7 Juli 2025 | Norge 109 kr

TOURING: KRETAS VILLE FJELLANDSKAP

BIKE

MC avisa

POWERED BY MOTORRAD

BIKE NR 7 | 2025

TEST

NAKENSYKLER

Honda CB 750 Hornet
Kawasaki Z 650
Suzuki GSX-8S
Triumph Trident 660
Yamaha MT-07

PRØVEKJØRING

BMW
S 1000 R
M 1000 R
H-D
Fat Boy
Voge
DS 625 X

PRØVEKJØRING

JAPANSK ARMY KNIV

Nye Yamaha Tracer 9 GT+ i Slovenia

TIDSAM 5258-07
07
9 771400 485650
RETURUKE 32

Prøvekjøring: BMW S 1000 R, M 1000 R, Harley-Davidson Fat Boy, Voge DS625X, Yamaha Tracer 9 GT+ | Touring: Kretas ville fjellandskap | Sammenligningstest: Fem rimelige nakensykler







Importør SPS.no

Finn din forhandler hos sps.no

NYHET! SCHUBERTH CONCEPT.
PREMIUMHJELM TIL GUNSTIG PRIS!



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

CONCEPT

SCHUBERTH

FREY daytona®

Road Star GTX – Touringstøvel

- Mest solgte Daytona modell gjennom tidene.
- Testvinner flere ganger.
- Mange har prøvd å kopiere den, ingen har lykkes.
- Leveres i nordisk lest.

GUARANTEED TO KEEP YOU DRY
GORE-TEX® PRODUCTS

MOTORRAD
BEST BRAND 2025
Kategorie:
Stiefel

Finn din forhandler hos sps.no

SPS.no

INDIAN SUMMER OFFER

SVART INDIAN – TIL RØD PRIS!

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



5 ÅRS GARANTI

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

INDIAN MOTORCYCLE RIDERS 19 01

STANDARD ABS

Indian® MOTORCYCLE


Hagagrende
Bagn
Høgfrast
Asåbygda
Lia bygdi
Langebrag
Lundebygda
Sandbygda
Øyvasshøgda
Sør-Aurdal
Begnadalen
Øygardalen
Ormsetlia
Ormsetmoen
Ormsetmyra
Ormsetsætra
Ormsetvollen
Ormsetåsen
Ormsetåsen
Ormsetås

INNHOLD BIKE 7/2025

06

68

Kreta



MC avisa BIKE POWERED BY MOTORRAD

www.mcavisa.no www.bike.no

Utgiver:
MC-avisa/Bike
Postboks 3009
4392 Sandnes

Redaktør og ansvarlig utgiver:
Gerry Nordström
e-post: gerry@bike.no

Redaksjon:
Oddbjørn Myklebust, redaktør
e-post: oddbjorn.mc-avisa@bike.no

Svein Berli, senior editor
e-post: svein@bike.no

Design:
Sandrine Nordström
e-post: sandrine@bike.no

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

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

Øvrige medarbeidere:
Stein Rømmerud, Kyrre Hagen, Jon A. Lystad, Jarl Hole.

Bike powered by Motorrad, Sverige, Sjefredaktør:
Gerry Nordström
e-post: gerry@bike.no

Bike powered by Motorrad, Finland, Sjefredaktør:
Petri Suuronen
e-post: petri@bike.fi

Bike powered by Motorrad, Danmark, Sjefredaktør:
Klavs Lyngfeldt
e-post: klavs@bikepbm.dk

Trykk: Printall, Estland

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

Som abonnent har du også adgang til den digitale utgaven.



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

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

















BRANSJE

MC-salget 8
Her får du vite hvordan det går med det norske mc-salget i en tid da ingen tør spå noe om fremtiden.

Vårmønstringen 10
Vårmønstringen ble arrangert i stedet for den avlyste MC-messen og trakk til seg mange ivrige besøkende.

Vinner av leserkonkurransen MT-07 Y-AMT 12
Stian Engen ble den heldige som fikk disponere en Yamaha MT07 en hel sesong.

Motocross Hall i Oslo 14
NMK Oslo og Follo har åpnet ny motocrossbane med internasjonale mål i Assurdalen.

TEST+TEKNIKK

Prøvekjøring Yamaha Tracer 9 GT+ 18
Den nye Tracer 9 GT+ har all elektronikk man kan tenke seg – ødelegger eller forbedrer det opplevelsen? Rikard prøvekjører i Slovenia.

Prøvekjøring Harley-Davidson Fat Boy 24
John prøvekjører H-Ds oppdaterte cruiser-modeller i Sør-Frankrike, med fokus på den feteste av dem alle.

Testkjøring BMW S 1000 R & M 1000 R 34
Verstingene blant BMWs nakensykler fikk oppdatering i år. Vi prøvekjører dem på bane.

Mellomklasse nakensykler 40
Nye Yamaha MT-07 mot Honda CB 750 Hornet, Kawasaki Z 650, Suzuki GSX-8S og Triumph Trident 660.

Prøvekjøring Voge DS625X 56
Kineserne kommer sterkt på mc-fronten, og vi prøvekjører en typisk representant: Voge DS625X.

REPORTASJE

Bridgestone T33 30
Gerry kjører Bridgestones nye sporttouring-dekk på herlige kystveier i Kroatia.

Husker du? 60
Husker du den gang kloss opp under 150 hester var massivt og Kawa ZZR var konge på haugen?

TOURING

Kreta 68
Vilt, vakkert, vidunderlig, vågalt? Jada – alt på en gang på den greske øya.

FASTE SIDER

Lederen 5
Inside 16
Serviceguiden 66
MOTOmania 80
Neste nummer 82

08

HONDA FORAN KTM, YAMAHA OG BMW

I mai var Yamaha den klare salgsvinneren med 191 nyregistreringer, etterfulgt av Honda (156), KTM (153), BMW (128) og Triumph på femteplass med 99 registreringer. Totalt viser årets fem første måneder en nedgang på 2,15 % for tunge MC.

Blant de ti mest solgte merkene er det Kawasaki som har den største økningen med 33,76 %, mens Ducati følger med 25,64 % og Voge med 21,67 %. Salget av A2-klassen vokser med 8,71 %, noe som tyder på at flere velger lettere og mer økonomiske motorsykler. KTM leder denne kategorien, takket være kampanjepriser på sine 390-modeller, mens Honda, Yamaha, Triumph og Kawasaki følger etter.

Når det gjelder lettvektsklassen fortsetter nedgangen, og per mai er salget redusert med 23,80 %. Yamaha beholder en solid førsteplass foran Suzuki, Honda, KTM og Kawasaki, mens BMW med sine elektriske scootere har sikret seg en sjetteplass. På mopedlisten troner Peugeot suverent øverst.

Av Ole Martin P. Eidevik

Den indiske motorsykkelgiganten Bajaj har nå full kontroll over KTM-konsernet, som inkluderer merkene KTM, Husqvarna og GasGas. Fra tidligere eide Bajaj 49,9 % av KTM, men har nå sikret seg 100 % av aksjene i det østerrikske selskapet. Bajaj står allerede for produksjonen av alle KTM-modeller under 500cc, og det blir spennende å se hvordan de videreutvikler KTM, Husqvarna og GasGas i årene som kommer.

Modellsalget

KTM 390 Adventure fortsetter sin sterke utvikling på salgsstatistikken. I mai var den den mest solgte modellen med 77 nyregistreringer, foran Yamaha MT-07 med 50 registreringer. BMW R 1300 GS og Yamaha Tracer 9 GT delte tredjeplassen med 27 registreringer. Som tidligere domineres topplisten av adventure- og street-modeller.

BMWs to 1300 GS-varianter ligger på tredje- og fjerdeplass på statistikken ut mai. Det er få helt nye modeller blant de mest solgte, men blant topp 30 finner vi BMW R 1300 GSA, Yamaha MT-09 SP, CFMoto 450MT og Honda CB350S.



A2-modellen KTM 390 Adventure er norges mest solgte motorsykkel.

Mest solgte MC-merke

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

Merke	Antall	%	Endring
1. HONDA	553	16,66%	-0,72%
2. KTM	534	16,08%	11,95%
3. YAMAHA	509	15,33%	7,61%
4. BMW	507	15,27%	-19,14%
5. TRIUMPH	279	8,40%	-21,19%
6. KAWASAKI	210	6,33%	33,76%
7. HUSQVARNA	117	3,52%	-29,52%
8. DUCATI	98	2,95%	25,64%
9. SUZUKI	89	2,68%	-36,43%
10. VOGE	73	2,20%	21,67%
11. ROYAL ENFIELD	60	1,81%	39,53%
12. CFMOTO	47	1,42%	840,00%
13. H-D	45	1,36%	-28,57%
SUM ALLE MERKER		3.320	-2,15%



I mai toppet Yamaha salgslistene, med MT-07 som deres mest populære modell. I år lanseres sykkelen i sin femte versjon, med nye forbedringer og oppdateringer.

Mest solgte A2 - MC-merke

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

Merke	Antall	%	Endring
1. KTM	416	31,73%	67,07%
2. HONDA	269	20,52%	-6,92%
3. YAMAHA	136	10,37%	-2,16%
4. TRIUMPH	82	6,25%	-29,91%
5. KAWASAKI	74	5,64%	57,45%
6. HUSQVARNA	63	4,81%	-32,98%
7. ROYAL ENFIELD	60	4,58%	39,53%
8. CFMOTO	39	2,97%	100,00%
9. VOGE	34	2,59%	-32,00%
10. BMW	23	1,75%	-59,65%
11. QJ MOTOR	18	1,37%	
SUM ALLE MERKER		1.311	8,71%

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

Mest solgte Lett MC-merke

Mest solgte (Lett MC) jan–mai 2025

Merke	Antall	%	Endring
1. YAMAHA	174	29,69%	-19,82%
2. SUZUKI	81	13,82%	37,29%
3. HONDA	77	13,14%	-54,97%
4. KTM	59	10,07%	-48,70%
5. KAWASAKI	30	5,12%	7,14%
6. BMW	27	4,61%	
7. VOGE	27	4,61%	-10,00%
8. FANTIC	24	4,10%	-14,29%
9. HUSQVARNA	16	2,73%	-48,39%
10. QJ MOTOR	10	1,71%	
11. APRILIA	9	1,54%	-55,00%
SUM ALLE MERKER		586	-23,80%

Mest solgte Moped-merke

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

Merke	Antall	%	Endring
1. PEUGEOT	158	31,04%	1,28%
2. TALARIA	49	9,63%	133,33%
3. SUPER SOCO	48	9,43%	6,67%
4. YAMAHA	34	6,68%	41,67%
5. VESPA	28	5,50%	40,00%
6. VIARELLI	27	5,30%	575,00%
7. SYM	26	5,11%	18,18%
8. SAKURA	22	4,32%	340,00%
9. NIU	21	4,13%	-32,26%
10. SUR-RON	13	2,55%	-23,53%
SUM ALLE MERKER		509	13,62%

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

Lettvektersalget
Suzuki har så langt i år økt med 37,29 %. To nye merker, BMW og QJMotor, har også gjort sitt inntog på markedet. Salgsstatistikken toppes av street-modellene Yamaha MT-125, Suzuki GSX-S 125, KTM 125 Duke og Honda CB125R. Blant scootermodellene har BMW CE-02 sikret seg en sjetteplass, mens Yamaha RayZR er den mest solgte budsjettmodellen og ligger på 11. plass.

Scooter- og mopedsalget
Mopedsalget fortsetter sin positive utvikling med en vekst på 13,62 % hittil i år. Blant de elektriske alternativene slåss Talaria og Super Soco om andreplassen, mens Yamaha innehar fjerdeplassen. Vespa, kjent for sine klassiske scootere, følger på femteplass. Det er Peugeot Kisbee (118 stk) og Speedfight2 (38 stk) som topper modellsalget.

Mest solgte MC

Mest solgte modell (Tung MC)	antall
1. KTM 390 ADVENTURE	247
2. YAMAHA MT-07	140
3. BMW R 1300 GS ADVENTURE	129
4. BMW R 1300 GS	105
5. YAMAHA TENERE 700	94
6. KTM 390 DUKE	81
7. HONDA CB750 HORNET	63
8. HONDA NC750X	57
9. BMW F 800 GS	55
10. HONDA NX500	51
11. HONDA XL750 TRANSALP	50
11. TRIUMPH SCRAMBLER 400 X	50
11. YAMAHA MT-09	50
14. YAMAHA R7	46
15. YAMAHA TRACER 9 GT	42
16. HONDA CRF300 L	41
17. HONDA CMX500 REBEL	37
17. YAMAHA MT-09 SP	37

Mest solgte lett MC

Mest solgte modell (Lett MC)	antall
1. YAMAHA MT-125	97
2. SUZUKI GSX-S 125	70
3. KTM 125 DUKE	56
4. HONDA CB125R	33
5. YAMAHA XSR 125	29
6. BMW CE 02	27
7. VOGE 125R	23
8. FANTIC XMF 125	22
9. HONDA CB125F	21
10. KAWASAKI Z 125	20
11. YAMAHA RAYZR	18
11. YAMAHA YZF-R 125	18
13. HUSQVARNA SVARTPILEN 125	12
13. YAMAHA NMAX 125	12
15. SUZUKI GSX-R 125	11
16. KAWASAKI NINJA 125	10
17. HONDA MONKEY 125	8
17. QJ MOTOR SRK 125S	8



Kawasaki har en solid økning i år med 33,76 %. Deres bestselger er nyheten Z 900.



Honda CB125R er stadig populær.



Ducati har en økning på 25,64 % etter noen svake år. Blant deres bestselgere er nyheten Panigale V2.



Peugeot har vært norges mest solgte 50-kubikker de siste årene. Her representert med Speedfight2.

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

10

MCO VOLLEBEKK – OFFISIELL ÅPNING, FESTSTEMNING OG FEIRING AV NORGES STØRSTE MC-BUTIKK



Kim Harald Jøranli (t.h) startet som MC-selger hos Kåre Vaskinn (t.v) i mai 2016. Sammen med Andreas Martinussen og Erik André Vee kjøpte han MC Oslo av Kåre i 2021. På torsdag var det offisiell åpning av BMW- og Honda-butikken MCO Vollebekk der Kim er daglig leder.

MCO Vollebekk har etablert seg som en solid aktør i motorsykkelbransjen, med imponerende størrelse fra sin butikk i andre etasje i Hans Møller Gasmanns vei 7 på Vollebekk i Oslo. Beliggenheten langs Østre Aker vei (Rv163), i nærheten av Risløkka Trafikkstasjon og kun noen hundre meter fra Vollebekk T-banestasjon, gjør butikken lett tilgjengelig.

Tekst: Ole Martin P. Eidevik.
Foto: OA Isdahl og ompe

Selv om dørene åpnet allerede i januar, var det først torsdag 22. mai at den offisielle åpningen fant sted – en begivenhet fylt med festivitas og celebert besøk fra Sverige og Tyskland. Rundt 100 inviterte MC-entusiaster var til stede for å feire den nye butikken, som kan skilte med hele 3.440 kvadratmeter butikkareal. Med lager, verksted og parkeringskjeller strekker det totale arealet seg til 5.600 kvadratmeter. BMW-avdelingen skiller seg ut som Europas mest moderne BMW Motorrad Designstore, og butikken er også en Honda Dream Dealer. Her finner du et komplett MC-verksted, en stor utstyrsavdeling og rikelig med plass for vinterlagring av sykler.

Besøkende kan enten ta trappen opp til butikken eller parkere i kjelleren og ta heisen opp. For dem som leverer sykler til service og verksted, er det enkelt å benytte parkeringsanlegget, plassere sykkelen på anvist sted, og ta heisen opp til verkstedsmottaket, som ligger rett innenfor inngangen. Ved ankomst møter man først utstyrsavdelingen og Honda sin salgsavdeling. Et stort vindu inn til MC-verkstedet gir et spennende innblikk i mekanikernes arbeid med BMW- og Honda-sykler.

Den offisielle åpningen ble markert med snorklipping av verksmester Trond Fladby, før gjestene kunne nyte alkoholfri drikke og kanapeer. Musikalsk underholdning ble levert av en talentfull saksofonist, akkompagnert av keyboard og vokal. Et av kveldens høydepunkter var MM Live Art, som skapte et imponerende MC-maleri foran verkstedet – fullført i løpet av to timer.

Det var også en kveld for hyggelige gjensyn, gode samtaler og latterfylt mimring om MC-minner. MCOs styreleder og deleier, Andreas Martinussen, tok gjestene med på en reise av dagens etablering på Vollebekk siden de overtok MC Oslo AS av Kåre Vaskinn i 2021. I fjor holdt butikken til på Furuset ved IKEA, men på høstparten i fjor ble Honda- og BMW-butikken flyttet til Vollebekk, der åpningsfesten fant sted. Den tidligere butikken på Furuset heter nå MCO Furuset og fungerer som hovedstadens Yamaha-forhandler, samtidig som den fortsatt har en av Norges største utstyrsavdelinger. I tillegg kjøpte eierne i fjor Monsterbike AS i Drammen, som nå har blitt MCO Drammen og representerer BMW, Honda og Suzuki.



Det har skjedd noe med MC-butikkene på 2000-tallet! Bildet fra sittegruppen i BMW-avdelingen.



Verksmester Trond Fladby fikk æren av å klippe snoren for den offisielle åpningen.



MCO Vollebekk har de fleste Honda 25-modeller i utstillingen, samt mange demo-modeller.



Fra Tyskland kom to av toppsjefene i BMW Motorrad. Frederic Stik (t.v) og Stefan Teuchert (med ryggen til) fikk gleden av å signere på maleriet til Marlen E. Flatsetø og Martin B. Mortensen i MM Live Art. Etter våre opplysninger finner du maleriet i den nye butikken til MCO Vollebekk.



Andreas Martinussen er styreleder i MCO Gruppen AS. På eiersiden har han med seg Kim Harald Jøranli, Erik André Vee og Ole Martin Evensmo.

NMCF LANSERER NY SIKKERHETSBROSJYRE FOR MC:

– ET VIKTIG LEDD I ARBEIDET MED MC-SIKKERHET

NMCF lanserer nå en helt ny brosjyre for MC som lanseres i forbindelse med trafikksikkerhetsdagene hos forhandlerne kommende helg. Brosjyren inneholder gode tips innen MC-sikkerhet. -Et meget bra tiltak, sa MC-fører Arne Hubertz, som var den første til å motta brosjyren.



Arne Hubertz (t.v.) fra Horten var fornøyd med den nye sikkerhetsbrosjyren. Her sammen med Olaf Olstad i NMCF.

22. til 24. mai arrangerte NMCFs faghandlere trafikksikkerhetsdag (TS-dag) i samarbeid med NMCU, en tradisjon som startet tilbake i 2016 da foreningen ble etablert. MC-sikkerhet har vært den røde tråden i arrangementet som finner sted hos MC-faghandlere over hele landet.

Oppdatert informasjon

Til årets TS-dager presenterteNMCF en helt ny informasjonsbrosjyre, som er et ledd i sikkerhetsarbeidet til bransjeforeningen. Her finner du oppdatert informasjon om viktige områder som berører MC-sikkerhet:

– Teknisk tilstand på MC

– Informasjon om kjøreutstyr

– Kjøretips fra MC-ekspertene

– MC-sikkerhet har vært et viktig område for foreningen siden starten for snart 10 år siden. I 2025 løfter vi dette arbeidet ytterligere, med flere viktig tiltak som er en del av nasjonaltiltaksplan for trafikksikkerhet. Et av disse er en ny brosjyre, som vi mener vil bidra til økt MC-sikkerhet. Dette er et viktig ledd i arbeidet med MC-sikkerhet, sier Olaf Olstad i NMCF.

Livsnødvendig kunnskap

Trygg Trafikk er en av aktørene som har bidratt med innspill til denne brosjyren. Bård Morten Johansen, fagsjef trafikksikkerhet, mener brosjyren inneholder viktig informasjon:

– Sikkerhetsbrosjyren fra NMCF inneholder viktige og presise budskap gitt av fagfolk til alle motorsyklister. Her ligger livsnødvendig kunnskap som er et viktig å få med seg før og gjennom sesongen. Det aller viktigste er selvfølgelig at alle som kjører motorsykkel følger disse rådene og jobber med seg selv for å redusere risiko for ulykker, sier han.

Les hele pressemeldingen på bike.no



YAMAHA MT-07 Y-AMT OVERLEVERT TIL VINNEREN AV ÅRETS LESERKONKURRANSE I SAMARBEID MED YAMAHA MOTOR

MC-avisa/Bike og Yamaha Motor inviterte leserne til en spennende konkurranse før sesongstart, der deltakerne kunne skanne en QR-kode, svare på enkle spørsmål og forklare hvorfor nettopp de fortjente å vinne en sesong på en Yamaha MT-07 Y-AMT. Den heldige vinneren ble Stian Engen fra Moss, som i slutten av mai fikk overrakt sin vinnersykkelen hos MCO Furuset (tidligere MC Oslo), Yamahas forhandler i hovedstaden.

Tekst og foto: Ole Martin P. Eidevik



Gruppebilde med vinnersykkelen! Fra venstre: Gjermund Ruud fra Yamaha Motor, Stian Engen og Robert Svendsen fra MCO Furuset.

Stian deltok spontant i konkurransen mens han var hjemme hos sin far, Morten Engen. Etter å ha lest siste utgave av MC-avisa/Bike, skannet han QR-koden og meldte seg på, uten forventning om seier. Derfor var overraskelsen stor da han fikk beskjed om at han denne sesongen får cruise rundt på en splitter ny Yamaha MT-07 Y-AMT. Morten Engen har hatt en lidenskap for motorsykler gjennom hele sitt voksne liv. Siden 1980-tallet har han vært abonnent på MC-avisa og ivrig samlet på bladet. Hans siste motorsykkel var en Honda Pan European.

MC-avisa/Bike gratulerer Stian med premien og håper han får mange fantastiske MC-turer i årets sesong.



Viktigheten av å bli kjent med en ny MC. Her forklarer Robert Svendsen (t.h.), daglig leder i MCO Furuset, hvordan pedalshiften (Y-AMT) fungerer. Til venstre står markedssjef i Yamaha Motor, Gjermund Ruud, som også delte nyttige råd. Tredje fra venstre er Stians far, Morten Engen, som måtte kjøre sykkelen hjem til Moss, siden Stian fortsatt har A2-lappen.



