrerte motorsykler må ha ABS fra og med 2017, er nødbremsing noe du må lære deg. Vi forteller hva som er viktig og hvorfor.

Når gjorde du sist en skikkelig nødbremsing? Er det lenge siden? Gratulerer, det betyr at du kjører med stor framsynthet og at skytsengelen din er ved din side. Men kan du allikevel gjøre det hvis det skulle bli nødvendig? Bremsing fungerer best med et innøvd atferdsmønster og det må trenes på fra tid til annen. Litt fysikk kunnskaper skader heller ikke.

For det er dette som skjer: Mens halvparten av sykkelens vekt hviler på hvert hjul når sykkelen står stille, flyttes vekten nesten helt over på forhjulet ved ekstrem bremsing. Da snakker vi om dynamisk forskyvning av hjulenes belastning. Jo mer den forskyves framover, desto mer bremsekraft kan forhjulet overføre – så lenge det klarer å opprettholde kontakten med underlaget. Uten ABS kan hjulet låse seg. Belastningen, eller sagt på en annen måte, kontakttrykket, kan ses på forgaffelen: Jo mer den trykkes sammen, jo høyere er belastningen. På de fleste motorsykler er litt over to tredjedeler av hele fjæringsveien brukt opp ved full bremsing. I dette øyeblikket øker det enorme kontakttrykket dekkets kontaktflate foran opptil tre ganger, noe som tydelig kan sees på bildet over.

Bakhjulet spiller en helt annen rolle ved kraftig bremsing, avhengig av motorsykkeltype. Fra nesten ingen (på en sportssykkel) til betydelig (på en lang cruiser). På nesten alle motorsykler er det viktigst å konsentrere seg om forbremsen. Føreren må utnytte forskyvningen av den dynamiske belastningen på hjulene. Viktig her, spesielt uten ABS: Ikke rykk i bremsehåndtaket, ellers låser forhjulet seg før nok vekt er flyttet framover. Det er bedre å dra bremsehåndtaket raskt inn til trykkpunktet, kjenne hvordan lasten forskyves framover, og så fortsette å klemme på håndtaket til du forhåpentligvis har kommet fram til det optimale. Hvis forhjulet låser seg, må du slippe bremsen et øyeblikk for å unngå krasj. Det er den eneste måten å gjenvinne kontrollen over sykkelen på. Hvis du holder forhjulet like før blokkeringsgrensen under hele (nød)bremsingen, vil du bremse perfekt. Men å finne ut nøyaktig hvor denne grensen er, krever konstant øvelse og mye rutine. Den beste måten å lære dette på er å delta på et sikkerhetskurs.

Gi aldri avkall på ABS, selv om du kjøper en brukt motorsykkel

ABS merkes ikke i det hele tatt ved normal bruk, nesten all bremsing skjer på samme måte som på sykler uten ABS, nemlig lavere enn området hvor ABS slår inn. Forskjellen merkes først når et hjul når grensen for lå-

Muc-Off

CLEAN · PROTECT · LUBE



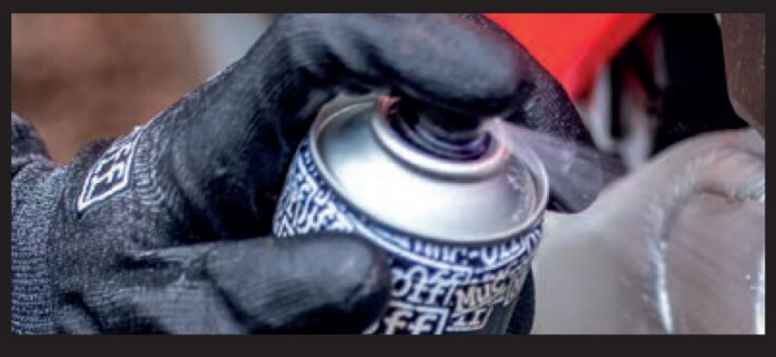


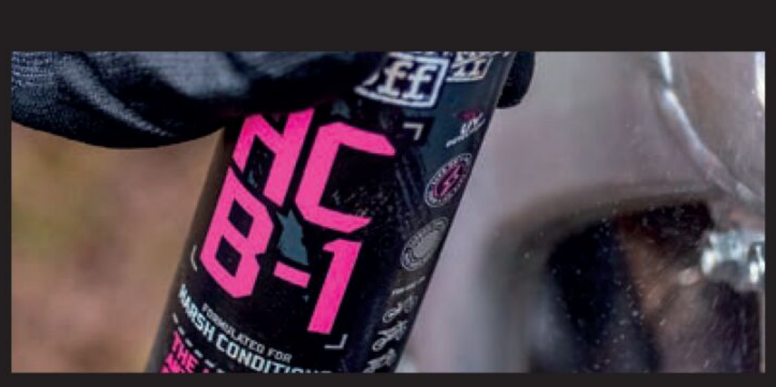




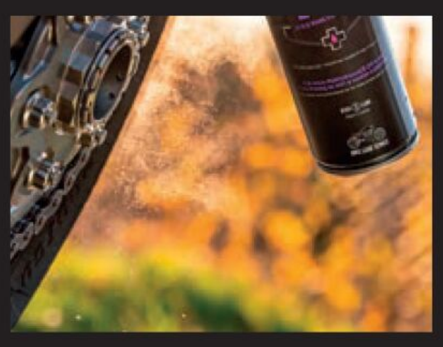




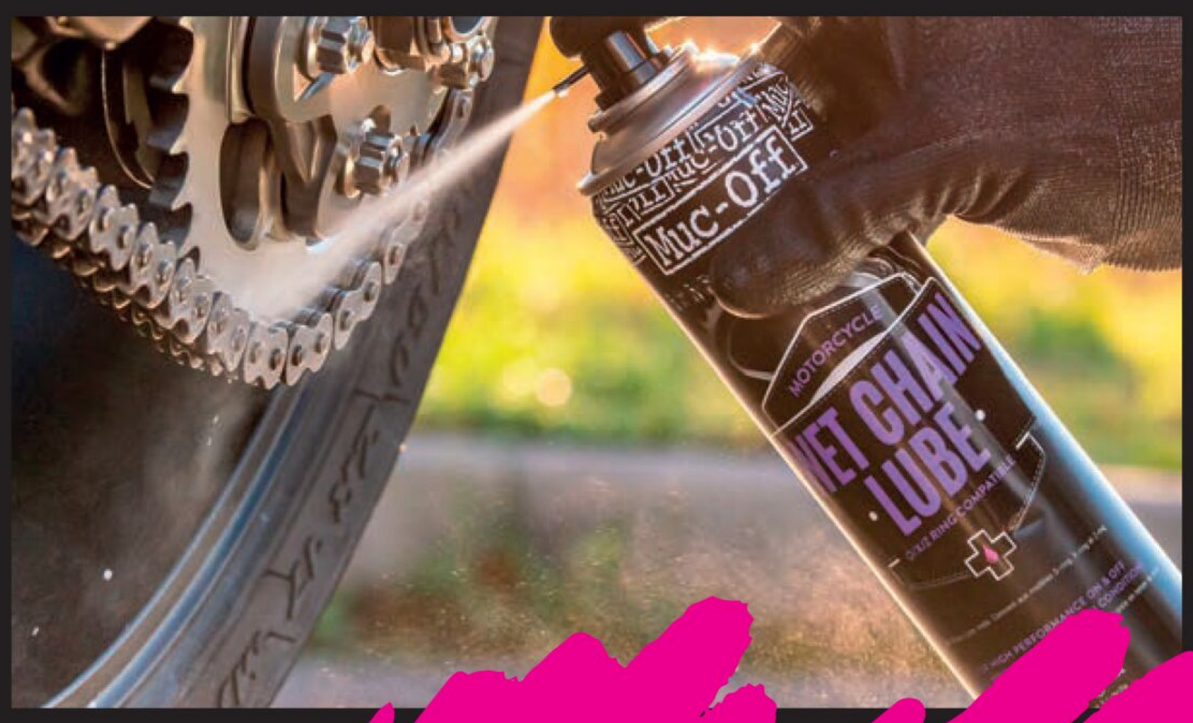












ER DIN MC FORBEREDT FOR SESONGEN?

DU FINNER ALT DU TRENGER FOR VASK, BESKYTTELSE OG SMØRING HOS DIN NÆRMESTE MUC-OFF FORHANDLER

SKAN MEG

FORHANDLERHENVENDELSER: POST@BRAKES.NO

sing. Enten det dreier seg om en plutselig bremsemanøver eller en utilsiktet overbremsing på glatt underlag vil stabiliteten, som en fører uten ABS må gjenskape ved å slippe og klemme på bremsen, opprettholdes av ABS-systemet. Risikoen for velt på grunn av overbremsing på forhjulet unngås, og det samme gjelder risikoen for at bakparten slår ut på grunn av et låst bakhjul. Føreren kan ganske enkelt fortsette å bremse med full kraft til sykkelen står stille.

Hvis du aldri har gjort dette før kommer du ikke til å bremse for fullt, og dermed mister du viktige meter. Derfor bør du bevisst øve deg på å bremse med ABS i inngrep.

Ved en kraftig nødbremsing er enorme krefter i virksomhet. Føreren må motvirke disse kreftene med riktig kjørestilling og spenning av kroppen. Knærne skal være godt klemt mot tanken, overkroppen skal være så oppreist som mulig, og armene skal være skikkelig spent, men ikke strake. Voldsomme bivirkninger som hvinende dekk, pulserende bremsehåndtak eller en drivlinje som rykker hvis du glemmer å trekke inn clutchen, kan være ganske forstyrrende hvis du ikke er vant til det.

Igjen er det svært viktig å holde blikket på veien når du bremser hardt: Hold hodet oppreist og se rett frem i bremseretningen! Det er akkurat dit du ufrivillig kommer til å styre, enten du vil eller ikke. Selv på slutten av bremsingen bør du være på vakt, slik at du ikke mister balansen rett før du stopper.

Selv blokkeringsfrie bremsesystemer har sine begrensninger når det gjelder kjøredynamikk. På vaskebrett kan bremselengden bli lengre fordi et hjul som spretter i luften ikke bremser, selv med ABS. Noen eldre eller spesielt sportslige systemer har en tendens til stoppies. Hvis bakhjulet løfter seg for mye, kan det føre til at sykkelen slår rundt. Defensivt innstilte systemer forhindrer dette, men det kan øke bremselengden.

Så hva bremser raskest, bil eller motorsykkel? De beste bremseverdiene for motorsykler er i underkant av 40 meter fra 100 km/t under optimale forhold, med sportssykler er man noen ganger nær grensen for å slå over. Gode bremseverdier ligger mellom 40 og 45 meter. Men selv gjennomsnittlige hverdagsbiler bremser bedre i dag, se grafen til venstre. I hverdagsbruk er verdier som i diagrammet lengst til venstre ikke uvanlige for motorsykler. I tillegg gir dobbelt så høy hastighet fire ganger så lang bremselengde. I tillegg kommer reaksjonsstrekningen, som heldigvis bare dobles. I eksempelet vil motorsykkelen fortsatt kjøre i over 70 km/t ved bremsing fra 100 km/t, mens bilen allerede står stille – den uunngåelige kollisjonen er mer enn smertefull!

Det eneste som hjelper, er å holde avstand, senke farten og øve på å bremse. Og når du innser at det ikke er nok? Da må du gjøre en unnamanøver for å unngå hindringen. Dette bør også øves inn, og unnamanøver bør sitte i ryggmargen.

Øving på dette gjøres best på en stengt veistrekning. Vi anbefaler en motorsykkel med ABS, slik at eventuelle feil ikke gjør vondt med en gang.

Du kan aldri øve deg for mye på å bremse. Med ABS er det også en ganske trygg øvelse, så lenge du bremser rett frem. Prøv også å bremse på vått underlag, på malt asfalt og så videre.



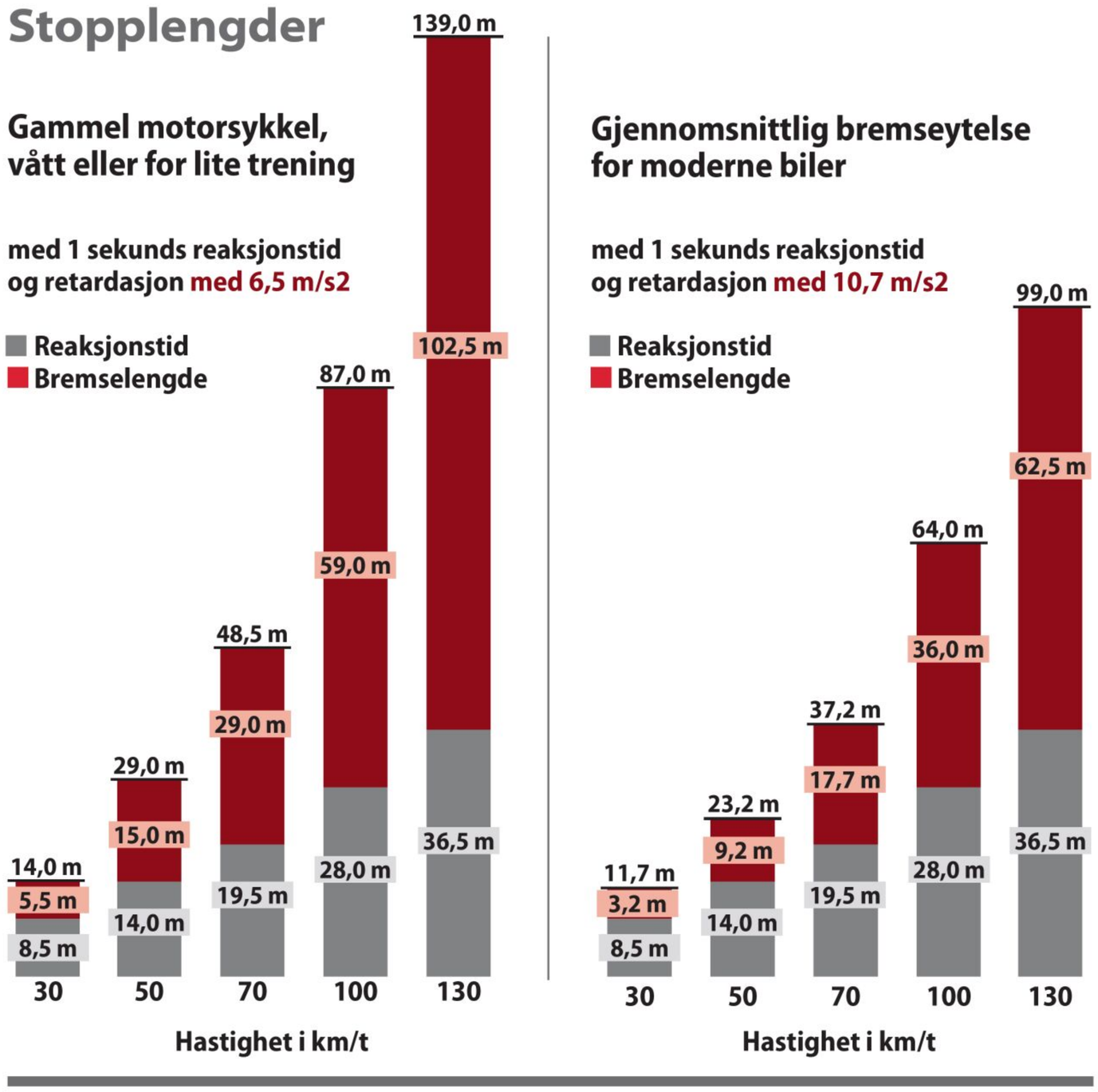
For svak bremsing foran, bakbremse låst, ingen ABS: Risiko for velt og lang bremselengde. Til høyre: Kurve-ABS hjelper sykkelen med å holde seg i kjørefeltet ved nødbremsing i nedlegg.

Bremsing i nedlegg



Illustrasjon: Wolfgang Müller

Stopplengder



Tekst: Nicolas Streblow
dernico@motorradonline.de



Foto: fakta, Jörg Künstle, Katrin Sdun, Nicolas Streblow, Arturo Rivas

BMW MOTORRAD

R 1300 GS ADVENTURE



MAKE LIFE A RIDE

MC TUNING AS

Godkjent MC-verksted

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

NMCF

NYHET!
Tiger Sport 660

TRIUMPH
FOR THE RIDE



Kan også leveres som A2!

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

DU FINNER DIN TIGER HOS OSS!
KAMPANJEPRISER PÅ OVERLIGGERE!

TRIUMPH
FOR THE RIDE

INNBYTTE!
FINANS!



NYHET!
TRIUMPH SPORT 800

AMD MOTORSYKLER

STORT UTVALG AV MODERN CLASSIC!
BONNEVILLE - THRUXTON - SPEEDMASTER - SCRAMBLER

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

Norge på tvers og opp

– en reise i MC-nirvana

Det er ingen hemmelighet at Vestlandet er det store turistmålet i Norge. Landsdelen, med sine dype fjorder og fjell som stuper bratt ned i dem, er unik i Europa og er vel verd et besøk. De største turistattraksjonene har også enormt mange besøkende, derfor forsøker jeg alltid å legge turen på veier som er litt mindre trafikkert, men som allikevel byr på fantastisk natur og mc-kjøring.

Denne turen byr på mye fantastisk natur og det gir ingen mening å haste gjennom. Motto: Stopp og nyt.





Gamleveien over Røldalsfjellet: Legg merke til hvordan veien slynger seg ned fjellsiden og ut dalen. Dette var hovedvei for ikke altfor mange år siden...



Trolltunga finner du i enden av Sandvevannet, på vei mot Odda. Å stå ute på tuppen av den og se landskapet langt under er skremmende... og herlig.

Tur og tips

Vi begynner i Sandefjord, ettersom det er et like godt utgangspunkt som noe annet. Derfra opp til Rjukan, videre til Odda, og over Vikafjell til Balestrand. Neste er Gaularfjellet mot Førde, videre til Stryn og over fjellet til Geiranger. Ruten unngår så langt som mulig de største veiene, men det er ikke til å unngå at en må innom dem av og til. Turen er rik på kjøreglede, men det må innrømmes at enkelte strekninger gjerne kunne hatt bedre veidekke – trøsten er at jo verre underlaget er, jo finere er gjerne omgivelsene. Total lengde er gode 900 km – i praksis betyr det at det trenges 4 dager (eller mer) hvis en skal få tid til å nyte turen og naturen. Book gjerne overnatting på forhånd – spesielt i juli/august. Viktig: Skaff deg Cappelens Kart Sør-Norge Sør (CK1) og Sør-Norge Nord (CK2) i målestokk i 1:335.000. Det er så uendelig mye lettere å planlegge på kart enn på kjedelige Google Maps. Du kan bestille Kartene på www.cappelendamm.no

Avslappet innledning....

Fra Sandefjord er det en kort motorveistrekning sørover til Larvik, hvor du tar av til høyre på Fv40. Den gir en avslappet tur gjennom åpent, bølgende Vestfold-landskap, asfalten er god og svingene er lange. Ved Steinsholt, ta til venstre inn på Fv32, og nyt en fin klatring med myke hårnålssvinger opp til toppen av heia. Underveis passerer du Vindfjelltunet på høyre side – der samles mc-folket hver tirsdag kveld gjennom hele sesongen. Fortsett videre mot Skien, kjør gjennom byen, og følg skilter til Rv36 Seljord. Rv36 går gjennom vakker Telemarks-natur: Lave fjell, store vann som henter blåfarge fra himmelen, bred og fin vei som snor seg frem i svinger hvor du ikke behøver å sette ned farten. På Ulefoss kan du besøke Ulefoss Hovedgård – bygningen er museum og Norges viktigste bygg i empire-stil.

Historie med smell i...

Ta til høyre i krysset ved Seljord og følg E134 noen få kilometer. Når du kommer til skilt som varsler tunnel, ta inn til venstre på Flatdalsvegen (Fv3420). Det er den gamle E134, men nå kalles den Eventyrvegen. Den tar deg inn gjennom Flatdal, opp over heia hvor du passerer Nutheim Gjestgiveri og like etter, Kongens Utsikt – der får du fantastisk utsikt over Flatdal og fjellene på sidene. Kjør videre ned gjennom Svartdal, og når du kommer ut på E134 igjen, følg den østover 19 km, ta til venstre inn på Gransheradveien, og følg skilter mot Rjukan. På vei dit kjører du langs Tinnsjøen hvor de tyske planene om atombombe ble lagt i grus da ferjen DF Hydro, lastet med tungtvann fra Hydros anlegg på Rjukan, ble sprengt og senket av norske sabotører i 1944. Rjukan ligger i en trang dal hvor sollyset ikke kommer ned om vinteren og der finner du Vemork kraftstasjon, stedet hvor tyskerne produserte tungtvann under andre verdenskrig. Anlegget ble sprengt av norske kommandosoldater i 1943, en heroisk aksjon som virker umulig når en ser terrenget rundt. Angrepet ble tema for filmen «Kampen om tungtvannet». Kraftstasjonen og tungtvanns-anlegget er nå museum og et must å besøke.

Hvordan unngå tunneler...

Fra Rjukan får du en kjøreglad klatring opp bratte fjellsiden, forbi Marijuvet hvor en ung jente etter sagnet tok livet av seg på grunn av kjærlighetssorg, og opp på vidda med høy himmel og vid horisont. Nyt høyfjellslandskapet på vei til Rauland. Derfra stikker du ned til E134 ved Åmot. Fra Åmot går turen vestover mot Haukeligrend, gjennom vakre daler med bratte fjellsider, elver, vann og en Europa-vei som absolutt er verd å kjøre, selv om det er hovedvei. Hvis du foretrekker sideveier kan du ta til høyre i Rauland og kjøre Fv362 mot Arabygdi. Det er en svingete vei som kompromissløst følger naturen og enkelte steder har tvilsomt asfaltdekke. Ta gjerne en stopp ved minnesmerket over Myllarguten, en legendarisk felespiller som brukte både fele og liv til overmål. Hans liv er en saga om høye topper og mørke dyp.

Etter Haukeligrend klatrer du rolig opp mot ren høyfjellsnatur: vegetasjonen er hovedsaklig lyng og forkrøplet fjellbjørk. Fjellene reiser seg harde mot himmelen og vannene glitrer iskaldt. Veien fra Haukeligrend og vestover preges av tunneler – lange, trange og fuktige tunne-





Veier og natur i vestre del av Norge gjør at motorsyklister kommer tilbake igjen... og igjen.

For en MC-tur i oppsiktsvekkende natur

OG PÅ FANTASTISKE VEIER ER DET IMIDLERTID LITE SOM ER BEDRE

ler. Gamleveien går imidlertid utenom og gir en helt annen kjøreopplevelse. Studer kartet nøye, merk deg hvor tunnelene går og kjør utenom. Litt før Røldal kommer du til Austmannalid – utsikten derfra og nedover mot Røldal kan ta pusten fra deg. Også der går gamleveien utenom tunnelen – den slynger seg i trang spiral ned fjellsiden! Etter Røldal kommer den eneste tunnelen du ikke kommer utenom, men til gjengjeld går den i spiral inni fjellet. Tips: Hold god høyre. Etter at du kommer ut av tunnelen må du være litt oppmerksom: 3,3 km etter utgangen skal du til høyre, inn på Gamle Røldalsfjellet. Dette er den gamle postveien som var i bruk helt til tunnelene på E134 ble åpnet. Veien er et 10 km langt, sammenhengende fotostopp. Den klatrer smalt og svingete opp i øst, krysser toppen mellom steinsprang og fjell med utsikt mot Folgefonna, og kaster seg deretter i ville hårnålssvinger ned på vestsiden. Den åpner normalt 15. juni, men mye snø kan utsette åpningen.

Trolltunga...
Når du har fått igjen pusten etter Røldalsfjellet, følger du en avslappet E134 vestover og tar til høyre på Rv13 mot Odda. Igjen kan du glede deg over en vei som krangler seg frem gjennom en smal, svingete dal med loddrette fjell på den ene siden, vann og stein på den andre. Dette er faktisk en hovedvei og du får møtende tungtrafikk, så vær oppmerksom. Veien byr på den ene severdigheten etter den andre og du kan ikke unngå å få øye på dem når du kjører forbi. Det store vannet på venstre siden er Sandvevatnet og i nordenden av det finner du Trolltunga – en spektakulær klippe som henger fritt ut over avgrunnen og som gir en opplevelse du ikke glemmer med det første. Det går skyttelbuss fra Odda opp til parkeringplass under Trolltunga. Mer info: http;//no.trolltunga.com.

Fra Odda kan du følge fjorden til Utne, hvor du tar ferje til Kvanndal, men du kan også kjøre ytre vei, FV550, på halvøya og nyte turen langs vakre Hardangerfjorden. Sjekk kartet. Obs: På ytre vei får du et par lange tunneler, men turen på smal vei, flankert av blomstrende epletrær og utsikt over fjorden kompenserer for tunnelene.

Vestland for alvor...
Så har vi har kjørt Norge på tvers – nå er det opp som gjelder. Fra Kvanndal går Fv7 østover langs fjorden og ved Kjerland tar du Rv13 mot Voss. Ved enden av Granvinsvatnet går veien inn i en tunnel, men Skjervsvegen går utenom og er mye morsommere å kjøre. Den klatrer fjellet i livlige hårnålssvinger og møter Rv13 igjen på toppen. Veien opp mot Voss er for det meste transportstrekning, men Voss er et kjent vintersportssted og ikke minst, åsted for Ekstremsportveko – verdens største arrangement av ekstreme sportsgrener. Det skjer siste uken i juni og er ganske vilt!

ROYAL ENFIELD

HIMALAYAN

BUILT FOR ALL ROADS.
BUILT FOR NO ROADS.

På den nye Himalyan 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 NORSK MC-FORHANDLERFORENING

Bildet kan vise ekstrautstyr som ikke er standard.

Neste etappe er Vikafjell. På vei dit kjører du gjennom Myrkdalen (den mørke dalen). Myke, fine hårnålssvinger fører deg opp fjellet i nordenden av dalen og turen over Vikafjell kan begynne. Dette er en vakker høyfjellsveg hvor du har utsikt inn over fjellene i alle retninger. Absolutt fotostopp. Fra toppen slynger veien seg i myke serpentinere ned til tettstedet Vikøyri, innerst i en sidearm til Norges lengste fjord: Sognefjorden. Litt lenger ute i fjorden går det ferje fra Vangsnes til Dragsvik og etter den står Gaularfjellet for tur. Først inn langs Sværafjorden og Vetlefjorden på Fv613, og så er det klart for en spektakulær klatring opp gjennom et vilt dalføre til toppen av Gaularfjellet. Husk å få med utsiktspunktet oppe i dalsiden!

Ta til høyre på E39 når du kommer ned fra Gaularfjell og sett kursen mot Stryn. Veien går langs Jølstervatnet, videre gjennom Vådalen (som bærer sitt navn med rette) til Byrkjelo. Kjør over fjellet til Innvikfjorden på Fv60 og fortsett langs fjorden inn til Loen, et sted som ble rammet av et massivt ras i 1936. 74 mennesker mistet livet og mer enn 100 hus ødelagt. Nå er Stryn like i nærheten og derfra går en praktfull, svingete vei opp til Strynefjell. Motorsyklister pleier gjerne å kjøre opp og ned et par ganger når de først er der...

Det nærmer seg målet...

Målet, eller utgangspunktet for videre kjøring er Geiranger. Det er en skikkelig turistfelle, og om sommeren er det tett av turister og like tett av dieselrøyk fra cruiseskipene. Altså: Gjennomfart. Før det kan du la deg forføre av Fv63 fra Strynsfjellet over Dalsnibba og ned til Geiranger. Den veien er et funn. 24 km smal, svingete vei med hårnålssvinger og serpentinere tar deg 1500 meter ned fra Dalsnibba til Geirangerfjorden. Utsikten ut mot det som regnes som Norges mest spektakulære fjord er fantastisk! Det kan være smart å huske på at du kan møte både turistbusser og bobiler, så ta det med ro og nyt fremfor å fortære. Etter Geiranger ligger indrefileten av Vestlandet åpen for deg – det er bare å studere kartet og finne ut hvor du har lyst til å kjøre. Det er nesten ikke mulig å finne noe som ikke er perfekt for mc-kjøring, så mulighetene er tilnærmet uendelige!

God tur!



Text og foto:
Svein Berli
svein@bike.no



Dette er dette det handler om: Ta det med ro og ta deg tid til å se deg rundt.



Det går nesten alltid veier rundt tunnelene. Her er utsikt mot Dyrskar, der gamleveien går utenom Haukelitunnelen.

Vemork kraftstasjon var åsted for tungtvannsaksjonen – et sabotasjeraid som skulle hindre tyskerne i å lage en atombombe.



Fra Vikafjell slynger veien seg i myke hårnålssvinger ned i Myrkdalen – en utsøkt kjøreopplevelse.



Dyrskar, i all sin prakt. Smal vei over fjellet, med fri sikt og ren luft – nirvana for motorsyklister.

BEST PÅ PRIS! NÅ MED 5 ÅRS GARANTI!

VOGE
Far & Beyond Quality

vogescandinavia.com



DS525X. Kr. 89.900,-*



300Rally. Kr. 62.900,-*

GAME CHANGER!

DS900X

DS900X. Kr. 162.900,-*

*Priser eks. lev. omk. og veskesett

FOR DIN TRYGGHET
5 ÅRS
VOGE
GARANTI

VOGE
Importør: Voge Scandinavia AS

Forhandlere:

Maura: **NST Gardermoen MC AS**
Fredrikstad: **Leeres Motorsport AS**
Oslo: **Leks Motor AS**
Horten: **MC4U AS**
Porsgrunn: **Osebakken Motorservice AS**
Kristiansand: **The Bike Corner AS**
Bryne: **Motor Centeret AS**
Bergen: **PM Motor AS**
Volda: **BestBike AS**
Steinkjer: **Steinkjer Motorsenter AS**
Tverlandet: **Oktan Fritid Bodø AS**
Narvik: **Motonor AS**

DS800 RALLY



NYHET! Kommer til sommeren!