I MC-avisa/Bike #6, ble Stian feilaktig oppgitt å være fra Drammen. Riktig by er Moss! Yamaha MT-07 Y-AMT var blant syklene Stian vurderte, da han snart går fra A2-lappen til A-lappen.



Vi anbefaler alle til å ta en tur innom MCO Furuset (tidl. MC Oslo). De kan ennå skilte med en av norges største utstyrsavdelinger.

YAMAHA MT-07 Y-AMT

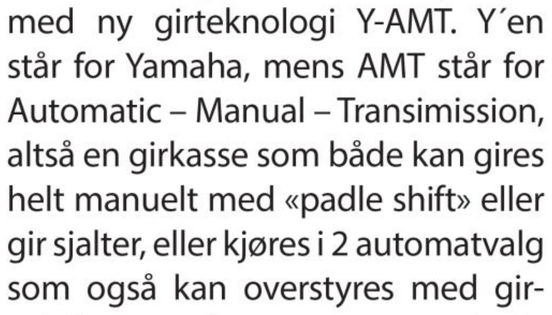
Kunder, Testførere og journalister har nå kjørt den nye modellen en stund etter lanseringen og tilbakemeldingene overgår i hvert fall mine forventninger. MT-07 har blitt mye bedre, mye raskere og mye morsommere og den nye gir-teknologien plasserer MT-07 helt i front.

Tekst og foto: OA Isdahl

Yamaha MT-07 har nå vært i produksjon i mer enn 10 år og gjennom disse årene har modellen produsert store mengder kjøreglede for tusenvis av lykkelige eiere. MT-07 har gjennom denne tiårsperioden gradvis blitt forbedret og det er definitivt en av årsakene til at Yamaha har toppet salgsstatistikken i store deler av den samme perioden.

Allerede da modellen ble lansert i 2014 var CP2 motoren i en klasse for seg og leverte festlige ytelser og ellevill moro for mindre enn 100 000 kroner. Nå «upper» Yamaha «gamet» med ny girteknologi Y-AMT. Y´en står for Yamaha, mens AMT står for Automatic – Manual – Transimission, altså en girkasse som både kan gires helt manuelt med «padle shift» eller gir sjalter, eller kjøres i 2 automatvalg som også kan overstyres med girsvitsjene på vestre styreholk. Innenfor disse tre valgene kan du i tillegg bruke to mapping valg hvor du selv kan definerer hvor mye effekt du ønsker å hente fra CP2 motoren.

Her kan du selvfølgelig justere alle funksjoner som er knyttet til førerstøtten generelt. Systemet er lynkjapt og festlig og tar oss inn i en ny tidsepoke for kjøreteknikk og effektuttak. MC BIKE



Les hele presentasjonen og prøvekjøring på bike.no

LESERKONKURRANSEN 2025





NMK OSLO & FOLLO
HAR ÅPNET NY MOTOCROSSBANE I ASSURDALEN
UTENFOR OSLO

Tekst og foto: Jarl Hole

Fra terrassen på klubbhuset har man fin oversikt over baneanlegget. Banen holder internasjonale mål og har total lengde på 1.750 meter.

Etter at motocrossbanen på Stallerud ble nedlagt i 1997 har det blitt arbeidet målrettet for å få etablert en ny bane i Assurdalen på området mellom E6 og Assurdiagonalen ved avkjøringen til Langhus. I 2009 stadfestet Miljøverndepartementet reguleringsplanen for området og 31.august 2021 ble «barnebanen» åpnet. 04. juni i år kunne så NMK Oslo & Follo åpne den nye og moderne «voksenbanen».

MC-avisa/BIKE var tilstede under åpningen og var så heldig å få møte noen av de som aldri mistet troen på at det skulle bli mulig å realisere anlegget og som har lagt ned et utrolig antall arbeidstimer for å komme ditt.

Veien til et ferdig baneanlegg. Ståle Bjørdal, styreleder i NMK Oslo & Follo, kan fortelle at anlegget av Assurbanen total har kostet mellom 25 – 30 millioner kroner. Summen inkluderer et klubblokale med kjøkken og WC i første etasje og et romslig møterom for utleie i andre etasje. Verdien av det frivillige arbeidet er ikke med i totalsummen. 25 – 30 millioner kroner er et betydelig beløp som NMK Oslo & Follo har finansiert ved hjelp av egne midler, tippemidler på 4,5 millioner, bidrag fra Sparebankstiftelsen DnB, Tryg fondet og lokale bedrifter. Klubben har fått en langsiktig leieavtale med kommunen og grunneieren. Byggetiden har vært 4 år.

Hvordan er banen bygget opp? Før arbeidet med selve banen kunne starte måtte Assurdalen fylles opp til gitt nivå. Til dette formålet ble det brukt grovmasse fra den nye Follobanens dobbeltsporede jernbanetunnell, den såkalte «Blixtunellen». Tunellen er hele 19,5 kilometer lang så det var nok masse å ta av. Etter at grovmassene fra «Blixtunellen» var på plass ble det så fylt på jord innblandet sand og bark.

Det er internasjonale regler for hvordan motocrossbaner skal bygges. NMK Oslo & Follo kontaktet den kjente banebyggeren



Under den lange prosessen frem mot et ferdig anlegg har motstanderne av prosjektet anført støy fra banen. Dette er ikke spesielt for Assurbanen, men gjelder uten unntak alle forsøk på å etablere og drive motorsportanlegg, uansett hvor de måtte ligge. Ettersom utviklingen av elektriske motorsykler skyter fart vil gyldigheten av dette argumentet gradvis miste sin betydning. Bildet viser en utøver i fint driv på sin elektriske sykkel, helt fri for sjenerende motorstøy.



Æres den som æres bør! Her ser vi noen av de som gjennom mange år har brukt store deler av fritiden sin på å realisere drømmen om en ny og moderne motocrossbane i Assurdalen. De poserer under «æresveggen» som forteller om store og små sponsorer som har bidratt til byggingen av banen. Fra venstre mot høyre ser vi Jan Martin Mælum, Anders Kristiansen, Ernst Thue, Ole Opsahl, Bård Gultvedt, Knut Erik Ystmark og Petter Isaksen.

Greg Atkins fra New Zealand for assistanse. Han har bygget et meget stort antall baner verden over. Han er regnet som en autoritet på området, og var til stor hjelp for prosjektet.

Assurbanen er 1.750 meter lang og har en startgrid med 40 plasser og vanningsanlegg rundt hele banen. Banen holder selvsagt internasjonale mål, og er godkjent av Norges Motorsportforbund. Estimert rundetid vil være 1,50 til 2,00 minutter.

Drift av banen. Selve byggingen av banen har uten tvil vært en stor utfordring for NMK Oslo & Follo. Den utfordringen har de taklet meget godt. Det vil imidlertid også være utfordringer med selve driften av Assurbanen. Til å begynne med vil banen være åpen mandag, onsdag og lørdag i tidsrommet 17:00 – 20:00. Utfordringene med å holde banen åpen kommer klart til uttrykk på hjemmesiden som vi sakser nedstående fra:

«For å holde banen åpen er vi avhenge av at medlemmer stiller opp på dugnader, på kioskvakter og som sikkerhetsledere og aktivitetsledere.

For å holde banen åpen for de med nasjonal lisens må det være sikkerhetsleder på plass. For å bli sikkerhetsleder trenger en å gjennomføre nettbasert kurs hos Norges Motorsportforbund (NMF) og etter det levere politiattest til klubben.

For å ta imot og veilede førere med forbundets «kom og prøv lisens» trenger det å være aktivitetsleder på plass. For å bli aktivitetsleder må man først ha deltatt og bestått sikkerhetslederkurs og deretter ta aktivitetslederkurs 1 og 2, delvis ved hjelp av teams og delvis i en klubb»

MC-avisa/BIKE tror bestemt at NMK Oslo & Follo vil greie utfordringene en forutsigbar drift av Assurbanen vil kreve. Har man slåss mot byråkrati og uforstand gjennom flere tiår for å etablere banen lar man seg neppe stoppe av driftsutfordringer.

Det er uansett viktig at motocrossmiljøet i Oslo og Follo og Østlandet forøvrig kjenner sin besøkelsestid, og virkelig tar det flotte anlegget i bruk.

Vi gratulerer NMK Oslo & Follo med det nye anlegget og ønsker lykke til! MC BIKE



Motocross for alle aldre. Max Leon Finstad blir 8 år i august og kjører en KTM 65 SX. Max Leon synes «voksenbanen» ble veldig lang og trives foreløpig best på «barnebanen». Faren, Kjetil Finstad, er med som sjåfør og hjelpemann.

Givi Maxia 5

– volum og eleganse kombinert





Toppbokser er ikke alltid vakre og derfor er det forfriskende å se at italienske Givi har tatt et stort steg i retning av å gjøre toppboks visuelt tiltalende. I tillegg er den lavere og lengre enn det som er vanlig, og dermed også noe mer aerodynamisk. Givi sier maks hastighet er 120 km/t med toppboks montert, men på dager med mye vind påvirker toppboksen sykkelens retningsstabilitet, selv i lavere hastigheter. Maxia 5 rommer hele 58 liter og svelger uten problemer 2 åpningshjelmer. I bunnen er det et elastisk nett som holder småting på plass, og i tillegg er det elastiske stropper for å holde større ting. Man må bruke nøkkel for å åpne eller ta av toppboksen – noe upraktisk i daglig bruk. Totalinntrykket er gjennomført og gjennomtenkt kvalitet – en liten detalj som friksjonshengsler som sørger for at lokket står oppe når det åpnes, blir verdsatt. Veil. Pris: fra 6539,-. Importør: **Norsk Motor Import AS.**

Givi TanklocED 5L

– praktisk nytte i småformat



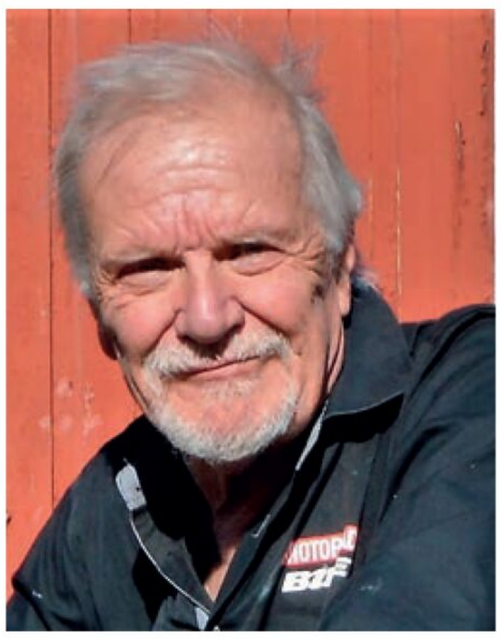


Ønsket deg rask adgang til kamera, småpenger, nistepakke eller annet småtteri? Givis lille 5 liters tankveske er svaret. Lokket er semi-hardt, underdelen er i kraftig polyester . Glidelåsen kan sikres med hengelås for å hindre tyveri og vesken kan også låses til festeringen på tanken. Regntrekk og holder for mobil følger med. Innvendig er det nett i lokket der du kan legge regntrekket og småting som hengelås o.l., i hovedrommet er det en hendig liten avdeling for ting som GoPro, beholder for øreproppper etc. Hovedrommet har også god plass til f.eks. speilreflekskamera. Som sagt: kjapp adgang til alt det du bruker mye på tur. Anbefales! Pris: 2385,- pluss festering. Importør: **Norsk Motor Import AS.**



Når enden har det bra,
har alt det bra.

EN IDEELL VERDEN – ELLER...?



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

Hvis verden ikke er slik du vil ha den – sørg for at den blir det.

Det må være usigelig kjedelig å leve i en ideell verden. En verden hvor alt er som det skal være, ingen problemer lager vansker, alle er glad i hverandre, det er nok mat til alle, det er sommer hele året og alle motorsyklers ergonomi passer perfekt.

Det var en gang i tiden at jeg hadde svaret på alle problemer og det var ingen tvil om at hvitt var hvitt og svart var ....vel, svart. USA var de gode, Sovjet de slemme, engelske sykler var noe dritt og japsesykler gikk aldri i stykker. Jeg var yngre da, kanskje bare 25 eller ikke det engang. Nå er jeg 25 med 52 års erfaring og verden har forandret seg. Jeg mener – hvem skulle trodd at vi skulle få fiender på begge sider av Atlanteren? Eller at kineserne – av alle tenkelige – skulle lage attraktive biler og motorsykler? Vi som husker Maos lille røde og den Himmelske Freds Plass har vondt for å svelge slikt.

Men tilbake til den ideelle verdenen: Der ville jeg ikke hatt problemet med å tilpasse motorsykler til min fysiske utforming. I mc-designerens ideelle verden er nemlig alle førere rundt 175 cm høye og har akkurat riktig lengde på armer og ben til å passe designet. Idealføreren er også utstyrt med fabelaktig, støtdempende setemuskulatur som gjør at formen på setet er uvesentlig. Og mens vi er i gang: maks tillatt last. Yamahas unektelig imponerende utstyrte Tracer 9 GT+ har en tillatt last på 190 kilo. Minus 12 kg bagasje. Minus mine 115 kilo. Minus 10 kilo kjøreutstyr. Minus 5 kilo toppkoffert. Da er det 48 kilo igjen til min frue med kjøreutstyr. Som sagt – i en ideell verden...

For øyeblikket er jeg i gang med et prosjekt som er åååå, så velkjent: Tilpasse en R1200RT til mine spesielle behov. Utgangspunktet er bra: Tillatt last er 240 kilo og det løser lastproblematikken. Ikke sånn at det er rikelig, men det holder akkurat. Fjæringen er også dimensjonert for å tåle maks tillatt, så den holder – akkurat. Vindskjerm? Vel – ettersom jeg ikke er i nærheten av de ideelle 175 cm er en Wunderlich Marathon underveis. Senkede fothvilere foran og bak er også på plass. Den gristunge originale toppkofferten, som sitter altfor langt fremme, er byttet ut med en Givi Maxia 5 som veier halvparten og kan flyttes lenger bak. Da gjenstår bare en ting: setene...

Sykkelen kom med seter fra Top Sellerie, og de så flotte ut på bilder. I en ideell verden ville de helt sikkert vært perfekte for en fører (og passasjer) med alle de riktige fysiske forutsetningene. Min verden er ikke ideell. Ikke jeg heller, for den saks skyld. Altså skaffet jeg meg et sett Sargent seter fra finn.no. Vi har prøvd slike før og erfaringene var ikke optimale, men i beste optimistiske ånd går man jo ut fra at ting har forandret seg. Og det har de. Det som nå er problemet er å finne ut hvilket sete som bruker lengst tid på å få det til å svi og brenne i de respektive herre- og dame-delene. Foreløpig ser det ut til at Sargent med gelpute er det minst plagsomme for fører, Top Sellerie uten noe er det som gjelder for henne på baksetet. Men som sagt – det er foreløpig. Det eneste vi er enige om når det gjelder sittekomfort er at Corbin ikke kommer på tale – de koster borti et kvart hundre tusen og vi kan tåle mye sviing i de respektive delene for de pengene. Men i en ideell verden... MC BIKE

Perfekt MC-ferie med riktige forberedelser!

NMCF
NORSK MC-FORHANDLER FORENING



Mange planlegger å tilbringe ferien på to hjul og med de riktige grepene vil MC-ferien bli opplevelsesrik og skape minner for livet. Det er spesielt tre ting du bør prioritere før drømmeferien.

- **Sjekk den tekniske tilstanden på motorsykkelen.**
- **Sjekk bekledningen og sikkerhetsutstyret.**
- **Lag en plan for pakkingen av bagasjen.**

Dette bør du sjekke på din MC før ferien:
• Dekk • Bremser • Drivverk • Forstilling • Støtdempere • Motor

Skaff deg NMCFs sikkerhetsbrosjyre!

Ta turen innom din lokale NMCF-forhandler og ta med deg årets sikkerhetsbrosjyre: Gode tips for sikker MC-kjøring - Skap din egen sikkerhet! Gå inn på nmcf.no/mc-sikkerhet og last ned pdf-fil.



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

NMCF-AUTORISASJON – DIN TRYGGGHET!

NMCU
NORSK MOTORCYKKEL UNION

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

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

NMCF.NO

18

EN JAPANSK ARMY KNIV

Yamaha Tracer 9 ble lansert i 2015, og i forbindelse med 10-årsjubileet har modellen fått en stor oppdatering, der en stor mengde ny teknologi står i fokus. Men har den tekniske utviklingen gått for langt, eller fungerer det også i praksis – uten å komme i veien for følelsen og gleden ved kjøringen? Jeg dro til Slovenia for å prøve å få svar.

For å vise bredden og egenskapene til den nye Tracer 9, valgte Yamaha å lansere den i Slovenia – et relativt uvanlig valg i mc-verdenen. Dette var ekstra moro for meg, ettersom både deler av familien og mitt artige etternavn har sine røtter der. Dessuten er det et land jeg kjenner godt fra før. Slovenia grenser til Alpene, og på testdagen rakk vi også innom Østerrike og Italia på vår jakt etter kurver, før vi returnerte til Bled sjøen hvor turen begynte, nesten 35 mil tidligere. Det var en rute som virkelig satte motorsykkelen på prøve – med store forskjeller i både høyde, vær, temperatur og veikvalitet.

Dagen før prøvekjøringen oppe i fjellene var det hovedsakelig teknisk presentasjon og gjennomgang av den nye modellen. Det skulle raskt vise seg å være vel verdt å ta til seg, ettersom Yamaha har hevet lista betydelig med 2025-modellen av Tracer 9. De slo stolt fast at dette er den mest avanserte elektronikken som finnes på en motorsykkel i mellomklassen. Men i stedet for å fremheve en enkelt funksjon, var det fokus på hvordan alle systemene samhandler harmonisk – uten å redusere den grunnleggende kjøreopplevelsen eller kjøregleden.

Men det er jo selvfølgelig noen finesser som skiller seg ut og er verdt å nevne. Toppmodellen Tracer 9 GT+ har nå Yamahas halvautomatiske Y-AMT girkasse som standard – et system vi først så på MT-09 i fjor. Dermed har både clutchhåndtak og girpedal måttet vike for fingermanøvrerte girpadler på styret, alternativt helautomatisk giring hvor sykkelen tar seg av alt. Den noe enklere GT-modellen (nå basismodell i Norge) beholder en tradisjonell manuell girkasse med quickshifter, men ved denne testkjøringen var det toppversjonen GT+ som sto til disposisjon.

På GT+ finner vi til og med elektronisk, semiaktiv fjæring fra KYB. Den kan stilles inn i forskjellige moduser og samhandler med sykkelens IMU for å justere fjæringen automatisk under kjøring. Fjæringen reagerer til og med på girskift, og kompenserer lynraskt for rykk og vektforskyvninger som da oppstår.

Den 6-aksede IMU-en er også oppdatert. I tillegg til ny motormapping (PWR), traction control (TCS), slide control (SCS), lift control(LIF) og brake control (BC), har den nå også slip regulation (BSR) – en funksjon som samarbeider med slipperclutchen for å gi bedre kontroll på bakhjulet under motorbrems og nedbremsing.

Hovedlyktene er nå adaptiv LED Matrix og gir ikke bare sterkere lys – de justerer også både lysstyrke og spredning automatisk ved hjelp av et kamera – avhengig av trafikk, lysforhold, og vær.

Den adaptive cruisekontrollen er nå integrert med Y-AMT-girkassen, slik at motorsykkelen automatisk kan gire både opp og ned når cruisekontrollen er aktiv, og girkassen er i auto-modus. Systemet fungerer i hastigheter mellom 30 og 160 km/t, og under testkjøringen imponerte det spesielt ved at det ikke reagerte med en hastighetsøkning når kjøretøyet foran midlertidig forsvant rundt en sving – i stedet registrerer systemet motorsykkelens helling og posisjon, og holder jevn hastighet gjennom svingen.

Instrumentpanelet er oppdatert til en ny, høyoppløst 7-tommers skjerm som er både stilig og oversiktlig – spesielt sammenlignet med den rotete dobbeltskjermen fra en tidligere generasjon. Et ekstra pluss er at Yamaha har valgt å integrere

Hva er nytt?

Ergonomi
- **Ergonomisk trekant** omarbeidet
- **Fører- og passasjersete** nytt design og nytt trekk
- **Oppbevaringsrom** med USB-kontakt
- **Elektrisk** justerbar vindskjerm (100 mm)

Elektronikk
- **Matrix LED hovedtlykter** adaptiv, kameraassistert
- **Y-AMT girkasse** med både automatisk og manuell giring
- **7-tommers skjerm,** nye opplyste brytere
- **Radarbaserte assistansesystemer:** adaptiv cruisekontroll (30 til 160 km/t), forbikjøringsassistanse, kollisjonsvarsling, blindsonevarsling, kombinert bremsesystem
- **Vehicle hold control** for start i oppforbakke
- **Smart-Key-system uten nøkkel** inkl. låsing av sidevesker og toppboks (ekstrautstyr)
- **Dekktrykkskontroll**
- **Blinklys** med automatisk kansellering og nødlysfunksjon ved hard bremsing

Motor og chassis
- **Euro 5+**spesifikasjon
- **Styrevinkel** økt fra 32 til 35 grader
- **Forlenget** bakramme
- **Aluminiumsfelger** lettere, støpt med «SpinForging»-teknologi
- **Kjede** vedlikeholdsfri, med DLC-belagte ruller

Garmin-navigasjon, helt uten irriterende abonnements- eller betalingskrav.

Vindskjermen er nå elektrisk justerbar, og justeringsområdet er økt til 100 mm. I tillegg er formen endret for å gi bedre vindbeskyttelse og mindre turbulens.