MED *Tromsø* I SIKTE

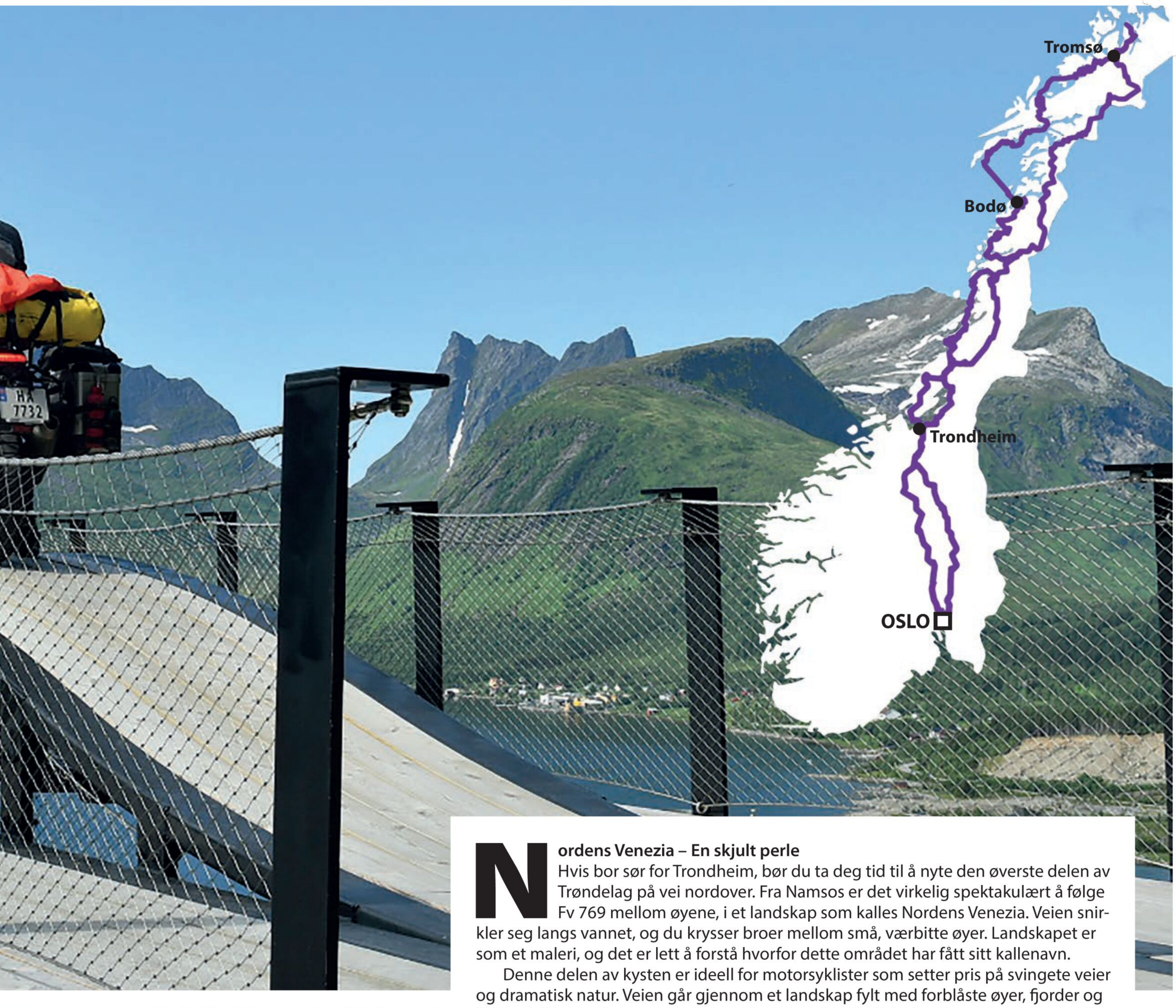
Tromsø er et fantastisk mål for en motorsykkeltur. Kombiner turen med Senja, Vesterålen og Lofoten, så får du det beste av norsk natur.

Når du er journalist får du lov til å kjøre opp på utsiktsplattformen i Bergsbotn.





Ved flyplassen i Sandnessjøen finner vi grusveier rundt flyplassen. Her ligger de syv søstre rett innenfor.



Nordens Venezia – En skjult perle

Hvis bor sør for Trondheim, bør du ta deg tid til å nyte den øverste delen av Trøndelag på vei nordover. Fra Namsos er det virkelig spektakulært å følge Fv 769 mellom øyene, i et landskap som kalles Nordens Venezia. Veien snirkler seg langs vannet, og du krysser broer mellom små, værbitte øyer. Landskapet er som et maleri, og det er lett å forstå hvorfor dette området har fått sitt kallenavn.

Denne delen av kysten er ideell for motorsyklister som setter pris på svingete veier og dramatisk natur. Veien går gjennom et landskap fylt med forblåste øyer, fjorder og fjell, og det er en tur som gir deg et glimt av det autentiske kystlivet. Hus og hytter ligger spredt langs kysten, og for hver sving får du nye, imponerende utsikter.

Kystriksveien – Eventyret på to hjul

Når du krysser fylkesgrensen til Nordland er Fv 17, også kjent som Kystriksveien, et must. Denne veien er en mc-drøm – der den går mellom fjorder, øyer og havgap. En stor del av opplevelsen langs Kystriksveien er de mange fergeforbindelsene som knytter øyene sammen. Fergeturene er ikke bare en nødvendighet for å komme seg videre – de gir deg også en pause til å slappe av og nyte den fantastiske utsikten.

Fergeturene langs Kystriksveien kan også gi deg muligheten til å møte hyggelige mennesker, få mange interessante samtaler med lokalbefolkningen og andre motorsyklister mens du venter på ferger. Er du heldig, kan du få noen gode tips om steder som er verd å besøke.

Vega – UNESCOs skjulte perle

På vei nordover, passerer du den imponerende skjærgården i Vega, et UNESCO-område kjent for sine urørte øyer og tradisjonelle fiskevær. Kystriksveien (Fv 17) fra Brønnøysund til Mo i Rana er en av de mest pittoreske veistrekningene i Norge, og gir deg en uforglemmelig blanding av fjorder, øyer, fjell og kystlandskap. Det er nesten som om naturen har laget en egen scene for motorsyklister, med veier som svinger seg gjennom fjellpass og langs skjærgårder, hvor hvert eneste blikk gir deg et nytt, flott landskap.



Vi overnatter på sjarmerende Mosheim Camping ved Brønnøysund.



Vi kjører dagstur til Torsvåg som ligger utenfor Vannøya.



Vær forberedt på regn i Nord-Norge. Her snur været fort. Sted Senjahopen.



På vei til Halsa får vi fin utsikt mot Svartisen. Det minker på ismassene her for hvert år.

En av de beste delene av Kystriksveien er turen over Velfjorden og Leirfjorden, hvor fergene byr på fantastiske naturopplevelser. Fergeturen fra Forvik til Tjøtta gir en fantastisk panoramautsikt mot de mange øyene i området. Og som motorsyklist har du fordelen av å kunne kjøre først om bord. Finn deg en fin plass på dekk, nyt sjøluften og ta noen bilder.

De Syv Søstre – En majestetisk fjellrekke

Lenger nord, på vei fra Forvik til Tjøtta, får du en fantastisk utsikt mot De Syv Søstre, en imponerende fjellrekke ved Sandnessjøen. Fjellene reiser seg dramatisk fra havet og skaper et landskap du virkelig bør oppleve. Hver topp har sitt eget unike preg, og synet av disse fjellene i sollys, med sjøen som speil, er et syn du aldri vil glemme.

Saltfjellet – Fra kysten til høyfjellet

Etter Mo i Rana kan du ta E6 over Saltfjellet. Her møter du et helt annet landskap, med rå fjell og store vidder som står i sterk kontrast til de tidligere kystveiene. Dette er et sted hvor du virkelig kan kjenne på følelsen av å være på vei til verdens ende. Over Saltfjellet krysser du et landskap som er både mektig og uberegnelig.

Ved Polarsenteret er du nesten garantert å møte andre motorsyklister på vei mot sitt eget mål: Nordkapp. De tar ofte raskeste vei til målet, helt uvitende om alle perlene de kjører forbi.

Tromsø – Nordens Paris

Å kjøre inn mot Tromsø er en opplevelse, enten du kommer over broene eller langs kysten. Spesielt om sommeren, når midnattssolen lyser opp veiene døgnet rundt, er dette en helt unik opplevelse. Tromsø er en spennende by, med en herlig blanding av kultur og natur. Rundt den travle havna finner du restauranter, puber og hoteller som ligger sjarmerende mellom værbitte bygninger.

Du bør ikke gå glipp av Ishavskatedralen, en fantastisk kirke som er inspirert av isfjell. Byen har også Norges mest spektakulære bibliotek, med en glassfasade som slipper inn lys og gir deg en fantastisk utsikt over Tromsøysundet og fjellene rundt.

Når du først er et par dager i Tromsø, ta deg gjerne en tur ut til de store øyene vest for Tromsøya. En dagstur til Ringvassøya og Skipsfjord for å kjøre helt ut til Torsvåg på Vannøya er en flott dagstur. Returen gir deg dobbelt opp med naturopplevelser.

Senja – Norge i miniatyr

Denne artikkelen er kun ruteforslag, men detaljene bestemmer du selv. Uansett er en tur utenom Sommarøy og Senja verdt et besøk, enten på tur oppover eller nedover. Når du kommer ut på Sommarøy, ligger det flotte strender langs kysten der veien går. De roper på deg, om at du må bade, men badetemperaturen er det jeg vil betegne som ganske frisk.

Senja, Norges nest største øy, byr på dramatiske fjell, dype fjorder og kritthvite strender, noe som har gitt den kallenavnet "Norge i miniatyr." Langs vestkysten stuper fjellene rett ned i havet, mens østsiden har mykere landskap med skoger og rolige viker. Den ikoniske «Nasjonal turistveg Senja» tar deg gjennom noen av de mest imponerende landskapene, med høydepunkter som Bergsbotn utsiktspunkt, Tungeneset og den spisse fjellformasjonen Okshornan, også kjent som "Djevelens tanngard."

Senja er et eldorado for friluftsentusiaster. Her kan du kjøre motorsykkel på svingete fjellveier, padle i krystallklart vann, eller vandre til topper som Segla og Husfjellet – utsikten er blant Norges råeste. Øya har også rikt dyreliv med havørn, elg og hval. Idylliske små fiskevær som Husøy; den lille øya som kjent fra tv-serien «Da damene dro» gir et innblikk i kystkulturen, og lokalmat som tørrfisk og fersk sjømat er en del av opplevelsen.

Øya har vært bebodd i flere hundre år, og er Senjas mest aktive fiskevær. Fiskeindustrien er fortsatt hjørnesteinen i lokalsamfunnet, og den knøttlille øya har både skole, butikk og idrettslag. Beliggen-



HELE Norges
DUCATI-
forhandler!



Vi har
38 år
erfaring med
DUCATI
1987-2025

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

LØVAAS *MOTOR AS*

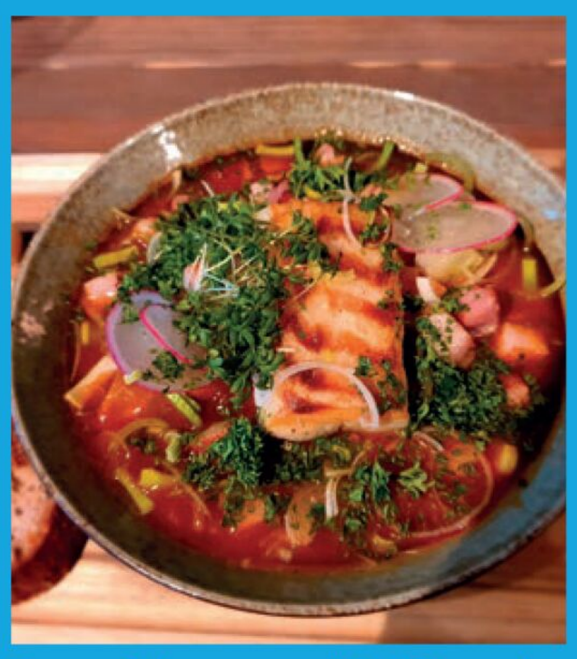
Kleivbrottet 8A, 3084 Holmestrand - Tlf: 33 06 60 99
www.lovaasmotor.no - salg@lovaasmotor.no



På vestsida av Andøya, finner du fine grusveier. Dette er vel verd turen ned til Skjoldehamn.



En natt i hengekøye langs en fjord på vei nordover. Sommeren blir ikke bedre enn det.



Denne fiskesuppa på Full Steam i Tromsø smakte nydelig.

heten ut mot havgapet gjør at husene er festet med kraftige bolter og barduner, for ikke å blåse på havet.

Andesnes til Vesterålen – på grus

Fra det lille fiskeværet Gryllefjord, sør på Senja, er det fergeforbindelse til Andenes. På Andenes rager fyret, som er Nord-Norges mest fotograferte bygning, majestetisk i været, og i området rundt finner du rester etter en gammel middelalderkirke og festningsverk på utsiden. På Andøya kan du også få deg en fin grustur sørover om du følger vestsiden av øya sørover. Det er en omvei å kjøre helt ned til Skjoldehamn, men absolutt verd turen.

Fra Sortland følger du E10 sørover gjennom Vesterålen og inn i Lofoten. Første høydepunkt er Hadselbrua med panoramautsikt. Deretter passerer du Raftsundet, der de spisse tindene speiler seg i det dype vannet. I Lofoten venter svingete veier med postkortutsikt, spesielt langs Austnesfjorden, med de karakteristiske fjelltoppene. Henningsvær byr på spektakulære broer og havutsikt. Videre mot Reine og Moskenes blir landskapet enda villere. Nusfjord, et av Norges best bevarte fiskevær, må sees. Siste del av turen byr på utsikt mot Reinebringen, hvor de spisse fjellene møter det dypblå havet.

Kystriksveien – igjen

Fergen over til Bodø tar 3,5 timer, men for en motorsyklist i feriemodus gir dette muligheter for avslapning og rekreasjon. Om du har spart deler av Kystriksveien til hjemturen, har du nå en flott strekning foran deg på vei til Mosjøen.

Turen fra Saltstraumen til Mosjøen er en perfekt blanding av kystlandskap, fjorder og mektige fjell. Fra Saltstraumen følger du Fv17 sørover, med fjorder og fjell tett på. Etter fergetur fra Kilboghamn til Jektvik, kommer et av turens høydepunkt: Svartisen. Isbreen glitrer i blåtoner, og du får fantastisk utsikt fra veien langs Holandsfjorden.

Videre passerer du Glomfjord, omgitt av dramatiske fjellformasjoner, før du tar ferge fra Forøy til Ågskardet. Derfra slynger veien seg langs kysten mot Nesna, en sjarmerende kystbygd, igjen med utsikt mot De Syv Søstre.

Fra Nesna tar du ferga til Levang og fortsetter sørover langs fjorder og frodige daler. Etter å ha koblet deg på E6 nær Mosjøen, får du vakker utsikt langs Vefsna-elva før du ankommer byen.

Ta deg tid til å stoppe i Mosjøen og bli forbauset over hvor sjarmerende og hyggelig denne byen er. Spaser gjennom Sjøgata, eller sleng deg ned langs bredden av Vefsna som renner ut i havet ved Mosjøen.

Fosen og hjem

Turen fra Namsos til Stadsbygd via Fosen er en naturskjønn opplevelse med vakre landskap og spennende veier. Turen starter i Namsos og følger Kystriksveien langs kysten med utsikt over fjorder og fjell.

Et av høydepunktene på turen er passeringen av Fosenhalvøya, hvor veien byr på svingete strekninger og spektakulære utsiktspunkter. Her kan man nyte synet av det vakre landskapet med grønne åser og dype daler. En annen perle på veien er Åfjord – ta gjerne en pause og utforsk byen og omgivelsene.

Når man nærmer seg Stadsbygd, åpner landskapet seg opp med utsikt over Trondheimsfjorden. Denne turen er verdt å kjøre på grunn av den varierte naturen og de mange mulighetene for å oppleve Norges vakre kystlandskap på nært hold. Det er en perfekt rute for deg som søker både utfordring og naturopplevelser.

Etter denne turen kan jeg garantere at du ruller inn hjemme med et stort glis om munnen. Det vil heller ikke ta lang tid før du ønsker deg tilbake til dette området. Norge er et fantastisk motorsykkelland.



Text: Kyrre Hagen
kyrre@mcbilder.com
Foto: Lenka Leginova og Kyrre Hagen

I Senjahopen får du flott utsikt til de bratte fjellene som stuper i havet.

KUS MC ØSTFOLD









GODKJENT AV
Statens vegvesen

NORGES STØRSTE FORHANDLER AV BRUKTE MOTORSYKLER

GODKJENT MC VERKSTED

VEDLIKEHOLD DIN MOTORSYKKEL HOS KUS MC ØSTFOLD AS

Visste du at du kan også ta service på din BMW motorsykkel hos KUS MC ØSTFOLD AS uten å miste garantien?
Vi tilbyr ekspertservice kun 1 time fra Oslo!

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

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

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

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

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



RIDE WEST

En sportssykkelfører fra Stockholm og en customfører fra Skåne drar på tur rundt den svenske vestkysten.

Dag 1: Trollhättan – Vassbotten – Kungshamn, 220 km.
Når jeg våkner denne torsdagsmorgenen har været skiftet fra juli til oktober. Det er kjølig og tåke. Sakte, men sikkert setter vi kursen mot Bike Trollhättan, der turen vår langs vestkysten skal starte. Jeg finner ut at tåken er et lavt skydekke og at himmelen over oss er blå. Den lovende følelsen kommer, og når vi kommer frem for å hente motorsyklene våre er det en solfylt sommerdag i juli, slik det skal være.

Etter å ha møtt Elna i Trollhättan, og deretter en kjapp prat på Bike Trollhättan, sitter vi på hver vår sykkel: jeg på en KTM 790 Adventure og Elna på en Yamaha Tracer 700 – klare til å kjøre langs hele vestkysten.

Første dag går turen til Kungshamn via den norske grensen. Vi setter kursen nordover via østre Trollhättan, og etter en kort stund på E45 svinger vi til venstre i Katrinedal, og inn på fylkesvei 2060 for å ta indre vei opp til Frändefors, og derfra videre til Färgelanda. Til å begynne med er veiene brede og har veldig myke svinger, men allerede da merker vi at asfalten generelt er i dårligere stand i den nordlige delen av Bohuslän, sammenlignet med veiene ned til og sør for Göteborg. Dette får vi også bekreftet videre på turen. Vi er enige om at hvis jeg hadde kjørt min sportssykkel og Elna sin custom, ville vi ha gått lei av underlaget for lengst. Her svelger Traceren og Adventuren alle ujevnhetene på eksemplarisk vis, kjøringen kjennes behagelig, og vi kan fokusere litt på å beundre de vakre omgivelsene med skog, innsjøer og gårder.

Et sted mellom Färgelanda og fylkesvei 945 bestemmer sommerværet seg for å sjekke ut, og en kort stund går det over fra strålende solskinn til regn. Med humøret på topp utbryter jeg på Pactalken: "Tenk at de som kjører bil ikke får oppleve lukten av våt jord mens de kjører, tenk hva de går glipp av!" Det tok meg ikke mange sekundene å innse at er det noe bilister i hvert fall slipper, så er det å kjøre ubeskyttet når det hagler. Det gjør til og med vondt i sjelen når det hagler i juli, av alle måneder.

Vi kjører opp mot den norske grensen og Vassbotten via fylkesvei 945. Når vi passerer Lersjön og Sannesjön, som ligger omkranset av skog, er det nesten som om vi allerede har glemt at det nylig haglet, og lysten til å hoppe ut i vannet melder seg.

Like før Gesäter, på vei 2090, finner jeg det som sannsynligvis er min favorittstrekning på hele turen. Det begynner med en 180 graders venstresving, etterfulgt av høyre- og venstresvinger i kupert terreng. Veien er smal, asfalten god og veien er fri for trafikk. KTM'en går pent dit jeg ber den om, og snart er feigingstripene på dekksidene bare et minne.

På det siste strekket til Vassbotten får vi turens første grusvei, via vei 968 til Ällelien.

Vi kommer inn i Ällelien fra en høyde med fantastisk utsikt over innsjøen. En ting jeg har lært av Elna er å la turen ta tid, tidligere mistet jeg relativt raskt tellingen på hvor mange fotomuligheter jeg suste forbi fordi det er gøy å kjøre fort. Når man er ute på tur er det alltid bra å ikke prøve å gjøre unna alt på en gang. Man bør ta seg tid til å ta spontane avstikkere, slik vi gjorde til Älgafallet. Det er ingen som bemanner den norske grensen, og jeg lurer på om ikke dette er en potensiell snarvei inn til Rudskogen.

Fra Vassbotten fortsetter vi på småveier ut mot kysten. Syklene er utrolig velbalanserte og behagelige å kjøre langsomt med, for eksempel i et turistfylt Grebbestad midtsommers. Etter å ha spist lunsj kan vi ikke motstå det store blå lenger, og syklene viser seg å være helt perfekte å kjøre offroad med, helt frem til stupebrettet. Derfor gjorde vi selvfølgelig det, kom oss ut av klærne og hoppet uti.

Vi fortsetter forbi Fjällbacka på 163 og kjører fylkesvei 900 frem til 174 i Bovallstrand. Kystveien er smal, men vel verdt å kjøre på grunn av naturskjønnheten.


vandrarhem
minihotell
entré
ÖPPET
KOA 582







DISSE SYKLENE ER ENKLE Å KJØRE PÅ ALLE SLAGS UNDERLAG.



Dette er Bohuslän på sitt beste. Hvis du vil ha en morsom og fin avstikker fra ruten anbefaler jeg 174 mellom Bovallstrand og Dingle. Det finnes en del andre kronglete og svingete veier i utkantene, men de fleste av dem har dessverre elendig asfalt.

Vi kommer frem til Hovenäsets Vandrarhem i utkanten av Kungshamn, ikke altfor sent på kvelden. Der skal vi ha turens første overnatting. Vi rekker ikke engang å ta av oss hjelmene før Sam, en fem år gammel mc-entusiast, henger på oss som om han var limt. Jeg skjønner at det er motorsyklene våre Sam er interessert i, og tilbyr ham å prøvesitte KTM-en. Når jeg setter den hypre lille gutten i salen, spør jeg om han vet hvordan man akselererer. Han strekker stolt ut hånden og vrir på høyre håndtak. "Skal vi ikke starte sykkelen, da?" spør jeg. Sam nikker og trykker på startknappen. Vi har kjørt en del motorsykler, og jeg kan ikke påstå at KTM 790 er i nærheten av å brøle, men i nydelige lille Sams verden er det nok til å få ham til å skvette til. "Skal du ikke prøve gassen?" spør jeg. I farten har jeg helt glemt å be ham slippe gassen etterpå, så Sam gir full gass, blir vettskremt og hopper nesten av sykkelen av seg selv, for så å løpe gråtende til mamma. Både vi og foreldrene lo godt. Enten har jeg sådd kimen til en fremtidig motorsyklist med inntrykket av motorsykkelens skrekkblandede fryd, eller så har jeg spart foreldrene hans for en del bekymringer. Uansett: unnskyld, Sam.

Dag 2: Kungshamn – Lysekil – Orust – Göteborg – Gottskär, 30 mil

Dag 2 byr på en mye finere morgen, med flott vær. Vi setter kursen mot Lysekil for å komme til Slörvik og rundt til Skalhamn. Igjen naturskjønt, med utsikt over hav og holmer fra høydene. På Lysekilhalvøya er de veiene vi kjørte, de som stort sett er verd å kjøre. De er nydelige og svingete, men for det meste burde de vært asfaltert på nytt.

Fra Lysekil er det to alternativer hvis man skal sørover via Orust. Den ene er å ta fergen fra Finnsbo til Skår på Bokenäshalvøya og deretter neste ferge mellom Dragsmark og Orust. Flatön er en personlig favoritt: fine svinger, men trangt. Kanskje mest trangt fordi bilistene på akkurat denne øya har for vane å ligge midt i veien. Denne ruten er helt klart mer severdig, men for den som vil ha svinger og litt mindre trafikk, er det fylkesvei 787 mellom Saltkällan og Rotviksbro som gjelder. Når du kommer til Orust tar du første til venstre inn på fylkesvei 766 for å kjøre via småveiene på østre Orust. Veiene her er generelt i god stand, og det er ikke så mye trafikk, ettersom turistene befinner seg i en annen del av regionen.

Når vi vel er kommet over på Orust, ser vi at noen sommergjester har våknet og er ute på veiene. Vi leter opp de mindre veiene for å slippe unna, kjører via Stensö – Nösund – Varekil, og svinger til høyre på Mjörn for å komme ut like sør for Stenungsund via Kållekärr. I Stora Höga finner du Café Fröken Andersson, et velkjent treffsted for motorsyklister. Der arrangeres det mc-treff hver onsdag kveld i sesongen. Kaféen står for arrangementer med liveopptredener og ved ett tilfelle har det vært så mange som 1400 motorsykler til stede. Et besøk på både kafé og arrangement anbefales – det er både gøy og sosialt.

Etter lunsj på Fröken Andersson begynner veiene å bli skikkelig fine. La gå med at det kan ta dobbelt så lang tid fra Stora Höga til Kode, hvis du svinger innover fra E6 via veiene gjennom Ranebo/Ramsdalen, men det er bryet verdt. De er svingete, og i de omkringliggende, mosegrodde skogene venter man nesten at trollene skal komme frem fra skyggene.

På vei ut til Marstrand er det en del svingete veier, forutsatt at du holder deg unna hovedveien som stort sett er rett og svært trafikkert, spesielt på en fredag i juli. Det fine med disse sideveiene er at de er bredere og i bedre stand enn nord i fylket.

Når du kjører inn på fastlandet fra Marstrand, er det tydelig skiltet til høyre mot Kornhallsfärjan. Stikk i strid med all fornuft kjører vi inn til Göteborg en fredag ettermiddag. På Hisingen finner du fylkesvei 580 som går via Albatross Golfklubb – en berømt prøvekjøringsrunde ettersom motorsykkelforhandlere som Elit MC og Johans MC bare ligger noen kilometer unna.

På de store trafikkårene ved Göteborg er det selvfølgelig kø, så vi kjører inn til sentrum. Göteborg viser seg å være overraskende morsom å kjøre i, det går noen kuperte og svingete veier over Johanneberg og Medicinarberget. Disse veiene har helt klart potensiale til å kjøre gateløp på.

Etter et kort stopp på Särö, og etter å ha sett på alle villaene man gjerne vil eie, og deretter selge for å kjøpe flere motorsykler, ankommer vi Gottskär Hotel i skumringen – akkurat i tide til å pakke ut, dusje og spise middag med coverband som underholdning.

Dag 3: Gottskär – Halmstad – Ullared – Kinna, 30 mil

De fleste motorsyklistene vi møtte på veien, kjørte gamle E6, også kjent som Hallands Kustväg, mellom Kungsbacka og Halmstad. Nord for Göteborg finnes det noen motorsykkelvennlige overnattingssteder og spisesteder, som Hem Till Bengt og Café Fröken Andersson, men sør for Göteborg ser alt ut til å være sørgelig utdødd.

Kystveien ligger i et rikt jordbrukslandskap, og utsikten varierer mellom vidstrakte jorder og havet. Den er rett, velholdt og populær fordi den er et alternativ til motorveien. Elna, som vanligvis kjører custom, kjenner seg mer hjemme blant alle de likesinnede hun hilser til. Vi stopper for kaffe hos Tonyz PR Look sør for Falkenberg. Tony er en skinnskredder som har spesialisert seg på å skreddersy mc-dresser, og for tiden er han travelt opptatt i verkstedet med å gjøre ferdig flere racingdresser for SM-førere før roadracingpremieren.

Tylösand er, i likhet med Särö, svært pompøst – med overdådige villaer og arkitekttegnede hager som får en til å tenke på Edward Saksehånd. Tylösand er imidlertid ikke stort, og snart har vi snudd i Halmstad for å sette kursen nordover igjen. Älängesvägen, som går over i Oskarströmsvägen, blir Elnas favorittstrekning. Skogsområdene er frodige, og Nissan risler ved siden av oss på venstre side. Vi møtes av , og nyter, alle duftene av natur: skog, vann, blomsterenger og åkrer.

Middagen ble inntatt på den sjarmerende Mandy's Diner, en US-inspirert veikro som er vel verd et besøk. En halv kilometer fra dineren ligger Mandy's Inn, en hytte i rock'n'roll-stil med plass til seks personer. Husk å ringe og bestille for å garantere både overnatting og mat. Mandy's Diner finnes på flere steder i landet. Etter å ha fortært en burger med ekstremt mye smeltet ost, drukket milkshake og sett på forbipasserende motorsykler, hopper vi på vår egne og setter kursen mot Lydde Gård i Kinna. Der skal vi tilbringe turens siste natt.

Dag 4: Kinna – Alingsås – Upphärad – Lilla Edet – Trollhättan 30 mil

Etter å ha spist frokost på Lydde Gård, med et svært hyggelig vertskap, legger vi ut på turens siste dag. Vi har fortsatt godværet med oss og starter dagen med å kjøre rundt Lyngern, som blant annet byr på magiske bøkeskoger.

Nord for Hindås kan du (hvis du er glad i offroad) ta av fra fylkesvei 1753 ved begynnelsen av Östra Nedsjön sett fra sør, ta til venstre og kjøre parallelt med den asfalterte veien for så å komme ut igjen ved Jordås. Grusveien har noen bakkete partier med stein, ikke noe som anbefales for nybegynnere. Vi kjempet oss tappert frem og fant til slutt tilbake til asfalten. En lunsjpause i Alingsås sentrum ga oss tid til å få igjen pusten, lufte ut de svette klærne en stund, reflektere litt og innse at vi begge trenger å ta et gruskurs. Mellom selve turen og publiseringen av denne artikkelen har vi begge rukket å ta et dagskurs i motocross.

Etter Alingsås setter vi kursen mot Nödinge-Nol via Björboholm, fortsatt på grusvei, men snillere enn Jordås-sløyfen. Opp mot Trollhättan er det mange valgmuligheter mellom asfalt og grus, alt etter smak og behag. Vi valgte bevisst vei O2000 mellom Nygård og Upphärad for å få inn mer gruskjøring.

På den siste delen av turen tar vi en omvei via Lilla Edet og Hjärtumvägen, en fantastisk svingete og kupert vei. Litt slitne glir vi rolig frem på motorsyklene sent på etter-



Det er utrolig vakkert på vestkysten, det skjer så mye mer i naturen enn rundt Stockholm, eller Skåne, der vi begge opprinnelig kommer fra. Det finnes ingen bedre måte å oppleve dette på enn på to hjul.

Vi kan kunnskapen og lidenskapen!

DUCATI



Panigale V2 / S



Multistrada V2 / S



Streetfighter V2 / S

YAMAHA
Revs Your Heart

TOPP MODERNE VERKSTED
MED FABRIKKSERTIFISERTE
MEKANIKERE!



MT-125 Ice Storm



NMCF

MT-07 Ice Storm



MT-09
Ice Storm

MESTER

sigmamotor.no
Tlf. 52707330

Hemmingstadv. 17
5535 Haugesund

SIGMA MOTOR



Vi har Ténéré 700 klar for levering!

Når du kjører Ténéré 700, kjører du en legende. Den er bygget for å tåle tøffe tak. Fra den nye justerbare fjæringen til den nøye gjennomtenkte kjørestillingen og elektroniske hjelpemidler.

Asker MC SENTER

Vollen, tlf. 66 79 82 44
askermc.no

Sverige – Vestkysten

middagen, og solen begynner å stå lavt. Fartsvinden er lummer. Jeg er litt øm i baken etter å ha sittet mesteparten av tiden på KTM-ens harde sete, men det er egentlig ikke noe som bekymrer meg, med tanke på hva turen rundt vestkysten har gitt i form av minner, kjøreopplevelse og latter.

Da vi satte oss på syklene i Trollhättan for tre dager siden, var det ingen av oss som trodde at vi ville kjøpe noen av disse to syklene, men nå som vi har kjørt KTM-en og Yamaha-en på alt fra bygater, motorveier, svingete landeveier og til slutt grusveier, begynner vi sakte, men sikkert å ombestemme oss.

Vestkysten er spesiell og byr på mange forskjellige typer kjøring i forskjellige miljøer. Det bør være mulig for alle motorsyklister å finne sitt eget favorittsted. MC BIKE



Tekst: Robin Pecillo
Foto: Johan Söderström

INFO

Motorsykkel: **KTM 790 Adventure** *Rob:* Mitt første inntrykk er at sykkelen ikke kjennes like stor under kjøring, som da den sto stille i butikken. Til tross for at jeg så vidt rekker ned til bakken med tærne, og tyngdepunktet er høyt sammenlignet med de syklene jeg er vant til, kjennes den lett å håndtere med sine cirka 200 kg fulltanket. Liker den røffere motorkarakteren, sammenlignet med Traceren. *Elna:* Førsteinntrykket mitt var at jeg ville kjøre Yamahaen, basert på min vanlige type kjøring (custom). Etter å ha kjørt KTM'en i noen flere timer, finner jeg ut at motoren er litt mer livlig enn Yamaha'en, på en positiv måte. **Yamaha Tracer 700** *Rob:* Det er ikke lysår mellom Adventure og Tracer, men Tracer er snillere og mildere. Men den knappen til hornet, hvem er ingeniøren som bommet på plasseringen? *Elna:* Yamahas utseende gir inntrykk av en mer aggressiv motorsykkel enn den egentlig er. Yamaha'en er lett å manøvrere og går mykt. Det er en eksemplarisk nybegynnersykkel. Den kjennes litt lavere enn KTM'en, noe den ifølge spesifikasjonene ikke nødvendigvis er. Jeg kom høylytt borti hornknappen alle fire dagene.

Overnatting: **Hovenäsets Vandrarhem**: Hyggelig service og fleksibilitet, midt i en pittoresk kystby. Et vandrerhjem med selvbetjening for alle dagens måltider. Klockaregatan 1, 456 42 Hovenäset www.hovenasetsvandrarhem.se

Gottskär Hotell: Gottskär er mer et konferansehotell, noe som merkes tydelig på standard og klientell. Gode rom, god mat og bra underholdning , alt til en overkommelig pris (hvis du velger riktig helg)! Landstormsvägen 31 439 93 Onsala www.gottskarhotell.com

Lydde Gård: Koselig anlegg i vandrerhjem-stil ute på landet. Frokosten kunne vært bedre. Veldig bra service fra verten også her. Rättarevägen 1, 511 58 Kinna www.lyddegard.se

Spise: Det finnes for få motorsykkelkaféer, rent generelt.

Hem Till Bengt: Bengt er selv lidenskapelig motorsyklist. Hem Till Bengt tilbyr alt fra overnatting til underholdning og god mat. Sørg for å bestille i god tid! hemtillbengt.se

Café Fröken Andersson: Et velkjent tilholdssted for motorsyklister, hvor mange samles for en lett lunsj eller kaffe. Veldig hyggelig personale. Hold øye med arrangementer på Facebook-siden deres.

Mandy's Diner: Stilig retrorestaurant inspirert av USA. Godt kjøtt og milkshakes er virkelig et trekkplaster for gården. Rob anbefaler eplepai til dessert! Mandy's tilbyr også overnattingsplasser. www.mandys-diner.se



TURENS VARIGHET: 4 DAGER
KJØRT STREKNING: 1150 KM

Tips: Navigasjons- og kartapper vi gjerne vil anbefale: SMC Appen; CaliMoto, Kurviger, InRoute (kun for iPhone), Bing Maps. Det vi gjorde selv, var å slå opp på et kart og se hvilke veier som er mest svingete, og deretter tilpasse ruten vår helt uten apper. Google Maps kan være litt vanskelig – den foreslår alternative ruter der det ikke alltid er mulig å komme gjennom.

OBS!

- Mange innkjørsler til eiendommer langs veien har dårlig sikt og smale innkjørsler, og biler kan plutselig rygge ut i veien foran deg.
- På små veier, som for eksempel opp mot grensen til Norge, er det allerede er trangt om plassen, og møtende trafikk kan være sjenerende. Ha marginene på din side i svinger.
- Når du kjører på landsbygda, er det ikke uvanlig at landbruksmaskiner etterlater seg søle og spor. Tenk deg om før du kjører inn i en uoversiktlig kurve.
- Noen grusveier har bommer, ofte ulåste. Pass på så du ikke kjører inn i noe du ikke ønsker å kjøre inn i.

QJ Motor har samme eier som Volvo og Polestar

QJMOTOR



5 års garanti

SRT900SX

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

Introduksjonspris kr 154.900,-



Effekt	94 Hk/70 kW
Slagvolum	904 ccm
Tankvolum	25 liter
Dreiemoment	89 Nm
Boring/slag	92 x 68 mm
Sylindere	2
Setehøyde	835 mm
Vekt	263 kg
Bakkeklaring	210 mm
Akselavstand	1540 mm
Bredde	950 mm
Høyde	1390 mm
Lengde	2250 mm
Fjæring foran	Teleskopisk opp/ned gaffel
Fjæring bak	Teleskopisk springfjær oljedempet
Forbrems	Dobbel skivebrems ø320 mm
Bakbrems	Skivebrems ø260 mm
Kjøling	Vannkjøling
Motorbeskriv.	EFi-motor
Årsmodell	2025
Førerkortklasser	A
Dekk - foran	110/80 R19 M/C
Dekk - bak	150/70 R17 M/C



I butikk fra mars 2025

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

erling sande
erling-sande.no

Dansk *Trans Euro Trail!*

Anders prøver den danske delen av Trans Euro Trail. Den litt selvmotsigende kombinasjonen av offroadkjøring og Danmark viser seg å være mye bedre enn man skulle tro.

Etter å ha kjørt både den norske og store deler av den svenske Trans Euro Trail ("TET") i løpet av sesongen, ble jeg og en venn nysgjerrig på hva nabolandet Danmark kunne by på. Når oktober står for døren, er det også fint å dra sørover for å kunne glede seg over litt mildere vær. TET Danmark består av to deler, en hoveddel som går tvers gjennom Jylland fra Grenå og helt ned til grensen til Tyskland, og en mindre del som mest er å betrakte som en forbindelsesstrekning mellom Øresundsbroen og ferjeleiet Rødberg på Sjælland. Vi valgte å fokusere på den lengre, jyske delen ettersom den etter sigende skulle by på både mer og mer interessant kjøring.

Fra Norge er det to enkle måter å komme seg til TET Jylland: enten ta ferje til Hirtshals eller ferje til Fredrikshavn. To ferjeselskaper betjener Hirtshals: Colorline og Fjordline. Fra Hirtshals er det (bokstavelig talt) rake veien ned til Grenå, som ligger nær starten på TET. Ferjen Oslo-Fredrikshavn betjenes av Stena Line. Fra Fredrikshavn til Grenå er det også rake veien, men kortere – danske veier er ikke kjent for å by på adrenalinfremkallende kjøring. Men så snart vi rullet inn på TET gikk smilet fra øre til øre: TET gikk rett ut fra veien og ned på traktorveien ved siden av en åker! Det var til tider ganske sølete etter en regnbyge om morgenen, og jeg lurte på om dette virkelig kunne være lovlig.TETs nettside forsikret imidlertid at det faktisk var tilfelle. Vi møtte noen bønder, og de vinket smilende, noe som burde bekrefte at alt var OK. I løpet av ettermiddagen kom vi lenger og lenger inn i innlandet. Noen ganger gikk turen på små asfaltveier, men for det meste var det skogsbilveier av hardpakket sand – et fint underlag som bærer godt og gir etter forutsigbart hvis en vil leke og sladde litt. Men hvis du vil kjøre litt fortere, må du passe på. Av og til kan du få inntrykk av at du er helt alene, men plutselig dukker det opp en dame med hund eller en jogger – det er aldri langt til sivilisasjonen i Danmark. Landskapet varierer fra helt flatt til bølgende åser. Apropos åser: stien passerer til og med det såkalte Himmelbjerget, som lenge ble ansett for å være Danmarks høyeste punkt. Men med sine 147 meter over havet er alpefølelsen fraværende.

Utpå ettermiddagen går vi inn på booking.com og ser at det er nok av overnattingsmuligheter å velge mellom, som regel med pri-



Å gi gass på en strand i Jylland er noe du virkelig bør prøve!



Midt-Jylland har vakre bøkeskoger med tette trekroner.





Nordsjøkysten på Jylland byr på unike opplevelser på stranden og i tidevannssonen.



Touring: TET Danmark





ser på norsk nivå. Etter en hel dag med relativt rask kjøring ender vi til slutt opp i Vejle, sørøst i Danmark.

Neste dag skal vise seg å bli den beste. Vi ruller av gårde i strålende solskinn, kjører gjennom magiske bøkeskoger og videre langs åkre. Vi rekker også en kopp morgenkaffe med nybakt, tungt wienerbrød fra et lite bakeri. Man kan nesten hoppe over lunsjen etter en slik matbit. Det ser ut som det bor litt færre mennesker her i de sentrale delene av Jylland. Sanden i underlaget er delvis pakket, delvis ganske løs, noe som betyr at dekk med minst 50/50-egenskaper anbefales, for eksempel Conti TKC80, Motoz Rallz eller lignende.

Etter lunsj kommer vi frem til vestkysten med lavtliggende terreng og endeløse sandstrender. TET følger en morsom rute og går ut til to forskjellige øyer. Den første er Manø, og på grunn av tidevannet er veien dit ufremkommelig når det er høyvann. Vi lykkes godt med timingen og rekker både ut og inn igjen før meterdypt tidevann hadde stoppet oss. Kort tid etter går ruten videre til Rømø, der man kan kjøre på en kilometerbred og kilometerlang strand! Hvis du bare kjører utenom alle kitesurferne og bilturistene som holder seg rundt innfarten, kan du ha kvadratkilometer med strand for deg selv, i hvert fall på en mandag i oktober. Det er riktig nok bare lov å kjøre i 30 km/t, men så lenge du holder deg langt unna alle andre, har du ingen problemer. Du kan trene på sladding i den myke sanden til du er mer enn fornøyd. Bare husk å ta av alle GPS-er og telefoner på forhånd – kombinasjonen av sprut fra saltvann og ladekabler går ikke så godt sammen. Vi måtte rense kontaktflatene med en reisetannbørste og ferskvann for å få all elektronikken til å fungere igjen.

Mot kvelden nærmet vi oss den tyske grensen, og da bød TET Danmark på nok et skikkelig høydepunkt, nemlig noen kilometer vei med dyp sand. Feige ut, bremsing eller feil kjørestilling resulterer i at sykkelen slenger skikkelig på seg. Det var riktig moro med noen utfordringer på en ellers lettkjørt TET. Og siden det er flatt, klarer du å komme deg gjennom, selv om du ikke er vant til sand.

Hvis du holder et hyggelig tempo, og ikke tar for mange pauser, er to dager nok til å kjøre TET Jylland. Hvis du setter av rundt fire dager totalt, kan du også lage en rundtur av det – enten ved å ta TET Själland og opp Skåne til Norge, ta fergen fra Kiel til Göteborg og opp derfra, eller følge den tyske TET østover og så ta fergen fra Rostock til Gedser på Sjælland.

Konklusjonen blir at TET Danmark ga en mye bedre totalopplevelse enn jeg hadde ventet. En fin måte å tilbringe en langhelg med kjøring.



Tekst og foto:
Anders Adolfsson

Lillehammer | 7.–11. juli 2025

Spørsmål? Kontakt oss på nmf@nmfsport.no

PÅMELDINGSFRIST
6. APRIL 2025

BLI MED PÅ FIM RALLY 2025 – I NORGE!



OVER 30 NASJONER
Én stor motorsykkelfamilie

FIM Rally samler motorsyklister fra hele verden til et unikt møte med kultur, fellesskap og kjøreopplevelser i verdensklasse.

Nå har du sjansen til å være med på et av verdens mest tradisjonsrike internasjonale motorsykkelrally – på hjemmebane!

FIM Rally er det lengstlevende internasjonale motorsykkelrallyet, arrangert av Fédération Internationale de Motocyclisme.

Dette er første gang siden 1995 at Norge arrangerer FIM Rally. Samlingspunktet er Lillehammer – midt i vakker natur og norsk kulturarv.

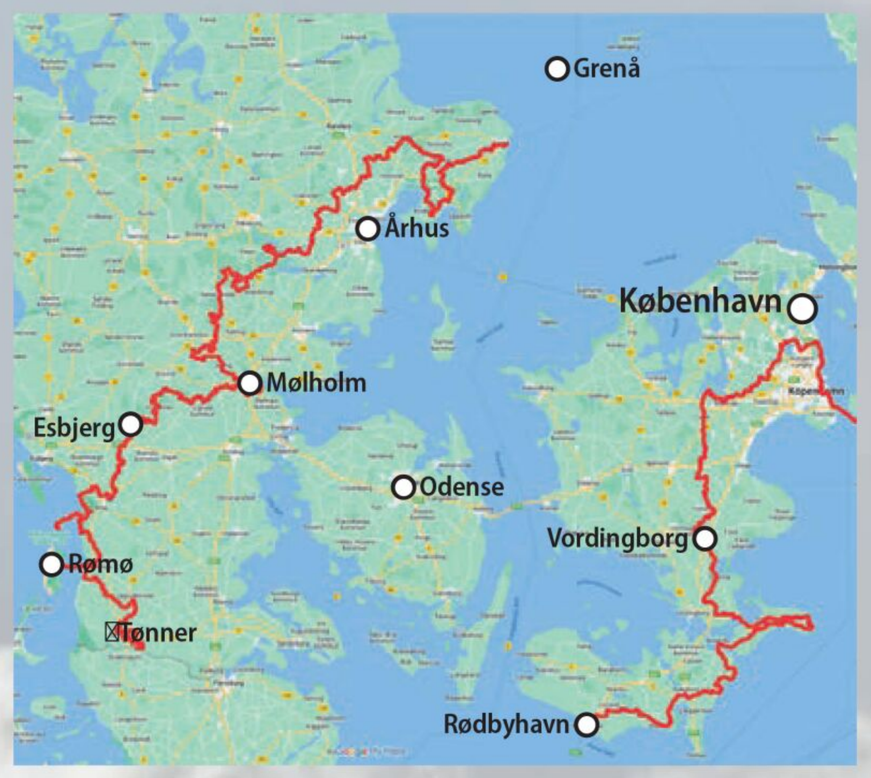
"We look forward to being in Norway in 2025, and I am convinced that the NMF and their partner NMCU are going to organise a fantastic FIM Rally."
– Nuno Trepa Leite, leder av FIM Touring Commission

FOR MER INFORMASJON, BESØK **WWW.FIM-RALLY2025.COM**



INFO

Trans Euro Trail: Trans Euro Trail ("TET") er en motorsykkelrute som går gjennom nesten alle europeiske land, med fokus på de mest avsidesliggende og vakre delene. Løypen består hovedsakelig av grusveier, men det finnes også partier med asfalt og mer tekniske stier, hovedsakelig fordi de forskjellige landene har forskjellig lovgivning om hvor det er tillatt å kjøre motorsykkel. TET er basert på frivillig innsats, og hvert land har en løypelegger som har tegnet inn og kontinuerlig oppdaterer rutene. Totalt dekker TET 51 000 kilometer. Alle rutene kan lastes ned gratis fra nettsiden: www.transeurotrail.org



VARIGHET: 2 DAGER
TET JYLLAND: 650 KM
TET SJÆLLAND: 390 KM

Pluss:
- Overraskende morsom kjøring i forhold til forventningene
- Vakkert, landlig landskap, koselige puber osv.
- Ikke så teknisk krevende – passer selv for nybegynnere på grus.

Minus:
- Alltid folk i nærheten.
- Fricamping er bare tillatt på visse steder.
- Ikke så kjøreteknisk krevende – det hadde vært fint med flere utfordringer.

Enkelte steder har danskene ***bygget voller for å beskytte seg mot stormene fra havet***. *Det er ofte fine små grus- og asfaltveier på innsiden.*



BMW-SERVICE

PÅ ØSTLANDET & SØR-VESTLANDET



NMCF

roviik
ROVIKMC.NO

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

LEERE'S MOTORSPORT
ETABLERT 1960

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

VI HAR DENNE OG MANGE ANDRE FANTASTISKE TOURING-SYKLER



VOGE BSA aprilia

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

MOTOR CENTERET AS

S100 - VASK & KJEMI TIL DIN MC!



SHOEI - VI HAR TOPPMODELLENE!

SHOEI PREMIUM HELMETS



Shoei GT-Air 3 Realm
TC1 Sort/Rød

Shoei Neotec 3 Grasp
TC-3 Sort/Gul

BESTILL SENA SRL-03 INTERCOM!



SENA SRL-03 Mesh Comlink

Besøk våre butikker i **Sandnes** og **Bergen!**

NETTBUTIKK 24/7!

MC UTSTYR
WWW.MC-UTSTYR.NO

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

PÅ V-TWIN I ANDALUSIA

Det er tidlig november. Nåla på termometeret gir seg når den når 6 grader. Humøret mitt derimot er på vei mot nye høyder. I lommen har jeg en flybillett til Malaga hvor solen skinner og pent.no melder om 24 grader. Vi er en fin kameratgjeng på fem som forlater Norge for noen dager for å nyte Spania, sol og motorsykler.

Tekst og foto: Oddbjørn Myklebust

Vakkert landskap. Her er vi på vei fra Ronda, over fjellene og ned til Estepona.

Vel fremme ved hotellet i Cadiz. Hotellet hadde en fantastisk beliggenhet på stranden.

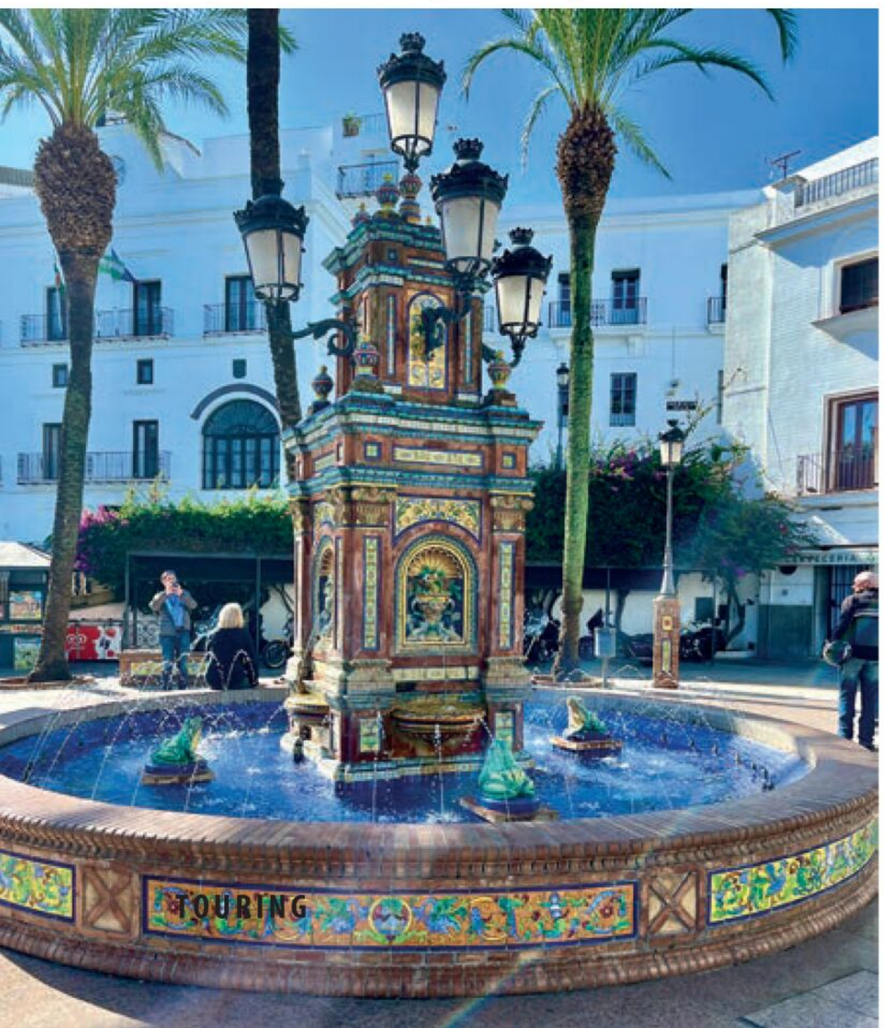


Mat må man ha. På slike små lokale restauranter har de mye godt å spise.





Denne fontenen pryder et av de mange idylliske småtorgene i Vejer de la Frontera.



Vi er en kameratgjeng på fem som forlater Norge noen dager for å nyte Spania, sol og motorsykler. To i reiseføLget, Jone Dale og Håkon Vistnes, har leiligheter i Estepon – en by som ligger en times kjøring sør for Malaga. De har, med hjelp av gode venner, ordnet det slik at fire Harleyer står til disposisjon. Vi har vært her nede på motorsykkelferie tidligere, men denne gangen er planen en rundtur. Vi starter i Estepona, kjører sørover til Cádiz første dag. Så bærer det nordover til Sevilla andre dag. Tredje dag returnerer vi til Estepona via fjellbyen Ronda. Ikke akkurat langtur, men for oss handler det ikke om mil. "Its the not the Destination, It's the journey." som Ralph Waldo Emerson en gang sa.

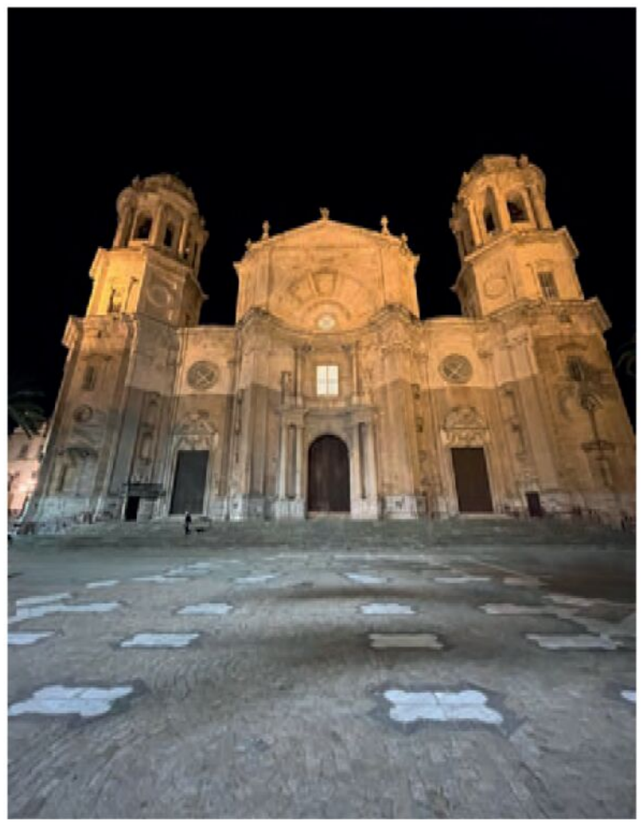
ReiseføLget består ellers av John Olav Barstad, Geir Lillebø og undertegnede. Kvelden før avreise blir teamet utvidet med et nytt bekjentskap, Ove Dalva. Ove er en sprek pensjonist som også har leilighet i samme nabolag. I tillegg har han en HD Ultra Glide som han bruker flittig her nede.

Etter frokost har det skyet til, og det snakkes om regn utover dagen. Men i Cádiz, som er dagens mål, skal det være sol og blå himmel. Vi starter kl 11 og Håkon leder an. Han har den nyeste sykkelen, en HD Street Glide med den ferskeste GPS-en.

Vi kjører kystveien og ruller gjennom flere av disse koselige småbyene og tettstedene som i all hovedsak livnærer seg av turisme. Det er lite aktivitet nå – alle venter på en ny turistsesong. I det fjerne ser vi den majestetiske Gibraltar-klippen. Vi har vært der før, så den er ikke på ruten.

Himmelen har mørknet enda mer, blir det regn? Det var liksom ikke derfor vi reiste til Spania, regn har vi nok av hjemme. Etter et par mil lysner det. Skyene sprekker opp og når vi nærmer oss Tarifa, turens første kaffestopp, er himmelen blå. Selv om byen er liten, har den en rik historie: vi passerer flere svært gamle bygninger og ruiner. I dag er byen mest kjent for vind og bølger, og den er svært attraktiv for surfere.

Etter pause forlater vi den forblåste byen og får medvind på vei til Cádiz. Vi kjører gjennom et område med store, grønne vidder på begge sider. Det har vært en del regn i ukene før vi kom, og det har gjort at alt spirer og gror. Spania er vakkert når det er slik. John Olav, eller Jonni som han kalles, kjører en Sportster og dermed blir bensinstoppene hyppigere. Vi svinger inn på en bensinstasjon for å mate Sportsteren, men Jonni er opptatt av noe helt annet: høyre fothviler har ristet av mens vi kjørte. Hvordan det er mulig kan vel best besvares med at det er en Harley. Heldigvis er det flere som har med verktøy. Passasjerens fothviler passer like godt framme, så den bytter plass og Jonni blir fornøyd.



Katedralen i Cadiz er imponerende vakker. Den ligger selvfølgelig i den gamle delen av byen.

Det er fremdeles mye igjen av dagen og derfor legger vi turen opp til Vejer de la Frontera. Denne hvite byen ligger på en fjelltopp med fantastisk utsikt over Gibraltar-stredet. Veien opp er bratt, og bygatene er sylsmale. Vi prøver å finne oss et sted hvor vi kan spise lunsj, men det viser seg å være vanskelig. De fleste stedene er fylt opp, her er det fortsatt turistsesong, kan det se ut som. Vi bestemmer oss for å kjøre videre og finne lunsj et annet sted. Smale gater uten skilter gjør turen ut av byen til en utfordring. GPSen til Håkon lever sitt eget liv. Ove har også forvirret GPS. Google Maps på mobilen har imidlertid peiling, men ingen har holder på styret, derfor kommer vi bare små etapper av gangen. Omsider finner Håkon noe som ser ut som en hovedvei ut av byen og GPSen fungerer igjen. Noen mil senere ble det lunsj på Restaurante Casa de Pontas. Bønnestuing til forrett og et egg, et kyllinglår og litt pommes frites som hovedrett. God lokal mat, skylt ned med Cola, og etterfulgt av kaffe og sigarer.

Tre kvarter senere kjører vi inn i en av Cádiz hovedgater. Den er rikt utstyrt med trafikklys – et for hver 100 meter, virker det som. Jone har booket hotell ved stranden, men igjen blir det mye ekstrakjøring på grunn av disse Harley-GPSene. De har svært lang responstid og vet som regel ikke helt hvor vi er. Omsider når vi hotellet og for et hotell Jona har valgt. Fire stjerner og stranden som nærmeste nabo.

Cádiz er regnet for å være en av de eldste byene i vest-Europa: den ble antagelig grunnlagt 1100 BC. Byen har derfor en unik historie. I gamlebyen finner du mange fantastiske byggverk. Vi fant både den flotte katedralen og flere steder med god mat og drikke.