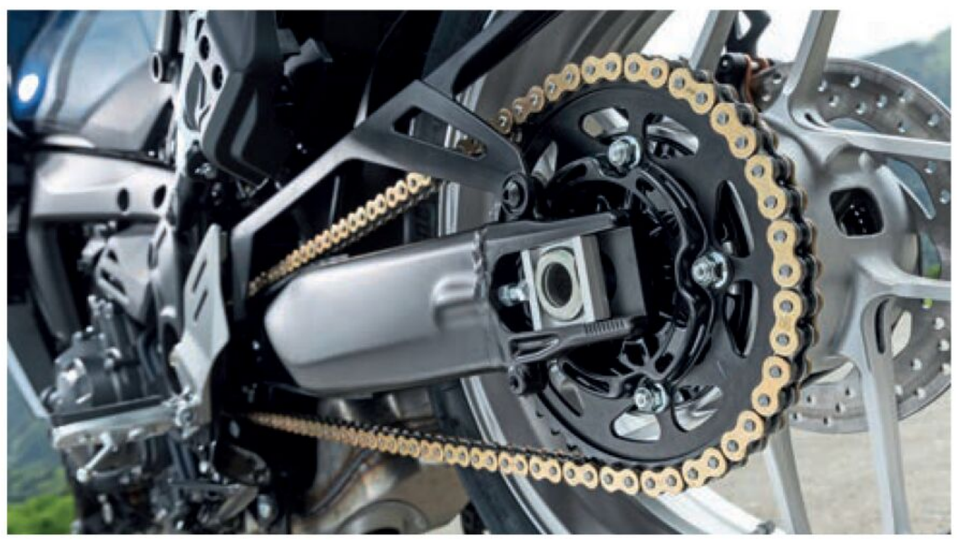
Og listen over utstyr bare fortsetter: varmehåndtak, 30-liters sidevesker, Smart Key-system (som også låser tanklokk og vesker), Vehicle Hold control, UBS-bremsesystem som kobler sammen for- og bakbrems i varierende grad – avhengig av situasjon, dekktrykksovervåking, blindsonevarsel og kollisjonsvarsler – for å nevne det viktigste. Og hatten av for Yamaha for at de ikke, som så mange andre produsenter, viser frem en fullt utstyrt modell – for så å avsløre at det meste er ekstrautstyr.

Når det gjelder selve hardwaren har chassiset også fått en oppdatering med nye forsterkninger i innfestingen til styrehodet i aluminiumsrammen og ved tverrbjelken i rammens bakre del – som også er forsterket. Bakrammen er forlenget med 50 mm for å gi mer plass til både fører og passasjer. Både fører- og passasjersete har fått ny form og forbedret polstring, men førersetet er også smalere foran for å lette bakkekontakten for kortere førere.

Men må man nå være ingeniør, bare for å starte sykkelen? Vel oppe i salen viser det seg fort at det ikke er tilfelle. Det kjennes naturlig og enkelt å sette i gang. Joda, fraværet av clutchhåndtak og girpedal kan virke uvant til å begynne med, men systemets kalibrering er så godt utført at det ikke er noe problem i det hele tatt. Clutchen finner trykkpunktet perfekt hver gang, uten rykk eller nøling, og girskiftene kjennes akkurat som på en motorsykkel med quickshifter.

Som Yamaha selv gjerne fremhever: Y-AMT er en manuell girkasse som kan gire automatisk – ikke en automatkasse med manuell funksjon. Du slipper den forsinkede responsen fra automatgir med momentomformer – noe vi kjenner fra mange biler. Her er responsen direkte. På en sportslig nakensykkel som MT-09 kan jeg forstå at man ikke vil ha dette systemet, men på en touringsykkel med sportslige ambisjoner kjennes det helt riktig. Jo flere timer jeg tilbrakte med den, desto mer overbevisende ble helhetsinntrykket.

Kalibreringen oppleves dessuten som



Rullene i DID-kjeden er DLC-belagt. Dette gjør den vedlikeholdsfri og gir økt levetid.



Tenningslås, tank, sidevesker og toppboks (ekstrautstyr) låses av Smart Key-systemet.



Takket være en radar i bakparten blir føreren varslet om kjøretøy som befinner seg i blindsonen.



Tracers utseende kan være diskusjonstema, men funksjonaliteten er overbevisende. De innvendig opplyste 30-liters sideveskene har plass til en hjelm i størrelse L – etter litt Rubrik-aktig pussling.

mer finjustert her enn i Y-AMT-versjonen av MT-09 jeg testet i fjor. Giringene er kanskje ikke raskere – men definitivt mykere. Måten den elektroniske fjæringen samarbeider med girkassen på, imponerer også. At sykkelen girer automatisk inn eller ut av en sving kjennes nå betydelig mer naturlig enn tidligere.

Når kjøringen blir mer inspirert, velger jeg imidlertid alltid å gire manuelt – og padlene på styret fungerer, i alle fall for meg, både presist og intuitivt. Man får en tydelig følelse gjennom fingrene – på mange måter bedre enn med en quickshifter som betjenes med støvel.

Selv om jeg forstår at enkelte mer konservative sjeler kanskje vil sutre litt over dette, vil jeg absolutt anbefale å gi det en sjanse – gjerne mer enn bare en halvtime. Det er nemlig slik at man først venner seg til det, og etter kort tid begynner man faktisk å sette pris på det.

Det å kunne gire selv langs svingete fjellveier, og deretter slå over til automatgir når man kjører gjennom en trafikkert by el-



Som før er den største Traceren svært dynamisk, og relativt lettfotet gjennom kurvene.

ler et kjedeligere område, er noe man raskt blir vant til og lærer å sette pris på. Spesielt hvis målet er å kjøre langt.

Den første generasjonen av Tracer 9 ble først og fremst kritisert for å kjennes ustabil i høyere hastigheter. Det var ikke noe jeg merket med den nye modellen. Kombinasjonen av et forsterket chassis og oppdatert aerodynamikk ser ut til å ha gjort susen, for selv om tempoet til tider var høyt under dagens kjøring, opplevde jeg ingen problemer på det området.

Noen, spesielt høyere førere, har gitt uttrykk for en viss kritikk mot komforten i tidligere versjoner – både når det gjelder støynivå fra fartsvind og sittestilling. Men etter mer enn 30 mil i salen, med mine beskjedne 178 cm, har jeg personlig ingenting å klage på. Den nye vindskjermen oppleves som en klar forbedring, og til å være en sykkel med tydelig adventure-karakter var turbulensen helt akseptabel – i hvert fall for meg. Den elektriske justeringen gir dessuten litt ekstra premiumfølelse og fungerer smidig uten at man må grave dypt i menyene for å justere den.

Den oppdaterte sittestillingen kjennes også veldig bra. Den forlengede bakrammen har bidratt til ny førergeometri, og sammen med det smalere setet foran fikk jeg god kontakt med sykkelen. Etter en hel dag i salen var jeg fremdeles frisk og opplagt og klar for mer!

Yamahas velprøvde CP3-motor på 890 kubikk og 119 hester leverer like bra som alltid. Den karakteristiske tre-sylindrede motoren låter herlig og responderer villig når man begynner å jobbe med den. Den har riktignok noen ekstra kilo å dra rundt på, sammenlignet med en MT-09, men den gir allikevel all den effekten man egentlig trenger til gatebruk. Med full oppakning og passasjer kan jeg imidlertid forstå at man kunne ønske seg litt mer dreiemoment på lave turtall. Personlig foretrekker jeg denne motorens smidighet og lekenhet, fremfor de større og tyngre alternativene i adventure-klassen.

Motoren har fem kjøremoduser – tre forhåndsinnstilte (Street, Rain og Sport) og to justerbare (Custom 1 og Custom 2). Man starter automatisk i «Street»-modus, og forskjellene mellom modusene er tydelige, ettersom hele motorsykkelens karakter påvirkes – ikke bare motormappingen. Men her møtte jeg også min største frustrasjon med sykkelen: Ved bytte mellom manuell og automatisk giring skulle jeg ønske det var mulig å lagre et separat kjøremodus som standard for manuell eller automat. I praksis blir det nemlig slik: hvis jeg kjører aktivt i Sport-modus med manuell giring og deretter ønsker å roe ned farten i trafikken ved å skifte til automat, skifter sykkelen samtidig til Street-modus. Det fungerer fint, og er akkurat det jeg ønsker i den situasjonen. Men når jeg så vil gi gass igjen og gå tilbake til manuell giring, er resten av sykkelen fortsatt i Street-modus. For å komme tilbake til Sport, må jeg da bla gjennom fire andre moduser i menyen. Det kan riktignok gjøres mens du kjører, men ikke mens du gir gass. Så hvis kompisen foran begynner å dra på litt igjen, må du vente med å justere innstillingene – eller se ham forsvinne mot horisonten. Kanskje det finnes en måte å programmere dette på, men jeg klarte ikke å finne noen løsning på det i løpet av min dag med sykkelen. Det var vel her min manglende ingeniørutdannelse begynte å merkes...

Et annet mindre irritasjonsmoment – som kanskje mest handler om vane – er Yamahas blinklysbryter. Den er helt slett i utformingen, akkurat som hornknappen, som dessuten sitter rett under. Resultatet? Min første venstresving startet med høylydt på-

kalling av oppmerksomhet i stedet for blinking. Joda, man venner seg til det – akkurat som latteren fra kollegene – men jeg ble aldri helt komfortabel med det i løpet av dagen. Siden det ikke er noen tydelig taktil forskjell mellom bryterne, handler det ganske enkelt om å huske nøyaktig hvor tommelen skal trykke.

Det må sies at jeg virkelig sliter med å finne noe å klage på. Det som imponerer meg mest er ikke de individuelle funksjonene, men sammenhengen mellom dem. Til tross for all teknologien kjennes Tracer 9 fremdeles som en sykkel du kjører – ikke en som kjører for deg. Alle systemene fungerer sømløst i bakgrunnen, uten at du tenker på det, og fremfor alt uten å ødelegge følelsen av kontakt og kontroll som gjør kjøringen morsom.

Og det er nettopp det som gjør at jeg liker denne sykkelen. Du sparer energi der det trenges, men er fortsatt engasjert. Etter mange timer i salen har du fortsatt fokus på å nyte – og det er der teknologien virkelig gjør en forskjell.

Som eier kan du deretter virkelig begynne å fordype deg i og finjustere alle funksjonene via Yamahas MyRide-app. Da tror jeg at sykkelen bare vil vokse enda mer på deg. Men det er absolutt ikke et must for deg som ikke er fullt så nerdete anlagt – alt fungerer utmerket allerede fra start. Men hvis GT+ likevel kjennes litt overveldende med all teknologien, men du liker selve grunnkonseptet, finnes fortsatt den vanlige Tracer 9 GT – med konvensjonell girkasse og clutch, samt noe mindre utstyr. Og til en enda lavere pris.

Personlig? Hvis jeg var på jakt etter en ny sportstourer ville jeg valgt plussmenyen – uten tvil.



Tekst: Rikard Ploj
rikard@bike.se

Foto: Yamaha

Yamaha Tracer 9 GT+

Motor

Væskekjølt tresylindret firetakts rekke-motor, en balansaksel, to overliggende kjededrevne kamaksler, fire ventiler per sylinder, våtsump-smøring, EFI, 3 x Ø 41 mm, regulert katalysator, generator 595 W, batteri 12 V/8,6 Ah, mekanisk/elektrisk betjent flerplate våtclutch (med slipperfunksjon), seks-trinns girkasse, kjede, sekundærutveksling 45:16.

Boring x slag	78,0 x 62,1 mm
Slagvolum	890 cm^3
Kompresjonsforhold	11.5: 1
Maks effekt	87,5 kW (119 hk) ved 10 000 o/min
Maks dreiemoment	93 Nm ved 7000 / min
Støy, stillestående	94 dB(A)

Chassis

Støpt aluminium broramme, Ø 41 mm USD gaffel, justerbar forspenning og elektronisk justerbar demping, svinggaffel i aluminium, sentral støtdemper med link, justerbar forspenning og elektronisk justerbar demping, doble skivebremser foran, Ø 298 mm, faste firestemplede kalipere, enkel skivebrems bak, Ø 267 mm, flytende enstemplet kaliper, traction kontroll, kurve-ABS.

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

Mål + vekt

Akselavstand 1 500 mm, styrevinkel 24 ,3 grader, forsprang 106 mm, fjæringsvei foran/bak 130/131 mm, setehøyde 845–860 mm, vekt fulltanket 232 kg, tillatt totalvekt 424 kg, tankvolum 19 liter.

Garanti	5 år
Farger	Grå/sort, sølv/sort/blå
Pris	273 900,-

Produsentens opplysninger



Skjermen er syv tommer og viser mengder av informasjon. Navigering er tilgjengelig via en app – uten abonnementskostnader!



Mange brytere på styret, blinklysbryteren krever litt tilvenning. Nederst til venstre ser du den ene knappen for girkassen.



Vindskjermen heves og senkes elektrisk, justeringsområdet er 100 mm. Hvis du er gjennomsnittlig høy, gir den god vindbeskyttelse uten turbulens.

MC-TUREN STARTER HOS ROVIK!



Y-AMT
MT-07/MT-09

NYHET! MT-07/Y-AMT

KAMPANJE/DEMOSALG:

24 Tenere 700 World Raid Rally & 23 Tracer 9 GT+
24 Tenere 700 Extreme og 24 Tenere 700



YAMAHA
Revs Your Heart

NYHET! Tracer 9/GT/GT+

Dainese · rukka · Schuberth · Halvarssons · Arai HELMET

Fabrikkveien 5, Forus,
Stavanger, Tlf. 51588800

BMW Serviceverksted!

NMCF NORSK MC-FORHANDLERFORENING

roviik
ROVIKMC.NO

askermc.no



YAMAHA
Revs Your Heart

NMCF NORSK MC-FORHANDLERFORENING

Yamaha-spesialisten på Østlandet!

Nyhetene Tracer 9 GT / GT+!

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

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

24

I'LL BE BACK FAT BOY

Harley-Davidsons kanskje mest ikoniske modell fyller 35 år. Vi dro til den franske rivieraen for å kjøre den teknisk oppdaterte Fat Boy, og samtidig benyttet vi anledningen til å prøve H-Ds øvrige Softail Cruiser-modeller.

Fat Boy gjør seg best i rolig tempo på fine veier. Eller parkert et sted hvor mange kan se den.

James Camerons dystopiske sci-fi klassiker Terminator 2: Judgment Day hadde premiere på kino i 1991. Da Arnold Schwarzenegger slengte benet over en svart Fat Boy og dundret av gårde med en hagle i hånden, ble modellens ikonstatus mer eller mindre etablert over natten. Fat Boy ble lansert året før, og navnet kommer av at modellen ganske enkelt var litt «fetere» enn andre H-D-modeller, sett forfra. Det brede forhjulet gir et karakteristisk utseende, for å si det mildt, og det påvirker også kjøreegenskapene. Mer om det senere.



Vi er i den lille kystbyen Port Grimaud, like vest for Saint-Tropez. Solen skinner og det er rundt 20 grader i luften. Perfekte forhold for motorsykkelkjøring! Foran oss står alle seks modellene i HDs Softail Cruiser-program: Breakout, Heritage Classic, Street Bob, Low Rider S, Low Rider ST, og Fat Boy. Meningen er at vi skal få tid til å kjøre alle seks modellene i løpet av to dager, og jeg får beskjed om å begynne med Fat Boy. Ikke meg imot, for jeg var tenåring da Terminator 2 ble utgitt, og for å være ærlig har Fat Boy stått høyt på listen over HD-modeller siden den gang.

Jeg setter meg på den lave salen, tar et overblikk over de lett forståelige bryterne på styret. Jeg legger også merke til at speedometeret ikke er synlig hvis man har helhjelm, ettersom det sitter nede på tanken. Startmotoren drar møysommelig i gang den 117 kubikktommer (1923 kubikk) store Milwaukee-Eight V-twin-motoren, som deretter slår over i en ganske lav og passe ubalansert tomgang. Vibrasjonene i setet og styret er merkbare, men ingen kjøper en Harley-Da-



Støtdemperen under setet har justerbar forspenning, men har ikke lenger progressiv fjæring. Komforten er så som så.



«117 Cubic Inches» betyr hele 1 923 kubikk på godt norsk. Åtte-tallet i Milwaukee-Eight står for antall ventiler i motoren.

vidson for å slippe vibrasjoner. Det skal riste, det skal leve. Punktum.

Sykkelen jeg kjører har et standard eksosanlegg (2-til-2), og lyden fra pottene er relativt lav. Jeg begynner å forstå hvorfor så mange HD-eiere oppgraderer nettopp denne detaljen på syklene sine. Fat Boy kjennes tung når jeg tar inn sidestøtten, og førstegiret legges inn med et høyt klonk, fulgt av et merkbart rykk i drivverket. Ingen finesse her, nei!

Vi finner veien ut av byen og opp i fjellene, og allerede i de første svingene merker jeg hvor lite villig sykkelen er til å svinge. Det 160 mm brede fordekket, og det enda mye bredere bakdekket (240 mm) gjør at det virker som om sykkelen går på skinner – på godt og vondt. Stabiliteten i svinger er massiv. Dreiemomentet er også massivt, 168 Nm, og det ser ut til å være tilgjengelig uansett turtall. Allerede rett over tomgang drar det heftig i vei så snart man vrir på gassen. I starten kjennes det litt uvanlig å kjøre på et gir som er (alt)for høyt, men man venner seg fort til at motoren «dunker», og så snart lyden begynner å ligne en klar tone, slenger man inn neste gir. Delvis fordi dreiemomentet alltid er der, og delvis fordi motoren høres ganske sørgmodig ut. Potter med mer golåt og lydvolum ville definitivt ha forsterket opplevelsen.



2-til-2-systemet som er standard på Fat Boy er virkelig stilig, men er altfor lavmælt.

I år har H-D-modellene fått en utvidet elektronikkpakke med tre kjøremoduser (Sport, Road og Rain), krengningssensitiv traction control, cruise control, dekktrykkovervåking, kurve-ABS, og motorbrems kontroll. Sistnevnte gjør at bakdekket ikke slipper hvis man skulle komme til å gire ned for raskt. Under kjøringen på de sørfranske fjellveiene var jeg aldri i nærheten av å aktivere verken ABS eller traction control, selv om tempoet til tider var friskt, men ikke tullete. I tillegg har Fat Boy så lavt monterte fotbrett at de skraper så snart du tar en sving med noe som ligner på aktiv kjøring. Derfor er det er veldig enkelt å finne grensen for hva sykkelen vil, og hva den absolutt ikke vil gjøre. En annen ting som chassiset definitivt protesterer mot, er plutselig bremsing i sving – da sparker geometrien bakut, sykkelen reiser seg rett opp og ferden går uvilkårlig i tangentens retning. Man må ganske enkelt være veldig forsiktig med det justerbare bremsehåndtaket under nedlegg. Eller bruke mer bakbrems.

Quickshifter finnes ikke, og etter en lang dag i salen ville det vært veldig kjærkomment, ettersom clutchen er relativt tungbetjent. Opplevelsen av girkassen kan best beskrives som brutalt mekanisk, noe som passer Fat Boy perfekt. På min testmodell var det dessuten vanskelig å finne fri, så det ble en rekke ufrivillige klonk da jeg ufrivillig la inn første gir på rødt lys.

Det er imidlertid ingenting å utsette på

Det brede forhjulet er det som gir Fat Boy det karakteristiske utseende – og de «unike» kjøreegenskapene.



Intuitive brytere og et 5-tommers display med all vesentlig informasjon. No more, no less.



ytelsen rett frem. Milwaukee-Eight-motoren finnes med tre forskjellige effektnivåer: Classic er den svakeste, Custom er mellomversjonen og H.O. (High Output) er den sterkeste. Fat Boy har Custom-versjonen på 103 hester, og det er mer enn nok til det denne sykkelen skal brukes til. Vekten på 315 kilo «renner av» når man kommer i gang. I tillegg er sittestillingen behagelig avslappet, med et komfortabelt sete og et bredt styre som sitter i riktig høyde og i riktig avstand fra kroppen. Fotbrettene er imidlertid montert for langt frem for min smak, så jeg hadde som oftest bare tærne på dem og lot hælene henge i luften.

I begynnelsen lekte jeg litt med de tre forskjellige kjøremodusene, men kom raskt frem til at Road-modus fungerte best. Rain gir en klart roligere gassrespons, og spesielt ved mellomgass må man vri ordentlig for å matche turtallet. Ved langsom kjøring, for eksempel i bytrafikk, er den mykere responsen imidlertid kjærkommen. I Sport-modus er gassen for brå, noe som gjør kjøringen rykkete. På denne sykkelen er det best å være resolutt i alle handlinger, og da kjennes det rart å måtte bruke gassen «med silkehansker».

På motorveien på vei tilbake til hotellet oppsummerer jeg dagens inntrykk i setet. Motoren er selvfølgelig stjernen her, den hadde bare trengt å lage litt mer lyd. Komforten er akseptabel, ikke mer. Salen er riktignok behagelig og kjørestillingen er avslappet, men fjæringen er grovt satt opp og sykkelen trives klart best når underlaget er slett – og relativt rett. Dette er absolutt ikke noen kurvekunstner. Tvert imot, relativt uerfarne førere vil ganske raskt oppdage sykkelens grenser. Objektivt sett er Fat Boy en ganske middelmådig motorsykkel – likevel har den en egenskap som ikke lar seg måle, noe som gjør at jeg ikke har lyst til å sette den fra meg. Den har rett og slett en utstråling og en personlighet som appellerer enormt til meg.

En eller annen gang i livet skal jeg ha en motorsykkel som ikke er spesielt god til noe, men som bare oser av karisma og er utrolig kul. Den dagen kommer jeg definitivt til å kjøpe en Harley-Davidson Fat Boy. Som Arnold sa: «I'll be back.»



Tekst: John Argelander
john@bike.se
Foto: Pien Meppelink/Harley-Davidson, John Argelander

Harley-Davidson Fat Boy

Motor

Luft-/oljekjølt, to-sylindret, firetakts V-motor, en kamaksel, støtstenger, fire ventiler per sylinder, tørrsumpsmøring, EFI, katalysator, mekanisk betjent flerplate våtclutch, seks-trinns girkasse, remdrift.

Boring x slag	103,5 x 114,3 mm
Slagvolum	1 923 cm^3
Kompresjonsforhold	10.3: 1
Maks effekt	103 hk ved 5020 o/min
Maks dreiemoment	168 Nm ved 3000 o/min

Chassis

Dobbel vuggeramme i stål, forgaffel Ø 49 mm, svinggaffel i stål, monodemper, justerbar forspenning, enkel skivebrems foran, Ø 300 mm, fast firestemplet kaliper, enkel skivebrems bak, Ø 292 mm, flytende tostemplet kaliper, kurve-ABS, traction control.