Spania

Frokosten på hotellet var like bra som beliggenheten. Stinne, gode og mette setter vi oss på syklene for å ta fatt på dagens etappe til Sevilla, etter et besøk hos den lokale HD-forhandleren i Cádiz. Men så var det disse GPSene. Håkons viste én vei, mens Oves foretrakk en annen rute. Store gater, mye trafikk og trafikklys førte til av vi kom fra hverandre. Etter noen telefoner blir vi enige om å møtes hos HD-forhandleren. Turen til forhandleren skulle ta 34 minutter. Etter en god time kommer første pulje frem, en time senere kom andre. Man kan bli frustrert av slikt.

Turen til Sevilla går fort. Vi kjører motorvei og ankommer storbyen allerede i totiden. Håkon finner veien til et flott 4-stjerners hotell med parkering i kjelleren. Det er bra med trygg og sikker parkering når man er i storbyer som Sevilla.

I og med av vi ankommer så tidlig blir det ekskursjon til sentrum. Vi benytter oss av kollektiv transport. Gjennom bussvinduene ser vi folk som er kledd i hvitt og grønt. Bussen passerer fotballarenaen til Real Betis Balompié, en av Sevillas fotballklubber, og her er det hektisk aktivitet før kampstart. Det diskuteres om vi skal tilbringe kvelden på tribunen her, men det blir Sevillas uteliv som går av med seieren. Bussen tar oss helt inn til sentrum i denne vakre byen. Vi surrer rundt i sentrum noen timer, det er mye flott å se, mye god mat og drikke. For oss faller valget på bacalao. Torsk i tomatsaus, kan man vel si. Alle spiser med god appetit, unntatt Jonni. Han vil nødig kalle dette mat. Fulle av torsk valser vi videre og besøker flere av disse fortausrestaurantene. De er flinke med mat og drikke, disse spanjolene.

Solen står opp over Sevilla til en ny dag. Jeg har gledet meg spesielt til dagens kjøring. Turen går først til Ronda og så over fjellet og ned til Estepona. Jeg har vært på flere presselanseringer i dette området og vet at mange av veiene er som skapt for motorsykkelkjøring. Men dagen starter på samme måte som dagen før, takket være disse Harley-GPSene. Det burde være svært enkelt å komme seg ut av byen, i og med at vårt hotell lå helt i utkanten. Men vi blir kjørende frem og tilbake, GPSene planlegger ny rute, samme rundturen. Noen veiarbeidere ler hånlig av oss når vi passerer dem for fjerde gangen. Snakk om amatører, tenker de sikkert. Etter en times tid får endelig GPSen til Håkon ferten av noe. Vi gir på, og gleden er stor når vi ser et veiskilt som sier at dette er veien til Ronda. Jippi!

Vi startet tidlig, men temperaturen er ok. Etter hvert som høydemetrene øker blir det litt kjøligere, men gjengen er godt kledd, så vi klarer oss. Ferden går gjennom et frodig landskap med uendelige sletter på begge sider. Her må det også ha regnet nylig. En kombinert bensinstasjon og kafé dukker opp, og det passer fint – vi trenger begge deler. Selvfølgelig blir det tid til en sigar eller to, også. Etter nok en halvtime er vi i Ronda. Her har alle vært før, derfor dundrer vi videre, opp i fjellene. Her snakker vi indrefilet.


Gjengen i fint driv gjennom fjellandskapet anført av Jonny på den gule Sportsteren.

Motorsykkel indrefilet. Svingete veier av beste sort. Krappe svinger avløser slake kurver, og det er bare å nyte. Landskapet er også majestetisk og spennende. Vi gjør flere stopp for å få tatt flotte kjørebilder. Omsider når vi toppen og får en fantastisk utsikt over landskapet og Middelhavet. Turen ned blir akkurat like fin som opp.

Oppe i fjellene ligger Yunquera, og på dette koselige tettstedet bestemmer vi oss for å spise lunsj. Det blir tapas, med minihamburger, grillspyd og flere typer salater. God mat og antall gjester forteller at det er her de lokale møtes. En gjeng eldre herremenn engasjeres i en vill debatt og vi morer oss med å se på. Det brøles og skrikes, det gestikuleres og fektes med hender. Temperaturen er høy, men så ler de plutselig. Like etter krangler de igjen.

Vi sitter med store øyne og ser på, men forstår fort at dette er landsbylivet. Ikke bry dere om dem, sier den kvinnelige servitøren. De er alltid sånn, slik går dagene her, sier hun og ler.

Vår tredagerstur går mot slutten. På vei ned fra fjellene merkes det godt at temperaturen stiger. De siste milene rulles inn mot Estepona og ferden er over for denne gang. For noen fantastiske dager og minner det ble. Hva vi lærte? Neste gang tar vi med holder for mobil, dropper GPSene og bruker Google Maps. Det er best for alle parter.

Slik ser de ut uten hjelmer. F.v Geir Lillebø, John Olav Barstad (Jonny), Jone Dale, Ove Dalva, Oddbjørn Myklebust og Håkon Vistnes.



SE DEN NYE 2025-SERIEN

OUR ROAD. OUR RULES. LET'S RIDE.



Kjør inn i 2025 med en serie bygget for frihet. Slipp løs spenning, kraft og stil med 2025 H-D Cruiser-serien.

UTFORSK DEN NYE SERIEN PÅ H-D.COM

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

SPORTSLIG HVERDAGSSYKKEL

Sportssykler var svært populære før, men stadige økninger av ytelss har etter hvert gjort dem for upraktiske og ekstreme for vanlig gatebruk. CFMOTO mener imidlertid at det fortsatt finnes et marked for sportslige gatesykler. Vi prøvekjører den nye 675 SR-R på GP-banen i Portimão.

På EICMA-messen 2023 introduserte CFMOTO en ny tresylindret motor på 675 kubikk med 120 graders veivaksel. Etter sigende skulle den være lettere og billigere å produsere enn konkurrentenes. Vi fikk vite at motoren er basert på CFMOTOs velprøvde 450 kubikk motor, som i utgangspunktet bare har fått én sylinder ekstra. Motoren skal brukes i flere forskjellige modeller, inkludert en sportssykkel.

Et drøyt år senere befinner vi oss i depotet på Portimão-banen i Sør-Portugal, der en lang rekke av CFMOTOs nye 675 SR-R står oppstilt. Forholdene er ideelle, så hvorfor ikke like godt hoppe rett på og kjøre ut på banen?

Sittestillingen kjennes umiddelbart bra. "Clip-on" styret er en integrert del av den øvre gaffelkronen, og plasseringen er funksjonell. Sittestillingen er avslappet, men gir mulighet for naturlig og ganske aggressiv vektoverføring. Setehøyden er 810 mm, noe som også bør passe litt kortere førere.

Plasseringen av fothvilerne i aluminium gjør at sittestillingen blir et komfortabelt kompromiss. Separate clip-ons og en maskinert øvre gaffelkrone, en høyere (830 mm) eller lavere (795 mm) sadel og justerbare fothvilere er tilgjengelig som tilleggsutstyr, slik at du kan tilpasse sittestillingen med originale deler.

Motoren går svært mykt og er helt vibrasjonsfri. Både clutch og gass har tradisjonelle vaiere, så quickshifteren fungerer bare når du girer opp. Ved nedgiring får føreren derimot hjelp av en slipperklclutch. ABS-bremsene er ikke justerbare, men systemet har to innstillinger og kan også slås av.

Jeg har aldri kjørt på Portimão før. Banen har store høydeforskjeller, er riktig morsom med blinde svinger, men også ganske krevende. De tre første rundene kjører vi på rekke og rad bak en guide. Det er ikke tillatt å kjøre forbi, men guiden øker hastigheten i henhold til gruppens hastighet. Med dette i bakhodet legger jeg meg helt bakerst i køen fordi jeg legger merke til at en kollega som tidligere har kjørt BSB-serien, ligger rett bak lederen. "Disse gutta kommer til å kjøre hardt."

Riktig gjettet. Vi kjører den første runden nesten uten å bruke bremsene, men likevel veldig fort. Allerede nå kjennes det som om 675 SR-R tilbyr en god kombinasjon av styrefølelse og stabilitet, den holder valgt sporet som av seg selv – men på den annen side kan man også korrigere, om nødvendig. Når hastigheten øker, merker jeg at KYB-fjæringen fungerer godt, selv for en fører som veier over hundre kilo. Dessverre(?) er de eneste ujevnhetene på banen på avkjørselen fra depotet, så det er vanskelig å utforske fjæringens respons over ujevnheter. Chassiset blir imidlertid ikke provosert av





Sittestillingen er sportslig, men den relativt beskjedne effekten fra den tresylindrede motoren (89 hester) og et velbalansert chassis gjør det mulig å gjennomføre lange kjørepass i salen. En høyere vindskjerm er tilgjengelig som ekstrautstyr – bra for litt høyere førere.

hard akselerasjon, og en liten sideveis bevegelse oppstår bare under veldig hard bremsing. Jeg synes også at ABS-systemet fungerer bra, med tanke på sykkelens viktigste bruksområde, selv om noen kolleger er uenige. Systemet forstyrrer ikke når du bremser i en rett linje, og i nedleggsfasen fungerer det så sant du har en lett hånd på bremsen. Men hvis du bremser hardt og dypt inn i en sving, får du problemer.

Guiden øker tempoet enda mer, og jeg ville ikke klart å holde følge uten drahjelp. Girkassen er presis, og quickshifteren fungerer godt. Slipperclutchen fortjener også ros, den lar deg gire ned uten clutch, selv under full oppbremsing. Jeg kan ikke huske å ha prøvd noe bedre på en gatesykkel før.

Apropos bremsing: Bittet er ok, men følelsen kunne vært bedre. Trykkpunktet ser ut til å bevege seg, men det virker usannsynlig at systemet har blitt overopphetet, spesielt siden de relativt robuste J. Juan-bremsene er utstyrt med kjølekanaler.

Når du kjører hardt, må du være tilbakeholden med å gire opp. Selv om motoren drar brukbart fra nedre halvdel av turtallsområdet, trenger den minst 7 000 o/min for at det skal skje noe for alvor. Derimot går motoren så sivilisert og mykt, selv på høye turtall, at short shift lønner seg i lange, vide svinger, rett og slett fordi man ikke merker at turtallssperren nærmer seg. Selv om overturtall under akselerasjon i fullt nedlegg ikke forårsaket noen direkte problemer, er det likevel bedre å hoppe over det.

CST-dekkene på 675 SR-R får også godkjent karakter. De varmes raskt opp, har godt grep og ser ut til å tåle mye. Tempoet vårt fortsetter å øke, og vi ligger foran de andre gruppene. Guiden vinker at vi skal følge etter, samtidig som han advarer dem vi passerer. Fothvilerne og støvlespissene berører bakken med jevne mellomrom, men det er ingen tegn til at dekkene drifter ut, og følelsen i dype nedlegg er god.

Etter tjue minutter med aktiv kjøring blir jeg svett, som forventet, men 675 SR-R tretter ikke ut føreren for mye. Den 89-hesters motoren røsker ikke i håndleddene, og sykkelen er så balansert og lettkjørt at selv raske runder ikke kjennes som en belastning for kroppen.

Under de to påfølgende kjørepassene slår jeg igjen følge med den tidligere BSB-føreren og nyter godt av drahjelpen og sporveiledningen, så lenge jeg klarer å henge med. I noen kurver klarer jeg ikke å velge riktig sporvalg uten at guiden viser meg hvor banen går. Under den andre kjøreøkten fikk jeg opp 216 km/t på den tydelige 5-tommers skjermen før jeg bremset på rettstrekningen, men jeg la merke til at traction kontroll begrenset akselerasjonen ut av kurvene noe. Og det er utgangshastigheten ut av den siste lange høyresvingen som bygger opp farten ut på start- og målstrekningen.

Traction kontroll kan slås av med et knappetrykk, og til den siste kjøreøkten slår teknikerne også av ABS-bremsene og strammer fjæringen litt på syklene våre. Det er nå eller aldri! Jeg går for høyest mulig hastighet, med sikte på å nå toppfarten på 220 km/t som speedometeret viser.

Dessverre tar vinden seg opp, og motorens begrensede effekt blir tydelig. Jeg kan ikke bevege meg bakover i salen, og jeg får ikke ordentlig beskyttelse bak det lave kåpeglasset – et høyere kåpeglass er tilgjengelig som ekstrautstyr. Selv om hastigheten på rettstrekningen øker fra runde til runde, er motoreffekten rett og slett ikke nok når det blåser. Tidligere la jeg inn sjette gir i 203 km/t på speedometeret nær målstreken. Nå ser det ut til at jeg har problemer med å komme opp i 200 før jeg må bremse.

Motvinden forsterker selvsagt problemet, men uansett ser det ut til at motoren lider av tungpustethet ved høyere turtall. Det hadde vært interessant å se hva som skjer hvis sykkelen utstyres med en større luftboks som puster bedre og et mer åpent eksosanlegg. Når det gjelder kjøreegenskaper, har ikke chassiset noen problemer med å håndtere mer effekt. Heldigvis er det ikke bare effekten som gjør det morsomt å kjøre. Jeg kan imidlertid ikke la være å foreslå for produktsjef Kushal Shrestha at CFMOTOs neste prosjekt bør være en 675 SR-RR med en litt kraftigere motor og mye bedre fjærings- og bremsekomponenter.

CFMOTO 675 SR-R er interessant fordi den er veldig morsom og kapabel på bane (og enda bedre egnet til våre mindre baner enn store GP-baner), men samtidig avslap-





CFMOTO 675SR-R

Motor

Vannkjølt, tresylindret, firetakts rekkemotor, to overliggende kamaksler, fire ventiler per sylinder, drivstoffinnsprøytning, katalysator, mekanisk styrt flerplate våtclutch med slipper-funksjon, 6-trinns girkasse, kjede.

Boring x slag	72 x 55,2 mm
Slagvolum	675 cm^3
Kompresjonsforhold	11.5: 1
Effekt	66 kW (89 hk) ved 11 000 o/min
Dreiemoment	68 Nm ved 8.250 o/min

Chassis

Stålrørsramme. 41 mm USD gaffel, justerbar kompresjons- og returdemping og forspenning, svinggaffel i aluminium bak, direktemontert enkel støtdemper, justerbar returdemping og forspenning. Doble 300 mm bremseskiver foran, faste firestemplede kalipere, 240 mm bremseskive bak, flytende enstemplet kaliper, ABS, traction kontroll.

Dekk	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Mål og vekt

Akselavstand 1400 mm, gaffelvinkel 23,0 grader, forsprang 106 mm, fjæringsvei foran/bak 130/130 mm, setehøyde 810 mm, tørrvekt 175 kg, tankvolum 15,0 liter.

Garanti	3 år
Farge	Grå, sort, hvit
Pris	140 900,-





Displayet på 5 tommer er tydelig, og både traction control og ABS kan slås av. Bremseutstyret kommer fra J.Juan og dekkene er fra den kinesiske produsenten Cheng Shin Tire (CST). Både bremser og dekk fungerte bra under banekjøringen.



pet nok til hverdagsbruk. Den er så lett at den er perfekt som første store sykkel, og jeg kunne godt tenke meg å kjøpe en.

For de som har kjørt mye på bane kan den lave effekten være et avgjørende problem, men fordi den er så enkel å kjøre er 675 SR-R et flott verktøy for å finpusse sporene og teknikken. I denne prisklassen finnes det ingen konkurrenter som er i nærheten av å kunne tilby så mange funksjoner som denne. På en måte minner allsidigheten om Honda CBR 600 F fra et kvart århundre siden, en sykkel som mange fortsatt anser som det ideelle kompromisset for en gatesykkel. Hvis du vil ha en sporty motorsykkel til hverdagsbruk, en som også kan brukes på svingete landeveier og av og til på bane, er 675 SR-R ekstremt vanskelig å komme bort fra.



Tekst: Petri Suuronen
petri@bike.fi
Foto: CFMOTO

BIKE Oppsummering

Pris 140 900,-, justerbar fjæring, radialbremser, gode kjøreegenskaper, fleksibel tresylindret motor og komfortabel, men likevel sportslig ergonomi. CFMOTO 675 SR-R kombinerer ulike funksjoner på en smart måte. Hvis du liker det sportslig, men ikke vil inngå for mange kompromisser når det gjelder det praktiske, kan 675 SR-R være noe for deg.

NETTBUTIKK MED STORT UTVALG PÅ LAGER I NORGE



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

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

Besøk oss på www.online-mc.no

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

MC-spesialisten i Ås

HS MC-SENTER AS
hsmcsenter.no



CFMOTO

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

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



Vi hos AB Motor er stolte over å kunngjøre at vi nå er forhandler av CFMOTO MC!
CFMOTO er kjent for sine kraftige, pålitelige og prisgunstige motorsykler, og vi gleder oss til å tilby våre kunder et enda bredere utvalg av kvalitetsmotorsykler.

AB MOTOR
Strandveien 2 - 7224 Melhus - Tlf. 72 87 06 10

Non-Stop | MC · Non-Stop | Auto · Non-Stop | Tools · NON-STOP.no · Hestmann | Tuning · Kundeservice · Nettbutikk

Distributør av deler, utstyr og verkstedmateriell. Her er noen av våre leverandører gjennom 20+ år

% OUTLET

AKRAPOVIČ · brembo RACING · ARROW SPECIAL PARTS · ROTOBOX · Beta · RAPID BIKE · MAROLO · Matris · Puig Hi-Tech Parts · YOSHIMURA · Eni · 3D Beta · FULLSIX · BMC Air Filter · Kamasa-TOOLS · AFAM · marchesini

NATIVE AMERICAN

Tradisjon er svært viktig i USA. Derfor er Indian stolt av å være den første motorsykkelfabrikken som ble startet i Amerika. Året var 1901, og racing kom tidlig inn i bildet. Nå har vi prøvekjørt touringmodellene Chieftain og Challenger, begge med den nye, kraftige PowerPlus-motoren.

Det å ha suksess i racing er ofte en drivkraft innen motorsykkelindustrien. Vanligvis gjelder det imidlertid ikke store touringsykler, som f.eks. de stadig mer populære «baggers». Men ting har endret seg: MotoAmericas roadracingklasse King Of The Baggers har fått et stadig større publikum.

Her konkurrerer Harley-Davidson Road Glide og Indian Challenger, det vil si touringmodeller med rammemonterte halvkåper og harde kofferter. Syklene skal ligne de du får kjøpt i butikk, og må ha kåpe og kofferter, men de har mer aggressiv chassisgeometri, race fjæring, skikkelig bakkeklaring og fremfor alt: seriøst trimmede motorer. Syklene er lettet betraktelig, med karbonfiber i kåper og sidevesker, men i henhold til forskriftene skal de veie minst 620 pund (281 kilo). Indian konkurrerer med sin vannkjølte PowerPlus-motor. Den er i utgangspunktet standard, men skremt opp til



Indian Chieftain

De siste syv årene har Indian hatt Ola Stenegärd, det gotlandske ikonet innen motorsykkeldesign, som sjefsdesigner. Før det tilbrakte han 15 år hos BMW.

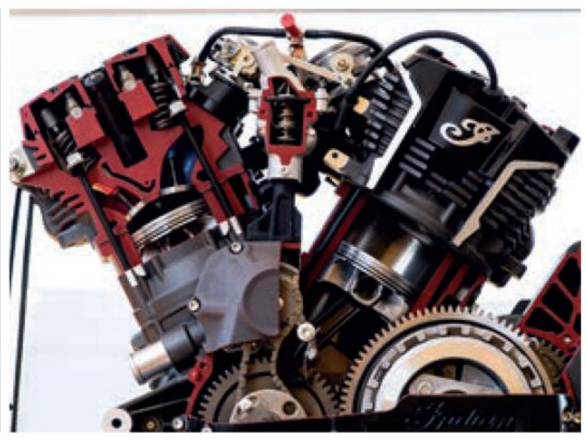












Øverst til venstre: Fotbrettene har god vinkel og plassering. Bremsene har kombinert funksjon, dvs. at både bremsepedal og bremsehendel aktiverer begge bremsene. Over til høyre: Sideveskene er solide og har høyttalere montert i fronten av lokket. Det betyr imidlertid at du må være litt forsiktig hvis du har pakket mye, slik at du ikke skader høyttalerledningene når du lukker vesken. Nedenfor til venstre: Challengers instrumentering er godt organisert med LCD-skjermen under speedometeret og turtelleren. I midten: Slagordet "Indian – Amerikas første motorsykkelfabrikk" gir reklamen tyngde. Nedenfor til høyre: PowerPlus-motoren har overliggende kamaksler og fire ventiler per sylinder.

250 hestekrefter, noe som gir ekvipasjen en toppfart på 300 raske!

I de siste tre årene har Indian, først med Tyler O'Hara og i fjor med Troy Herfoss som fører, vunnet King Of The Baggers-serien. Dette kopler nåtiden med «de gode gamle dager», da deres første V-twin-motor, kalt PowerPlus, ble designet for 111 år siden og vant mange race.

Morgenen er stille, himmelen er klarblå og temperaturen ligger rett under 20 grader. Jeg befinner meg litt over 600 meter over havet, så luften kjennes ren og klar. Om en liten stund starter min prøvekjøring av Indian-modeller med den nye PowerPlus-motoren. Mens jeg går rundt og lar blikket sveipe over de fine linjene på de nye syklene, suger jeg den klare luften inn i neseborene. Prøveturen er på litt over 300 km. Noe på motorvei, men for det meste svingete asfaltveier oppe i fjellene nordvest for Las Vegas i Nevada. Dette blir en perfekt dag for motorsykkelkjøring!

Det er mange nye Indian-modeller på plass som jeg kan sjekke ut og prøvesitte, men selve prøvekjøringen foregår på to modeller: Indian Chieftain PowerPlus Limited 112 og Challenger Limited 112, som er blant dem som har fått den nye motoren. Tallet 112 står, som du kanskje har gjettet, for 112 kubikktommer, eller 1 834 ccm. Det er naturlig å sammenligne den nye motoren med Indians trofaste Thunderstroke-motor, som fortsatt finnes som alternativ i enkelte modeller. Med sine 90 hester og 162 newtonmeter har den godt trykk allerede fra lave turtall. Og med 1890 kubikk har den faktisk litt større slagvolum. Hovedforskjellen er at mens Thunderstroke er helt luftkjølt, er PowerPlus helt vannkjølt. Som en parentes kan jeg nevne at konkurrenten Harley-Davidson har en mellomting, med luftkjølte sylindere og vannkjølte topper. Vannkjølingen gjør at man kan hente ut mer dreiemoment og kraft.

Med en maks effekt på 126 hester og et maks dreiemoment på over 180 Nm, har Indian tatt cruiserkjøringen til et nytt nivå med PowerPlus! Og dette er absolutt ikke bare på papiret: når jeg kjører kjenner jeg med en gang at det er nok å ta av. Jeg trenger egentlig aldri å presse motoren eller dra unødig turtall for å sende sykkelen av gårde med en heftig akselerasjon, til tross for en egenvekt på over 380 kilo. Maksimalt dreiemoment er tilgjengelig mellom 3500 og 4000 o/min. På det turtallet har jeg rundt 100 hestekrefter tilgjengelig, og går jeg opp



Indian
Chieftain











Øverst til venstre: Chieftains instrumentering har speedometer og turteller adskilt, med den syv tommer store LCD-skjermen mellom dem. Instrumenteringen er oversiktlig og lettlest, og alle funksjonene på skjermen er logisk organisert. Både skjermen og knappene under den kan betjenes med hansker på. Over til høyre: Den elektrisk justerbare vindskjermen i høyeste posisjon. Nedenfor til venstre: Den nye 112-tommers (1 834 cm³) vannkjølte V-twin-motoren har 60 graders vinkel mellom sylindrene. I midten under: Chieftain betyr høvding, så høvdinghodet på forskjermen er en tradisjon fra Big Chief-modellene på 40- og 50-tallet. Under til høyre: Sideveskene på 34 liter sitter tett og har bra strømlinjeform.

Prøvekjøring: Indian Chieftain og Challenger

til 5600 får jeg 26 hester til (rødmerking er ved 6500 o/min). Man kan enkelt velge blant tre forskjellige kjøremoduser, som justerer motorens effekt og gassrespons. Cruise control er selvfølgelig også på plass, den styres med høyre tommel.

Det er ikke bare effekten og dreiemomentet som imponerer, men også smidigheten. Motoren trekker uten rykk eller vibrasjoner over hele spekteret. Det faktum at det er 60 graders vinkel mellom sylindrene gjør det lettere å utjevne vibrasjonene. At motoren er så vibrasjonsfri, betyr at du ikke trenger å montere den i gummifester. I stedet er den skrudd godt fast i rammen og er dermed også bærende element som bidrar til å stabilisere rammen. Den kommer også lavere ned, noe som senker tyngdepunktet.

Det er imidlertid ikke nok å bare ha en sterk motor i en stor cruiser for å gjøre den livlig – den trenger også et chassis som har bremser og veigrep i samme klasse. Og selvfølgelig har Indian jobbet med ramme, fjæring og bremser for å gjøre kjøreopplevelsen komplett.

La oss begynne med sittestillingen. Personlig liker jeg ikke fotbrett, og jeg liker heller ikke å ha føttene for langt fremme. Jeg synes det gir en ubekvem sittestilling, noe som blir ubehagelig i lengden. Men i dette tilfellet sitter jeg faktisk ikke med føttene så veldig langt fremme, og sittestillingen er helt ok. Dette gjelder spesielt siden disse modellene har sjenerøse styrekåper som beskytter mot vinden, slik at du ikke trenger å sitte og henge i styret i høyere hastigheter.

Et pluss er at vindskjermene enkelt kan justeres noen centimeter opp eller ned, med en knapp for høyre tommel. Dette gjør det lett å kontrollere fartsvinden, avhengig av hastighet og din egen høyde. Når det gjelder fotbrettene står jeg fast ved min mening om at fothvilere er bedre, både når det gjelder bekvemmelighet og sikkerhet.

Apropos sikkerhet: bremsene har en effektiv kombi-funksjon, det vil si at begge bremsene virker på begge hjulene. I tillegg har bremsene både følsomhet og god effektivitet. ABS-systemet har innebygd kurvefunksjon: styreenheten registrerer hvor mye sykkelen ligger over i svingene og justerer ABS-bremsingen deretter. Det er verdt å merke seg at traction kontroll også har kurvesensor, slik at risikoen for at bakdekket mister veigrepet når du akselererer i en sving, minimeres.

Indian
MOTORCYCLE

PRIS FRA 542.900 KR

ALL NEW ROADMASTER
POWERPLUS 112

5 ÅRS GARANTI

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

INDIAN MOTORCYCLE RIDERS

STANDARD ABS

Chieftain PowerPlus Limited 112 (Challenger Limited 112)

Motor

Vannkjølt 2-sylindret 4-takts 60-graders V-motor, 2 enkle overliggende kamaksler, 4 ventiler per sylinder, elektronisk innsprøytning med 2 x 52 mm throttlehus, regulert katalysator, mekanisk betjent flerplateclutch i oljebad, 6-trinns girkasse, sekundærdrift 152 tenners tannrem, 12-volts batteri på 18 Ah, 4,73 liter motorolje.

Boring x slag	110,0 mm x 96,5 mm
Slagvolum	1 834 cm^3
Kompresjonsforhold	11.4:1
Maks. effekt	92,7 kW (126,0 hk) ved 5600 o/min
Maks. dreiemoment	181,4 Nm ved 3.800 o/min

Ramme + fjæring

Ramme av aluminium og stålrør, motor bærende element, 43 mm USD gaffel, svinggaffel bak, enkel Fox-støtdemper med hydraulisk betjent fjærforspenning, to 320 mm skiver med tostemplede Brembo-kalipere foran, en 298 mm skive med enstemplet kaliper bak, kombinert funksjon, kurve-ABS, krengningssensitiv traction kontroll.

Støpte aluminium felger	3,50 x 19, 5,00 x 16
Dekk	Metzeler Cruisetec, 130/60-19, 180/60-16

Mål + vekt

Lengde 2 503 mm, akselavstand 1 668 mm, styrevinkel 25 grader,forsprang 150 mm, fjæringsvei foran/bak 130/114 mm, setehøyde 672 mm, bakkeklaring 137 mm, vekt tørr/kjøreklar 366/382 (372/388) kg, tankvolum 22,7 liter.

Garanti	5 år
Farger	Rød, svart (rød)
Farger "Dark horse"	Rød, svart (svart, blå, mosegrønn)
Pris	Fra 504 900,- (514 900,-)
Pris "Dark horse"	Fra 514 900,- (523 900,-)

Både for- og bakhjulsfjæringen har god demping, slik at kjøringen aldri blir gyngete. Dette til tross for at det mangler justeringsmuligheter for kompresjons- og returdempingen. Med et ratt kan du enkelt justere fjærforspenningen på bakhjulsfjæringen, avhengig av vekten til fører, passasjer og bagasje.

Den skålformede salen er svært komfortabel. Et sete med både varme og kjøling er også tilgjengelig som tilbehør. Det finnes selvfølgelig et stort utvalg av originalt tilbehør, som f.eks. seteryggstøtte, adaptivt frontlys, 121-liters toppboks, varmehåndtak, et robust lydsystem og mye mer.

Chieftain og Challenger er teknisk sett nesten like, men den store forskjellen mellom dem er at Chieftain har en styremontert halvkåpe som følger styret når du svinger, mens Challenger har en rammemontert halvkåpe. Bortsett fra forskjellen i design, noe som er en smakssak, veier Challenger-kåpen 5-6 kg mer. Chieftain-kåpen påvirker styret og dermed styringen, spesielt når vinden er turbulent bak et større kjøretøy. På den annen side oppleves Chieftain, med sin mer tettsittende kåpe, som mer smidig og lettere å manøvrere på trange steder fordi kåpen følger styret.

Bak kåpene sitter man, som sagt, godt beskyttet mot vær og vind. På innsiden av kåpene finner du en rikholdig og lettlest instrumentering. I tillegg til de tradisjonelle runde instrumentene for hastighet og turtall, er det en stor 7-tommers berøringsskjerm (som kan betjenes med hansker på) i midten. Der kan du enkelt bla gjennom flere forskjellige, informative menyer med mange funksjoner.

Jeg gir pluss for at GPS-navigasjon er standard på disse modellene. For økt sikkerhet er det sensorer som advarer om trafikk både foran, bak og i blindsonen.

Siden dette er touringmodeller, er bensintanken romslig (nesten 23 liter), og de faste sideveskene skal romme 34 liter hver. I den fremre delen av lokkene har veskene høyttalere, og det er også høyttalere i kåpene, men her legger jeg inn en liten advarsel. Hvis du pakker veskene for fulle og så smeller igjen lokket, er det fare for at ledningene til høyttalerne skades eller løsner. En viss forsiktighet anbefales.

Til slutt vil jeg bare nevne designet. Spesielt på denne typen sykler er designet viktig. Det er en hårfin balanse mellom moderne og klassisk retro. De siste syv årene har Ola Stenegård vært Indians sjefsdesigner. Han forteller at designavdelingen hele tiden jobber sammen med ingeniørene, slik at utseende og funksjonalitet alltid går hånd i hånd.

Ola viser også hvordan både Chieftain og Challenger til en viss grad har hentet linjeføringen fra klassiske, amerikanske muskelbiler.

Tekst: Fredrik Lundgren
fredrik@bike.se
Foto: Indian og Fredrik Lundgren

BIKE Oppsummering

Hvem sier at store baggere må være klumpete og kjedelige? Indian har racing i genene, og den nyeste PowerPlus-motoren har kraft som imponerer. Likevel går motoren avslappet, uten irriterende vibrasjoner. I tillegg sitter kraftpakken i et chassis som har bremser og kjøreegenskaper i samme høye klasse.



Indian
Challenger

NY FORHANDLER AV ITALIENSK DESIGN OG LIDENSKAP I OSLO!

aprilia®

MOTO GUZZI®

PIAGGIO®

Vespa



MC EXPERTEN



DAINESE

Kjøp Dainese utstyr
direkte fra vår webshop:

www.dainese.no

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



WELL DONE

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

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



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

NETTBUTIKK:
welldone.no
Nettbutikken er åpen hele døgnet!

WELL DONE AS, Stansevn. 18,
Kalbakken industriområde, 0975 Oslo. Tlf. 46528470

welldone.no

KTM-CENTERET I OSLO!

READY TO RACE

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



790 ADVENTURE
NÅ 160.500,-*



125 DUKE
Fra 51.200,-*

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

AMD MOTORSYKLER

*Pris eks. lev.omk.

KTM

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


Arai
HELMET
Kawasaki

SNILL OG ANVENDELIG HOOLIGAN!

Hvordan endrer man et velprøvd konsept som den populære Z900? Originalen gjorde verden målløs allerede i 1972, den gang med hele 82 hester, og ble en knallsuksess for Kawasaki i den store kampen om tronen blant japanske muskelsykler. Nå er modellen en rimelig streetfighter i mellomklassen.

På den tiden var Z900 en ganske stor og tung sykkel uten moderne hjelpemidler. Foran meg nå står den moderne inkarnasjonen: en smekker og smal skapning med 124 hester og all elektronikken du kan tenke deg. En firesylindret motor på 948 cm³ er vel det eneste som ligner den originale Z900, utviklingen har gått fremover på 53 år!

Årets Z900 har fått en rekke oppdateringer: nytt lyktehus, litt tykkere polstring på setet, litt mer foroverbøyd sittestilling, nye radiatorbeskyttere i børstet aluminium og et forbedret, seksakset IMU-system som styrer hjelpesystemene (kurve-ABS og traction kontroll) mer effektivt. Z900 har også cruise kontroll. Basisinnstillingene til fjæringen er blitt ytterligere forbedret, og en større 5-tommers TFT-fargeskjerm er på plass. Den er lett å lese, lett å forstå og veksler mellom lys og mørk bakgrunn, avhengig av ytre lysforhold.

Stemmestyring av visse funksjoner er også nytt, det samme gjelder et enklere sving-for-sving-navigasjonssystem som vises i displayet ved hjelp av Bluetooth fra mobiltelefonen din og Kawas Rideology-app. Fat Bar-styre og en forbedret quickshifter er også nytt av året. Motoren er oppgradert med nye throttlehus for bedre gassrespons og nye kamprofiler for økt dreiemoment ved lavere turtall, noe som også reduserer drivstofforbruket med rundt 16 prosent. Det siste avhenger selvfølgelig av hvordan du bruker gassen.

Kawa bruker begrepet "Sugomi" ganske mye, et japansk ord som kan tolkes på flere måter – avhengig av sammenhengen. I Z900's tilfelle betyr det "aggressiv". Den lange rekken av sorte/grå sykler med grønne rammer og felger er klar for en prøvetur i fjellene over Benidorm. En streetfighter som virkelig ser aggressiv ut, den står på tå hev, klar til å angripe. Høy bak og med ganske liten lyddemper til moderne sykkel å være. Allerede når man svinger benet over salen kommer en overraskelse: det kjennes som man sitter riktig med en gang! Sammenlignet med lignende sykler i mellomklassen sitter jeg mer "i" denne motorsykkelen, ikke "på". Salen er også behagelig, og det nye Fat Bar-styret gjør sittestillingen komplett. Den litt merkelige følelsen fortsetter når vi kjører ut fra hotellet. Alt fungerer som det skal, ingenting kjennes fremmed. Det er mer som om man har kjørt sykkelen før. Alt er der det skal være, kontrollene er enkle å nå og bruke, og sykkelen oppleves snillere enn den ser ut.

Guiden er Francesca Gaspari, en tøff jente som har kjørt flere Dakar-rally og som virkelig vet hvordan en motorsykkel skal håndteres. Det ser ikke ut som det går veldig fort, men det gjør det! Vi kommer oss ut av bebyggelsen og havner ganske raskt på svingete fjellveier med krappe svinger som noen ganger kniper til uventet.

Sammen med den oppdaterte IMU-enheten er det også kommet til en ny 5-tommers TFT-fargeskjermfor 2025 (til venstre). Quickshifteren med blipperfunksjon (til høyre) er et kjærkomment tillegg og fungerer perfekt. Stjerne i margen!





Baklykten er også oppdatert, akkurat som hovedlykten. Den har fått ny LED-teknologi for bedre synlighet (til venstre). Knappene på venstre side av styret, for innstilling av diverse funksjoner, er enkle å betjene (til høyre). Med Kawasakis Rideology-app og høyttalere i hjelmen er det til og med mulig med stemmestyring.





Vi er tolv mann i gruppen, tre svensker og ni franskmenn. Sykkelen innbyr selvfølgelig til å bli presset, men ettersom vi har fått beskjed om å holde de plassene vi har fått tildelt, følger vi Francesca som små andunger på lang rekke. Etter ti minutter bestemmer en ivrig franskmann seg for at han skal kjøre seg opp i feltet, og en viss uorden setter inn på de ganske smale fjellveiene. Men det betyr også at man må holde seg våken, på tå hev, og teste sykkelen mer konkret. Jeg konstaterer at speilene fungerer bra, og at gassresponsen og Nissin-bremsene er helt på høyde. Quickshifteren er sannsynligvis en av de beste jeg har testet, og både opp- og nedgiringene er supersmidige, selv langt nede i turtallsregisteret. På denne typen veier, med oppfor- og nedforbakker og hårnålssvinger, bruker jeg selvsagt bakbremsen ganske mye, og supplerer med forbremsen når det trengs. Bakbremsen er myk, men effektiv i bittet, men jeg opplever at forbremsen hugger litt og at gaffelen dykker. Dette kan skyldes franskmennenes voldsomme kjøring, noe som enkelte ganger gjorde det nødvendig med brå manøvrer for å unngå å krasje. Den første franskmannen ble selvføl-



Designet er delvis nytt, noe man ser av profilendringene med det nye lyktehuset og radiatordekslene i børstet aluminium. Aggressiv styling.





Fat Bar styre og litt høyere sal gir en litt mer fremoverlent sittestilling, men ikke så mye at man får mye trykk på håndleddene. God sikt i speilene (venstre).
Etter en årrekke med gigantiske lyddempere, setter vi pris på denne elegante kreasjonen. Det er enda bedre med en mer åpen lyddemper som gir en mer tiltalende lydopplevelse (til høyre).





Bak sitter en skive med flytende, enstemplet kaliper. Den er fint avstemt og bidrar til klart godkjent bremse-effekt, kombinert med pålitelig ABS. Det kjennes trygt (venstre). Tanken rommer 17 liter og holder til gode 300 km, hvis man er litt forsiktig med gassen. Fargen er grå/svart, uansett hva du velger, men når det gjelder rammen kan du velge mellom rødt eller grønt.

gelig etterfulgt av en hel haug andre.

Både bakhjulsfjæringen (kanskje noe myk) og gaffelen fungerer bra, men dette kan selvfølgelig justeres etter egne preferanser. På et av fotostoppene ble den ivrige franskmannen observert mens han selv justerte returdempingen på gaffelen – ved hjelp av tenningsnøkkelen! Da jeg påpekte at det fantes skrutrekker å låne, forklarte han at Kawasaki er det eneste merket hvor tenningsnøkkelen er tilpasset for å justere forgaffelinnstillingene. Jaha, ok? Japanske teknikere fra fabrikken var til stede, så jeg var nødt til å spørre om denne unike løsningen. Etter litt språkforvirring forsto de og fniste et forlegent nei, det hadde de aldri hørt om. Bak må fjærforspenningen justeres med en C-nøkkel. Ikke tenningsnøkkelen!

Motorens effektkurve er nesten lineær og det er kraft tilgjengelig på nesten alle turtall. Det går fint å kosekjøre på sjette gir, men hvis man girer ned og drar på, stikker Z900 i vei som en vettskremt grevling. Jeg kjørte mest i Road-modus, men var innom Sport av og til. Road er mer enn nok for hverdagskjøring og fullt effekt er tilgjengelig. Gassresponsen er imidelertid skarpere i den sportslige modusen. For å virkelig utnytte potensialet til Sport, ville jeg likt å komme meg ut på en bane. Jeg prøvde ikke Rain i det hele tatt, ettersom veiene var tørre. Slipperclutchen fungerer bra med quickshifteren, men jeg vet ikke helt hvordan det fungerer med "vanlig" clutchbruk ettersom jeg bare brukte clutchen ved start og stopp. Det skal imidlertid ikke være noen forskjell. Manøvrering i lave hastigheter og de endeløse vendingene under fotoshoot var veldig bra, det er utrolig enkelt å svinge med styret helt over mot styrestopp. Chassiset kjennes velbalansert og stabilt, og kombinert med Kawasaki Cornering Management Function (KCMF) fungerer det eksemplarisk, det er sjeldent å oppleve at sykkelen oppfører seg nervøst. Avanserte inngrep fra de forskjellige kontrollsystemene justerer bremser og gass slik at hvis det dukker opp våte områder eller grus, olje, eller lignende, hjelper de føreren med å mestre situasjonen. Det er ikke noe jeg la merke til, men Z900 kjennes trygg selv om man roter til ved feilvurdering av hastighet og kurveradier. Traction kontroll kan slås av hvis man ønsker å kunne gjøre burnouts og wheelies, noe vi ble frarådet. Noen adlød. ABS-nivået er det samme i Road- og Sport modus, mildere i Rain.

Etter lunsjpausen ble GPS montert på syklene og vi måtte ta oss tilbake til hotellet på egen hånd. Vi tre svensker kjørte sammen og det kan trygt sies at Kawasaki-teamet ikke hadde programmert den raskeste ruten. Nå fikk jeg bedre mulighet til å bla gjennom den utmerkede TFT-skjermen og lære de forskjellige funksjonene, ettersom trafikkmiljøet var roligere sammenlignet med morgenkaoset. Til å begynne med var det irriterende at man må holde nede knappen for å bekrefte hvilket kjøremodus man vil ha, men hvis man eier en Z900 er det sannsynligvis ikke noe problem å venne seg til den lille detaljen. I kjøremodus Rider kan du programmere dine personlige preferanser og få et helt unikt kjøremodus. Jeg hadde ikke tid til å bruke den elektroniske cruisekontrollen i det hele tatt.

Denne delen av prøvekjøringen ga mer feedback om hva den nye Z900 står for. Før vi kjørte ut om morgenen så jeg på dekkene (Dunlop Sportmax Q5A) og tenkte at de sannsynligvis ikke ville passe for spanske fjellveier med til tider ganske dårlig asfalt. Mine forutinntatte meninger ble gjort skam på, for dekkene er en del av det som gjør at sykkelen kjennes så trygg. Selv når den provoseres i Sport-modus på dårligere underlag, gir det ingen sommerfugler i magen.

Til tross for GPS-en kjørte vi litt feil, men stort sett gikk det rake veien. Ok da, kanskje ikke så rakt – mer på fine svingete veier der man knapt vet hvor man er før det åpner seg og havet kommer til syne. Da vet man at hotellet er nær, og at tiden for når vi skal være tilbake er i ferd med å renne ut. Jeg skulle gjerne hatt minst én dag til for å evaluere – og nyte – Z900.

La oss komme tilbake til det trygge inntrykket av Kawasaki Z900. Det kan jo nesten høres ut som om den er kjedelig, men det er den virkelig ikke. Den er bare veldig god til

Prøvekjøring: Kawasaki Z 900

Det er lett å ha det gøy med Z900: bremse inn i en sving, treffe apex og deretter akselerere ut. Og så gjenta, gang på gang. Det er avhengighetsskapende!



det meste. Jeg ser for meg at den kan passe til omtrent alle motorsyklister, fra de med nyervervet A2 førerkort (tilgjengelig i en 70 kW-versjon!) til den litt eldre hardgasseren som er lei av sportssykkel der man sitter sammenkrøpet som en binders. Tryggheten betyr imidlertid at sykkelens karakter får lide litt. "Kjedelige" sykler kan ofte piffes opp av en mer åpen lyddemper, plutselig har man litt råere karakter. Det er kanskje innbilning, men for meg fungerer det. Ikke det at vi oppfordrer til lovbrudd, jeg ville bare nevne det.

Jeg kan ikke la være å sammenligne med Yamaha MT-09, som kjennes litt råere og hvor man sitter mer "på" sykkelen. I tillegg har man den tresylindrede motoren som rasper så fantastisk. Men den har egenskaper som Z900 ikke har, og omvendt. Til syvende og sist er det opp til hver enkelt å avgjøre hva som faller i smak. En annen konkurrent i klassen er Triumph Street Triple, så kanskje det egentlig er prisen og hva du liker som avgjør? Z900 koster fra 182 990,-, MT-09 koster 179 900,- og Street Triple 165 200,-.

SE-versjon

Mye vil ha mer! Hvis du spanderer 199 990,- får du SE-versjonen, som er utstyrt med Öhlins bakhjulsfjæring, Brembo-bremser foran og gullfargede gaffelben. En diskret plassert USB-kontakt er også inkludert. Fargen er en lysere grå med grønne detaljer og felger. Setet er tofarget.

BIKE Oppsummering

Med et så godt utgangspunkt kan man bare gjøre én feil, og det er å endre for mye. Kawasaki har innsett dette og har ganske enkelt oppdatert designet med et nytt Fat Bar styre og tykkere polstring i salen. I tillegg har de oppdatert elektronikken, spesielt IMU-sensorsystemet. Fjæringens basisoppsett er forbedret, og større 5-tommers TFT-fargeskjerm er også ny. Gassresponsen er raskere, takket være nye, elektronisk styrte throttlehus som, sammen med nye kamprofiler, øker dreiemomentet ved lavere turtall og reduserer drivstofforbruket. Alt i alt en kvikk og lettkjørt sykkel som passer like godt på favorittveien som i byen, og som egner seg for både erfarne og nybegynnere.

Kawasaki Z 900 [SE]

Motor

Væskekjølt firesylindret, firetakts rekkemotor, baklanseaksel, to overliggende kjededrevne kamaksler, fire ventiler per sylinder, kamslepere, våtsump smøring, 4 x 36 mm EFI, regulert katalysator, 323 W generator, 12 V/8Ah batteri, mekanisk betjent flerplateclutch med slipperfunksjon, O-ringkjede, sekundærutveksling 44:15.

Boring x slag	73,4 x 56,0
Slagvolum	948 cm^3
Kompresjonsforhold 11,8:1	
Maks. effekt	91,0 kW (124 hk) ved 9500 o/min
Maks. dreiemoment	97 Nm ved 7.700 o/min
Støy, stillestående	92 db (A)

Chassis

Fagverksramme i stål, 41 mm USD gaffel, justerbar fjærforspenning, retur- og kompresjonsdemping, svinggaffel i aluminium, liggende monodemper med link, justerbar fjærforspenning og returdemping, doble 300 mm flytende skiver foran, faste firestemplede kalipere, enkel skive bak 250 mm, enstemplet flytende kaliper, traction kontroll, kurve-ABS.

Støpte alufelger	3,50x17; 5,50 x 17
Dekk	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Mål + vekt

Hjulavstand 1450 mm, gaffelvinkel 24,7 grader, forsprang 110 mm, fjæringsvei foran/bak 120/140 mm, setehøyde 830 mm, kjøreklar vekt 214 kg, tillatt totalvekt 393 kg, tankvolum 17 liter.

Garanti	5 år
Fargealternativer	Sort grå/grønn, sort grå/rød, lysegrå sort/grønn (SE)
Pris (SE)	Fra 182 900,- (199 990,-)



Tekst: Tomas Lofterud
tomas@bike.se

Foto: Kawasaki, mps-Fotostudio

KAWASAKI ENDELIG I OSLO!



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

MC EXPERTEN

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

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**

IXON



Ixon M-Skeid Adventure/Touring

CE AA EN 17092-3:2020

Ixon M-Skeid tilbyr høy komfort i stor variasjon av vær man treffer på. Ytterskallet er mykt og gir stor bevegelsesfrihet, samtidig som det er laminert med høykvalitets-membran XDRY med 26.000 vannsøyle. Enkel og god lufting via direkte-ventilasjonsporter på både jakke og bukse.

Veil Jakke: Kr. 6.399,- / Veil. Bukse: kr. 5.499



Nyhet!

Dame



RUCO

Tlf 61 26 20 00 / post@ruco.no / Finn din forhandler: www.ruco.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

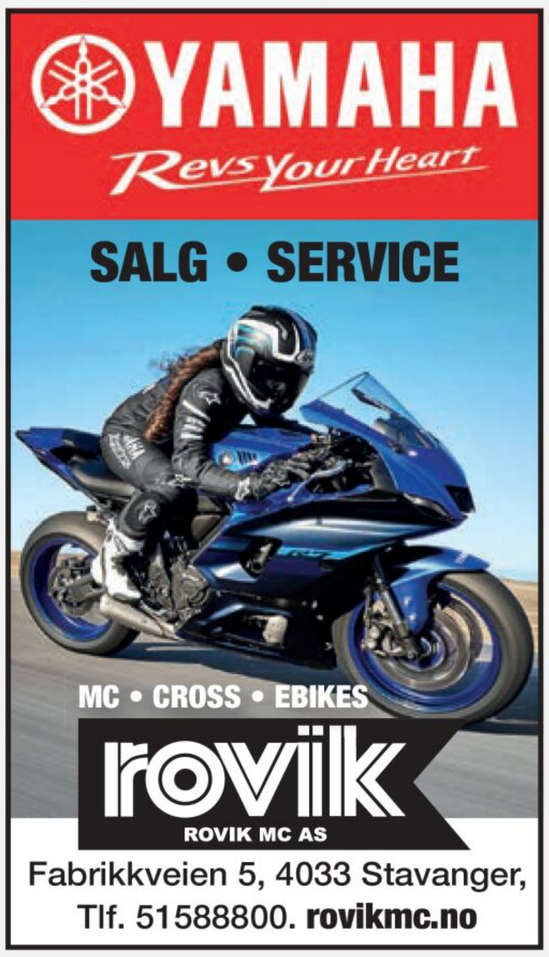


Hold deg oppdatert!

mcavisa.no
bike.no

MC avisa BIKE

motorsykler



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

MOTO GUZZI®

KYMCO HONDA aprilia Vespa BOOSTER PLUG

NMCF NORSK MC-FORHANDLER FORENING

Godkjent MC-verksted

Godkjent Motorsykkelverksted

Vi reparerer og utfører service og vedlikehold på alle merker.

HADELAND MC OG FRITID AS

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

nettbutikk

KANSKJE VI HAR NOE PÅ LAGER



Rask levering!

rovik
ROVIKMC.NO

motorsykler

MC-VERKSTED i Stavanger!

Vi skrur på alle MC-merker!



Treskeveien 5 i Hafrsfjord

MC-BUTIKK på Forus!



Fabrikkveien 8 på Forus

Husqvarna FANTIC HONDA

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

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

Års-abonnement 10 nr. for 770,-!

MC avisa BIKE

bike.no
Tlf. 22535334

motorsykler

Speed MOTORCENTER







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

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

Serviceguiden – hele norges markedsplass

verksteder

NORGES STØRSTE
H-D FORHANDLER

Screamin' Eagle
PERFORMANCE

YTER SYKKELEN DIN SITT ALLER BESTE?

Vår dynobenk avslører alle svakheter og muligheter.

Vi hjelper deg med oppgraderinger.

HARLEY-DAVIDSON® OSLO

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

verksteder

Serviceverkstedet for BMW i Rogaland

BMW MOTORRAD

roviik
ROVIK MC AS

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

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

verksteder

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
AUTHORIZED
SERVICE

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

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

verksteder

Norges råeste MC-verksted!



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

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

TA SERVICE NÅ!

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

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



DEL 1: DEKK I GS-KLASSEN I 120/70 R 19 OG 170/60 R 17

80

SIKKERT GREP

Opplevelsen av å kjøre på svingete veier kan være mer spennende enn ren høyhastighetskjøring. Vi nyter veien og topografien i time etter time, bremser inn i svingene, akselererer med nedgiring og gir full gass på rettstrekningene. Det er derfor man kjører motorsykkel!

Dekkene er grensesnittet mellom motorsykkelen og veien. De sørger for veigrep, men også for hvordan føreren opplever grepet. Dekk spiller derfor en nøkkelrolle når det gjelder kjøreglede.

I år er det fokus på dekk til store adventuresykler, den såkalte GS-klassen, i dimensjonene 120/70 R 19 foran og 170/60 R 17 bak. For å dekke alle nye produkter ble testfeltet delt inn i tre kategorier. I kategoriene offroad, adventure og street ble to nye produkter og ett tidligere uprøvd dekk utsatt for den tøffe prosedyren – flankert av etablerte konkurrenter i hver kategori.

Slitasjetesten var 2000 kilometer på seks identiske BMW R 1300 GS (unntatt vindskjermer og motorvern). Alltid kjørt i følge, og med førerbytte hver 100 km. Etter maratonløpet ble funksjonstestene gjennomført på tørt og vått føre. I tørrtesten var det spesielt kjøreegenskapene på landevei som fikk ekstra oppmerksomhet.

I noen år nå har vi evaluert dekkene etter at de har blitt kjørt en stund, i stedet for når de er helt nye. Denne fremgangsmåten er basert erfaringer som tilsier at kjøreegenskapene til nye premiumdekk varierer mer etter en viss kjørelengde. Dette skyldes at slitasje har en merkbar effekt på kjøreegenskapene til alle dekk. Og når alt kommer til alt, er nye dekk historie etter bare én helg. I de følgende avsnittene får du en detaljert oversikt over hvor store forskjellene er mellom de forskjellige dekkene, og hvilke dekk som kombinerer god kjørelengde med gode kjøreegenskaper. MC BIKE

Hvor er motorsykkel nummer 6?

Istedet for å la en fotograf følge testkolonnen i bil, påtar Markus Jahn seg to oppgaver samtidig: Han fotograferer testen og kjører den sjette motorsykkelen som en del av slitasjetest teamet. En fordel med dette er at vi slipper å vente på en langsommere bil, noe som uunngåelig ville senket gjennomsnittshastigheten. Den eneste ulempen er at bare fem av de seks motorsyklene kan sees på kjørebildene. Har du lagt merke til dette? Nå vet du hvorfor.



Markus Jahn tar seg av både kjøring og fotografering – men ikke samtidig.

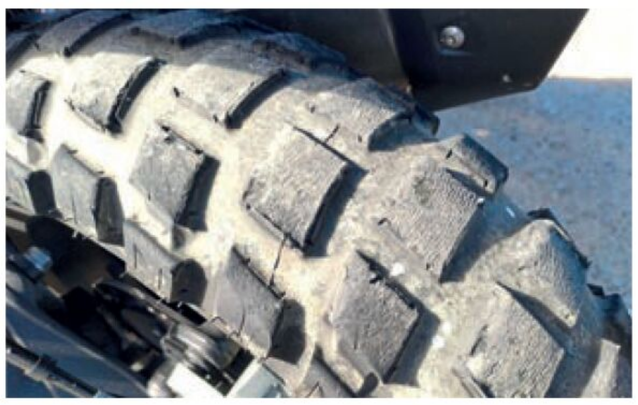


Vi tester BMW R 1300 GS med seks dekkoppsett med tre forskjellige typer, inkludert to nye modeller for 2025, og undersøker både dekkenes egenskaper og levetid.

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

MOTORRAD

DEKKTEST 2025



I dette nummeret

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



I neste nummer:

Alle de nyeste sportsdekkene og de enda hvassere slektningene i sport- og hverdagstester.

Gummien smeltet bort

Akkurat som i fjor skulle den planlagte ruten ta oss dypt inn i de svingete Pyreneene. Dårlig vær tvang oss imidlertid lenger sør.

Det er sjelden ting går som planlagt. Det var også tilfellet med ruten for årets slitasjetest. Fra startpunktet i Argelliers skulle vi egentlig sette kursen mot Pyreneene, akkurat som i fjor. Regn og kulde førte imidlertid gruppen lenger sør, der vi slo leir ved kysten like sør for Tarragona. Derfra satte vi kursen inn i den vakre nasjonalparken Serra de Montsant, som har perfekte veier og små gater der man kan sluke både gummi og kilometer. Blandingen av trange og vide svinger, varierende kurveradier og asfalttyper krevde sitt. Ikke bare av dekkene, men også av et par av teammedlemmene. Men til tross for alle tilbakeslagene klarte vi nok en gang å fullføre slitasjetesten uten krasj eller punktering, og fikk med oss gode data til testen. I tillegg beviste 1300 GS at den er en god touringsykkel.



Hvor skal vi kjøre? Det spiller ingen rolle, det viktigste er at vi kjører på små veier under en skyfri himmel.



Del 1: Dekk i GS-klassen i 120/70 R 19 og 170/60 R 17



OFFROAD-DEKK

Dekk som ideelt sett oppfyller minst 50/50-betingelsene. De må være forutsigbare på både løst og fast underlag.

Balanse er nøkkelordet. Offroad-dekk må ha en balanse mellom veigrep offroad og veigrep på asfalt. Dette kan selvfølgelig bare oppnås med visse kompromisser.

De to dekkene som er testet her, tilhører den såkalte 50/50-kategorien. Det betyr at de i teorien kan brukes både på landevei og offroad. De er designet for å kombinere disse to vidt forskjellige verdenene på best mulig måte, og gi føreren et så bredt bruksområde som mulig.

Greit, men hva er "offroad"? Beskrivelsen av "landevei" er enkel (asfalt eller betong), men definisjonen av offroad er verre. La oss anta at ingen normal bruker av en adventuresykkel i GS-klassen frivillig kjører rett ut i ville skogen. Da betyr offroad, stort sett, sand- og grusveier.

I vår del av verden brukes dekkene hovedsakelig på vei, så kriterier som våtgrep, stabilitet, styrepresisjon, bremselengde og levetid er svært viktige. For å bedømme det tidligere uprøvde Dunlop Trailmax Raid brukte vi det etablerte Michelin Anakee Wild som motpart. Wild har vært på markedet i flere år, har et godt rykte blant 50/50-dekkene, og har allerede bevist sin lange levetid ved flere anledninger.

Men kombinasjonen av BMW R 1300 GS og små veier ga det franske dekket en stor utfordring. Selv som nytt presterte Dunlop Trailmax Raid, som er mer som et 60/40-dekk, betydelig bedre enn Michelin. Til tross for meget dypt dekkmønster ga det en kjøreføelse som minnet om et landeveisdekk, noe som heller ikke ble nevneverdig forringet i løpet av teststrekningen. Michelin-dekket, derimot, ble bokstavelig talt spist opp i et miljø med en stor andel landevei og høyt tempo. Styrepresisjon og stabilitet i svingene ble sterkt påvirket av slitasjen – og det samme ble kjøreføelsen og sikkerheten ved bremsing og nedlegg. I rettferdighetens navn må det imidlertid sies at Anakee Wild sannsynligvis vil få mindre slitasje på en BMW R 1300 GS hvis kjørestilen var roligere.

Hvordan er konkurrentene?



Avon Trek-Rider

Offroad-dekket fra den britiske produsenten er merket M+S og er mer egnet for landeveisbruk (60/40 ifølge produsenten).



Bridgestone AX 41

I 2019-testen imponerte det grove dekket med sine overlegne offroadegenskaper, ga tilstrekkelig grep i regn og viste seg å være svært slitesterkt.



Continental TKC 80

Klassikeren i feltet fyller 40 i år. Dekket har god balanse på asfalt, utmerket grep offroad og lav slitasje.



Dunlop D 908 RR

D 908 RR er et ekte rallydekk med fokus på løst underlag, men det fungerer også svært godt på landevei.



Heidenau K60Ranger

Ranger er verdsatt av langdistanseførere i offroad-miljøet og brukes ofte på adventuresykler i mellomklassen, som for eksempel Yamaha Ténéré 700.



Metzeler Karoo 4

Det er et veletablert allrounddekk for grus, gjørme og gate. Det takler også dreiemomentet til en stor adventuresykkel i GS-klassen.