Støpte aluminiumsfelger	4,50 x 18; 8,00 x 18
Dekk	160/60 R18; 240/40 R18

Mål + vekt

Akselavstand 1650 mm, styrevinkel 30 grader, forsprang 104 mm, fjæringsvei foran/bak 130/86 mm, setehøyde 675 mm, egenvekt 315 kilo, maks last 218 kilo, tankvolum 18,9 liter.

Garanti	5 år
Farge	Grå, sort, blå, sort/oransje
Pris	466 900,-

ØVRIGE CRUISER-MODELLER 2025

Street Bob

Innstegsmodellen med rene, tidløse HD-linjer, lavt sete og litt høyere styre. Classic-versjonen av motoren med 91 hester og 156 Nm er helt fin. Den har frekke gummibelger på gaffelbenene og kan bestilles med lekre eikehjul. Pris fra 355 900,-.



Heritage Classic

Bak den vertikale vindskjermen kjenner man seg som Elvis Presley på vei hjem fra krigen. Smale dekk gir gode kjøreegenskaper og god komfort. Lærkledde sidevekser, Classic-motor og svart 2-til-1-eksosanlegg. Drypper av nostalgi. Pris fra 474 900,-.



Breakout

Like bredt bakdekk som på Fat Boy, men et markant smalere 21-tommers forhjul og flat styrevinkel gir «spesielle» kurveegenskaper. Kjennes imidlertid lett, og Custom-motoren gjør den veldig rask rett frem. En lang og lav chopper med rett styre. Pris fra 504 900,-.



Low Rider S

Bråkmakeren i gjengen. Minimal vindavviser, høyt styre og tilbakeflyttede fothvilere gjør at man gjerne vil kjøre «S-en». H.O.-versjonen av motoren både går og låter best takket være heftig dreiemoment (173 Nm) og 2-til-1-eksosanlegg. Enkelsete med støtte for korsryggen. Pris fra 425 900,-.



Low Rider ST

Harley-Davidsons mest allsidige cruiser. Den rammemonterte «West Coast»-kåpen gir beskyttelse mot fartsvinden, sittestillingen er et bra kompromiss mellom aktiv og avslappet, og sideveskene gir en viss touring-kompetanse. H.O.-motoren på 114 hestekrefter er riktig sprek. Pris fra 460 900,-.



SE DEN NYE 2025-SERIEN

OUR ROAD. OUR RULES. LET'S RIDE.







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

SKANN QR-KODEN OG OPPLEV HELE VÅRT SORTIMENT.

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

TILBAKE TIL KYSTVEIEN

Den siste versjonen av Bridgestones touringdekk heter Battlax Sport Touring T33. Vi brukte noen dager på å kjøre dekket på den klassiske, alltid like fantastiske kystveien i Kroatia.

Det er lenge siden, nesten som et i annet liv, at vi kjørte sørover gjennom østblokkstatene, bak jernteppet som gikk gjennom et delt Europa. Etter eventyret gjennom Polen, Tsjekkoslovakia og Ungarn var det fantastisk å komme inn i Slovenia og Kroatia (daværende Jugoslavia). Et titalls medlemmer av EMC (Enskede MC-Klubb) var på tur sørover med full oppakning, inkludert telt, soveposer og Trangia-kjøkken. Noen av syklene hadde også to på. En normal ferie strakte seg over 1000 mil i løpet av de fire, fem ukene turen varte. Denne gangen var målet Korfu, men en viktig og ekstra hyggelig etappe var den jugoslaviske



kystveien som vi kjørte fra Pulahalvøya i nord ned til Dubrovnik i sør. Deretter svingte vi østover mot Skopje, Tessaloniki, Igoumenitsa og tok båten til Korfu for litt strandliv, før fergen over til Italia og hjemreisen ventet.

En avgjørende faktor på en slik tur var selvsagt dekkets levetid. Ofte var det på grensen, noen ganger var korden (metalltrådene i dekket) allerede synlige når vi kom hjem. En gang måtte vi også bytte bakdekk hos et lokalt verksted underveis.

Når man kjører i utkanten av mc-sivilisasjonen, kan det dessuten være vanskelig å finne et dekkverksted som faktiskt har dekk som passer. Noen ganger måtte man nøye seg med et brukbart, brukt dekk.

Når Bridgestone nå lanserer T33, er det med fokus på levetid og våtgrep. Og når presentasjonen finner sted på de samme veiene som den gang, går tankene uunngåelig tilbake til utfordringene vi opplevde med dekkene på langtur som varte mange uker.

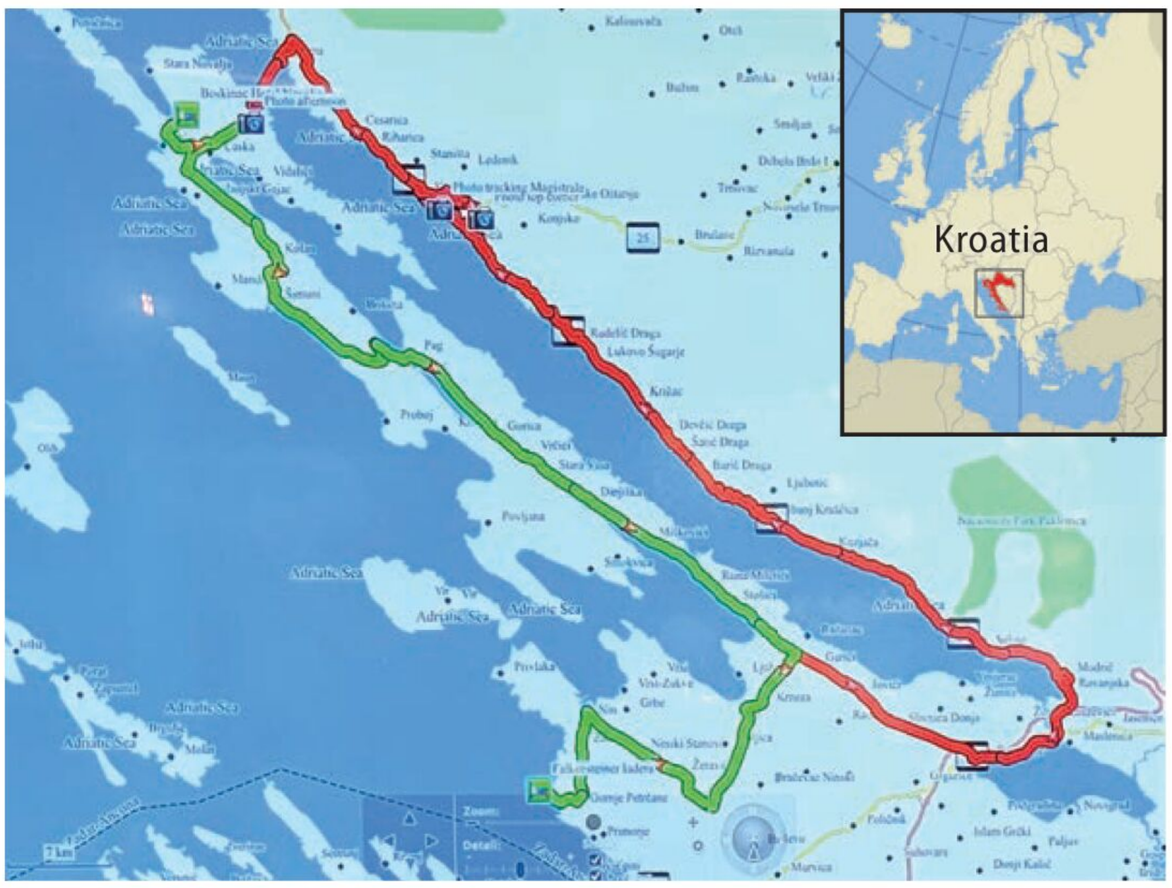
Nå kan jeg slå fast at både veiene og dekkene har blitt bedre siden den gang, men opplevelsen av kystveien er like oppsiktsvekkende – med praktfull natur og herlige, sveipende svinger. MC BIKE



VI fikk kjøre dekket på flere forskjellige motorsykler. Her er en Honda CBR 650 R – en kul, sportslig og turtallsvillig landeveissykkel.



Sveipende svinger og praktfull natur. Akkurat her kjører vi i et «månelandskap», men strekningen inneholder også seksjoner med grøntområder og bukter med sandstrand.



Den klassiske kystveien går fra Slovenia i nord rundt Pula-halvøya og ned til Dubrovnik i sør. Strekningen vi kjørte ligger 20 mil nord for Split.



Et milslukende touringdekk



Battlax Sport Touring T33, for deg som planlegger skikkelig langtur.

Et sportslig landeveisdekk bør kunne mestre en rekke oppgaver. Fremfor alt bør det gi sikkert grep og gode egenskaper på veien, både i høye og lave hastigheter, på svingete og rette veier, og i tillegg på forskjellige underlag. Noe som også er viktig når man er på langtur er at dekket bør vare mange mil – det er vel ingen som har lyst til å bytte dekk midt i ferien?

Etter Bridgestone Battlax Sport Touring T31 kom T32, som jeg kjørte i Sør-Italia for et par år siden. Nå er den nyeste versjonen – T33 – på plass. Fokus er på de forbedrede våtegenskapene (som vi «dessverre» ikke fikk prøve) og ekstremt lang levetid.

Under presentasjonen viste de frem sitt eget testdekk, som hadde kjørt 10 000 km, altså langt nok selv for de mest seriøse touringførerne. Forhjulet var slitt en millimeter på midten, mens bakhjulet, som står for fremdrift og får mest slitasje, hadde mistet 3,4 millimeter mønsterdybde.

Med andre ord var det fremdeles 3,2 mm foran og 3,7 mm bak. Jeg antar at disse dekkene kunne kjøres ytterligere 5000 km, uten at det ble kritisk.

Ute på landeveiene kjørte vi helt klart fortere enn man gjør ved vanlig touring. Guiden vår dro avgårde som om han hadde stjålet sykkelen, og vi hang på. Til tross for det kjentes dekkene aldri ustabile eller utrygge, selv ikke ved hard bremsing inn i sving.

Vi hadde en rekke forskjellige motorsykler tilgjengelig, og spesielt med de mer sportslige som Honda CBR 650 R og Kawasaki Z 900 ble det kjørt hardt, selv i svingene.

Selv store tradisjonelle touringsykler som BMW R 1250 RT var på plass. Dekkene leveres i 15 forskjellige størrelser for å passe de fleste motorsykkelmodeller.

Sammenlignet med forgjengeren T32 skal det nye T33 klare hele 47 prosent lengre kjørelengde, takket være en nyutviklet gummiblanding og nytt mønster. Den samme teknologien brukes, uavhengig av sykkelens vekt (forgjengeren fantes i to versjoner, for lettere og tyngre sykler). Samtidig loves smidig manøvrerbarhet og svært gode våtegenskaper – med sikker tilbakemelding ved svingkjøring på vått underlag.

Prøvekjøringen avdekket ingenting som talte mot dette. Kjøringen kunne betegnes som sporttouring, og dekkene ble presset hardt i perioder, uten det minste tegn til protest. Dessverre fikk vi ikke prøvd våtegenskapene siden været var strålende, så det må vi komme tilbake til ved en senere anledning.

Så langt ser det ut til at Bridgestone har lykkes med å lage et touringdekk av høy klasse. Å kunne kjøre hele ferien uten å bekymre seg for slitasje er verd mye. Dette gjelder spesielt for langturførere som tilbringer uker på veiene og krysser kontinenter. Men de aller fleste setter pris på lang levetid, både med tanke på økonomi og fleksibilitet. Man slipper å planlegge dekkskift midt i ferieturen, eller kanskje til og med i hele sesongen.

Våtegenskaper er en annen faktor som er kritisk for touringdekk, ettersom man vanligvis tvinges til å kjøre videre når man er på langtur, uansett vær. Og under rufsete forhold vil man ha et dekk som inngir trygghet. MC BIKE

Vi kjørte T33 på en rekke forskjellige motorsykler i ulike størrelser, alt fra nakeds til touringsykler.





Tekst: Gerry Nordström
gerry@bike.no

Foto: Ant Productions

READY TO RACE

NEXT LEVEL

CRAZY

The desert isn't a challenge; it's a playground.
The KTM 1290 SUPER ADVENTURE R is built for those who dare to push limits, with insane power, rider-enhancement technologies, and offroad supremacy that redefines the limits of Adventure.
No hesitation, no boundaries. Just straight-up chaos.
More is More.

FIND OUT MORE AT KTM.COM/TRAVEL

KTM

SPEED METAL

BMWs 1000-kubikk nakensykler er oppgradert til Euro 5+, og i tillegg til et nytt «split face» har både S og M fått noen finjusteringer. Den første har også fått fem hester ekstra. Begge er ekstremt effektive gateraketter: S er lynrask – og M 1000 R er enda hvassere…

Man kan ikke si at BMW S 1000 R eller M 1000 R hadde akutt behov for oppdatering. Begge var allerede utrolig avanserte, men Euro 5+-standarden krevde at modellene ble bragt ajour. Vi kjører både S og M på en bane i spanske Cartagena. En flytende, ikke altfor rask, men lærerik sløyfe – godt egnet til å evaluere denne typen motorsykler. For hvor kan man kan slippe slike fartsfantomer løs på ramme alvor, om ikke på bane?

S 1000 R

Å sette seg på en S 1000 R er som å komme hjem. Alt er som det skal være på en sprek nakensykkel: moderat setehøyde og sportslig – men ikke trang – sittestilling. Bryterne er fornuftig plassert,

S/M 1000 R – hva er nytt?

MOTOR
- **Oppgradert til** Euro 5+.
- **Lavere sekundærutveksling** med 47 tenner.
- **Effektøkning** fra 165 til 170 hk (S 1000 R) ved hjelp av modifiserte innsugskanaler og ny mapping.

ELEKTRONIKK
- **Forbedret quickshift** – du kan gire ned med åpen gass, og gire opp med lukket.
- **Gasshåndtak med** 14 grader mindre rotasjon.

DESIGN
- **Hovedlykt** med nytt «split face», i samme stil som S 1000 RR.
- **Kortere** skiltholder.
- **Beskyttelse for passasjersetet** standard.

UTSTYR
- **Nødanrop «E-Call»** standard.
- **Momentkontroll «MSR»** standard.
- **USB-C-uttak** under setet.
- **M-vinger** i karbonfiber (M 1000 R).
- **Karbonfiber felger** er nå også tilgjengelig som ekstrautstyr til S 1000 R.

BMW S
1000 R

Prøvekjøring: BMW S 1000 R og M 1000 R

BMW S 1000 R

Trivelig selv i basisversjon – uten en mengde tilleggsfunksjoner, med standard eksosanlegg og støpte aluminiumsfelger. S 1000 R er en seriøs kjøremaskin, uten store begrensninger for verken hverdagsbruk eller turer. Den er og blir en testvinnerkandidat.



Du kan få den nye fargevarianten «Bluefire/Mugiallo Yellow» hvis du velger Sport-versjonen som koster 6300,- ekstra.



og displayet har en lettbetjent menystruktur – akkurat som på BMWs øvrige modeller. Alt holder høy klasse.

Motorgange: nok en gammel bekjent. Selv etter tilpassing til Euro 5+ er rekkefireren på 999 kubikk akustisk til stede, i hvert fall ved høyere turtall og høy belastning. Lyden er dyp og svært raffinert ved lave turtall – i den øvre halvdel av turtallsregisteret kommer betydelige vibrasjoner som påvirker kjøreopplevelsen, noe vi også husker fra tidligere. Motoren er fortsatt en av de beste på markedet, sterk gjennom hele registeret, og med rå effekt på topp. Den nye quickshifteren fungerer perfekt ved alle turtall og belastningsforhold, noe som gjør det umulig å bruke den feil. M-gasshåndtaket med mindre rotasjon var nyttig på banen i Cartagena, og presisjonen i motorstyringen er fullt tilfredsstillende, spesielt siden det også finnes roligere kjøremoduser.

Ellers er det elektronikken som bestemmer opplevelsen. Nybegynnere velger «Dy-





Displayet og dets funksjon er uendret, med ekstrautstyr (f.eks. elektronisk fjæring) endres også antallet knapper. Kjøremodusen «Dynamic» er standard, «Dynamic Pro» koster ekstra.





Ytelsen er enorm på bane. Man «befinner seg i en orkan» på grunn av mangel på beskyttelse mot farts-vinden.

BMW M 1000 R

M Competition-package med meng-der av karbonfiber (inkludert felger) koster hele 93 600,-.





Bortsett fra M-modellens 210 hester er kjøremodus «Race Pro» den største for-skjellen mellom M og S på bane. Det gjør det mulig å foreta enda mer vidtrekken-de justeringer enn (det aller-ede gode) «Dynamic Pro». Her ser du Race Dash-visnin-gen.



namic» for bane, og den er bombesikker på tørt underlag. Mer erfarne førere foretrekker «Dynamic Pro», som fortsatt er bombesik-ker, men hvassere og i tillegg konfigurerbar (dessuten er den ekstrautstyr). Vi anbefaler også å deaktivere wheelie control, ettersom den er ekstremt følsom. I likhet med det se-miaktive chassiset er det elektroniske systemet perfekt tilpasset landevei, men eg-ner seg også for sporadiske banedager – noe som spesielt gjelder ABS-bremsene. Trenger du enda mer ytelse på bane, uten å måtte kjøpe en superbike: velg M 1000 R.

M 1000 R

210 hester med lav giring, godt under 200 kilo (avhengig av utstyr), ikke antydning til vindskjerm, lavt styre, smidde lettmetallfel-ger eller karbonfiberfelger, Bridgestone RS11, et betydelig fastere basisoppsett og kjøremodus «Race Pro»: M 1000 R er fremde-les BMWs nakensykkel for bane. Siden opp-dateringene i utgangspunktet er de samme

som for S 1000 R, er resultatene overførbare. På Cartagena-banen kjennes gasshåndtaket fornuftig, den nye utslippsstandarden har ikke gått ut over effekt eller presisjon, og de nye hovedlyktene ser bra ut.

Ærlig talt, det er ingenting banebrytende å rapportere, sammenlignet med forgjengeren. Den i bunn og grunn guddommelige ytelsen er velkjent nå. En sammenligning med den mer siviliserte S-en er desto mer avslørende: M-modellens elektroniske fjæring (standard) er fastere, og kan også finjusteres elektronisk (eller mykes opp for landevei). S, derimot, benytter seg av de enklere modusene «Normal» og «Sport». Dette, og ikke minst vingene, gjør den mye mer kompromissløse M-en mer stabil i raskere partier – selv om den ikke tilbyr samme stabilitet som en superbike. Dette fordi føreren er som et flagg i vinden, noe som uunngåelig skaper turbulens rundt motorsykkelen. De hvasse M-bremsene er totalt upåvirket av varme, og er også i en klasse for seg.

Vår testsykkel var utstyrt med «M Performance-package», som inneholder en overveldende mengde elektronikk. De tidligere nevnte racing-modusene gjør at traction control, wheelie control, ABS, motorbrems kontroll og fjæring kan stilles inn friere og mye mer aggressivt. Først nå, etter et omfattende innstillingsarbeid, står M 1000 R frem som maksimalt hvass og med topp kvalitet. Selv om verken M eller S 1000 R har den nyeste teknologien for styrevinkelsensor fra RR-modellene, er denne elektronikkpakken meget effektiv. M 1000 R er voldsomt rask – og dessuten utrolig sikker, selv på godt slitte landeveissdekk. Det er først når man virkelig slipper den løs at man får oppleve motorens whiplash-fremkallende 210 hester i all sin prakt. Man må ha veltrente armer og en bomsterk nakke for å kunne nyte effekten – det er tross alt en grunn til at superbikes har kåpe. Til tross for dette er en M 1000 R en av de mest intense opplevelsene motorsykkelverdenen har å tilby på bane.



Tekst: Johannes Müller
jaymiller@motorradonline.de
Foto: Sensa Sportphotography/BMW, Jörg Künstle

BMW S 1000 R [M 1000 R]

Motor

Væskekjølt, firetakts rekkefirer, to overliggende kjededrevne kamaksler [med variabel ventiltiming på innsugssiden], fire ventiler per sylinder, våtsumpsmøring, EFI, 4 x Ø 48 mm, regulert katalysator, 450 W generator, 12 V/8 [5] Ah batteri, mekanisk betjent flerplate våtclutch med slipperfunksjon, sekstrinns girkasse, O-ringkjede, sekundærutveksling 45 [47]:17.

Boring x slag	80,0 x 49,7 mm
Slagvolum	999 cm³
Kompresjonsforhold	12,5 [13,1]:1
Maks effekt	125,0 [154,0] kW (170 [210] hk) ved 11 000 [13 750] o/min
Maksimalt dreiemoment	114 [113] Nm ved 9 250 [11 100] o/min
Støy stasjonær	95 [97] dB(A)

Chassis

Alubox-ramme med motor som bærende element, Ø 45 mm USD gaffel, hydraulisk styredemper, justerbar forspenning, [elektronisk justerbar] retur- og kompresjonsdemping, svinggaffel i aluminium, støtdemper med link, justerbar forspenning, [elektronisk justerbar] retur- og kompresjonsdemping, doble skiver foran, Ø 320 mm, faste firestemplede kalipere, skivebrems bak, Ø 220 mm, flytende enstemplet kaliper, traction control, kurve-ABS.

Støpte (smidde) aluminiumsfelger 3,50x17; 6,00 x 17

Dekk 120/70 ZR 17; 190 [200]/55 ZR 17

Mål og vekt

Akselavstand 1447 [1455] mm, styrevinkel 24,2 grader, forsprang 98 mm, fjæringsvei foran/bak 120/117 mm, setehøyde 830 mm, vekt 199 kg, totalvekt 407 kg, tankvolum/reserve 16,5/4,0 liter.