Mitas Trail+

Dukket opp i 2019-testen som E-07+, alle dimensjoner av E-07 vil gradvis bli erstattet av Trail+. Slitesterkt, bra på landevei og i lett offroad.



Pirelli Scorpion Rallye

Utmerket seg i 2019-testen som et av de mest balanserte adventure-dekkene. Gode egenskaper på landevei og på vått underlag, pluss utmerkede offroadegenskaper. Et tips for rallyfans.

MOTORRAD Poeng
Offroad-dekk

MOTORRAD KJØPEtips

	Maksimal poengsum	Dunlop Trailmax Raid	Michelin Anakee Wild
Kjøreatferd tørt			
Manøvrerbarhet	30	28	29
Styrepresisjon	20	16	10
Kurvestabilitet, hverdag	20	17	12
Grep ved nedlegg	20	17	14
Grep under akselerasjon	20	18	15
Stabilitet rett fram	10	8	6
Tilbakemelding/følelse	10	8	7
Oppførsel i grenseområdet	10	8	6
Selvopprettingsmoment	10	6	5
Kurvestabilitet sport	20	15	10
Grep offroad	20	14	20
bremsing	10	7	5
Bremselengde fra 100 km/t	i m	45,4	50,7
Totalt	**200**	**162**	**139**
VURDERING		**Bra**	**tilfredsstillende**

*200 til 175 poeng = Meget bra; 174 til 150 poeng = bra; 149 til 125 poeng = tilfredsstillende; 124 til 100 poeng = tilstrekkelig; 99 til 0 poeng = dårlig



Dunlop Trailmax Raid er et meget godt og forutsigbart dekk. Det beholder disse tydelige egenskapene gjennom hele testdistansen. Designet fokuserer litt mer på landeveisbruk, men det takler også offroad. Michelin Anakee Wild kommer mest til sin rett offroad. Bildet over viser at det har bedre selvrensende egenskaper på forhjulet enn Dunlop. Hvis du er ute etter maksimal offroad-kompetanse, bør du velge Anakee Wild.

VI HAR NYHETENE, UTSTYRET OG UTVALGET!

2025 Street, Enduro & Cross i butikk!

Husqvarna MOTORCYCLES

FANTIC MOTOR · TM RACING · HONDA

Husqvarna 901 Norden Expedition

mbracing.no

AUTORISERT VERKSTED

MB Racing

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

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

Del 1: Dekk i GS-klassen i 120/70 R 19 og 170/60 R 17

ADVENTURE-DEKK



Store adventuresykler leveres vanligvis med denne dekktypen fra fabrikk. De gir et litt mer offroad-aktig utseende, men teknisk sett er de svært like landesveidekk.

Vi har fått bevis på at store adventure-sykler klarer offroadkjøring på løst underlag. De fleste kjøperne av de tunge motorsyklene kjører imidlertid først og fremst på asfalt. Derfor er syklene vanligvis utstyrt med landeveisorienterte dekk, slik som de som er testet her. De har et litt «tøffere» design med større mønsterdybde og er designet for cirka 90 prosent asfalt og ti prosent grus eller lignende underlag. Kjøredynamikk og lang levetid er grunnen til at de har sjenerøs mønsterdybde. Stabilitet i høye hastigheter, gode kjøreegenskaper og korte bremselengder står også høyt på listen over krav til disse dekkene.

Denne sesongen lanserer Pirelli sitt nye Scorpion Trail III – et dekk som skal konkurrere direkte med det etablerte Bridgestone A 41. Det nye Pirelli-dekket er en direkte etterfølger til Scorpion Trail II, med et mer sportslig mønsterdesign og nye gummiblandinger. Bakdekket har to forskjellige gummiblandinger, men fordekket må nøye seg med én. Det er interessant å merke seg at Pirelli Scorpion Trail III nærmer seg grepsnivået til det nye Metzeler Roadtec 02 ved sportslig landeveiskjøring (se landeveisdekk).

Men tilbake til denne duellen. Alle som tror at Trail III vil feie gulvet med A 41, tar feil. Bridgestone har revidert gummiblandingen på A 41 siden lanseringen. Faktum er at både Bridgestone og Pirelli er fantastiske dekk. Og det er gode nyheter, ikke sant? MC BIKE

Hvordan er konkurrentene?



Avon Trail Rider

Et typisk adventure-dekk som vi ennå ikke har evaluert. Avon-dekk har tradisjonelt lang levetid, men er ikke like imponerende på vått underlag.



Bridgestone AT 41

Dekk i 19/17-tommers format, ennå ikke testet, presentert i 2022 med et tydelig landeveisfokus. Tetter gapet mellom A 41 og AX 41.



Continental Trail Attack 3

Anbefales for kurvejegere. Har imponert i tester med sin smidighet og presisjon, men også med sin utmerkede levetid.



Dunlop Mutant

Ikke testet i 19/17-tommers format. Bør gi godt grep offroad og har også M+S merking.



Metzeler Karoo Street

Har bevist sin slitestyrke og grep på utallige motorsykler. Det takler også enkel gruskjøring og fungerer godt i regnvær.



Michelin Anakee Adventure

Har et påfallende grovt mønster for denne klassen, noe som er grunnen til at landeveisegenskapene ikke hevder seg blant de beste. Best i test i regn, i lett offroad og når det gjelder slitasje.



Mitas Trail Adventure

I likhet med søstermodellen Trail+ har dekket et påfallende grovmønstret design, noe som gir det litt mer grep offroad, men det går på bekostning av ytelsen på asfalt.



Pirelli Scorpion Trail II

Gammelt konsept, men fortsatt bra når det gjelder ytelse. Takler asfalt og regn, og klarer mange mil.

MOTORRAD Poeng
Adventuredekk

MOTORRAD KJØPEtips

	Maksimal poengsum	Bridgestone A 41	Pirelli Scorpion Trail III
Kjøreatferd tørt			
Manøvrerbarhet	30	28	27
Styrepresisjon	20	19	19
Kurvestabilitet, hverdag	20	19	19
Grep ved nedlegg	20	19	19
Grep under akselerasjon	20	19	19
Stabilitet rett fram	10	9	9
Tilbakemelding/følelse	10	9	9
Oppførsel i grenseområdet	10	9	9
Selvopprettingsmoment	10	8	7
Kurvestabilitet sport	20	17	18
Grep offroad	20	8	8
bremsing	10	10	10
Bremselengde fra 100 km/t	i m	39,0	38,2
Totalt	**200**	**174**	**173**
VURDERING		**Bra**	**Bra**

*200 til 175 poeng = Meget bra; 174 til 150 poeng = bra; 149 til 125 poeng = tilfredsstillende; 124 til 100 poeng = tilstrekkelig; 99 til 0 poeng = dårlig



Selv etter 2000 km utmerker begge dekkene seg med meget gode kjøreegenskaper, noe som viser hvor nær de er premiumdekkene. Både A 41 og Trail III er utmerkede landeveisdekk som presterer svært godt både på tørt og vått underlag. De gir langvarig kjøreglede med godt grep og tydelige tilbakemeldinger. Pirelli har en liten fordel når det gjelder bremselengde og Bridgestone når det gjelder veigrep.

QJMOTOR
Ny MC-gigant i Norge!
Fra samme eier som Volvo og Polestar
NYHET! QJMOTOR SRT 600SX
SRK 125RS, SRV 12, SRK 600, SRK 600RS, SRT 600SX, SRV 600 V2, SVT 650X, SRT 700SX, SRT 800RX, SRT 900SX og SRV 900V.
SUZUKI
Suzuki DL 800/1050 V-Strom
Vi hjelper deg med å finne din rette MC!
Autorisert MC-verksted!
NMCF NORSK MC-FORHANDLERFORENING
LEERE'S MOTORSPORT
ETABLERT 1960
Mosseveien 47-49, Fredrikstad. Tlf. 69 31 79 59
leeres.no

Del 1: Dekk i GS-klassen i 120/70 R 19 og 170/60 R 17



GATE-DEKK

Rene landeveisdekk forvandler adventuresykler med høyt dreiemoment til lynraske landeveismaskiner. Så hvis du klarer deg uten offroad-image, er disse dekkene noe for deg.

De store adventure-syklene har ubestridelige kvaliteter, og det er derfor de selger godt. De kraftige motorene kan lett konkurrere med sportssykler i lovlige hastigheter, men de scorer ekstra poeng takket være komfortabel sittestilling og bedre oversikt.

Så hvis du kun kjører på asfalt og liker raske giringer med quickshifter, vil du sette pris på Continental RoadAttack 4 og det nye tilskuddet i prestasjonssegmentet for store adventuresykler: Metzeler Roadtec 02. For virkelig sportslige førere finnes det enda hvassere dekk, som for eksempel Metzeler M9 RR, men RoadAttack 4 og Roadtec 02 bør være klart overlegne når det gjelder lang levetid.

Fra det hypotetiske "bør", over til virkeligheten. Testkjøringene våre viste tydelig hvor like dekkene i denne kategorien er på asfalt. Det nye Metzeler-dekket overgår ikke Continental på noen måte, eller for å si det på en annen måte: Continental er fortsatt noe å regne med på tørr asfalt. Nykommeren klarer bare å kapre flere poeng enn den etablerte konkurrenten med litt bedre stabilitet ved sportslig kjøring og en litt tydeligere tilbakemelding ved kjøring på grensen. Bremselengden på tørr asfalt er praktisk talt identisk for begge dekkene.

Har Metzeler vært litt for konservative i utviklingen av Roadtec 02? Vi kan ikke påstå det, for vi tester også ytelse og slitasje på vått underlag. Spesielt på vått underlag skiller Roadtec 02 seg klart fra Continental – for så å sakke litt akterut når det gjelder slitasje. Vi ser altså det samme mønsteret her som med adventure-dekkene: Våtgrepet ser alltid ut til å gå på bekostning av levetid – og omvendt.

Når det gjelder landeveidekk, mener vi imidlertid at fordelen med det bedre grepet på vått hos Metzeler Roadtec 02 oppveier den litt lengre levetiden til Continental RoadAttack 4.

Hvordan er konkurrentene?



Avon Spirit ST
I våre tester har forgjengerne til Spirit ST imponert med svært god holdbarhet, men ikke like når det gjelder vått underlag og svingegenskaper.



Bridgestone T33
Dette dekket skal presenteres våren 2025, og skal være bedre enn forgjengeren T 32 når det gjelder våtgrep og levetid. Det skal bringe det på nivå med konkurrentene.



Continental RoadAttack 3
En klassiker. Litt billigere alternativ til RoadAttack 4, med gode kjøre- og hverdagsegenskaper.



Dunlop RoadSmart 4
Et ekte allrounddekk, akkurat som Michelin. RoadSmart 4 takler vått, kaldt, varmt, slitasje og har rikelig med grep for den aktive føreren.



Metzeler Sportec M9 RR
Et hvasst dekk som forvandler GS-klassen til ekte superbike-utfordrere, uten at det går på bekostning av våtgrep eller hverdagsegenskaper.



Michelin Road 6
Som 17-tommere er de sterke på landevei og på vått underlag. Gode kjøreegenskaper, selv etter slitasje, gjør dem svært lette å anbefale.



Mitas Touring Force
Det tsjekkisk-slovenske merket er sakte på vei inn i premiumsegmentet. Etter vår mening tilbyr det gedigen funksjon til en hyggelig pris.



Pirelli Angel GT II
Det klart mest sportslige alternativet for GS-klassen. Mangler ikke grepsreserver, hverken i regn eller etter slitasje.

MOTORRAD Poeng
Gatedekk

MOTORRAD KJØPEtips

	Maksimal poengsum	Continental RoadAttack 4	Metzeler Roadtec 02
Kjøreatferd tørt			
Manøvrerbarhet	30	27	27
Styrepresisjon	20	19	19
Kurvestabilitet, hverdag	20	19	19
Grep ved nedlegg	20	19	19
Grep under akselerasjon	20	19	19
Stabilitet rett fram	10	9	9
Tilbakemelding/følelse	10	9	9
Oppførsel i grenseområdet	10	8	9
Selvopprettingsmoment	10	7	7
Kurvestabilitet sport	20	17	19
Grep offroad	20	7	7
bremsing	10	10	10
Bremselengde fra 100 km/t	i m	38,4	38,6
Totalt	**200**	**170**	**173**
VURDERING		**Bra**	**Bra**

*200 til 175 poeng = Meget bra; 174 til 150 poeng = bra; 149 til 125 poeng = tilfredsstillende; 124 til 100 poeng = tilstrekkelig; 99 til 0 poeng = dårlig



De to tyske dekkene egner seg for superraske sporvalg på landevei. Med Continental og Metzeler blir sportssykler lovlig vilt og Nordschleife en lekeplass. Det nye Roadtec 02 har imidlertid bedre allround-egenskaper. Det fungerer godt på asfalt i både moderate og høye hastigheter, og gir bedre grep i regnvær. Continental kan bare utfordre Metzeler når det gjelder lang levetid.

HELITE
airbag technology expert
Når sikkerheten kommer først!





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



TURTLE 2 Black
Mekanisk eller elektronisk utløsning.



H-MOOV
Ryggsekk med airbag
Mekanisk eller elektronisk utløsning



TOURING
Inkl. airbag med mekanisk utløsning



GP AIR
Mekanisk eller elektronisk utløsning



ROADSTER
Inkl. airbag med mekanisk utløsning



VENTED
Inkl. airbag med mekanisk utløsning

helite.no

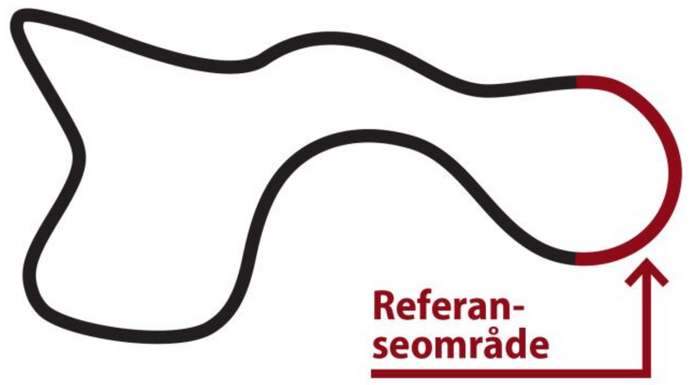
MOTORRAD-Poeng vått

		Maksimal poengsum	Dunlop Trailmax Raid	Michelin Anakee Wild	Bridgestone A 41	Pirelli Scorpion Trail III (MOTORRAD KJØPEtips)	Continental RoadAttack 4	Metzeler Roadtec 02
			Offroad-dekk		Adventuredekk		Gatedekk	
Kjøreegenskaper								
Manøvrerbarhet		10	9	10	8	8	8	8
Styrepresisjon		20	16	12	17	18	16	18
Grep ved nedlegg		20	17	13	17	19	16	19
Grep under akselerasjon		20	16	13	18	19	17	19
Tilbakemelding/følelse		10	8	5	9	10	7	9
Grenseområde		10	7	5	9	9	7	9
Bremsing		10	5	3	9	10	7	8
Bremselengde (m) fra 100 km/t			55,9	62,5	49,4	47,6	51,8	50,4
Hastighet i Omega [km/t]			69,9	60,3	68,9	71,6	63,7	71,4
Rundetid i min			1.18,05	1.30,18	1.17,96	1.14,38	1.22,22	1.15,54
Totalt		**100**	**78**	**61**	**87**	**93**	**78**	**90**
VURDERING			Tilfredsstillende	Tilstrekkelig	Bra	Meget bra	Tilfredsstillende	Meget bra

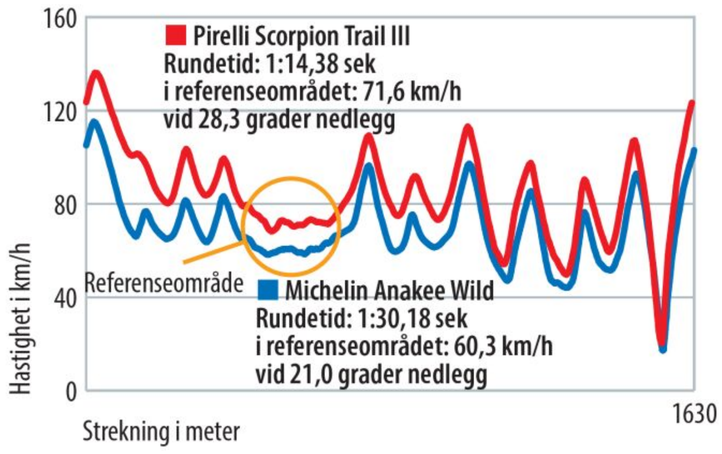
*100 til 91 poeng = meget bra; 90 til 81 poeng = bra; 80 til 71 poeng = tilfredsstillende; 70 til 61 poeng = tilstrekkelig; 60 til 0 poeng = dårlig

Vått underlag skiller klinten fra hveten når det gjelder dekk. Homogene, forutsigbare kjøreegenskaper og god styrepresisjon sikrer en ren linje gjennom svingene, mens tydelige tilbakemeldinger og et bredt grenseområde gjør det mulig å holde linjevalget med trygg følelse. Gummiblanding, kontaktflate og mønsterdesign spiller en viktig rolle for bremselengde og sidegrep. Anakee Wild, med sitt svært offroad-aktige, grove design, kan ses på som representativt for alle offroad-dekk og illustrerer tapet av grep (les: sikkerhet) som du kan forvente med slike dekk på vått underlag.

Våt testbane



Forskjellige verdener: Pirelli Scorpion Trail III adventure-dekket (rødt) er langt bedre enn det rene offroad-dekket Michelin Anakee Wild (blått) på vått underlag, spesielt innenfor referanseområdet ved konstant nedleggsvinkel.





Slik testet vi

For en seriøs test på vått underlag kreves det en permanent vannet testbane. Her avsløres dekkets egenskaper og kapasitet ved hjelp av dataregistrering og erfarne testførere. I vårt tilfelle fikk vi bruke Goodyear/Dunlops testanlegg i Mireval i nærheten av Montpellier.



Testførerne kjørte hvert dekk et bestemt antall runder på vått underlag og tok to målinger av bremselengden fra 100 km/t.

PÅ VÅTT UNDERLAG

"På med badebuksene!" Nei, når vi gir oss ut i regnvær er det ikke for å svømme, men for å teste dekk. Og det er stor forskjell på de forskjellige typene.



Alle de seks dekkene måtte vise hva de dugde til på vår våte testbane. Mens adventure- og gatedekkene ble bedømt med 2000 km bak seg – akkurat som i tørrtesten – måtte offroaddekkene testes i ny tilstand. Grunnen var at Michelin Anakee Wild var så slitt etter testdistansen at vi ikke kunne si noe seriøst om egenskapene på vått underlag. Den sterkt endrede konturen og de forverrede styreegenskapene gjorde det umulig å foreta en objektiv vurdering av kjøreegenskapene. Endringen gjør det klart at ekstreme dekk som Anakee Wild kjøper sine offroad-egenskaper på bekostning av veigrepet på vått underlag. Legg også merke til at Dunlop Trailmax Raid, som bør betraktes som et "gateorientert offroaddekk", klarer å holde følge med adventure- og gatedekk på vått underlag, og er på nivå med Bridgestone og Continental – når det er nytt!

Det er neppe overraskende at de to nye dekkene fra Metzeler og Pirelli utmerker seg på vått underlag, men det er overraskende at adventuredekket Scorpion Trail III slår gatedekket Roadtec 02 med nesten ett sekund.

Den betydelige forskjellen i bremselengde fra 100 km/t på vått underlag er også svært relevant. Pirelli stopper etter 47,6 meter, mens det grovmønstrede Michelin trenger hele 62,5 meter. Det betyr at når Pirelli står stille, seiler Michelin forbi i en hastighet på 48,8 km/t.

MC BIKE



Del 1: Dekk i GS-klassen i 120/70 R 19 og 170/60 R 17







Selv førerne lider under slitasjetesten. Fotografen vår kollapset midlertidig, men kunne gjenopplives med godteri og heiarop fra resten av gruppen. Alle deltakerne overlevde til slutt.

SLITESTYRKE

Det burde være enkelt: Mye gummi på stammen betyr lang levetid. Eller gjør det det? Nei, egentlig ikke, for gummiblandingen og slitebanens utforming spiller en viktig rolle.

La oss være ærlige – dette er ikke den absolutte sannheten om hvor lenge et dekksett vil vare på din store adventuresykkel – det er for mange faktorer som har en avgjørende innflytelse på levetiden til å kunne slå fast det. Det som imidlertid kan sies, er at vi har gjort vårt beste for å kjøre 2000 km på de seks dekkparene så objektivt som mulig. Det betyr identiske motorsykler og identisk dekktrykk (produsentens anbefaling: 2,5 bar foran/2,9 bar bak). I tillegg kjørte vi samme rute, på rekke og rad, i samme vær og med samme hastighet. Førerne byttet sykkel hver 100 km for å minimere sjansen for at individuelle kjørestiler skulle ha innvirkning på dekkene. Ettersom vi kjørte i høy hastighet på små og noen ganger svært små landeveier, var slitasjen på dekksidene helt klart høyere enn for de fleste motorsyklister. I tillegg til landeveiene kjørte vi i underkant av tjue prosent av distansen i skiltet hastighet på motorvei.

Til tross for vår grundige testprosedyre fant vi ikke noe banebrytende, men vi fikk noen overraskende resultater. Det nye Pirelli Scorpion Trail III og de to etablerte dekkene Bridgestone A 41 og Continental RoadAttack 4 havner på pallen når det gjelder slitasje.

MOTORRAD-Poengberegning Slitasje

	Maksimal poengsum	Dunlop T railmax Raid	Michelin Anakee Wild	Bridgestone A 41 (MOTORRAD KJØPEtips)	Pirelli Scorpion Trail III	Continental RoadAttack 4 (MOTORRAD KJØPEtips)	Metzeler Roadtec 02
		Offroad-dekk		Adventuredekk		Gatedekk	
Slitasje							
Framdekk	50	40	47	42	40	42	43
Bakdekk	50	36	25	42	42	42	37
Totalt	**100**	**76**	**72**	**84**	**82**	**84**	**80**
VURDERING		tilfredsstillende	tilfredsstillende	Bra	Bra	Bra	Bra

* 100 til 91 poeng = meget bra; 90 til 81 poeng = bra; 80 til 71 poeng = tilfredsstillende; 70 til 61 poeng = tilstrekkelig; 60 til 0 poeng = Dårlig

Når det gjelder å tilbakelegge mange kilometer er det logisk at det hjelper å ha mye gummi i dekket – men bare hvis resten fungerer. Pirelli Scorpion Trail III skiller seg ut her, ettersom det også presterer svært godt på vått underlag. Dekk som er på nivå med Pirelli når det gjelder levetid, som Bridgestone A 41 og Continental RoadAttack 4, kan ikke måle seg med det . Dunlop Trailmax Raid gjør det også bra, og kan bli favoritten for de som kjører lange strekninger på grus.

Wunderlich®

Optimal beskyttelse-
Maksimal kjørekomfort

Wunderlich **Marathon** vindskjerm sørger for avslappet touring, takket være effektiv vind- og værbeskyttelse. **Flowjet** vindskjerm gir en kompakt basisbeskyttelse og har sportslig design.

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





Wunderlich - vår lidenskap er din kjøreglede

Online, eller hos din Wunderlich-forhandler

www.wunderlich.de/en

60/5 DAYS TEST YEARS WARRANTY

MOTOREX Oil of Switzerland

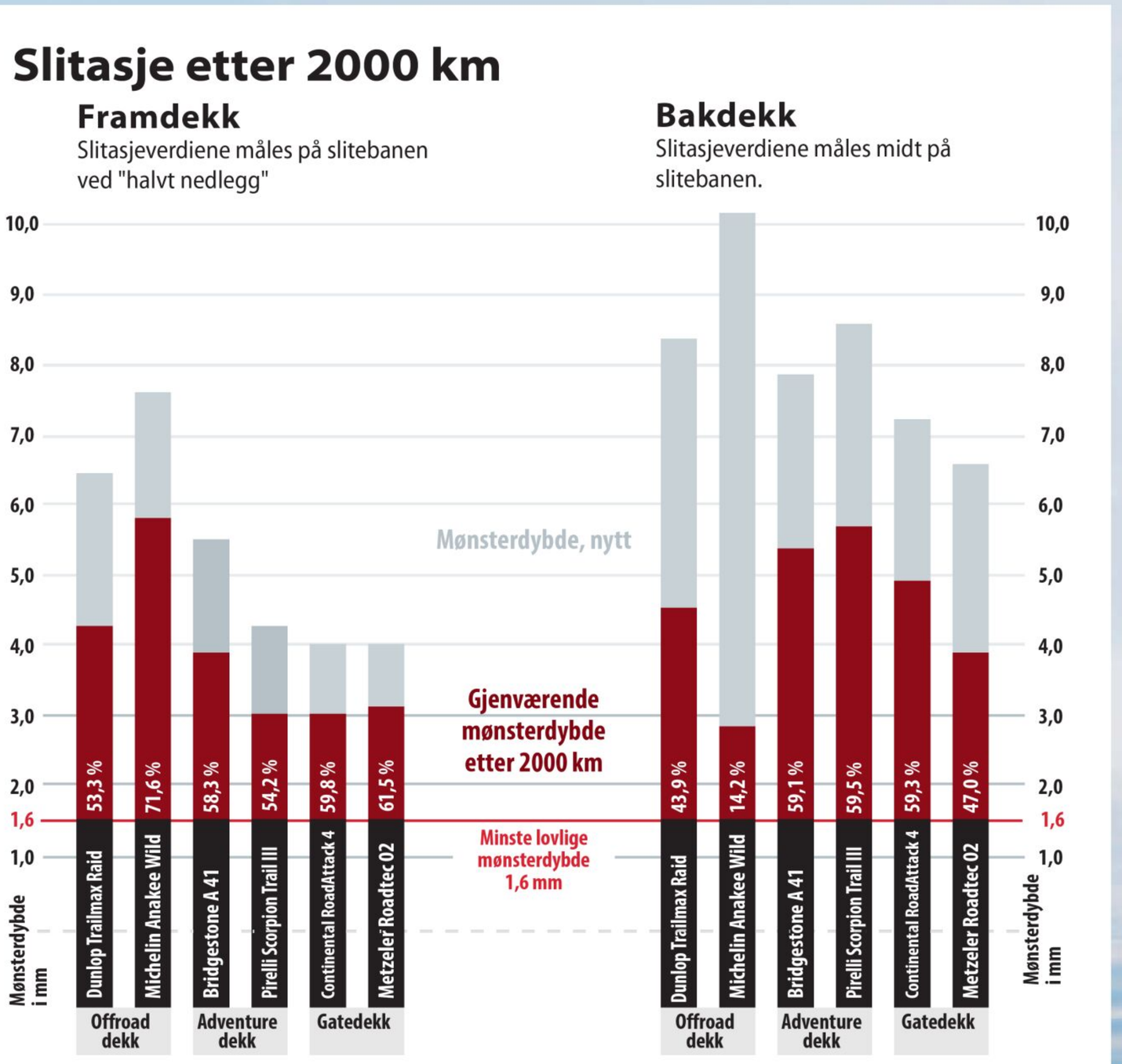
Del 1: Dekk i GS-klassen i 120/70 R 19 og 170/60 R 17



De etterfølges av Metzeler Roadtec 02, som hadde minste mønsterdybde på bakhjulet som utgangspunkt.

Dunlop Trailmax Raid er fantastisk, og opprettholder sine gode kjøreegenskaper gjennom hele testdistansen, til tross for det grove mønsterdesignet. Også til tross for at det har prosentvis høy slitasje.

Michelin Anakee Wild faller gjennom. Spesielt bak slites det veldig mye på grunn av vekten og det høye dreiemomentet til GS. Dekket blir virkelig spist opp når man kjører i høy hastighet, og det mister raskt konturen sin, noe som fører til en vinglete kjøreopplevelse. Fordekket presterte bedre og motsto kreftene som virket på det på en bra måte. I rettferdighetens navn må det sies at Anakee Wild kan oppnå bedre levetid på sykler med mindre effekt.



Forklaring: Restmønsterdybde angis i prosent i forhold til tillatt grense.



BATTLAX
HYPERSPORT
S23



/ PERFEKT GREP

www.bridgestone.no
www.grippingstories.com

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Del 1: Dekk i GS-klassen i 120/70 R 19 og 170/60 R 17

OFFROAD-DEKK



Dunlop
Trailmax Raid

Vekt: foran: 5,4 kg/bak: 7,45 kg
Produksjonsland: Frankrike
Info: www.sps.no

VURDERING

Landevei/hverdag: (162 poeng, **bra**) Mer stabilt enn Anakee Wild i alle kjøresituasjoner. 45,4 meter bremselengde fra 100 km/t er lengre enn med landeveisdekk, men fem meter kortere enn Anakee Wild. Mye rullestøy.

På vått underlag: (78 poeng, **tilfredsstillende**) Over gjenomsnittlig veigrep på vått underlag for denne kategorien, spesielt ved akselerasjon rett frem, og ved små til middels nedleggsvinkler. Grepsgrensen melder seg i god tid.

Slitasje: (76 poeng, **tilfredsstillende**) Med stor mønsterdybde i utgangspunktet er slitasjen på fordekket sammenlignbar med slitasjen på gate- og adventuredekk. Slitasjen på bakdekket er betydelig høyere, spesielt på sykler med høyt dreiemoment.

Konklusjon: Et godt kompromiss for kjøring på landevei og offroad. I hverdagskjøring må man bare akseptere små kompromisser når det gjelder stabilitet i svinger og grep på asfalt.

MOTORRAD
Vurdering: Bra



Michelin
Anakee Wild

Vekt: foran: 5,4 kg/bak: 6,63 kg
Produksjonsland: Thailand
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag: (139 poeng, **tilfredsstillende**) Sterke flexbevegelser, spesielt ved akselerasjon fra nedlegg. Manøvrering i nøytral stilling er veldig bra, men i middels til store nedleggsvinkler tipper det inn for lett. Svært lang bremselengde.