Garanti	5 år
Farger	Hvit/blå/rød, sort/blå/rød, sølv
Pris	237 900 [328 800],-

BIKE Oppsummering

Oppdateringen av BMWs 1000 R-modeller er forsiktig, men fornuftig. Både S og M ser freschere ut og er nå fremtidssikret. Når det gjelder den interne sammenligningen, bør selv svært sportslige anlagte landeveisførere gi S en sjanse først: sittestillingen, fjæringen og motorens mellomregister er meget overbevisende, og 170 hk er fullt tilstrekkelig. Det er kun de som (forunderlig nok) kjøper en nakensykkel for banekjøring eller rett og slett vil ha det mest ekstreme, som velger M 1000 R. Bortsett fra vibrasjonene nærmer BMWs 1000 kubikk-plattform seg perfeksjon.



Du ville kanskje være raskere på en superbike, men du har sannsynligvis mer moro på en M 1000 R.

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



rovik
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 NYHETENE, UTSTYRET OG UTVALGET!



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

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

Honda
CB 750 Hornet

Kawasaki
Z650

Suzuki
GSX-8S

Triumph
Trident 660

Yamaha
MT-07

Flere mellomklasse-modeller har fått nytt utseende for 2025 sesongen. Det gjelder ikke minst Yamahas bestselger MT-07, som har fått en omfattende oppdatering. Vi tester en prisgunstig kvintett for å finne ut hvilken av syklene som byr på den beste pakken når det gjelder kjøreopplevelse, følelse og hverdagsegenskaper.

VÅR-FORNEMMELSER

Sammenligningstest mellomklasse nakensykler

HONDA
CB 750 Hornet



Alle fem syklene i denne testen har det som skal til for å gi en kraftig kribling i magen når du vrir på høyrehånden: mellomklasse-syklene i prisklassen mellom 120 000 og 140 000 kroner er blitt mer attraktive. De er lettkjørte, har livlige motorer, velutviklet chassis og moderne design. De er også rimelige og har akkurat riktig ytelse for å gi den beste underholdningen på landevei, uten å stresse i hverdagskjøring. I tillegg får stadig flere modeller funksjoner som tidligere var forbeholdt betydelig dyrere sykler – som krengningssensitive ABS-bremser og konfigurerbare kjøremoduser. Men hvilken er best: Honda CB 750 Hornet, Kawasaki Z 650, Suzuki GSX-8S, Triumph Trident 660 eller Yamaha MT-07? Det er bare en direkte sammenligning som kan gi et klart svar.

Honda CB 750 Hornet debuterte i 2023, og i år har modellen fått en liten, men målrettet ansiktsløftning. Den nydesignede fronten med sterkere, doble LED-hovedlykter gir Hornet et kantete og mer aggressivt utseende, men Honda er allikevel mer tilbakeholden når det gjelder utseendet enn de japanske konkurrentene i denne testen. Mens Kawasaki satser på det muskuløse, kantete «Sugomi»-designet på alle sine nakne Z modeller – inkludert Z 650 – tar Yamaha og Suzuki en enda mer futuristisk tilnærming med insektlignende front og horisontalt plasserte LED-hovedlykter. Triumph, derimot, er klart mer klassisk. I byen er det ofte den tidløse, modern-classic roadsteren som ble lansert tilbake i 2021 som fanger nysgjerrige og velvillige blikk.

Men tilbake til Honda. Teknisk sett har Hornet blant annet fått en ny 5-tommers TFT-skjerm med bedre lesbarhet, ny layout og utvidet smarttelefonintegrering via Hondas RoadSync-app. Motor og girkasse er derimot uendret: parallelltwinen på 755 kubikk produserer 92 hk ved 9 500 omdreinin-





Via bryterne på styret kan man nå justere gassrespons, traction- og wheelie kontroll, i tillegg til motorbrems i to posisjoner. Den automatiske kansellering av blinklys er også ny. Med 780 millimeter har Hornet den laveste setehøyden i testen – noe som garanterer god bakkekontakt for kortere førere.





ger og 75 Nm ved 7 250 omdreininger, også etter Euro 5+-homologering. I tillegg til de tidligere kjøremodusene «Standard», «Sport» og «Rain» kan man nå også stille inn et «User»-modus. Vi liker gassresponsen i «Standard»-modus best. Når det gjelder reaksjon på endringer i gasspådrag, ligger Hornet generelt på et godt nivå, men sammenlignet med andre motorsykler er den ikke helt rykkfri. Quickshifter er fortsatt kun tilgjengelig som ekstrautstyr, og vår testsykkel hadde det ikke, noe som gir minuspoeng i vurderingen. I praksis er det imidlertid ikke noe problem. Det er en fornøyelse å gire på Hornet, selv uten quickshift: pedalbevegelsene er korte, girene presise og clutchen lettbetjent.

En fyldig, men ikke altfor påtrengende lyd, relativt fin motorgange og en (for en twin) uvanlig sportslig og livlig karakter passer perfekt til det nye utseendet. Hornet legger ikke skjul på at den foretrekker ytelse fremfor avkobling. Etter ansiktsløftningen skal den ikke-justerbare 41-millimeters Showa SFF-gaffelen og bakdemperen, som kun har justerbart forspenn, gi bedre feedback ved sportslig kjøring. Bremsene skal også være noe mer effektive og lettere å dosere.

Sammenlignet med de fire andre motorsyklene i testen er Hondas chassis og bremser meget solide, og balansen mellom sportslighet og komfort i fjæringen virker vellykket. Manøvrerbarheten og smidigheten er som vanlig på høyt nivå: Honda svinger lett, men har en tendens til å bli litt nervøs ved høyere hastigheter. Det er imidlertid vanskelig å ha full tillit til framhjulet med standardmontert Dunlop Sportmax Roadsport fordi det er relativt adskilt fra den dypt integrerte sitteposisjonen. Spesielt Suzuki – med 30 millimeter høyere sete og merkbart lavere styre – gir mer feedback og selvtillit. Det samme kan sies om den ergonomisk omarbeidede Yamaha MT-07 (sitte-

Sammenligningstest mellomklasse nakensykler

KAWASAKI
Z 650



høyde 815 millimeter). Den mangler imidlertid imidlertid mangler optimal tilbakemelding fra forhjulet på grunn av sin relativt mykt innstilte USD-gaffel. Men når alt kommer til alt er Honda en solid motorsykkel, og til tross for høy maks effekt nøyer den seg med bare 0,37 l/mil i forbruk.

Med en pris på 124 990,- er Kawasaki Z 650 nest billigst i testen. Den siste oppdateringen fant sted i 2023, da modellen fikk traction control og en omarbeidet TFT-skjerm. Den som leter etter en smidig og ukomplisert motorsykkel, vil føle seg hjemme her, forutsatt at man ikke er altfor stor – høye førere møter raskt ergonomiske begrensninger på den kompakte Kawasakien. Kombinasjonen av smalt, bakoverbøyd styre, trang knevinkel og begrenset plass mellom tank og passasjersete gir begrenset bevegelsesfrihet. Det er betydelig mer plass på Suzuki, det samme gjelder Honda og Yamaha. Selv den nette Triumph tilbyr førere av normal høyde bedre komfort på langtur. Z 650 passer derimot veldig godt for mindre førere på opptil 170 centimeter.

En testfører som til å begynne med var skeptisk på grunn av den spartanske utrustningen og de kompakte målene, kom alltid tilbake med et stort smil etter pendling i bytrafikken. «Det er helt fantastisk hvor smidig Kawaen tar seg frem i trafikken! Den er akkurat det man trenger i byen.» Det er nettopp disse egenskapene som gjør den godmodige sykkelen så populær blant kjøreskoler og nybegynnere: den er lett å kjøre og intuitiv å manøvrere – uten at den dermed blir kjedelig på landevei.

Den velprøvde 649 kubikk parallelltwinen med 180 graders vevaksel har sin styrke akkurat der den trengs – og skjuler sin relativt beskjedne effekt på 66 hk med lav sekundærgiring. I mellomregistret overrasker den med kraftig akselerasjon. I tillegg er clutchen lettbetjent, og girkassen med seks





Eksosanlegget i rustfritt stål, den bananformede svinggaffelen i stål, de støpte felgene og den rødmalte rørrammen gir et virkelig stilig inntrykk. Sidevisningen antyder at tanken og passasjersetet begrenser bevegelsesfriheten i lengderetningen sterkt. Den lettleste TFT-skjermen måler 4,3 tommer og har connectivity.





gir er presis og pålitelig. Ved høyere hastigheter vibrerer motoren imidlertid merkbart og høyfrekvent, noe som er forstyrrende – spesielt ved kjøring over 130 km/t.

Chassiset er også mer beregnet på rolig kjøring. Fjæringen kjennes litt treaktig og gir bare diffus tilbakemelding ved sportslig kjøring. Styringen får også kritikk når det blir dype nedlegg: Z 650 reiser seg merkbart ved bremsing i sving, noe som kan gjøre det vanskeligere å treffe ønsket linje. På den annen side får sykkelen plusspoeng for sin gode bakkeklaring – i motsetning til Yamaha som har lange fothvilere som skraper tidlig i asfalten. Bremsene har god doserbarhet og kraftig effekt – men dessverre også grovt ABS-inngrep. Den som kjører ambisiøst og bremser hardt, bør ta hensyn til dette. Traction control er også ganske grov, og holder effekten tilbake for lenge etter at den er aktivert. At Z 650 har TC til tross for mangelen på ride-by-wire er prisverdig, men teknisk sett er ikke systemet på samme nivå som de elektrisk styrte konkurrentene. På den annen side liker vi at justerbare clutch- og bremsehåndtak er standard.

Z 650 er en ærlig motorsykkel, den har kun det essensielle, men kompenserer med robust teknologi og en overraskende livlig, om enn ikke overdrevent emosjonell motor. For nybegynnere er den fortsatt et av de beste valgene i segmentet, selv om Kawasaki bør begynne å vurdere å gjenopplive en kraftigere og mer moderne utstyrt Z 750.

I Suzukis tilfelle måtte redaksjonen tenke: ettersom det ikke var noen 2025 testsykkel tilgjengelig, måtte vi nøye oss med vår langtest-sykkel fra 2023, som akkurat nå nærmer seg halvveis på 25 000 km. Dette er imidlertid ingen ulempe. Med nymonterte Dunlop Roadsport 2-dekk er vår trofaste GSX ikke det minste sliten. Teknisk sett er ingenting endret for i år, det er kun fargene som er nye.

Sammenligningstest mellomklasse nakensykler

SUZUKI GSX-8S

Og Suzuki går suverent – nesten som en motorsykkel fra «neste» pris- og ytelsesklasse. GSX-8S gir umiddelbart en følelse av stabilitet og kontroll. Den sterke 776 kubikks twinen drar godt allerede fra lavt turtall, og går overraskende vibrasjonsfritt og mykt. Dreiemomentet leveres akkurat der det trengs i hverdagen: ved lave og middels høye turtall.

For å oppnå lavt turtall ved marsjfart har Suzuki valgt en relativt høy giring. At den ikke er på topp når det gjelder målt ytelse er en feilaktig konklusjon – ved akselerasjon i andre, tredje og fjerde gir, legger den konkurrentene langt bak seg. I tillegg utmerker girkassen med seks gir seg med korte pedalbevegelser og en standardmontert quickshifter som fungerer utmerket ved oppgiring – og bra ved nedgiring hvis du er bestemt med foten. Den fint doserbare clutchen kunne imidlertid vært litt lettere å bruke. Totalt sett har Suzuki den beste drivlinjen i testen. Og chassiset er også overbevisende: det er fast uten å være ukomfortabelt, progressivt i karakter, og den presise dempingen holder stoisk linjen gjennom sving – selv på dårlig asfalt. Spesielt forhjulet inngir mye tillit. Ergonomien passer som hånd i hanske: knevinkelen er sportslig, men ikke ekstrem, sittestillingen er oversiktlig og ikke for lav, styret har akkurat passe bredde og ligger intuitivt i hendene. Langturførere vil imidlertid legge merke til den tynne setepolstringen – dagsturer krever en viss utholdenhet. Det hele avrundes av en moderne elektronikkpakke: tre kjøremoduser, krengningssensitiv traction control og ABS, og to profiler for gassrespons. (Vi liker den best i modus B.) GSX-en akselererer herlig mykt og kjennes som den mest kjøredynamisk velutviklede av denne gjengen. Den krever knapt noen tilvenning eller kompromisser – men på den annen siden en litt tykkere lommebok. Suzuki ber om 139 900,-, noe som gjør GSX-en til den dyreste i testen. Den



Ettersom vi ikke kunne få tak i en fabrikkny testsykkel, brukte vi vårt langtesteksemplar fra 2023 – som er teknisk identisk med årets modell. Det eneste nye i år er kontrastfargen på bakparten. Fjæringen og Nissin-bremsene overbeviser med god ytelse, og det oversiktlige displayet klarer seg uten kompliserte menyer.







overbevisende merverdien kompenserer imidlertid for dette.

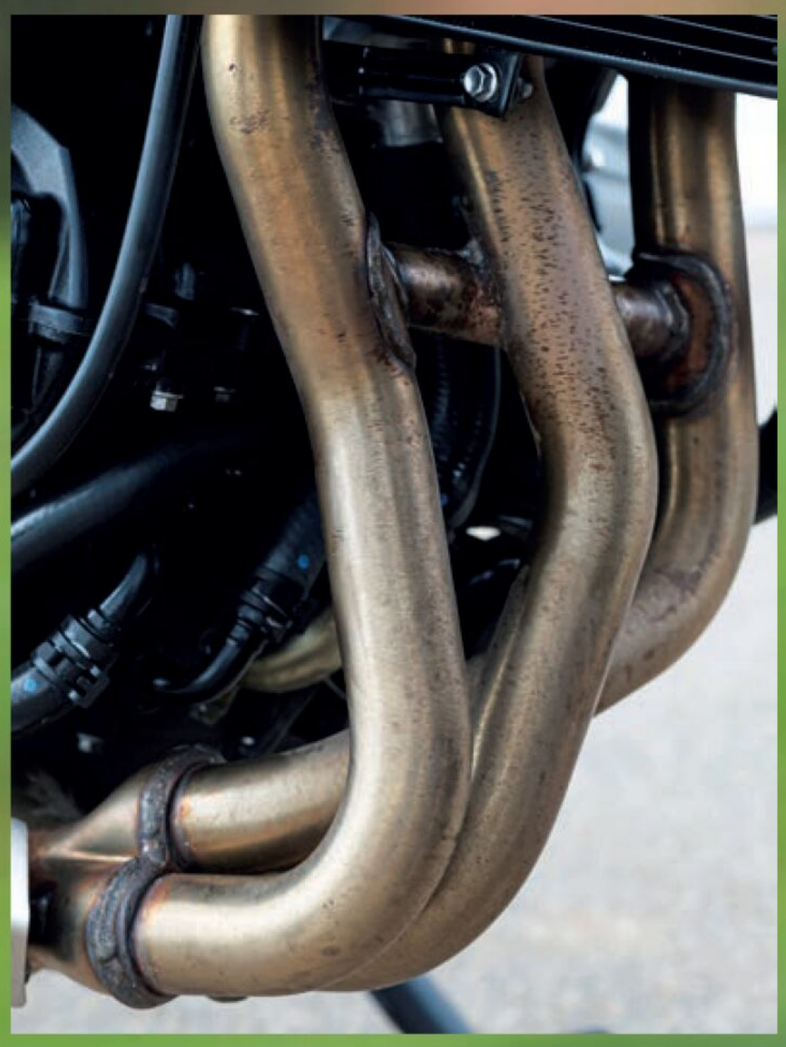
Siden lanseringen i 2021 har Trident 660 vært en sjarmerende outsider i mellomklassen av nakne motorsykler – stilistisk unik, teknisk velprøvd og umiskjennelig britisk. For 2025 har modellen fått noen oppdateringer. Slagvolum og ytelse er uendret, men Triumph har lagt til en del når det gjelder utstyr: quickshifter med blipper er nå standard, i tillegg til cruisekontrol og – eksklusivt i testfeltet: IMU-kontrollert kurve-ABS. I tillegg kompletteres elektronikkpakken med et nytt sportslig kjøremodus og utvidede tilkoblingsfunksjoner. Trident tar dermed ikke bare plass i toppen av klassen – den får til og med konkurrentene til å se gamle ut når det gjelder utstyr. Men det er ikke gull, alt som glitrer. På testmotorsykkelen krever quickshifteren mye kraft og har moderat feedback. Det blir enda tregere når man bruker clutchen på klassisk vis. Det nye sportmoduset skjerper i det minste den ellers myke, herlige, og rykkfrie gassresponsen til den tre-sylindrede 660-motoren merkbart.

Trippelen er virkelig hjertet i Trident. Med sin silkemyke gange og fine egenskaper gjør den mye riktig. Joda, den leverer maksimalt dreiemoment litt senere enn de to-sylindrede konkurrentene, men dens styrke ligger i den forutsigbare effektutviklingen og den opplagte turtallsgleden. Ergonomisk og dynamisk kan Trident klassifiseres som en sportslig, men ikke radikal roadster. Velvillig og stabil, og med rolige kjøreegenskaper snarere enn knivskarp svingjeger.

Framparten er forbedret i år: USD-gaffelen på 41 mm skal ha forbedret respons og komfort. Bak sitter den velkjente, midtmonterte demperen med link, og den reagerer fortsatt noe tregt, gir relativt lite tilbakemelding og er en klart begrensende faktor ved aktiv kjøring. I høye hastigheter mister Tri-



Knappen på toppen av bryterarmaturen aktiverer den standardmonterte cruisekontrollen. Andre unike egenskaper er en tredje sylinder og IMU-styrt, krengningssensitiv ABS. Kjøremoduset «Sport» er også nytt, og kompletterer «Rain» og «Road». Det klassiske runde designet går også igjen i instrumenteringen. Eksosanlegget i rustfritt stål er elegant, men ikke lydløst med et lydnivå på 94 dB.







dent presisjon, styringen kjennes ikke helt nøytral ved bremsing og har merkbar selvoppretting. Den uharmoniske bakfjæringen gjør at Trident ikke har samme mekaniske grep bak som for eksempel Hornet – til tross for de vanligvis grepsvillige Michelin Road 5-dekkene. I nedlegg, og med relativt moderat gasspådrag, fikk vi flere ganger plutselige sladd, noe som ikke umiddelbart ble fanget opp av traction control i sportsmodus. Man kan nesten mistenke at Triumph bevisst ønsker en viss forskjell i kjøredynamikk sammenlignet med den dyrere, og klart mer sportslige Street Triple 765.

Ergonomisk sett har Trident definitivt sin egen stil. Setet er behagelig mykt, midjen er smal, sittestillingen er oppreist og kompakt – men allikevel atskillig romsligere enn på Z 650. Fint. En ting som var merkbar under testen var startoppførselen – noen ganger trengte trippelmotoren flere forsøk, gikk nølende på tomgang eller nektet å starte i det hele tatt. En liten detalj som imidlertid ikke forringer modellens sjarm. Oppsummert er Trident 660 den rette motorsykkelen for alle som ønsker en kultivert opplevelse – stilbevisste fritidsførere, bypendlere eller nybegynnere med høye krav.

For 2025 har Yamaha MT-07 fått den mest omfattende oppdateringen siden lanseringen i 2014 – for første gang har modellen ride-by-wire, kjøremoduser og automatisk girkasse (ekstrautstyr til 5 000,-). Denne bestselgeren i mellomklassen er tro mot sitt grunnleggende konsept, men tar teknisk sett et skritt nærmere toppen i naken-klassen. Testsykkelen vår var imidlertid i basisutførelse – uten quickshifter og automatgir. Ville det være nok til å hevde seg i den sterke konkurransen? 2025-modellen av MT-07 ser moderne og moden ut. Den nye hovedlykten har enklere utseende, bakparten er mer markert og den omarbeidede tanken med slisser for forsterket innsugslyd bidrar til det futuristiske utseendet. Det nye TFT-displayet overbeviser med lesbarhet og intuitive menyer. Den reviderte bryterenheten på venstre styrehalvdel fungerer veldig bra – men blinklysbryteren krever tilvenning.

TRIUMPH
Trident 660

Den endrede sittestillingen og geometrien er mye viktigere. Sykkelen har fått kortere akselavstand, noe som oppleves positivt allerede i den første svingen. Yamahaen er en av de smidigste motorsyklene i testen, den viser sin styrke i S-kurver, og kjennes nesten like rask som Honda i svingene. Ved bremsing under nedlegg krever den imidlertid litt kraft på styret for ikke å reise seg – chassiset er ikke like nøytralt som på Suzukien. Til tross for dette er MT-07 alltid lettkontrollert, direkte og gir mye tilbakemelding via den forbedrede USD-gaffelen.

Akkurat som på adventure-sykkelen Ténéré 700 styres CP2-twinen nå via ride-by-wire. Ytelsen er uendret, og den er bra. Med sin kraftfulle og lineære karakter plasserer den seg mellom Honda og Suzuki. Den mangler både det kraftige draget på lave turtall hos GSX-8S og Hornets ytelse ved høye turtall. Yamahas parallelltwin er imidlertid svært kontrollerbar og kultivert – den elektriske styringen av gassen er vellykket. Gassresponsen er ren og direkte i alle tre kjøremodusene. Også den nye traction control med to steg gir god mer verdi – spesielt for mindre erfarne førere. Assistanse-systemene har imidlertid merkbare inngrep og er ikke fullt så følsomme som hos Suzuki.

Girkassen og clutchen er blant de beste i testen. Girene går lett og presist, og clutchen er veldig lettbetjent – nesten på Kawasaki-nivå. Den som ønsker det, kan kjøpe quickshifter for 3159,-, noe som vil forbedre den gode girfølelsen enda mer. Hvis du ønsker det enda enklere, kan du velge den automatgirede Y-AMT versjonen som kan gires via knapper på styret – unikt i dette segmentet.

Yamaha har også gjort noen endringer på chassiset. Den nye USD-gaffelen skal gi bedre respons og stabilitet, mens den nye svinggaffelen i aluminium sparer vekt og forbedrer dynamikken. Bakre støtdemper har ny link og er stivere enn før – noe som betyr at MT-07 chassiset ikke kjennes helt vellykket i denne sammenligningen. Det er komfortabelt foran og ganske fast bak – det passer ikke sammen. Som så ofte er denne

Sammenligningstest mellomklasse nakensykler

YAMAHA MT-07

ubalansen neppe et problem når man kjører rolig, bortsett fra den begrensede komforten bak. I krevende hastigheter er det imidlertid tydelig merkbart gjennom uro i chassiset.

De sportslige Dunlop-dekkene gir godt grep – selv om forhjulet ikke kjennes like stabilt på asfalten som Suzukiens. Det skyldes den mykere gaffelen. Totalt sett kjennes Yamaha mer moden og mer engasjerende å kjøre – og sammenlignet med andre motorsykler i klassen har MT-07 avansert, omfattende elektronisk utstyr.

Selv om alle fem testkandidatene er attraktive, kommer det frem tydelige forskjeller ved en direkte sammenligning – det er altså ikke lurt å kjøpe i blinde. Den som bestemmer seg utelukkende på mageføelse, design, lyd eller pris, risikerer å kjøpe feil motorsykkel.

Kjøpsanbefalingen varierer, avhengig av førertype. Den som liker sportslig kjøring og legger stor vekt på kraftig akselerasjon, et presist og velbalansert chassis og sterke bremser, vil neppe kunne motstå Suzuki GSX-8S. Den er dyrest i klassen, men tilbyr også den mest komplette pakken.

Sterk motor, fint chassis, nøytrale kjøreegenskaper: Suzuki er i en klasse for seg når det gjelder kjøredynamikk og er verd den høyere prisen.

Sportslig anlagte og økonomiske førere med interesse for teknologi bør imidlertid prøve den moderniserte Yamaha MT-07, som også er tilgjengelig med Y-AMT-girkasse. Komfortorienterte førere med fokus på hverdagsbruk vil, avhengig av personlige krav til ergonomi, utstyr og motoregenskaper, finne det de leter etter hos Triumph, Honda eller Kawasaki. Men spesielt når det gjelder Z 650, bør de med lange bein sjekke sittestillingen nøye før de kjøper.

Til slutt kan vi konkludere med at den som ønsker å beholde kriblingen i magen over lengre tid, bør prøvekjøre alle fem motorsyklene. Først etter det vet man at man har valgt riktig.



Tekst: Philipp Genikomsidis
philipp@motorradonline.de

Foto: Jörg Künstle





Den nye TFT-skjermen har fire visningsmoduser. Den reviderte støtdemperen med link er den eneste i testen med justerbar returdemping – noe som imidlertid ikke endrer den harde basisinnstillingen og den begrensede komforten i nevneverdig grad. Nye felger skal være 480 gram lettere, den nye modellen veier én kilo mindre enn den forrige MT-07.



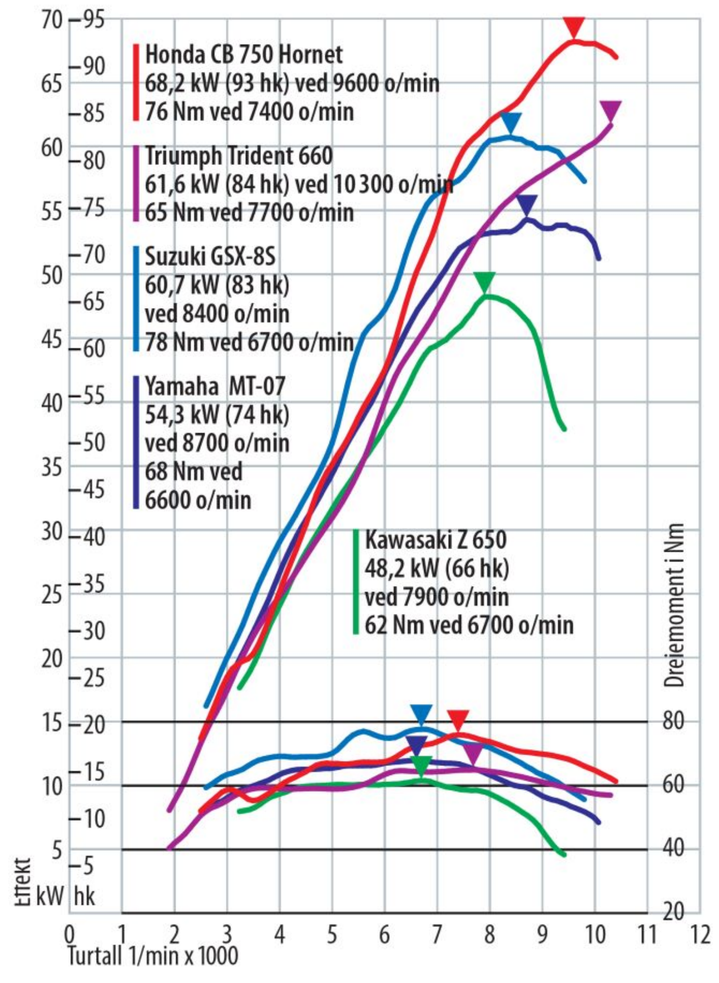


Japan viser sin tøffe side: det aggressive fighter-utseendet dominerer testfeltet – bare Trident har en klassisk rund hovedlykt.



Ytelsesmåling

Ingen av de fire konkurrentene kan måle seg med Hondas fyrige karakter – i hvert fall ikke i det øvre turtallsregisteret. Bortsett fra en liten dupp ved 3 500 omdreininger, ligger Hornet jevnt med MT-07 opp til 6 000 omdreininger. Deretter drar den temperamentsfulle Honda-twinen fra. Suzuki, som har størst slagrvolum, dominerer i det lavere turtallsregisteret. Kraftig akselerasjon og silkemyk gange gjør GSX-8S-motoren best i hverdagsbruk på landevei. Yamahas CP2-twin plasserer seg mellom Honda og Suzuki, drar lineært opp til 7 500 omdreininger for så å avta mykt. Ved ca. 7 800 o/min blir den forbigått av Triumph, som i beste trippelstil øker effektforspranget til ti hestekrefter ved turtallssperre. I rene tall kan det virke som om Kawasaki er utklasset, men i den nedre halvdelen av turtallsregisteret holder den faktisk tritt med Triumph. Bortsett fra vibrasjoner er det imidlertid ikke mye å hente på topp. Effekttapet dempes av den lave giringen.



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

Tekniske data

	Honda CB 750 Hornet	Kawasaki Z650	Suzuki GSX-8S	Triumph Trident 660	Yamaha MT-07
Motor					
Motortype	Tosylindret firetakts rekkemotor	Tosylindret firetakts rekkemotor	Firetakts parallelltwin	Tresylindret firetakts rekkemotor	Firetakts parallelltwin
EFI	2 x Ø 46 mm	2 x Ø 36 mm	2 x Ø 42 mm	1 x Ø 38 mm	2 x Ø 38 mm
Clutch	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)	Flerplate våtclutch (med slipperfunksjon)
Boring x slag	87,0 x 63,5 mm	83,0 x 60,0 mm	84,0 x 70,0 mm	74,0 x 51,1 mm	80,0 x 68,6 mm
Slagvolum	755 cm^3	649 cm^3	776 cm^3	660 cm^3	689 cm^3
Kompresjonsforhold	11,0:1	10,8:1	12,8:1	12,0: 1	11.5: 1
Effekt	67,5 kW (92 hk) ved 9500 o/min	50,2 kW (68 hk) ved 8000 o/min	61,0 kW (83 hk) ved 8500 o/min	60,0 kW (81 hk) ved 10 250 o/min	54,0 kW (73 hk) ved 8 750 o/min
Maks. dreiemoment	75 Nm ved 7250 o/min	64 Nm ved 6700 o/min	78 Nm ved 6800 o/min	64 Nm ved 6250 o/min	68 Nm ved 6 500 o/min
Støy, stasjonær	93 dB(A)	90 dB(A)	88 dB(A)	94 dB(A)	90 dB(A)
Chassis					
Ramme	Overliggende stålramme	Fagverksramme av stål, motor bærende element	Overliggende stålramme	Stålrørsramme	Overliggende stålrørsramme
Framgaffel	41mm USD gaffel	41 mm forgaffel	41mm USD gaffel	41mm USD gaffel	41mm USD gaffel
Bremser framme/bak	Ø 296/240 mm	Ø 300/220 mm	Ø 310/240 mm	Ø 310/255 mm	Ø 298/245 mm
Assistansesystemer	ABS, Traction control	ABS, Traction control	ABS, Traction control	Kurve-ABS, traction kontroll	ABS, Traction control
felger	3,50 x 17; 4,50 x 17	3,50 x 17; 4,50 x 17	3,50 x 17; 5,50 x 17	3,50 x 17; 5,50 x 17	3,50 x 17; 5,50 x 17
Dekk	120/70 ZR 17; 160/60 ZR 17	120/70 ZR 17; 160/60 ZR 17	120/70 ZR 17; 180/55 ZR17	120/70 R 17; 180/55 R 17	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Dekktype	Dunlop Sportmax Roadsport 2	Dunlop Sportmax Roadsport 2	Dunlop Roadsport 2 "X"	Michelin Road 5 "A"	Dunlop Sportmax Q5A "L"
Mål og vekt					
Hjulavstand	1 420 mm	1 410 mm	1 465 mm	1 401 mm	1 395 mm
Gaffelvinkel	25,0 grader	24,0 grader	25,0 grader	24,6 grader	24,2 grader
Forsprang	99 mm	100 mm	104 mm	107 mm	93 mm
Fjæringsvei framme/bak	130/150 mm	125/130 mm	130/130 mm	120/134 mm	130/130 mm
Setehøyde[1]	780 mm	785 mm	810 mm	810 mm	815 mm
Vekt fulltanket[1]	191 kg	188 kg	202 kg	194 kg	183 kg
Tillatt last[1]	181 kg	200 kg	198 kg	201 kg	171 kg
Tankvolum/reserve	15,2 liter	15,0 liter	14,0 liter	14,0 liter	14,0/3,0 liter
Serviceintervaller	12 000 km	12 000 km	12 000 km	16 000 km	10 000 km
Pris	129 990,-	124 990,-	139 900,-	123 900,-	124 900,-
Pris testsykkel	129 990,-	124 990,-	139 900,-	124 900,-[2]	124 900,-

Produsentinformasjon; [1]MOTORRAD-måling; [2]inkl. svart/gul lakk (1 000,-)

Målinger

Toppfart*	205 km/t	191 km/t	210 km/t	196 km/t	194 km/t
Akselerasjon					
0-100 km/t	3,7 sek	3,9 sek	3,8 sek	4,0 sek	4,0 sek
0-140 km/t	6,3 sek	7,3 sek	6,9 sek	7,0 sek	7,0 sek
0-200 km/t	15,9 sek	–	31,6 sek	–	24,7 sek
Trekk-kraft på gir					
60-100 km/t	4,9 sek	3,9 sek	4,5 sek	4,0 sek	4,6 sek
100-140 km/t	5,2 sek	4,3 sek	4,9 sek	4,7 sek	5,1 sek
140-180 km/t	7,5 sek	7,5 sek	7,9 sek	7,6 sek	9,5 sek
Bensinforbruk					
Landevei	0,37 l/mil	0,39 l/mil	0,39 l/mil	0,42 l/mil	0,38 l/mil
Rekkevidde landevei	411 km	385 km	359 km	333 km	368 km

Motorrads målinger; *Produsentens opplysninger

MOTORRAD-Testresultat

1 Suzuki GSX-8S
GSX-8S er best i klassen med sin førsteklasses drivlinje, sitt utrolig fine chassis og sin velavstemte ergonomi. Den dyreste – men verdt hver eneste krone.

2 Honda CB 750 Hornet
Hornet ser hvass ut, styrer lekent og har et velbalansert chassis. Den har ingen store svakheter, men den milde ansiktsløftningen er fortsatt ikke nok til å slå Suzuki.

3 Triumph Trident 660
Med kurve-ABS og quickshifter som standard er Trident en toppmoderne motorsykkel i retrokostyme. Trippelen overbeviser på rette strekninger, det er bare girkassen og bremsene som trenger litt finpussing.

4 Yamaha MT-07
Den nye MT-07 er sportsligere og mer moderne – forbedringene er spesielt tydelige når det gjelder ergonomi og utstyr. For å nå pallen mangler det bare litt mer effekt og et mer velbalansert chassis.

5 Kawasaki Z 650
Den lille Z-en sjarmerer med sin puristiske brukervennlighet og en hyggelig pris. For å kunne hevde seg objektivt savnes imidlertid kjøredynamikk, ergonomi og elektronikk.

MOTORRAD Evaluering

	Maks poeng	Honda CB 750 Hornet	Kawasaki Z650	Suzuki GSX-8S	Triumph Trident 660	Yamaha MT-07
Motor						
Trekkraft	40	21	26	23	25	21
Akselerasjon	40	24	18	19	18	18
Toppfart	20	12	10	12	11	10
Motorkarakteristikk	30	21	20	22	23	22
Gassrespons/belastningsendring	30	21	21	23	24	23
Motorgange	30	21	19	23	24	22
Clutch	20	15	16	14	15	15
Giring	20	14	13	16	12	14
Girkassens utveksling	10	8	8	9	9	8
Start	10	9	7	9	7	9
Totalt	**250**	**166**	**158**	**170**	**168**	**162**
Chassis						
Manøvrerbarhet	40	33	31	31	29	32
Kurvestabilitet	40	27	25	32	29	28
Styreegenskaper	40	28	27	32	29	29
Tilbakemelding	10	8	7	9	8	8
Bakkeklaring/i sving	20	16	16	15	16	14
Stabilitet rett fram	20	15	14	15	15	15
Basisinnstilling fjæring framme	20	13	11	14	13	12
Basisinnstilling fjæring bak	20	12	11	14	11	9
Fjæringskomfort	20	12	12	11	12	10
Kjøring med passasjerer	20	14	12	15	13	14
Totalt	**250**	**178**	**166**	**188**	**175**	**171**
Daglig drift						
Ergonomi fører	40	29	26	30	29	28
Ergonomi passasjer	20	9	7	8	8	8
Beskyttelse mot fartsvind	20	0	0	0	0	0
Sikt	10	7	6	7	9	7
Lys	20	15	14	15	14	14
Utstyr	30	12	13	11	14	17
Daglig drift/vedlikehold	20	13	10	15	14	15
Vekt fulltanket	10	7	8	7	7	8
Fjæringens justeringsmuligheter	10	1	1	1	1	2
Bagasje	10	2	1	1	0	1
Tillatt last	10	4	7	6	7	3
Rekkevidde	30	26	24	22	20	23
Bearbeiding	20	14	14	15	15	14
Totalt	**250**	**139**	**131**	**138**	**138**	**140**
Sikkerhet						
Bremsevirkning	40	28	28	30	26	29
Dosering av bremser	30	25	24	24	23	25
Bremsestabilitet solo/med passasjer	20	14	11	15	13	14
Selvoppretting under bremsing	10	9	8	9	7	8
ABS-funksjon	20	14	11	15	12	14
Styreutslag	10	8	7	8	8	8
Assistansesystemer	20	6	2	10	11	6
Totalt	**150**	**104**	**91**	**111**	**100**	**104**
Kostnader						
Pris testsykkel	30	19	21	15	21	21
Garanti	10	10	10	10	10	10
Forbruk (landevei)	30	26	25	25	23	25
Servicekostnader	20	19	19	18	17	13
Vedlikeholdskostnader	10	6	8	7	7	8
Totalt	**100**	**80**	**83**	**75**	**78**	**77**
TOTALEVALUERING	**1000**	**667**	**629**	**682**	**659**	**654**
PLASSERING		**2.**	**5.**	**1.**	**3.**	**4.**
Valuta for pengene*	**Maks 1.0**	**1,1**	**1,3**	**1,0**	**1,2**	**1,2**

*Pris-ytelse-vurderingen beregnes ut fra basisprisen pluss funksjonsrelevante tilbehør.

GSX-8S samler flest poeng med sin kraftfulle og smidige motor og presise, lettbetjente girkasse. Bare Triumph er enda smidigere. Den lavt girede Kawasakien kjennes sterk, til tross for lavest effekt. Ved akselerasjon regjerer den effektsterke Honda-twinen.

Triumphs trege girkasse krever merkbar kraft – spesielt uten quickshifter. Kawasakis motor vibrerer, Yamaha og Honda mister trekkraft på grunn av høy sekundærutveksling.

Vinner motor: Suzuki

Honda og Yamaha imponerer med sin lekne smidighet, Suzuki kontrer med utrolig stabilitet, utmerket respons, stabilt veigrep og nøytral styring.

Myk foran, hard bak: Til tross for justerbar returdemping bak føles den nye MT-07 ubalansert i chassiset. Lange fothvilere begrenser dessuten nedleggsvinklene. Det enkle Kawa-chassiet føles noe treaktig, og når raskt grensen ved inspirert kjøring.

Vinner chassis: Suzuki

På Suzuki føler man man seg ergonomisk hjemme med en gang. Bortsett fra den spisse knevinkelen er også den sparsomme Honda komfortabel – i teorien klarer den over 400 km uten bensinpåfylling. Utstyret på nye MT-07 er rett og slett luksuriøst, og alle fem har en høy standard på finish.

Når man bytter til Kawasaki lurer man på om den har krympet i vasken. Den kompakte ergonomien passer bare riktig godt for mindre førere. Mangelen på festepunkter gjør det vanskelig å få med bagasje på Trident. Og 171 kilo tillatt last på MT-07 er rett og slett magert.

Vinner hverdag: Yamaha

Fint doserte bremser på Yamaha og Honda. GSX-8S bremser kraftig og stabilt, og ABS-systemet regulerer fint. Det er kun Trident som har krengningssensitive assistansesystemer.

Grov ABS-regulering ødelegger inntrykket av Kawasakis ellers gode bremser. På Triumph er det utydelig trykkpunktet forstyrrende.

Vinner sikkerhet: Suzuki

Alle syklene har 5 års garanti. Trident 660 er billigst å kjøpe.

I Norge har alle syklene 5 års garanti. Suzuki og Honda er dyrest i innkjøp.

Vinner kostnader: Kawasaki

Vinner valuta for pengene: Suzuki

GSX-8S: Koster mest, men er også klart best i denne gjengen. Alle fem modellene gir imidlertid utmerket valuta for pengene.





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**



Hordalands største MC-senter!

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

Ride.no

MYE EVENTYRSYKKEL FOR PENGENE

Kineserne ønsker å etablere seg på motorsykkelmarkedet og de mener alvor. Derfor har Voge nå etablert seg med 12 forhandlere rundt om i Norge. De har også tatt konsekvensen av at adventure-segmentet er i vinden, og tilbyr nå hele fem ulike modeller. Vi har testet den nyeste: DS625X.



Voge er et kinesisk motorsykkelmerke, etablert i 2018, som en del av industrikonsernet Loncin. Loncin samarbeider med merker som BMW, KTM, Honda, SYM og MV Agusta, og leverer blant annet motorene som sitter i BMW F900GS.

DS625X er en mellomstor, prisgunstig adventuresykkel med overraskende mye utstyr. Motoren er på 581 cc og sykkelen byr på oppreist sittestilling, høy bakkeklaring og relativt lang fjæringsvei. Hjulene har eikefelger i gull, slangeløse dekk og eikeinnfesting langs kanten av felgen. Hjuldimensjonene er tradisjonelle 19" foran og 17" bak. Rammen er laget av stålrør, og motoren er bærende element. Bakrammen er «bolt-on» og sykkelen leveres med veltebøyler, bukplate og håndbeskyttere som standard. Den har et romslig bagasjebrett, og testmodellen vår er utstyrt med aluminium sidevesker og toppboks i matt sort utførelse, (28 + 35 + 36 liter). Innvendig er koffertene trukket med stoff for å beskytte bagasjen. Designmessig er Voge DS625X en klassisk adventuresykkel. Den solide rammen og høye bakkeklaringen gir et robust og funksjonelt utseende. Setehøyden er 835 mm. Stor drivstofftank og høy frontlykt gir sykkelen et tydelig adventurepreg.

Hjertet i Voge DS625X er en 581 cc parallelltwin med EFI og sekstrinns girkasse. DS625X har 87 cc større slagvolum enn DS525X, noe som gir hele 16 hk mer. Økt volum gir også 12,5 Nm ekstra moment. Akselavstand og setehøyde er tilnærmet identiske med DS525X, og vektforskjellen er kun 1 kg. Setehøyden passer de fleste, men avstanden mellom fothvilere og sete kan bli litt liten for lange førere. De fleste kan plante begge beina trygt i bakken ved stopp. Bakkeklaringen er 22 cm. Foran sitter en 41 mm KYB USD-gaffel med 174 mm fjæringsvei og justerbart forspenn, kompresjons- og returdemping. Bak sitter en justerbar monos-hock-demper med 181 mm vandring. Forspenn justeres mekanisk. Nissin-bremsene har doble skiver foran, enkel skive bak.

Elektronikk og førermiljø. LCD-displayet gir god oversikt, og info som temperatur, kjøremodus, girindikator og mer presenteres i gule bokstaver og symboler. I to av feltene kan du bla mellom ulike visninger. Sykkelen har to kjøremoduser og starter alltid i E (Eco)-modus. Det andre moduset er S. Bryterne på styret har blå bakgrunnsbelysning. Med knappene på styret kan du også deaktivere traction og slå av ABS mens du kjører. Dekktrykksensorer og et fremovervendt trafikkamera er standard. Under setet er det plass for minnekort for å lagre opptak. I kåpen finner du to ladeuttak: ett av typen «sigarettenner» og ett USB.

Lyktene er symmetrisk plassert og har et moderne, litt aggressivt uttrykk. Det er også integrerte ekstralys i fronten. Blinklysene er LED med en lysstripe som gradvis tennes i retningen du skal svinge. Sykkelen har også ESS (Emergency Stop Signal), som aktiverer bremselys med høy intensitet ved kraftig nedbremsing. Voge DS625X leveres med 5 års garanti eller inntil 75 000 km, forutsatt at alle servicer utføres hos en autorisert Voge-forhandler.

Testkjøring: Testsykkelen ble stilt til rådighet av NST Gardermoen. Jeg får en rask innføring av mekaniker Hans Strand, som bruker sykkelen til daglig. Han forteller at han aldri har kjørt den på grusveier – noe jeg straks tenker å gjøre noe med. Snart er jeg på vei ut på to dagers intensiv kjøring for å finne ut hva denne sykkelen egentlig er god for.