På vått underlag: (61 poeng, **tilstrekkelig**) Svært lite grep på vått underlag. Grenseområdet er smalt ved nedlegg, grepet reduseres for tidlig og grensen nås allerede ved nedleggsvinkler på litt over 20 grader.

Slitasje: (72 poeng, **tilfredsstillende**) Spesielt bakdekket mister mye gummi på grunn av tung sykkel og høyt dreiemoment. Fordekket mister svært lite mønster, takket være stor mønsterdybde i utgangspunktet.

Konklusjon: Anbefales kun for offroad-eventyr og rolig asfaltkjøring. Kompromissene når det gjelder stabilitet i svinger, veigrep, styrepresisjon og bremseegenskaper er tydelig merkbare.

MOTORRAD
Vurdering: tilfredsstillende

ADVENTURE DEKK



Bridgestone
A 41

Vekt: foran: 5,4 kg/bak: 7,86 kg
Produksjonsland: Japan
Info: www.bridgestone.no

EVALUERING

Veien/hverdagen: (174 poeng, **bra**) Gripevillig dekk med en behagelig følelse på asfalt. Litt mer kurvevennlig i direkte sammenligning med Pirelli og gatedekkene. Når dekket kommer opp i temperatur, er det nøytralt og stabilt. Nesten ikke noe selvoppretting ved bremsing under nedlegg.

På vått underlag: (87 poeng, **bra**) Bredt, godmodig grenseområde. Best grep ved akselerasjon rett frem. Det må imidlertid se seg slått av det nye Pirelli når det gjelder grep ved nedlegg og bremsing.

Slitasje: (84 poeng, **bra**) Takket være en liten, hemmelig oppdatering er slitasje både foran og bak svært jevn og lav. Selv etter 2000 km er A 41 fortsatt behagelig og forutsigbart å kjøre.

Konklusjon: Det reviderte A 41 er lettmanøvrert, har den laveste slitasjen og viser ingen svakheter, selv på vått underlag. En klar anbefaling for de som kjører langt.

MOTORRAD
Vurdering: Meget bra

Slik tester Motorrad

Høsten 2024 la testteamet ut på en 2000 km lang tur med seks BMW R 1300 GS med forskjellige dekk. Hensikten var å evaluere egenskapene offroad, landevei, hverdag og slitasje. Evalueringen på vått underlag ble utført ved Bridgestones testsenter i Nettuno i Italia. Disse kriteriene står i fokus for vår evaluering:

Manøvrerbarhet …
… er styrekraften som kreves for å gå inn i nedlegg og holde linjen ved svingkjøring.

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

Styrepresisjon* …
… ved varierende hastigheter og kurveradier. Dette testpunktet gir informasjon om motorsykkelen følger den ønskede linjen eller om det er nødvendig med betydelige korreksjoner.

Kurvestabilitet …
… refererer til gynging i vekslende kurver og over ujevnheter. Testet alene og med passasjer og ved store nedleggsvinkler under akselerasjon.

Stabilitet rett frem …
… gjøres mens man kjører i høy hastighet. Holder motorsykkelen kursen, eller oppstår det pendling?

Grep ved akselerasjon* …
… beskriver tilgjengelig grep under kraftig akselerasjon ut av svinger.

Grep ved nedlegg* …
… Her tester vi maksimalt grep og

*Seksjoner merket med en stjerne kan overføres til motorsykler med geometri tilsvarende BMW R 1300 GS.

GATEDEKK

MOTORRAD TESTvinner



Pirelli
Scorpion Trail III

Vekt: foran: 4,95 kg/bak: 7,97 kg
Produsert i: Tyskland
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag: (173 poeng, **bra**) Det nye Trail III har et sportsligere slitebanedesign og en ny gummiblanding. På motorveien er det litt mindre manøvrerbart enn A 41. Det imponerer med gode tilbakemeldinger for grep ved sportslig, stabil kjøring. God bremselengde.

På vått underlag: (93 poeng, **meget bra**) Over gjennomsnitt godt veigrep på vått underlag. Trail III oppnår også en rundetid som kan sammenlignes med gatedekk. Grenseområdet gir den beste tilbakemeldingen på veigrepet.

Slitasje: (82 poeng, **bra**) Noe mer slitasje på fordekket, sammenlignet med Bridgestone A 41. Bakdekket med dobbel gummiblanding har nøyaktig samme prosentvise slitasje som A 41, men den reelle slitasjen er større, ettersom den opprinnelige mønsterdybden også er større.

Konklusjon: Anbefales for sportslige førere. Meget gode, sportslige kjøreegenskaper på tørr vei, spesielt godt våtgrep og lav slitasje.

MOTORRAD
Vurdering: Meget bra



Continental
RoadAttack 4

Vekt: foran: 4,9 kg/bak: 7,1 kg
Produksjonsland: Tyskland
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag: (170 poeng, **bra**) I begynnelsen av slitasjetesten er dekket nøytralt med god styrepresisjon, men har noe behersket tilbakemelding for grep. Under slitasjetesten oppsto det små kontrastyrings-krefter under nedlegg og dekket var ikke lenger like nøytralt som i begynnelsen.

På vått underlag: (78 poeng), **tilfredsstillende**) Ved akselerasjon spinner det for tidlig, og grepet ved maksimal akselerasjon er derfor lavere enn Metzeler. Det sladder også tidligere i nedlegg, men har bra bremselengde.

Slitasje: (84 poeng, **bra**) Slitasjen på for- og bakdekket er svært jevn og lav. Det er på samme nivå som Bridgestone A 41 når det gjelder levetid og deler derfor førsteplassen i denne avdelingen.

Konklusjon: Hvis du er ute etter et slitesterkt touringdekk, er RoadAttack 4 et godt valg. Slitasjen er jevn og bra, men det er fortsatt rom for forbedringer på vått underlag.

MOTORRAD
Vurdering: Bra



Metzeler
Roadtec 02

Vekt: foran: 5,14 kg/bak: 7,99 kg
Produksjonsland: Tyskland
Info: www.norgesdekk.no

VURDERING

Landevei/hverdag: (173 poeng, **bra**) Metzeler er et sportslig asfaltdekk. Manøvrerbarhet på vei er på nivå med Continental, dekket er ganske stabilt i nedlegg og gir god tilbakemelding på grep, spesielt ved høye hastigheter.

På vått underlag: (90 poeng, **godt**) Svært godt grep på vått underlag. Rikelig med grep ved akselerasjon og et bredt, godmodig grenseområde ved nedlegg. Høy hastighet i Omegakurven på testbanen.

Slitasje og slitasje: (80 poeng, **bra**) Svært lav slitasje på fordekket. Bakdekket med Dual Compound har betydelig mer slitasje – det reduserer levetiden noe.

Konklusjon: Metzeler er et veldig sportslig dekk for store adventuresykler som kun kjøres på landevei. Bakdekket slites raskere enn fordekket.

MOTORRAD
Vurdering: Meget bra

hastigheten sykkelen tåler under maksimalt nedlegg. En kjøring på grensen som kun kan gjøres på en lukket testbane.

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

Dekktrykk:
Landevei/vått/offroad (foran/bak): 2,5/2,9 bar

Testsykkelen: BMW R 1300 GS

BMW R GS er den moderne adventuresykkelens mor. De testede dekkene i størrelsene 120/70 R 19 foran og 170/60 R 17 bak brukes ikke bare av BMW, men av alle relevante konkurrenter i segmentet. Til denne testen brukte vi den nyeste versjonen av sykkelen, R 1300 GS. Heldigvis opplevde vi ingen tekniske problemer eller punkteringer i løpet av de mer enn 12 000 testkilometerne.

Tekniske data
Luft-/væskekjølt tosylindret boksermotor, 1 300 cm³, 106,5 kW (145 hk) ved 7 750 o/min, 149 Nm ved 6 500 o/min, 6-trinns girkasse, kurve-ABS, traction kontroll. Sittehøyde 845 mm, vekt 255 kg, tankvolum 19,0 liter, toppfart 219 km/t, 0-100 km/t 3,6 sek. Pris fra 265 500,-



Del 1: Dekk i GS-klassen i 120/70 R 19 og 170/60 R 17

RESULTAT

Etter festen kommer regningen, og det samme gjelder for dekktesten. Dekkene i GS-klassen presterte godt i år.

Å være ute på veiene med tre forskjellige dekktyper samtidig er lærerikt og gir mange innblikk. I kategorien gatedekk vinner nye Metzeler med god margin mot det noe foreldede Continental. Selv om sistnevnte ligger litt foran når det gjelder slitasje, etterlater det ellers mye å ønske på vått underlag.

Etterfølgeren bør forbedre seg betydelig på dette punktet.

Blant adventuredekkene vinner det nylanserte Pirelli Scorpion Trail III mot det fremdeles gode Bridgestone A 41. Det italienske dekket presterer bedre på vått underlag, mens det japanske holder litt lenger.

Når det gjelder offroad dekk, vinner Dunlop – hovedsakelig fordi det ikke er fullt så offroadorientert som Michelin. Sistnevnte har bedre selvrensende egenskaper offroad, men dekket har åpenbare problemer med vekten og dreiemomentet til BMW R 1300 GS.

Det kan fungere godt over lange distanser på for eksempel en Yamaha Ténéré 700, og sannsynligvis oppnå kjørelengder på over 5000 km. Men i slitasjetesten på BMW R 1300 GS smeltet det bort som iskrem i solen.

MOTORRAD

Sluttresultat

		Kjøreatferd på tørt	Kjøreatferd på vått	Slitasje	Totalt	MOTORRAD -Vurdering
	Maksimal poengsum	200	100	100	**400**	
Offroad dekk	**Dunlop Trailmax Raid**	162	78	76	**316**	**Bra**
	Michelin Anakee Wild	139	61	72	**272**	**Tilfredsstillende**
Adventuredekk	**Bridgestone A 41**	174	87	84	**345**	**Meget bra**
	Pirelli Scorpion Trail III	173	93	82	**348**	**Meget bra**
Gatedekk	**Continental RoadAttack 4**	170	78	84	**332**	**Bra**
	Metzeler Roadtec 02	173	90	80	**343**	**Meget bra**

*400 til 340 poeng = veldig bra; 339 til 300 poeng = bra; 299 til 260 poeng = tilfredsstillende; 259 til 0 poeng = tilstrekkelig



Testernes tips



Peter Mayer Jeg liker virkelig Bridgestone, rent generelt. Det har ingen store svakheter, drar alltid fint i vei og lar meg alltid vite hvor hardt jeg kan presse det.



Tobias Wassermann Continental RoadAttack 4 er litt som meg: ikke lenger helt fersk, men med på leken når alt kommer til alt. Spesielt når det gjelder lang levetid.



Robert Glück Jeg velger Michelin Anakee Wild, som fungerer godt på sykler med mindre effekt – selv på landevei. Etter min mening er det et ekte adventuredekk. GS er rett og slett for sterk.



Karsten Schwers Hvis du kjører mye eller ganske mye offroad – velg Dunlop, spesielt fordi det også fungerer veldig bra på asfalt. Selv etter 2000 km på en GS.



Peter Klein Min favoritt er definitivt Pirelli. Når det byr opp til dans, vil jeg gjerne la håret blåse i vinden uten hjelm, som på en berg-og-dal-bane – og jeg har fremdeles noen hårstrå igjen, hehe.



Markus Jahn Metzeler Roadtec 02 overbeviser meg. Med det montert kan jeg slappe av og se etter fotomuligheter mens jeg kjører, sykkelen går som på skinner.

Dette var det første slaget, det andre kommer i neste utgave av MC-avisa/Bike:

12 klebrige sportsdekk i størrelsene 120/70 17 foran og 190/55 17 bak.

LINDSTRANDS

For the extra mile



Lindstrands Storbo tekstildress

Ny adventure-dress!

Vann og vindtett samt pustende.
Laminert 2-lags tekstildress med stretch.



Jakke 3.495,- / Bukse 2.895,-





CHEST PROTECTOR READY

DRYWAY+ CE AA

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

98

OSLO MC KLUBB

– Guttegjengen som ble en motorsykkelklubb

Oslo MC Klubb har markert seg i forbindelse med tema: sikkerhet på motorsykkel. I en tid hvor etablerte motorsykkelklubber forgubbes og er på tilbakegang, er det forfriskende at nye aktører melder seg på, med nye måter å tenke på. Da lederen for Oslo MC Klubb, Babar Razzaq, henvendte seg til oss og foreslo en artikkel om klubben, var det lett å si ja.

Hvordan det startet og hvordan bli medlem

Jeg møter Babar og noen andre sentrale medlemmer i Oslo MC Klubb på Haugerud, en bydel ca. 15 minutter med T-banen fra Oslo sentrum. Babar kan fortelle at det hele startet med en gjeng ungdommer med sterk interesse for fart og motorsykler som møttes for å kjøre sammen. Etter å ha rast fra seg gjennom flere år og blitt voksne og stiftet familie synes en del av medlemmene det var på tide å etablere mer formelle rammer rundt virksomheten, og i 2009 så Oslo MC Klubb dagens lys. For øyeblikket har klubben ca. 25 – 30 aktive medlemmer. Det er ikke en merkeklubb, medlemmene kjører det meste av motorsykler som er å finne på markedet. Klubben går ikke bredt ut for å rekruttere nye medlemmer. I stedet skjer tilveksten ved at interesserte som får kjennskap til klubbens virksomhet starter med å delta på fellesturene som klubben arrangerer hver søndag gjennom hele sesongen, med start rundt midten av mai. Fellesturene ledes av de mest erfarne medlemmene med lang fartstid både, fra bane og landevei, og det blir brukt radiokommunikasjon mellom deltakerne for økt læring. Oslo MC Klubb har også tatt i bruk applikasjonen «Spond» for å lette oversikten over hvem og hvor mange som vil delta på fellesturene og for å sende ut informasjon til medlemmene. Trives du med fellesturkonseptet, har utbytte av det, og har et minimum av sosiale ferdigheter er neste steg å bli medlem. Kontingenten er kr 899,- og inkluderer søndagsturer og en årlig langtur utpå høsten, forskjellige effekter relatert til klubben, et førstehjelpskurs, og en sikkerhetsgjennomgang av sykkelen ved sesongstart. En barnedag har klubben også funnet plass til, og en middag ved sesongavslutningen.

Klubblokale og økt sikkerhet gjennom fellesturer

Oslo MC Klubb har ikke et eget klubblokale. Det skiller klubben fra

Fortsetter på side 100 ▶



Ut mot havet – Fellesturene hver søndag gjennom hele sesongen er Oslo MC Klubb sitt klubblokale. Et mer storslått lokale er vanskelig å finne for rekreasjon og læring.

SUZUKI

Nyhet!

DL800RQ

Et sterkt team: Du og din V-Strom 800! V-Strom 800 følger deg på alle dine reiseeventyr, både nær og fjern. Med overlegen komfort, et stabilt chassis og den kraftige tosylindrede motoren, erobrer dere veiene der dere ferdes.



Veil. pris 2025 kr **174.900,-**

Avtal prøvekjøring med en Suzuki-forhandler nær deg!

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

erling sande

erling-sande.no



Det kan være greit å ha tak over hodet ved sosiale sammenkomster. Oslo MC Klubb har sterk overvekt av mannlige medlemmer, men ett kvinnelig medlem sørger for balanse.



Fellesturene hver søndag gjennom hele sesongen fungerer som klubblokale, og et mer storslått lokale er vanskelig å finne.



Stopp for lunsj under åpen himmel er ikke å forakte.



"Ut på tur aldri sur" – Det trekker opp til uvær og da gjelder det å være føre var og få på seg regntøyet – "Det er aldri dårlig vær bare dårlige klær".

Reportasje: Oslo MC Klubb

andre klubber som legger ned svært mye energi i nettopp det å ha et eget sted. Hos Oslo MC Klubb er det fellesturene som er klubblokalet. Det er etter vår mening en uvanlig, men god vri på problemstillingen. Det var nettopp under fellesturene at Babar og andre veteraner i klubben erkjente at det det var altfor store forskjeller på kjørekompetansen blant deltakerne, og at det var viktig å ta fatt i disse forskjellene. Det var ikke bare kjørekompetansen eller mangel på kompetanse som var påfallende, men også de store forskjellene i hvordan deltakerne kledde seg når de kjørte motorsykkel. Det var da tanken om å slå et slag for sikkerheten først dukket opp blant medlemmene.

Målet ble etter hvert å vise hvordan både erfarne og ferske motorsyklister kan forberede seg best mulig for en ny sesong, ved teknisk sjekk av sykkelen, tilpasning av personlig sikkerhetsutstyr, og ansvarlig kjørestil. Fellesturene har vist seg å være en suksessformel både for å rekruttere nye medlemmer, og for å oppnå målet om sikrere motorsyklister. Ifølge Babar er det påfallende hvor mye bedre deltakerne på fellesturene er ved slutten av sesongen enn de var på den første turen de kjørte. Forskjell i kompetanse er noe mange klubbmiljøer har erfart, men få – om noen – gjør noe med det. Oslo MC Klubb har virkelig tatt tak i dette, og løser det på en elegant måte.

Teori og praksis blir bundet sammen på en god måte som de fleste vil ha stort utbytte av. Kanskje flere av landets klubber burde begynne med å definere fellesturer som sitt klubblokale, mye penger å spare på dyr husleie på den måten, og ikke minst: mye god læring og trafikksikkerhet å hente. Om vinteren, når man virkelig trenger tak over hodet, går man uansett i hi som motorsyklist.

De av våre lesere som synes konseptet til Oslo MC Klubb høres interessant ut kan kontakte Babar Razzaq på telefon: 466 67 888 eller på e-post: babarsepost@gmail.com

Tekst: Jarl Hole
Foto: Jarl Hole, Oslo MC Klubb

leave no place uneXplored.

CFMOTO

800MT-X

102

LANGS SVERIGES *vakreste kystlinje*

Det finnes turer som handler mer om selve turen enn om målet. En motorsykkeltur til Höga Kusten i juli, når solen egentlig aldri går ned og landskapet folder seg ut i frodige nyanser av grønt, er en slik tur. Noen dager på svingete veier, gjennom fiskevær og frodige skoger, viser frem noe av det beste Sverige har å by på.






Via Ferrata
Gröna Slingan
Ö Bergsstigen
S Bergsstigen

Härnösands bilmuseum huser en imponerende samling av klassiske kjøretøy, fra Sveriges eldste bil til skinnende muskelbiler og historiske motorsykler.



En liten båt tar seg rolig frem over det speilblanke vannet i Härnösand.



Hemsö festning.



Vi drar fraStockholm ved daggry på vår Ducati Multistrada V4S. Til tross for at det er en stor adventuresykkel, kjennes den overraskende smidig. Takket være den lette aluminiumsrammen og den semi-aktive Skyhook-fjæringen har den perfekt balanse mellom sportslig svingkjøring og touringkomfort. Sykkelen kjennes stabil både i raske svinger og på humpete veier, der fjæringen automatisk tilpasser seg underlaget. Det brede setet gjør det lett å tilbringe timevis på sykkelen, og den myke effektleveransen gjør hver akselerasjon både sterk og kontrollert. Sandrine setter pris på den romslige passasjersalen, selv om sykkelen er så høy at hun sliter med å komme seg av og på.

Etter et par timer svinger vi av E4 og tar kystveien opp mot Sundsvall. Den lokker med skoglandskap, jordbruksmarker, og små pittoreske fiskevær der tiden ser ut til å ha stått stille. Veien slynger seg gjennom det norrlandske landskapet, og vi nyter hver eneste sving.

Ved lunsjtid ankommer vi Härnösands bilmuseum – Sveriges største bilmuseum med åtte utstillingshaller. Her finner du alt fra svenske veteranbiler til amerikanske muskelbiler og europeiske klassikere – en nostalgisk reise gjennom bilhistorien. Bilmuseet ble startet av Calle Lundkvist, også kjent som Raggarkungen i Härnösand. Museet har en imponerende samling kjøretøy, blant annet Sveriges eldste registrerte bil, en De Dion-Bouton fra 1899, en A-Ford fra 1931, og landets eneste kjente T-Ford med originalkarosseri fra 1910. En av museets utstillingshaller er i sin helhet viet til tohjuls kjøretøy, med rundt 25 mopeder og over 15 motorsykler, deriblant flere klassiske Husqvarna fra 1947. Vi vandrer rundt blant kjøretøyene og lar tiden gå – det er lett å fortape seg i museets nostalgiske atmosfære.

Om kvelden, før vi sjekker inn på hotellet i Härnösand, bestiller vi hver vår GT med Härnö Gin. Härnö Gin, som produseres i skogen utenfor Härnösand, har flere ganger blitt kåret til en av verdens beste gin. Med sin rene smaksprofil og balanserte einerkarakter har den satt Sverige på det internasjonale ginkartet, og vi forstår hvorfor når vi tar den første slurken av vår GT. Vi blir sittende lenge på hotellets terrasse, ser ut over landskapet og lar turens første dag synke inn.

Neste morgen setter vi kursen mot Skuleskogens nasjonalpark, en av Sveriges mest

High Coast Distillery ved Ångerman-elven lager en whisky med utpreget røyksmak, preget av det norrlandske klimaet.

Duften av nyrøkt fisk henger i luften på røykeriet. Her får dagens fangst sakte sin karakteristiske smak over glødende flis.

Et vellykket kast gir resultater – fisken spreller i det klare vannet.

Touring i Sverige: Höga Kusten







Mannaminne består av rundt 50 bygninger og kjøretøy fra hele verden. Trikker, biler og båter, en ungarsk bondegård, en kinesisk paviljong, en norsk stavkirke og ikke minst:Saab J35 Draken – et jagerfly som i sin tid var revolusjonerende.





spektakulære naturskatter. Den berømte nasjonalparken er som en lærebok i naturgeografi – du kan tydelig se sporene etter innlandsisen, landhevingen og havets erosjon. De mer eventyrlystne kan kombinere besøket i Skuleskogen med en klatretur på Skuleberget via ferrata, der du kan prøve deg på forskjellige vanskelighetsgrader på klatrerutene opp fjellet. Vi nøyer oss med å ta taubanen opp. Fra toppen av Skuleberget får du en av Sveriges mest ikoniske utsikter over hele Höga Kusten: vidstrakte skoger, forrevne klipper og havet som glitrer i solen.

Etter å ha kommet ned fra Skuleskogen fortsetter vi nordover. Underveis ser vi en mann som fisker fra en brygge ved en stille innsjø, og vi stopper opp. Han har nettopp fått napp – en fin abbor spretter på kroken. Vi slår av en prat, og han forteller at han ofte fisker her, at abboren biter godt i juli. Han skal grille fangsten om kvelden sammen med familien: "En skive smør, litt dill og en klatt fløteost med reker – det er alt du trenger", sier han med et smil.

Vi fortsetter med kurs mot kulturminnet Mannaminne i Nordingrå. For å komme dit kjører vi over den ikoniske Höga Kusten broen, som har blitt et symbol for denne delen av Sverige. Multistrada har virkelig vist hva den kan. V4 Granturismo-motoren på 1 158 kubikk leverer 170 hester og har dreiemoment på 125 Newton, noe som gir en sterk, men forutsigbar akselerasjon. I motsetning til de klassiske Ducati L-twin motorene leverer V4-motoren kraften mykt og vibrasjonsfritt, noe som gjør den ideell for både langtur og mer teknisk kjøring.

Mannaminne ble grunnlagt i 1980 av kunstneren Anders Åberg, og har siden den gang utviklet seg til å bli et unikt sted der kunst, arkitektur og historie møtes. Det er ingen vanlig attraksjon – snarere en unik samling av bygninger, kjøretøy og kunstverk fra hele verden, midt i det norrlanske landskapet. Vi spaserer rundt på grusstiene og ser gamle trikker fra Budapest, en norsk stavkirke og en gigantisk propell fra et skip. Det er et sted som oser av historie og nysgjerrighet.

Vi fortsetter til Skeppsmalen, en liten by ved havet, og stopper for en pause. De røde naustene står tett inntil kaia, og havet er rolig i den klare ettermiddagen. En frisk havbris feier inn fra bukten og bringer med seg duften av tang og saltvann. Måkene svever over oss, og skrikene deres lager ekko mellom klippene.

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

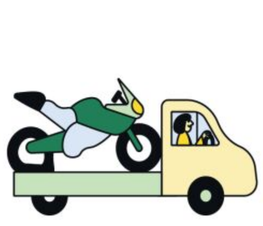
TOURSTART gjør det enkelt å ta en MC-tur, enten det er en kort kveldstur eller en lang ferietur som strekker seg over flere dager.

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

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



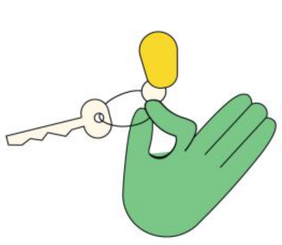
Flere tjenester inkludert i NAF MC-medlemskapet:



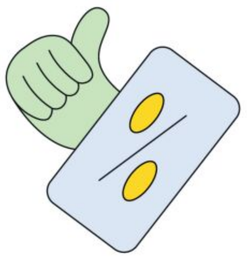
MC Veihjelp



Advokathjelp



Nøkkelforsikring



Rabatter



NAF MC-klubber



Bli NAF MC medlem i dag!

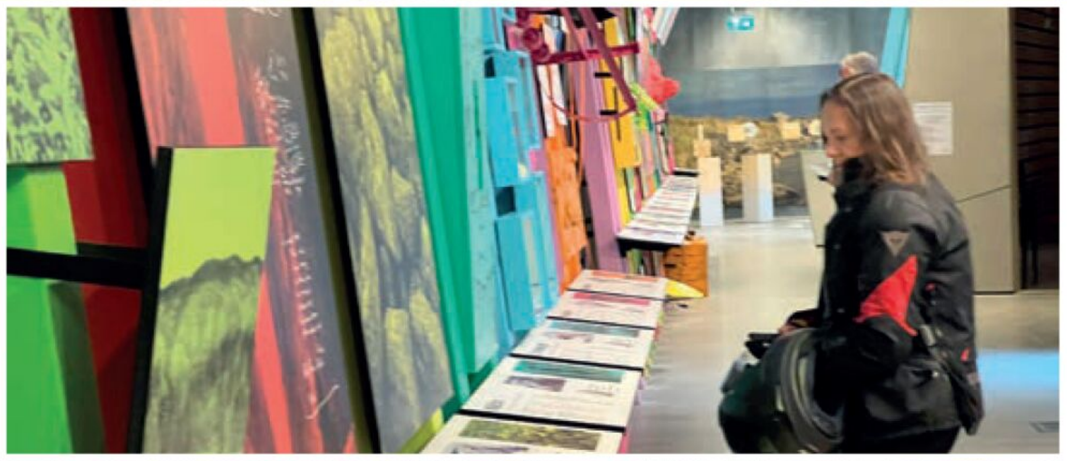
Scann QR-koden og meld deg inn

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

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



Fra høyden brer Höga Kustens dramatiske landskap seg ut i alle retninger – skog, hav og klipper.





Skuleskogens nasjonalpark ligger midt i Höga Kusten, og byr på fantastisk utsikt og storslåtte turer i uberørt natur.

Vi finner en liten fiskerestaurant som fortsatt er åpen, og bestiller en tallerken med røkt makrell og flatbrød. Maten er enkel, men smakfull, med perfekt balansert salthet og friskhet fra dillen. Vi setter oss ved et vindusbord og ser ut over vannet mens vi nyter måltidet. Fra plassen vår ser vi en liten fiskebåt som sakte nærmer seg havnen, lastet med dagens fangst. Det er en påminnelse om at her er fiske fortsatt en levende tradisjon, en del av kystens sjel.

Når kvelden nærmer seg, ruller vi inn på parkeringsplassen til Hotel Höga Kusten. Vi går av, strekker på beina og drar inn den friske luften. Det er liv og røre på terrassen. Motorsyklister, vandrere og andre reisende samles for å nyte sommerkvelden. Grillene gløder, latteren runger, og lukten av nygrillet fisk og varmende krydder siver gjennom luften. Vi bestiller hver vår øl fra Höga Kusten Bryggeri og en klassisk svensk rett – stekt sild med poteter. Enkel, ærlig mat som smaker av svensk sommer.

Når vi våkner, trommer regnet mot vinduene på hotellrommet vårt, en påminnelse om at en ekte svensk sommer ikke er komplett uten litt regn. Vi spiser en lang frokost mens vi ser på dråpene som renner nedover glasset, og minner oss selv om at været bare er en del av opplevelsen. Det er bare å ta på seg regntøyet!

Vi kjører på småveier sørover, gjennom et landskap der hver sving byr på ny utsikt over klipper, hav og skog. Regnet tiltar, men vi har blitt vant til det og vi lar oss ikke påvirke av det i nevneverdig grad. Vi passerer flere små fiskerlandsbyer, der røyken fra røkeriene henger lavt over husene. Lukten av nygrillet fisk er fristende, og vi gjør et sis-







TOURING

TRAVEL WELL.

Designed for the seasoned traveler. Blending tried and tested materials with world travel sensibility – the attention to detail, comfort, fit and finish will keep you in command of your experience. Road ready protection. This is Touring.









#KLIMLIFE

EXPLORE ALL KLIM TOURING GEAR AT KLIM.COM

Klim®

te stopp for å kjøpe varmrøkt laks med hjem.

Når vi ruller tilbake mot Sundsvall senere på ettermiddagen, har regnet gitt seg. Luften er frisk, veiene tørre, og vi får den siste biten av reisen i perfekt temperatur.

Höga Kusten har bydd på en reise fylt med dramatisk natur, vakre veier og uforglemmelige stopp. Dette er en tur som er best på motorsykkel – de svingete veiene, havbrisen og den storslåtte utsikten gjør hver kilometer minneverdig. En tur som ikke bare handler om målet, men om hvert øyeblikk underveis.