Voge DS625X koster kun kr 105.900,–, og det blir feil å sammenligne den med dyrere sykler med mer påkostede komponenter. Den nærmeste konkurrenten er trolig Honda NX500, som koster kr 99.990,–, men som har 20 hk mindre. Allerede tidlig i testkjøringen merker jeg at den relativt korte avstanden mellom fothvilere og sete blir utfordrende for mine lange bein – selv etter at jeg har fjernet gummien på fothvilerne for å få litt lavere benplass. Et høyere setealternativ bør fremskaffes. En annen utfordring gjelder sittestillingen for en eventuell passasjer. Selv om passasjersetet er plassert høyere enn førersetet, er avstanden fra fothvilere til setet svært liten. Her vil det være en fordel med en liten passasjer.

Sykkelen leveres med midtstøtte og det er overraskende hvor tungt det er å få sykkelen opp på denne. En lengre arm på støtten ville gjort dette betydelig enklere. Den lille vindskjermen kan justeres i to stillinger. Jeg velger som regel den høyeste posisjonen. Den tar unna en del fartsvind, men det er fortsatt merkbart vindsus og vind mot kroppen. Den oppreiste sittestillingen fungerer godt over tid og gir god oversikt over både instrumentene og veien foran. Speilene gir god sikt bakover. Alle brytere er lett tilgjengelige, og førermiljøet må sies å være godt gjennomtenkt.

Sykkelen kjennes stabil og fungerer godt også under aktiv kjøring på svingete vei. Skal jeg være litt kritisk, må det være at fronten dykker litt mye ved kraftige nedbremsinger. Likevel opplever jeg at demperne sørger for god kontakt med underlaget, og litt justering vil trolig kunne utligne dette. Bremsene fungerer greit. Vi snakker om doble skiver med



TFT skjermen er enkel å lese. Dekktrykk vises, i tillegg til annen valgfri informasjon.



Passasjeren sitter høyere en føreren. Bagasjebrett er standard.



Knappene på styret har blå belysning. Her er det greit å orientere seg.

Kjørestillingen er oppreist og fin. Sykkelen har et typisk adventure utseende, men allikevel et særpreg. Bagasjeboksene er av god kvalitet. Veltebøyler og bukplate er standard



Adventure innebærer gruskjøring, noe denne sykkelen klarer fint. Den stående posisjonen er god, og sykkelen oppfører seg bra på det løse underlaget.

to-stemplede kalipere – ikke det råeste på markedet, men det er et kompromiss mellom kostnad og kvalitet. Voge har lykkes godt med det.

Motoren har en behagelig og litt maskulin lyd. Den fungerer helt fint til vanlig kjøring, men når du ønsker å dra på litt, merker du at motoren har 206 kg motorsykkel – pluss fører i fullt kjøreutstyr – å dra på. Du får ikke akkurat en «hold deg fast, dette akselererer noe helt vanvittig»-følelse, men ved å gire ned får du en grei akselerasjon. Motoren fungerer best mellom 5 – 9000 omdreininger. Det er heller ikke stor forskjell mellom kjøremodusene, annet enn at det vises «E» eller «S» på instrumentpanelet.

Jeg tar sykkelen ut på noen grusveier for å teste dens egenskaper der. Det er veldig praktisk å kunne deaktivere traction control og ABS på bakhjulet mens du er i fart. Stående kjøring fungerer godt for meg. Det er god avstand mellom fothvilere og styre, noe som gir god plass. Om jeg skulle ønske meg noe, måtte det være at fothvilerne var plassert et par centimeter lenger bak – det ville gitt en enda bedre stående posisjon.

På partier med løs grus spinner sykkelen seg lett løs og kaster grusen langt bak. Det er også udramatisk å låse bakhjulet under hard nedbremsing. Metzeler-dekkene fungerer ypperlig både på asfalt og grus.

Sykkelen gir meg skikkelig turfølelse. Jeg liker den best i helt normale hastigheter. Her fungerer den helt supert. Langtur hadde fungert helt ypperlig. Ingen ting å bevise, og følelsen av å være på tur med noe som virker helt uproblematisk og driftssikkert hadde vært en bekymringsløs tilværelse. Dette er nok også kundegruppa: de som ikke er ute etter status i form av et kjent merke, men som har tro på Voge, og innser at de får mye for pengene. Har du et langt perspektiv på eierskapet til motorsykkelen din, tror jeg dette valget vil være godt, og gi deg få overraskelser som eier.

BIKE Oppsummering

For kr 105.900,– får du svært mye motorsykkel i Voge DS625X. Den har langt flere funksjoner og detaljer enn man forventer i denne prisklassen. Høy bakkeklaring, fullt justerbare dempere og et gjennomført adventure-design gir mye for pengene. Mange av komponentene – som elektronikk, dempere og bremser – kommer fra anerkjente produsenter, og motoren fra Loncin virker solid og pålitelig. På minussiden trekker motoren litt svakt i enkelte situasjoner, og ergonomien kunne vært bedre for både fører og passasjer. Likevel: Voge DS625X er et solid valg for deg som vil ha en rimelig og kapabel eventyrsykkel. Den har alt du forventer, og litt til.



Text: Kyrre Hagen
kyrre@mcbilder.com
Foto: Kyrre Hagen og Viggo Carlsen

Voge DS625X

Motor
Parallell-twin med 270° veivaksel, DOHC, fire ventiler per sylinder. Væskekjølt med oljekjøler. Elektronisk bensininnsprøytning (EFI). 6-trinns girkasse. Kjede.

Slagvolum	581 cc
Kompresjonsforhold	11,5:1
Effekt	63 hk (47 kW) ved 9 000 o/min
Dreiemoment	57 Nm ved 6 500 o/min

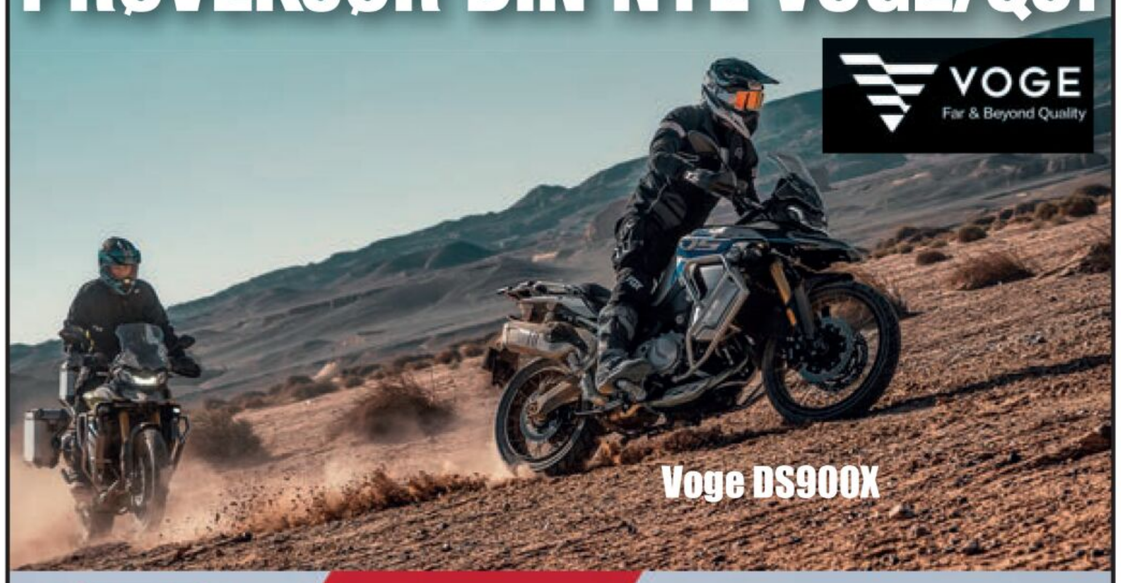
Ramme
Stålramme med «bolt-on» bakramme. Foran: 41 mm opp-ned Kayaba-gaffel, justerbar for forspenning og demping. Bakdemper: Justerbar monodemper. Bremser foran: Dobbel 298 mm skive med Nissin 2-stemplet kaliper, de-aktiverbar ABS. Bak: 240 mm skive med Nissin 1-stemplet kaliper, de-aktiverbar ABS.

Hjul	Slangeløse eikefelger 19/17
Dekk	110/80 R19; 150/70 R17 Metzeler Tourance (slangeløse)

Mål og vekt
Hjulavstand 1 465 mm, gaffelvinkel: ikke oppgitt, forsprang: ikke oppgitt, fjæringsvei foran/bak 174/181 mm, bakkeklaring 220 mm, setehøyde 835 mm, kjøreklar vekt 206 kg, tankvolum 17,6 liter.

Garanti	5 år
Farge	Sort
Pris fra	105.900,– + frakt og klargjøring

PRØVEKJØR DIN NYE VOGE/QJ!





MOTO GUZZI BSA aprilia

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

MOTOR CENTERET AS



MC-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

S100 - VASK & KJEMI TIL DIN MC!



SHOEI - VI HAR TOPPMODELLENE!



Shoei GT-Air 3 Realm
TC1 Sort/Rød

Shoei Neotec 3 Grasp
TC-3 Sort/Gul

BESTILL SENA SRL-03 INTERCOM!



SENA SRL-03 Mesh Comlink



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

NETTBUTIKK 24/7!

MC UTSTYR
WWW.MC-UTSTYR.NO

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

HUSKER DU?

Siden begynnelsen på 70-tallet, er det laget mange fine sykler. Ikke alle har gjort seg bemerket, men i vår mangeårige omgang med det meste som «rør seg», er det enkelte som har gitt et varig inntrykk. Et positivt inntrykk! Blant MC-avisas lesere, er det sikkert noen som har glemt dem, men ikke vi! I hvert fall husker vi ZZR 1100 godt. For 35 år siden bestemte nemlig Kawasaki seg, én gang for alle, å stadfeste hvem som lagde de raskeste syklene. ZZR 1100 ble sluppet løs.

Kawasaki ZZR FARTSKONGEN



RØYK UTEN ILD: Da vi i sin tid deltok under testpremieren på andreutgaven, måtte vi selvsagt billedliggjøre at vi befant oss på en versting. Det ble mye røyk. Så mye at nabolaget ringte alarmsentralen og varslet brann, men det var røyk uten ild.

Da Kawasaki ZZR 1100 kom, sjokkerte den en hel motorsykkelverden. Med effektiv aerodynamikk, effektøkende innsug og 147 hester, var den raskere og sterkere enn alt annet. ZZR ble et begrep.

På en god dag, var den i stand til å sende speedometernåla forbi 300-merket. I praksis manglet det riktignok litt, men gassgla' eiere smurte selvsagt på og berettet om både 310 og 320. Blant de som hørte det, avstedkom beretningene vantro gisp og hoderystende kommentarer. -Er det mulig!?! At du tør, var omkvedet..

At eierne smurte litt på, for statusens skyld, får så være. ZZR 1100 var raskest – med god margin. Med 147 hester, som ble matet av luft fra et innsug i kåpefronten, var den god for 280-290 km/t. I 1989 var det ingen konkurrenter som kunne levere noe tilsvarende.

Der og da ble ZZR et begrep. Bokstavene var synonymt med fart! Kawasaki var også nøye på å pleie statusen. De hvilte ikke. Med effektiv modellpleie og enda mer effektive innsug, klarte de å holde seg på toppfartstronen i flere år.

Tidlig på 1990-tallet, var ZZR sykkelen som alle ville måle seg mot. En hyperrask «Autobahn-jager» som var i stand til å feie unna Kiel-Monaco på en dag. Den var selveste fartskongen! Selv i dag, 35 år senere, har den en legendarisk status.

HVORFOR ZZR. Svaret er veldig enkelt. Helt siden de lanserte 500 Mach III, på slutten av 60-tallet, hadde Kawasaki hatt ord på seg for å levere de raskeste syklene. 60 hester hadde den, men den veide ikke mer enn 170 kg. Dermed gikk den fortere enn alt annet. Den utkonkurrerte selveste Honda CB 750 Four! Men Mach III gikk ikke bare fort. Den fikk også et frynsete rykte. Grunnet en ramme, som ikke akkurat kunne påberopes



RASK: Selv i parkert tilstand, så førsteutgaven rask ut. Utseendet løy ikke. Med 147 hester og verdens beste aerodynamikk, var den i stand til å sende speedometernåla forbi 300-merket.



LOFFERTURBO: Kawasaki var først ute med effektøkende innsug som ga overtrykk mot forgasserne i høy fart. «Ram-air» kalte de det. «Lofferturbo» het det på folkemunne. Når fartet var høy nok økte effekten med rundt 10%.



320: Da ZZR kom, var det fremdeles om å gjøre å tilkjennegi fartspotensialet. 320 sto det på speedometeren. Mange påsto at de hadde kjørt så fort. Først 10 år senere, etter Hayabusa, bestemte japanerne seg for å sperre toppfarten ved 299 og stoppe graderinga der.

å være stabil, kunne den være nervepirrende å kjøre. Rettere sagt: Den fordret iskalde nerver. -Dødsmaskin, sa kritikerne. En opplevelse i skrekkblandet fryd, gliste andre. Uansett var den sykkelen som ga grunnlaget for Kawasakis image som versting-produsent. Med påfølgende modeller som 750 Mach IV, 900 Z1, GPZ 900, GPZ 1000RX og ZX-10R, sørget Kawasaki for å beholde imaget. Hver især var de raskere enn konkurrentene. Men det å beholde image fordret utvikling. Intens utvikling. Det resulterte i ZZR. Modellen var et nytt høydepunkt i toppfarts-kampen. Den fundamenterte Kawasakis posisjon på toppen av fartsfesten.

KORT HISTORIE. Førsteutgaven av ZZR ble lansert høsten 1989. Som avløser til ZX-10R, var den både sterkere og mer aerodynamisk. På ZZR var også Kawasaki, som første produsent, ute med et effektøkende luftinntak som ga overtrykk mot forgasserne i høy hastighet. «Ram-air» kalte de det. -Lofferturbo, ble det hetende på folkemunne. I 1993 kom Kawasaki med en oppdatert modell. Bedre aerodynamikk og doble «Ram-air»-innsug sørget for enda høyere toppfart. Men fremdeles manglet det litt på at den var god for 300 km/t. 300 var nemlig den magiske grensa som mange strebet etter. Først i 1996 kom den første, seriøse utfordreren. Honda «Super Blackbird» var sykkelen som detroniserte Kawa fra toppfartstronen. Heller ikke den var god for 300, men det manglet ikke mye. Tre år senere kom Suzuki Hayabusa. Verdens første serieproduserte sykkel som brøt 300-grensen. Men da var Kawasaki allerede i gang med å lage noe som gikk enda fortere. I år 2000 kom ZX-12R. I utgangspunktet gikk den fortere, men da hadde japanerne blitt enige om å sette toppfartssperre ved 299 km/t og stoppe speedometergraderingen på samme sted. To år etter lanserte Kawasaki en helt ny og enda sterkere ZZR-utgave med 1200-kubikks motor. I 2008 ble slagvolumet utvidet til 1400 kubikk. ZZR 1400 var med helt til 2021, men da var det slutt. ZZR-historien var over. Da hadde effekten økt til 200 hester, og prislappen nærmet seg 320-tusen.

SLIK ER ZZR 1100. Selv etter våre dagers standard har ZZR 1100 fartsressurser det står respekt av. På en god dag er førsteutgaven kapabel for rundt 280 km/t. Da kan føreren glede seg over en litt optimistisk speedometernål, som berører 300-merket. Faktisk skal vi ikke beskylde de som hevdet å ha sett 310 på metret fòr å fare med løgn. Med vinden i ryggen og lett nedoverbakke kunne faktisk nåla krype opp dit.

Det er først og fremst motoren som gjør ZZR til det den er. Den er sterk, uansett hva den sammenliknes med. Det skal riktignok sies at de første årgangene stilte med et mellomregister som ikke var spesielt imponerende, men det ble fikset etter hvert.

Selv om ZZR først og fremst er kjent for sine fartsressurser, er det de gode høyfarts-egenskapene som gjør at den, selv etter dagens standard, står seg godt. Uansett årgang, byr den på en stabilitet og komfort som faktisk gjør at føreren nyter avslappende velvære i 200-pluss. Eller for å sitere det vi skrev da vi testet den: -Hastighet er et relativt begrep. Det å kjøre i 200 med dette prosjektilet er rett og slett udramatisk. Vibrasjonsfri motor og kåpe uten turbulens, gjør dette til høyfartsmaskinen framfor noen. Det er bare speedometernåla som forteller hvor fort det egentlig går, skrev vi. Vi kunne skrevet det samme i dag. Hva høyfartsegenskaper angikk, er det ingen tvil om at ZZR satte helt nye standarder. I utviklingen av sine prestisjefylte fartsmodeller, var alle konkurrenter nødt til å måle seg mot ZZR.

Den hadde sin egen status. Farts-statusen! De gode kjøreegenskapene, den fine høyfartskomforten og anvendelige bruksegenskapene var det få som snakket om. Man faktisk var den en veldig god motorsykkel. Den var ingen «R», men den hadde sportslige kvaliteter. Noen tursykkel var den heller ikke, men den var bekvem. Men det er altså først og fremst farts-kapasitetene som huskes. ZZR fundamenterte Kawasakis image som produsent av de raskeste syklene. Den var Kawasakis siste fartsmaskin, før alt ble stoppet – ved 299 km/t...

DERFOR LIKER VI ZZR. Da den kom, satte den en helt ny standard når det gjaldt prestasjoner og høyfartsegenskaper. Det gjorde den, uten at det gikk ut over bruksegenskapene. Den var helt verst, men den var en human versting. Slikt liker man... MC BIKE



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

KALDE FAKTA	Motor	Slagvolum	Effekt hk/rpm	Dreiemoment	Tørrvekt	Nypris 1989
	Fire syl. rekke	1 052 ccm	147 hk/10 000	110Nm/8 500	228 kg	Kr 129.900,-

62

FORLØPERNE

Før R-bokstaven inntok MC-vokabularet fantes det også sporty sykler. Pene var de – også.



1



2

1. F1: Av japanerne var Honda først ute med en sportslig spesialmodell. Eller spesialmodell: Snarere var CB 750 F1 «Super Sport» en standard 750 Four med sportslige stylingdetaljer. Lakkert i gult, med 4-1-anlegg og «fatback», fremsto den som ekstremt sporty.

2. SUPER SPORT: Den kom til verden for over 50 år siden. Da Paul Smart sørget for Ducati-seier på Imola i 1972, var italienerne raskt ute med gateversjon av raceren. I dag er Ducati 750SS en legende.

De fleste forbinder sportslige motorsykler med «R». Men før denne bokstaven inntok MC-vokabularet, fantes det også sportslige sykler. Sykler som, på mange måter, var å betrakte som gatemodifiserte racere. Det var først og fremst italienerne som syslet med den slags. Både Ducati og MV-Agusta hadde slike sykler på programmet. De var svindyre, eksklusive og oppnådde skyhøy status. Den største av dem alle, i hvert fall i undertegnedes øyne, var Ducati 750SS. Den kom til verden som en følge av Paul Smarts seier på Imola i 1972 og var i prinsippet en gateversjon av Smart-raceren. Den bidro i stor grad til Ducatis status, både den gang og i årene som skulle komme.

Bortsett fra italienerne, var det ingen som syslet med sportsmotorsykler på den tiden. Tross suksess, også på racerbanen, holdt japanerne seg for gode til å utvikle den slags motorsykler for gata. Det var kanskje ikke så rart, for i alles øyne var det bare italienerne som kunne lage slikt, men folk ville altså ikke ha dem. Rettere sagt: Folk hadde ikke råd. Mens japanerne satset på sykler som folk flest kunne kjøpe, foredlet italienerne sine racere til gatebruk. De var utstyrt med de beste komponentene som var å oppdrive og ble av mange omtalt som latinsk edelmetall. De kostet en formue, men de var langt fra perfekte. De svettet olje og hadde en kvalitet som ikke var i nærheten av det japanerne kunne slå i bordet med. Tross status som latinsk edelmetall, gikk salget bare én vei, nemlig nedover. Japanerne derimot, klarte knapt å produsere nok. De så ingen vits i å konkurrere med overprisede, upålitelige italienere.

Men i 1974 skjedde det noe: BMW, som også kjempet for å overleve, utviklet en påkostet variant av sin 900-boxer. R 90S var, etter datidens BMW-standard, ekstremt sportslig. Estetikken ble toppet av en smekker styrekåpe med omfattende instrumentering. Instrumentbordet var så iøynefallende at MC-entusiaster ble stående å sikle, bare ved synet. Så var da heller ikke BMW tilbakeholdne med å omtale den i sportslige termer. Husker vi rett, promoterte de den som en edelracer med komfort. Omtalen var ikke snau, men faktisk innfridde R 90S. Den var en vesentlig bidragsyter til at tyskerne overlevde.

Da begynte også japanerne å skjønne tegninga. Også de måtte ha sport. Først ut var Honda: I 1975 laget de en sportslig variant av CB 750 Four. F1 kalte de den. Den var lakkert i gult og hadde 4-1-anlegg. «Super Sport» sto det på den knallgule bensintanken. F1 manglet riktignok

QJMOTOR
Ny MC-gigant i Norge!

Fra samme eier som Volvo og Polestar

QJMOTOR



NYHET! QJMOTOR SRT 600SX
94.900,- ink. 3. aluvekser. Pris eks. lev.omk.

SUZUKI



Suzuki GSX-8R

Kom innom og prøvekjør din nye QJ og Suzuki!

Autorisert MC-verksted!

NMCF NORSK MC-FORHANDLERFORENING

LEERE'S MOTORSPORT
ETABLERT 1960

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

HELITE
airbag technology expert

Når sikkerheten kommer først!



Størst airbag-volum. 17-28 liter som trygger nakke, rygg og indre organer.

Rask åpningstid! Fra 0,032 sek. Enkel og rimelig vedlike-holdservice! Bytt patron på 2 min. (290,- til 590,-)

Helite airbag har allerede reddet mange!



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



TURTLE 2 Black
Mekanisk eller elektronisk utløsning.