Tekst: Rita Nordström
rita@bike.se
Foto: Sandrine Nordström





INFO

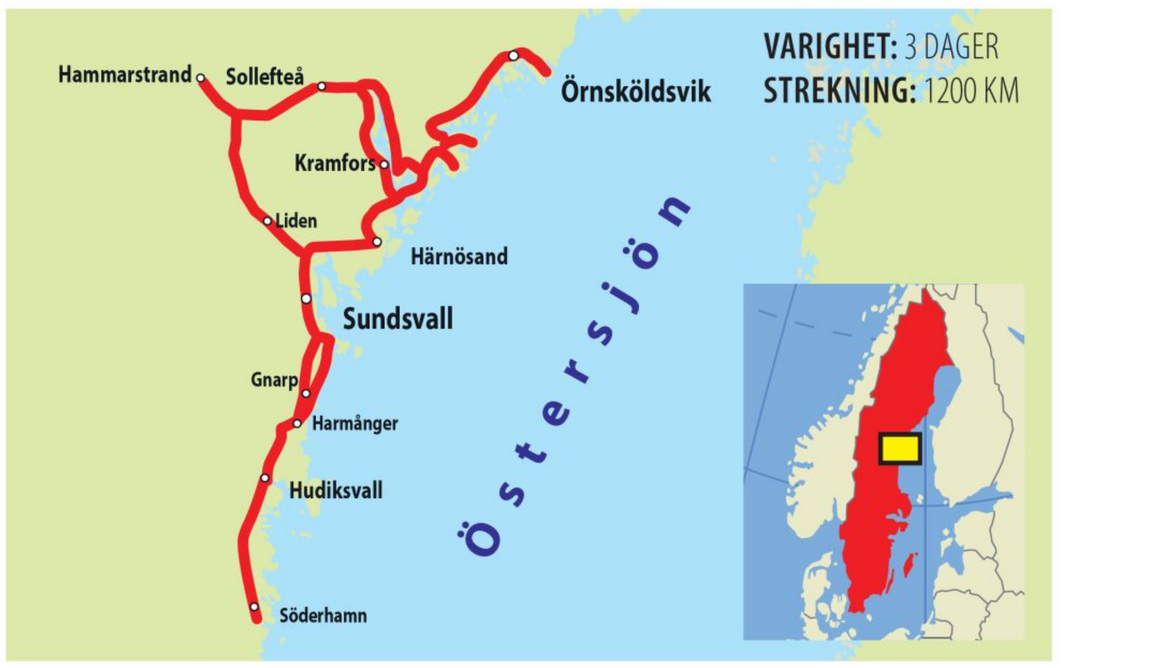
Höga Kusten byr på et vakkert og imponerende landskap. Det er et unikt geologisk fenomen med høye klipper og skjærgård. Godt utvalg av overnattingssteder og restauranter.



Generelt: Höga Kusten broen er en imponerende hengebro over Ångermanälven i Nord-Sverige. Broen er en av Europas lengste hengebroer, med en total lengde på 1867 meter og et hovedspenn på 1210 meter. Den maksimale høyden over vannet er 180 meter. Broen er en arkitektonisk bragd, med sin karakteristiske buede form og hvite farge. Den ble åpnet i 1997, har blitt et symbol for regionen og en populær turistattraksjon. Broen forbinder Höga Kusten med fastlandet og spiller en viktig rolle når det gjelder å lette kommunikasjon og ferdsel i regionen.

Höga Kusten broen byr på spektakulær utsikt over den omkringliggende naturen og er et populært sted for besøkende å stoppe og ta bilder. Broen er også en viktig del av den svenske vei- og jernbaneinfrastrukturen og har bidratt til å forbedre kommunikasjon og utviklingsmulighetene i regionen.

Slik kommer du deg dit: Det enkleste for dem som bor i sør er å kjøre over til Stockholm, og deretter følge motorveien E4 nordover. Fra Midt-Norge, sett kurs mot Sundsvall. Etter Sundsvall, kjør videre mot Örnskiöldsvik. Når du nærmer deg Örnskiöldvik følger du skilter til Höga Kusten. Sørg for at du har gode dekk og kjører med hodet, ikke høyrehånden – noen av strekningene kan være svingete og kuperte. Du bør også ha med deg kart eller GPS for å finne frem.



Se og gjøre: Skuleskogen nasjonalpark ligger i Jämtlands län i Sverige og dekker et område på ca. 1350 hektar. Nasjonalparken ble opprettet i 2009 og er en del av det større Natura 2000-nettverket, som har som mål å beskytte verdifulle natur- og kulturmiljøer i Europa. Skuleskogen nasjonalpark kjennetegnes av et urskogslignende belte med gamle furu- og grantrær, hvorav mange er flere hundre år gamle. Her finnes også en rik flora og fauna med mange sjeldne plante- og dyrearter. Parken er populær for friluftsaktiviteter som fotturer, fugletitting og fiske. Det finnes flere turstier og en rasteplass med grillmuligheter der besøkende kan nyte den vakre naturen. Skuleskogen nasjonalpark er en viktig del av Sveriges naturarv og bidrar til å bevare et unikt og verdifullt naturmiljø. High Coast Whisky Distillery er et whiskydestilleri som ligger på Höga Kusten i Nord-Sverige. Destilleriet ble grunnlagt i 2010 og siden den gang har de vært kjent for whisky av høy kvalitet. Destilleriets produkter er kjent for sin unike smaksprofil som kombinerer tradisjonelle whiskyelementer med innslag fra det svenske landskapet. Destilleriet bruker lokale råvarer til å lage sine produkter og jobber hardt for å opprettholde en høy kvalitet på produksjonen. High Coast Whisky Distillery tilbyr også omvisninger og smaksprøver for besøkende som ønsker å lære mer om destilleriets prosess og produkter. Destilleriet har vunnet flere priser for whiskyen sin, og er anerkjent internasjonalt for høy kvalitet og unike smak.



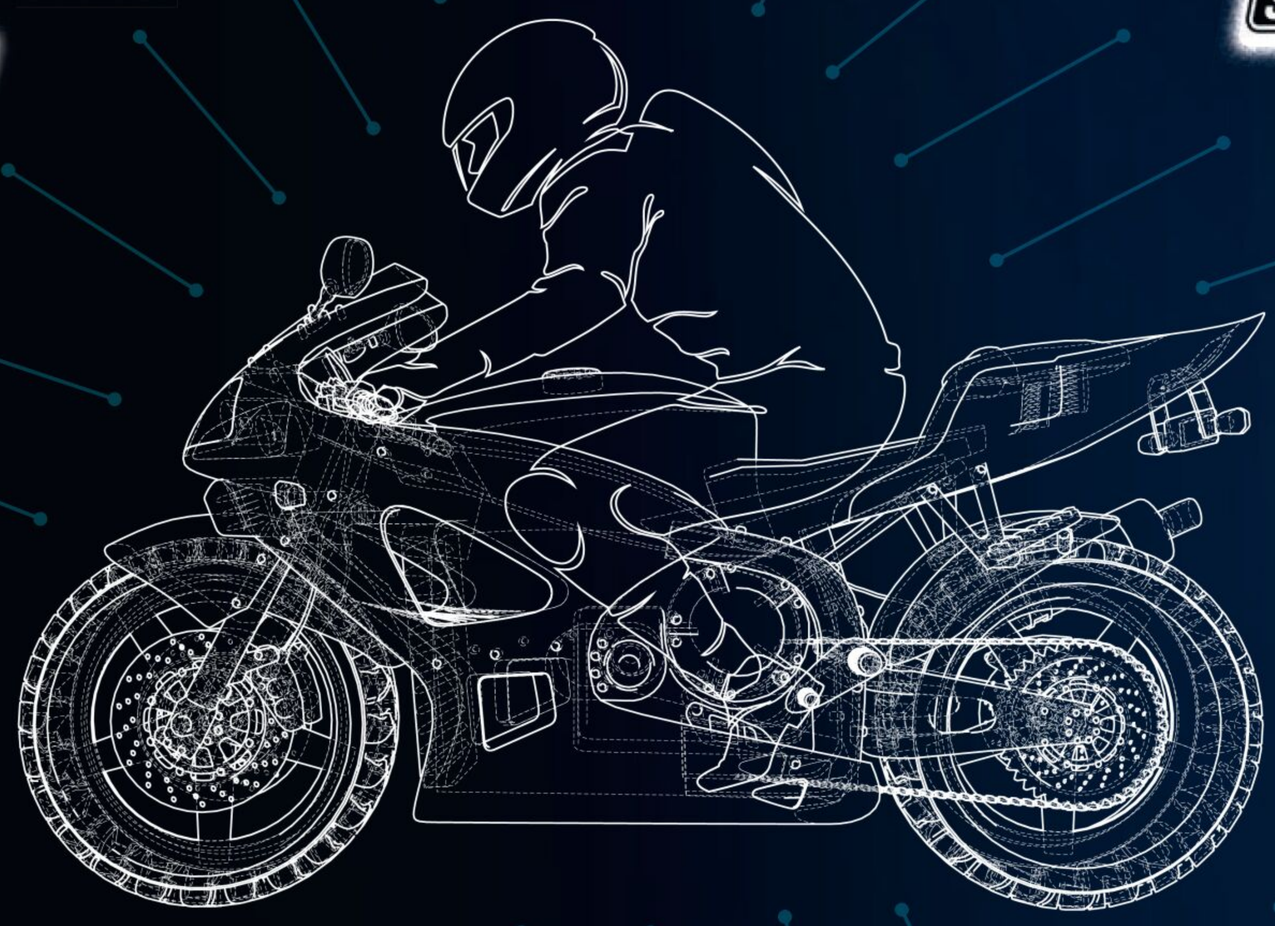
Röda Ulven er kjent for sin smak.



Klassisk tilbereding av torsk på Höga Kusten.

Over 500 varemerker!

Den største distributøren i Skandinavia, også i Norge! Dra nytte av det enorme utvalget av deler og tilbehør til motorsykler og førere.

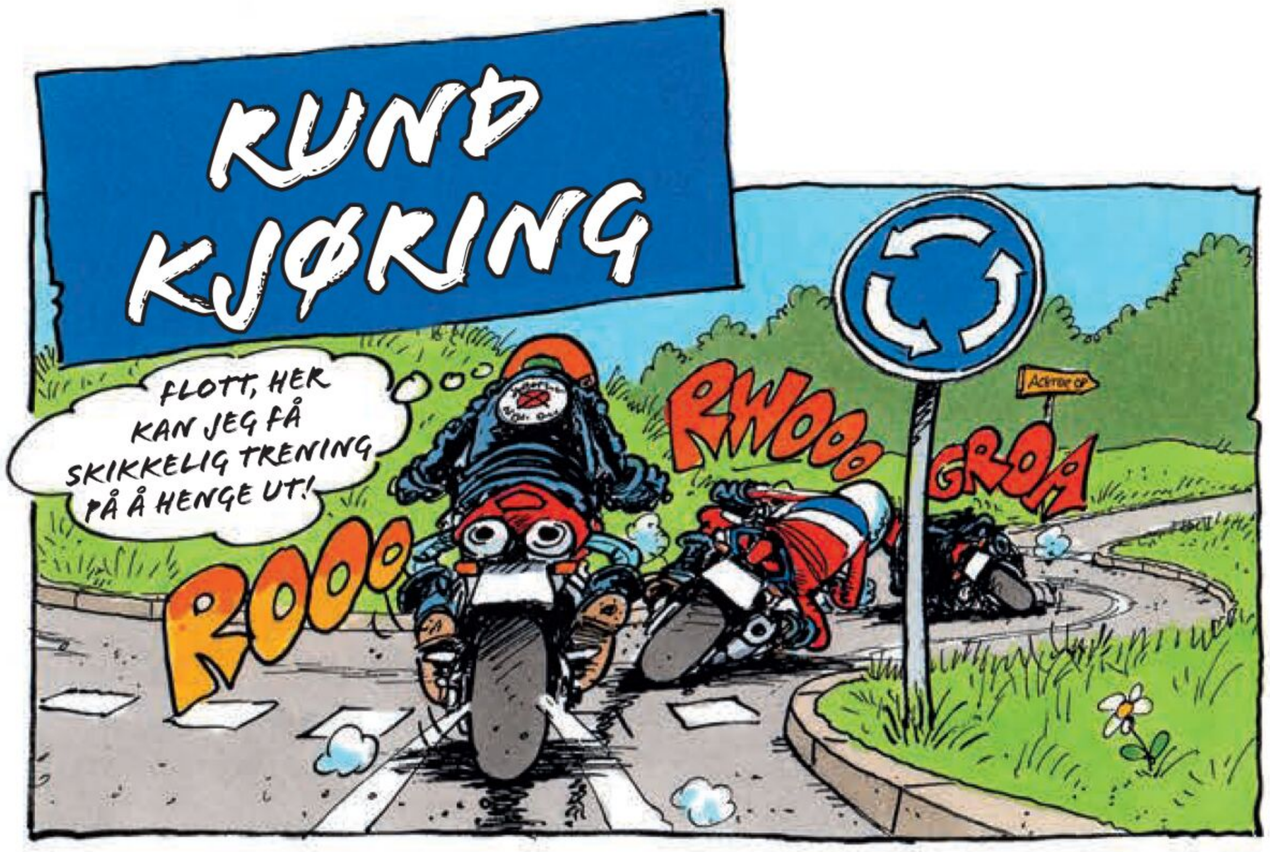


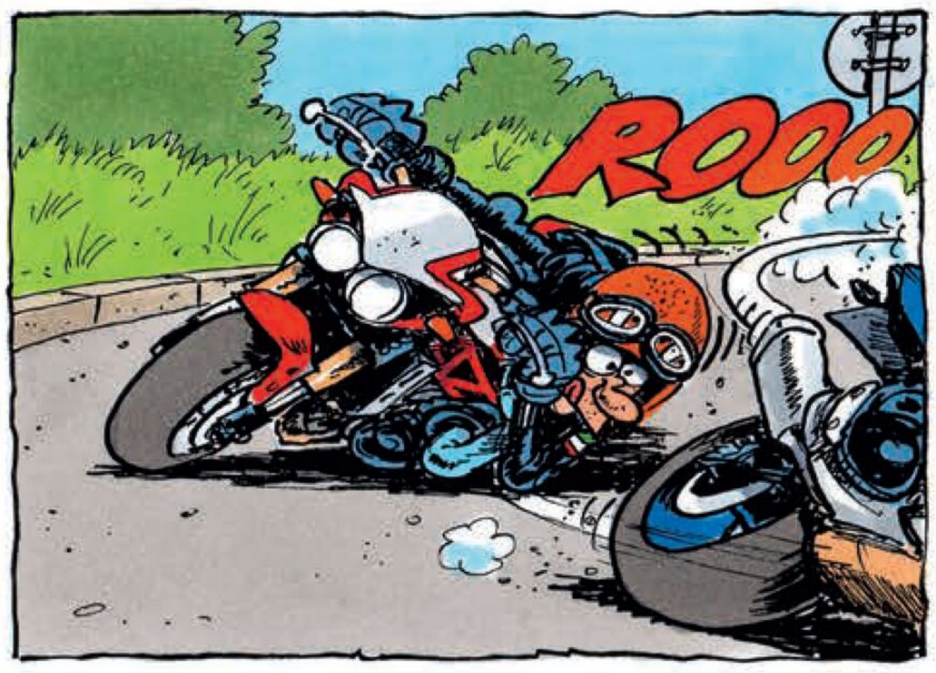
ALT DU TRENGER TIL DEG OG DIN MC

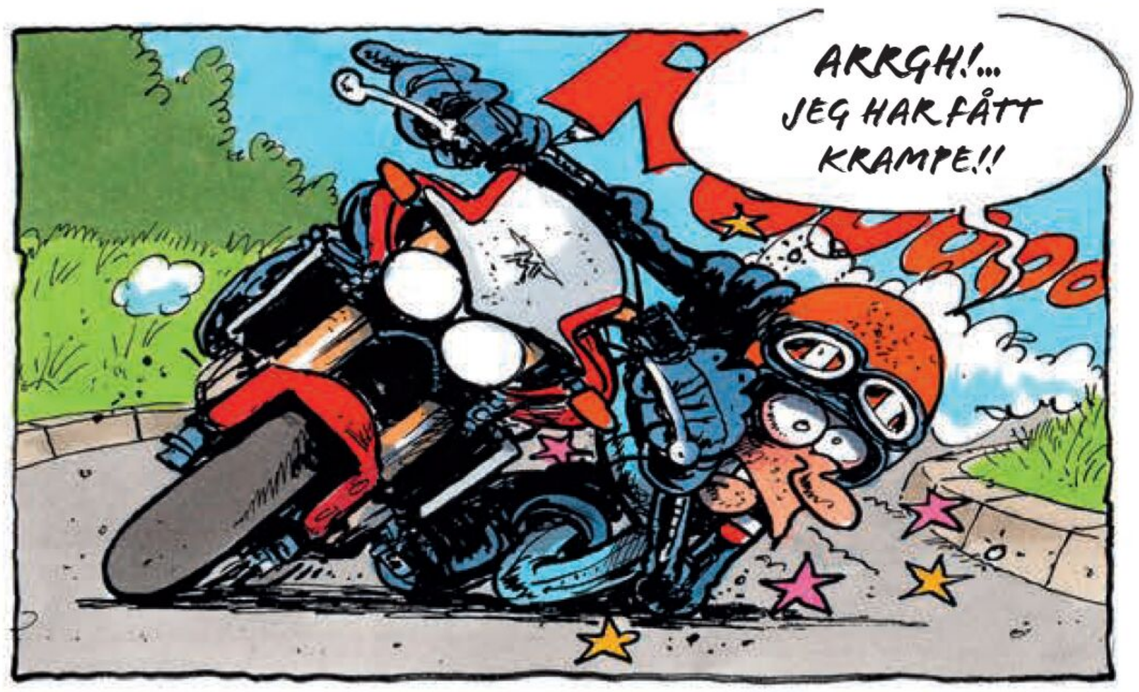
Vi er her for deg:
info@duell.eu
www.duell.eu

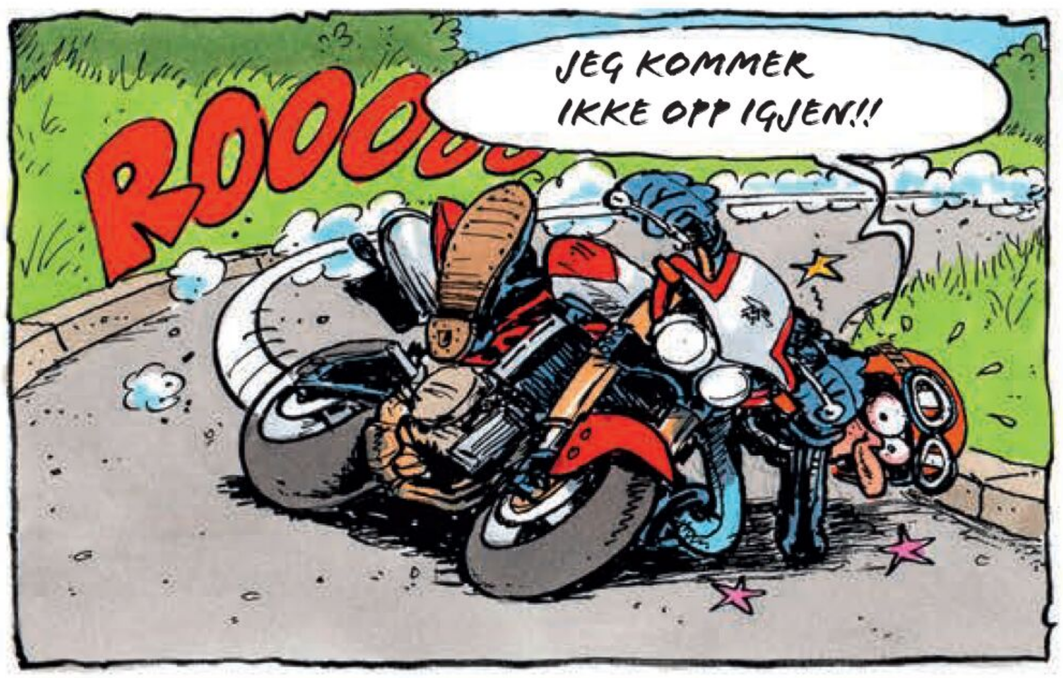
DUELL
FOUR SEASONS IN ACTION

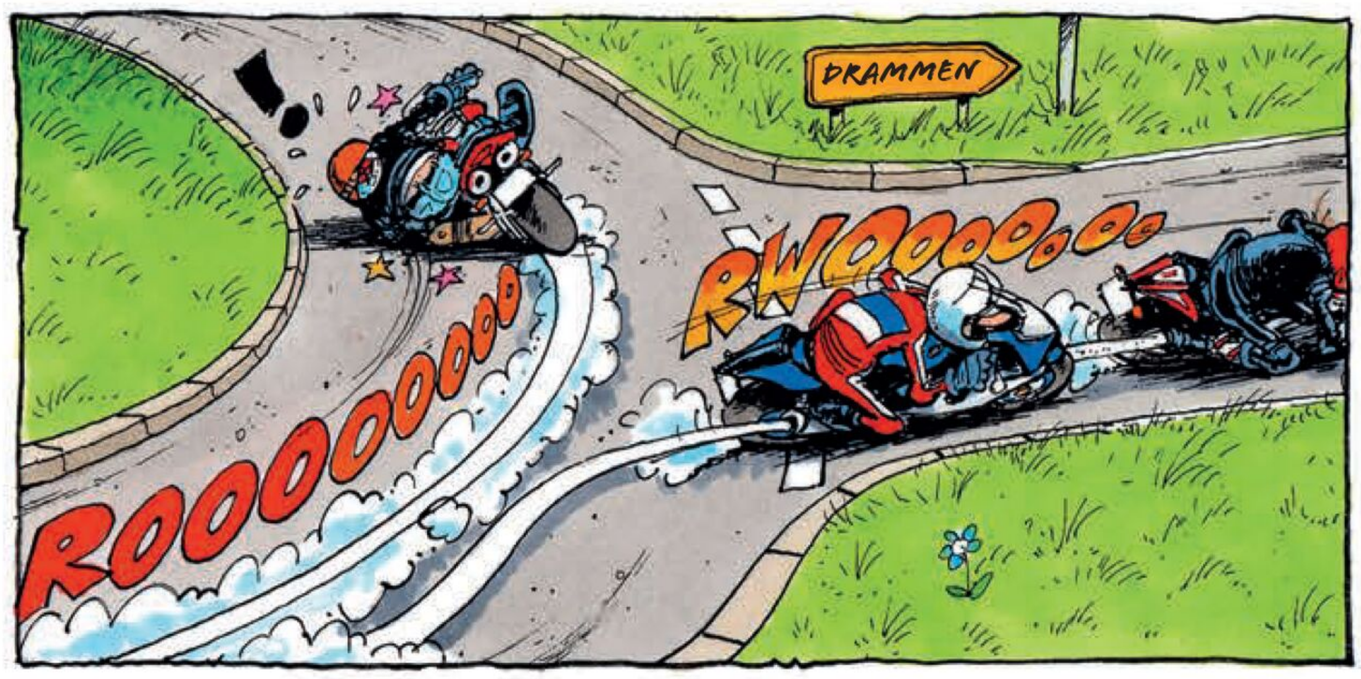
RUND KJØRING

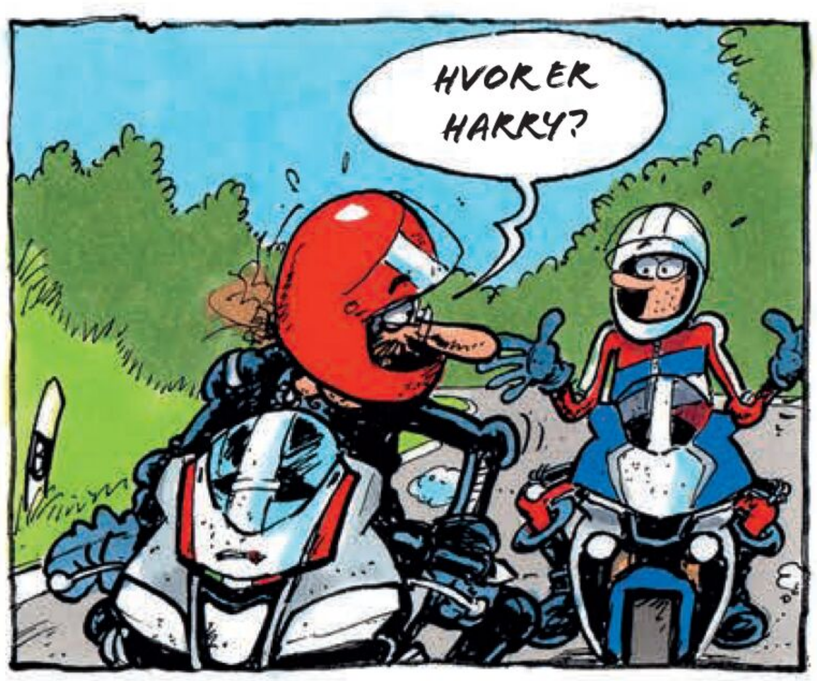


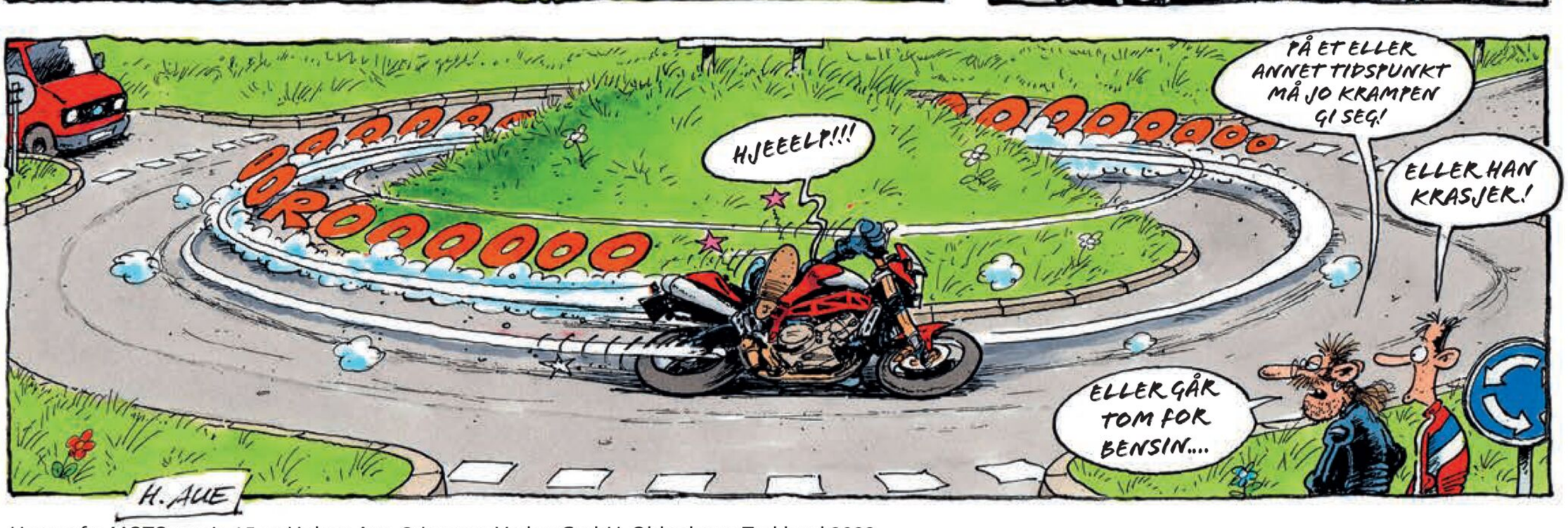












Hentet fra MOTOmania 15 av Holger Aue © Lappan Verlag GmbH, Oldenburg, Tyskland 2023.

VINN EN YAMAHA MT-07!

I samarbeid med Yamaha har vi nå mulighet til å la en av våre lesere vinne en hel sesong med Yamaha MT-07. Sykkelen er utstyrt med Y-AMT girkasse og padelgiring.



Gå inn på www.bike.no/MT-07 eller scann QR-koden ved siden av.

Der kan du svare på noen enkle spørsmål og fortelle hvorfor nettopp du burde vinne denne motorsykkelen.

Vinneren blir kunngjort i Bike nr 5 og på www.bike.no

Lykke til!



FANTASTISKE FIRERE

Nakensykler i mellomklassen er svært populære. Vi tester tre rekkefirere på rundt 1 000 kubikk: den nye Honda Hornet, nye Kawasaki Z900 og Suzuki GSX-S. Hvilken gir mest valuta for pengene?





Dekktest: Best grep på landevei – og bane

Vi tester 12 sportsdekk av to forskjellige typer. Hvilket dekk har de beste egenskapene når det gjelder gatekjøring? Og hvilket er best på bane? Testet på både tørt og vått!

I tillegg
Prøvekjøring av CFMOTOs store adventuresykkel 800MT-X, som må vise flagg på (veldig) gjørmete stier i Portugal. Vi prøvekjører også Yamahas sportslige luksus-scooter TMAX Tech MAX, som er oppdatert for 2025.

YAMAHA MT-07

John drar til Øst-Spania for å prøvekjøre bestselgeren MT-07 som har oppdatert chassis, ny elektronikk – og Y-AMT automatgirkasse med knapper på styret.

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

Abonner på Bike!

Ring kundeservice på +47 22 53 53 34.

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

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

Scan me

BIKE 5/2025 ute den 7 mai

Redaksjonen forbeholder seg rett til å endre innhold

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

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



THE ROAD IS YOURS.
JUST RIDE.

VI HAR DE BESTE DEKKENE TIL DIN MC.





Finn din forhandler på www.sps.no

SPS.no

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