GP AIR
Mekanisk eller elektronisk utløsning



Ryggsekk med airbag
H-MOOV
Mekanisk eller elektronisk utløsning



ROADSTER
Inkl. airbag med mekanisk utløsning



TOURING
Inkl. airbag med mekanisk utløsning



VENTED
Inkl. airbag med mekanisk utløsning

helite.no

kåpe, men den hadde «fastback» (som det het den gang) og var Hondas første gatesykkel med sportslig image. Jeg husker da jeg så den for første gang. Jeg ble stående å sikle. Ha-begjæret veltet innover meg, men jeg var knapt gammel nok. Nok penger hadde jeg i hvert fall ikke. Den kostet nesten 25 000,-! Jeg hadde det vondt, langt inn i sjela.

Så kom Kawasaki. I forbindelse med lanseringen av Z 1000, et par år senere, presenterte de en sportslig variant. Den het Z1R - altså «R». Kantete stil, med smekker styrekåpe og 4-1-anlegg, skulle virkelig appellere til sportsfolket – trodde Kawa. Mulig den gjorde det, men kombinasjonen av antikvert ramme, 18-toms forhjul og ufølsom fjæring, resulterte i middelmådige kjøreegenskaper. Den gikk bra, var tøff å se på og brakte R-bokstaven inn i MC-vokabularet, men i dag er den nesten glemt. I samlerkretser derimot, har den skyhøy status.

1977 kom Suzuki til med sin fire-sylindrede GS-serie. Toppmodellen det året het GS 750. Året etter, toppet de GS-serien med en tusenkubikker. En smekker allrounder som stilte med bedre kjøreegenskaper enn de japanske konkurrentene. Følgelig så Suzuki det helt naturlig å tilby en sportslig variant. Den ble lansert i '79 og var døpt GS 1000S. -Built in the image of the world champion RG500, skrev Suzuki i brosjyren. -Vel... Bortsett fra en styrekåpe, med spoiler i underkant og tilsvarende farge som RG-raceren, var den lik standardversjonen. Den hadde verken mer effekt eller bedre kjøreegenskaper. Den hadde bare kåpe. En kåpe som, paradoksalt nok, gjorde den enda mer bekvem. Da jeg så den «live» første gang, i en motorsykkelbutikk i Göteborg, ble jeg helt slått ut. Det var noe av det vakreste jeg hadde sett. Også da fornemmet jeg ha-begjæret, men jeg hadde akkurat brukt alle tilgjenlige midler (og vel så det) på en mørk grønn Kawasaki 1300. Suzukien var altfor liten til å oppfylle mitt statusbehov. For meg var det mest mulig kubikk som gjaldt.



3. Z1R: Da Kawasaki utvidet slagvolumet på 900 Z1 til 1000 kubikk, lanserte de også en sportslig spesialmodell. Z1R var navnet, og med den kom bokstaven «R» inn i bildet. Likevel skulle det gå 10 år før bokstaven ble en felles betegnelse på alle sportslige sykler.



4. RACINGFARGE: Da Suzuki lanserte en sportslig variant av GS 1000, puttet de på en styrekåpe og malte den i samme farge som fabrikkracerne. Bortsett fra det var GS 1000S identisk med standardmodellen.

5. DEN FØRSTE: CB 1100R var en dyr og ekstremt sporty landeveissykkel. Den var en spesialmodell, produsert i begrenset antall. I manges øyne er den japanernes aller første R-sykkel.

6. FREMTIDEN: I 1974 kom BMW med R 90S. Den vakte enorm oppsikt og ble av BMW omtalt som en edelracer. Uansett markerte den et stilskifte for BMW og brakte merket inn i fremtiden.

I 1981 dro det likevel etter med meg: Da lanserte nemlig Honda en påkostet og veldig sporty utgave av sin CB 1100F. CB 1100R, som den het, var en statusmodell. Produksjonen var begrenset, og sykkelen var svinedyr. Jevnt 100 000 kostet den. Nesten dobbelt så mye som 1100F, men jeg måtte bare ha. Men heller ikke da klarte jeg det. Da jeg troppet opp hos den største forhandleren i Oslo og ville skrive kontrakt, fikk jeg beskjed om at den begrensede produksjonen allerede var utsolgt. Nok en gang måtte jeg gå slukøret hjem. 1100R var altså japanernes første ordentli´«R», men fremdeles skulle det gå noen år før bokstaven ble en allmenn benevnelse på de mest sportsligste modellene.

– Forløpere, sa vi innledningsvis: Det er


2025 Multistrada V4 S

DUCATI

Vi har
38 år
erfaring med
DUCATI
1987-2025



5


6

kanskje litt feil å karakterisere de sporslige 70-talls modellene som forløpere til det som vi i dag kaller R-klassen. De er vel mer å betrakte som påkostede versjoner av datidens standardmodeller. Men de bar bud om at det fantes et marked for sykler med mer sportslig appell. De bar bud om en kommende segmentering i MC-markedet. En segmentering, som slo ut i full blomst i 1985. Da kom Suzuki GSX-R 750, men den historien får vi ta senere.



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

KTM-CENTERET I OSLO!
READY TO RACE
390 / 790 / 890 ADVENTURE
1290 / 1390 SUPER ADVENTURE S/R
390 ADVENTURE
Fra 52.100,-*
125 DUKE
Fra 51.200,-*
125 / 390 / 790 / 990 DUKE
1390 SUPER DUKE R / EVO
AMD MOTORSYKLER
*Pris eks. lev.omk.
NMCF
KTM
Verkseier Furulunds vei 10, Alnabru, 0668 Oslo
22 80 57 40
amd@amd.no
amd.no

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


2025 Panigale V2 S

Serviceguiden – hele norges markedsplass

nettbutikk

NETTBUTIKK MED STORT UTVALG PÅ LAGER I NORGE



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

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

motorsykler



kjøreskoler

Ta lappen raskt og enkelt!

FØRERKORT EXPERTEN

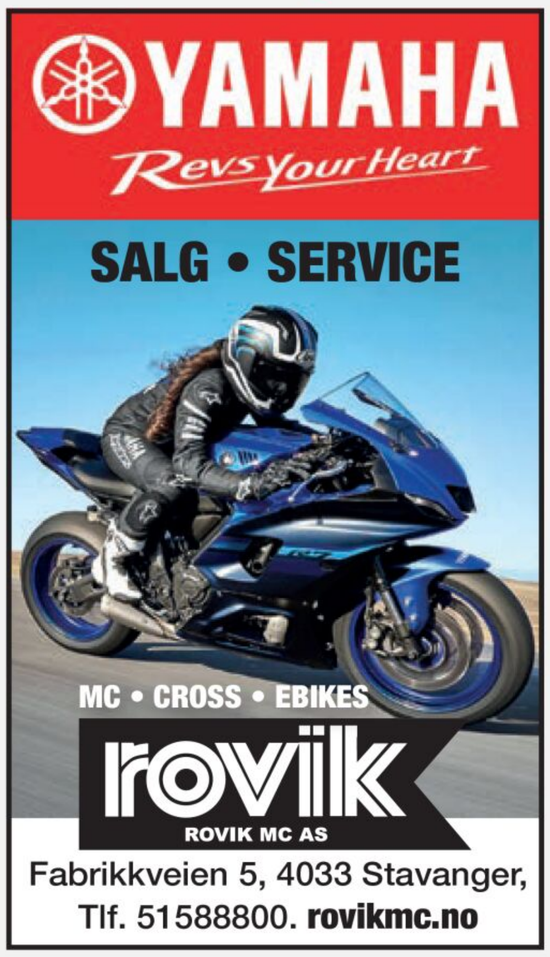
Vi har fire avdelinger i Oslo, slik at det er lett å komme til kjøretimen – uansett hvor du bor i byen.

forerkortexperten.no

mcavisa.no
bike.no

MC avisa BIKE

motorsykler





nettbutikk



motorsykler





motorsykler



Serviceguiden – hele norges markedsplass

verksteder

NORGES STØRSTE
H-D FORHANDLER

Screamin' Eagle PERFORMANCE

YTER SYKKELEN DIN SITT ALLER BESTE?

Vår dynobenk avslører alle svakheter og muligheter.

Vi hjelper deg med oppgraderinger.

HARLEY-DAVIDSON® OSLO

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

verksteder

Serviceverkstedet for BMW i Rogaland

BMW MOTORRAD

roviik
ROVIK MC AS

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

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

verksteder

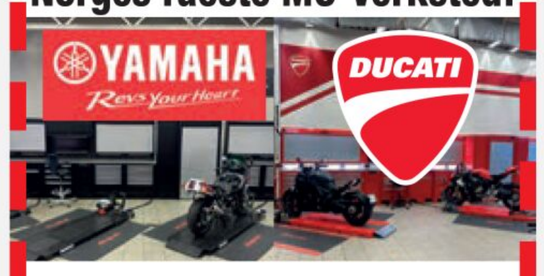
MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
AUTHORIZED
SERVICE

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

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

verksteder

Norges råeste MC-verksted!



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

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

TA SERVICE NÅ!

SIGMA MOTOR

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

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

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

KUS MC ØSTFOLD

Vi tilbyr ekspertservice kun 1 time fra Oslo!

NORGES STØRSTE FORHANDLER AV BRUKTE MOTORSYKLER
GODKJENT MC VERKSTED



KUS MC ØSTFOLD
GODKJENT
MC-VERKSTED

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

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

+47 486 10 372 **Ramstadveien 2, 1850 Mysen**

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

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

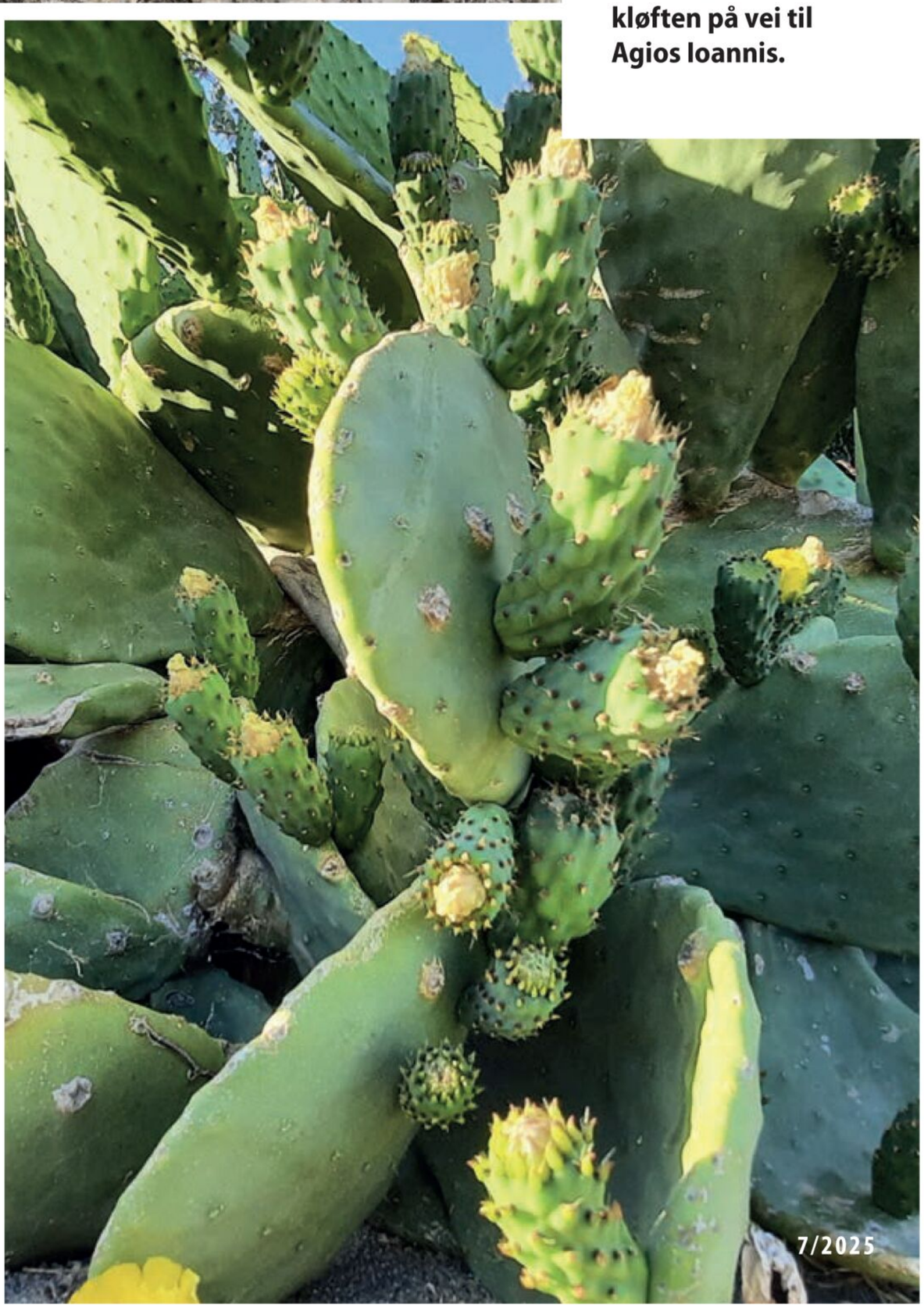
LYKKE PÅ GRUSVEIER

Gruskjøring i Kretas ville fjellandskap er en god idé hvis du vil kjøre motorsykkel i vintersesongen. Her finner du et naturskjønt fjellandskap, masse kultur, og en enestående fun-faktor – både på grus og asfalt. Fire gamle venner unner seg en ukes motorsykkelferie på gudenes øy – en øy som preges av en myteomspunnet middelhavs-livsstil.



Sør-Kreta: herlig kystpanorama mellom Mirtos og Lentas. Utsikt over Agia Galini, kaktuser ved Agios Pavlos, bro over Aradena-kløften på vei til Agios Ioannis.









Moro på grus: fjellene i Asterousia – et eldorado for enduroførere og andre som liker gruskjøring.

Der står han i det glitrende sollyset: Yannis Michalakis. Han har ikke blitt en dag eldre på 20 år og utstråler den vanlige blandingen av cool og karisma. Han møter opp på flyplassen og ønsker oss velkommen. I løpet av de siste to tiårene har Yannis ofte vært min første kontakt på Kreta, så det kjennes som å komme hjem. Enda mer så når vi kommer til firmaet hans: Eurodriver i Malia. Hans kone Julie, og deres tre sønner Aris, Stelios og Alex sørger for at det sosiale utbyttet alltid er varmt. Formalitetene gjøres unna på et blunk: «Velg hvilke sykler dere vil ha, så tar vi en kaffe», sier sjefen. Med tanke på våre ambisiøse planer i fjellområdene på Kreta, hadde gjengen vår allerede bestemt seg for Honda CRF 300. Men nå ser Robert den splitter nye Kove 450 Rally som bare er kjørt seksti kilometer, og han er ivrig etter å prøve den. Eieren nøler bare en brøkdel av et sekund før han gir grønt lys.

Yannis vet alt om motorsyklene sine, mer enn mange eksperter. Han har de nyeste modellene i alle klasser på lager, «det må være over 100». Sønnene hans holder motorsyklene i topp stand, noe som enkelte ganger kan kreve mye arbeid. Hvorfor? Fordi mange førere overvurderer seg selv, og på de smale og svingete veiene på Kreta vil de kjøre de samme store syklene som de kjører hjemme .

Apropos historie: Kreta er en veritabel smeltedigel av historie, og var hjemsted for den første europeiske sivilisasjonen fra 3000 til 1100 f.Kr. Minoerne bygde imponerende palasser som Knossos, Phaistos, Malia og Zakros. Der skapte de en rik, kunstnerisk og sterkt ritualisert kultur – med oppsiktsvekkende matriarkalske trekk.

«En øy med utallige kulturskatter DER VI BARE VIL KJØRE MOTORSYKKEL, OG VÆRE SAMMEN MED GODE VENNER?»





Oppdagerglede: smale stier i bratte fjell på vei til Lentas (over). Musikalsk opptreden med kretisk mandolin nær Matala.

«OPP GJENNOM SIN ***begivenhetsrike historie*** HAR DE STOLTE KRETERNE ALLTID MÅTTET ***forsvare seg mot inntrengere,*** MEN VÅR OFFROADGRUPPE HAR FREDELIGE HENSIKTER.»

Vi får en historietime etter en svingete tur opp mot Krasi i Homo Sapiens-museet. Museet avslører blant annet at de eldste sporene etter menneskelig beboelse går hele 130 000 år tilbake. Det er lett å forstå at mye har skjedd i løpet av denne tiden, og at de stolte kreterne, gjennom sin begivenhetsrike historie, gjentatte ganger har blitt tvunget til å forsvare seg mot inntrengere som ville herske over øya deres.

Vi lar offroadsyklene våre tøffe seg frem over Lassithi-platået på et oppdrag som er helt og holdent fredelig. Sletten var tidligere dekket av skog, men den ble ryddet og brukes nå til jordbruk, noe som aldri har vært lett siden den ligger på over 800 meters høyde. De karakteristiske vindmøllene, med hvit duk strukket over vingene, får sletten til å se ut som en eng av tusenfryd om våren. Tidligere pleide de å drive vannpumper, men de er i stor grad blitt erstattet av motoriserte pumper. Elektrisitet har bare vært tilgjengelig her siden 1960-tallet, men noen av de hvite vindmøllebladene er bevart for turister. Foto? Ja takk, med syklene under vindmøllen. Vinden driver oss ned fra Lassithi-platået, gjennom små, stille landsbyer mot sørvest. På de små veiene viser det seg at valget av lette offroadsykler var helt riktig. Robert sliter med sin Kove, som er grov på asfalt, og ikke får vist hva den duger til før på de første grusveiene. Nelle, som tidligere var en god endurofører, er ivrig etter å prøve den kinesiske rallyraketten. Det samme gjelder Essi, vår semi-frivillige turguide, og til slutt vil jeg også utvide erfaringen min. Så snart man gir full gass på grusvei, avsløres 450-ens potensial, noe som gir rom for frekk sladding og hopp i god fart. Så kult – sykkelen er en smidig, men stabil rallysykkel!

Høyt oppe i Asterousia-fjellene, sør på Kreta, ligger landsbyen Kapetanianá. Ikke langt derfra reiser den 1200 meter høye toppen Kófinas seg. Herfra fører mange grusveier til bortgjemte klostre, raviner og avsidesliggende badebukter. Vi overnatter på øko-feriestedet «Thalori», som betyr «fjell og hav», og som tilbyr ro, fantastisk utsikt og førsteklasses mat. Så snart Robert kommer tilbake på sin 300, er det logisk at vi må ta oss ned til stranden 800 meter nedenfor før middag. Den er mer steinete og lenger borte enn ventet, men vanntemperaturen er allerede brukbar. Den bratte stien er ganske anstrengende, så det kan passe med en øl og den uunngåelige rakien: Jamas, for 45 års vennskap!

Husets hund Subaru, en kjærlig Jack Russell-terrier, har bestemt seg for å overnatte i Roberts seng. Neste morgen får vi vekkerklokke i form av esler, haner og kirkeklokker. Det er så koselig her at vi bestemmer oss for å bli en natt til, men først utforsker vi Asterousia-fjellene og omgivelsene. Det er ingen asfalt her, i stedet har vi et nettverk av smale, gamle grusveier, som slynger seg i eventyrlige sløyfer oppover fjellene og ned igjen til havet. De er tilsynelatende uendelige, og holder til flere dagers utflukter. Plutselig begynner min godmodige CRF å oppføre seg merkelig. En stor spiker sitter fast mellom knastene i det punkterte bakdekket. Ta av, lappe? Nesten ikke verktøy, ingen lappesaker. Det er som da vi pleide å kjøre 125cc-kubikkere sammen: «Jeg trodde DU hadde noe med deg?» Altså kjører vi opp på et fjell der det er mobildekning, og ringer Yannis. Etter halvannen time dukker han opp i en pickup, med en ekstra CRF 300 Rally på lasteplanet. Bedre service er ikke mulig. Men så er det tid for flere eventyr. Vi klatrer langs bratte skråninger, med Det libyske hav i horisonten, og ser enorme gåsegribber, kongeørn, musvåker og falker. Rovfuglene svever stille under oss i den tiltagende brisen. En sjelden lammegribb flyr forbi – den er kjent for å plukke opp skilpadder, og slippe dem fra store høyder for å komme til kjøttet gjennom det sprukne skallet.

EKSKLUSIVE DELER OG TILBEHØR TIL MOTORSYKKELENTUSIASTER

Daytona er et kjent merkenavn i Japan, og bedriften ble etablert helt tilbake i 1972. Siden den gang har de forsøkt å skape brukervennlige produkter for motorsykkelentusiaster. Dette klarer de ved å følge med på motorsyklistenes behov, og forstå hvordan de skal gi føreren best mulige kjøreopplevelser.



Speil og styling



USB-uttak



Brytere og releer



Holker (+ varmeholker)



Instrumentering



Lys og blinklys

NORSK MOTOR IMPORT
WWW.NORSKMOTORIMPORT.NO

Kontakt din nærmeste forhandler og spør etter Daytona!

DAYTONA

NY FORHANDLER AV QJMOTOR!

VI HAR DITT NYE PENDLERKJØRETØY!

HONDA

FORZA 350

QJMOTOR

SRT600SX
Inkl. 3 aluvesker
94.900,-*

*Eks. lev. omk.

Vi kan MC! Verksted - Innbytte - Finans!

Etbl. 1982

MOTORCENTERET AS
#1 i ASKER og BÆRUM

HONDA MOTO GUZZI aprilia Vespa

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

motorcenteret.no







Mektige opplevelser: Toppen av Skinakas med observatorium (midten, til venstre), utmerket mat i Agios Pavlos (øverst til høyre), nedstigning til Finikas og Loutro (nederst).



Panoramaer, kjøreglede og naturinntrykk strømmer mot oss. Duften av ville urter, timian, rosmarin og lavendel finner stadig veien inn i nesene våre. Vi stopper ofte for å suge til oss magien i området. I tre-fire timer ser vi ingen, bare geiter og sauer som er dyktige til å klatre. Så kommer to endurosykler mot oss. Sannsynligvis kunder av min gamle venn Achilles Kavagiozidis, som arrangerer actionfylte enduroturer fra Matala. Det er ingen vits i å prøve å henge seg på.

Nær Gortina tar vi en humpete vei gjennom en dyp kløft til stranden ved Tripiti, der livskunstnere pleier å bo ute i det fri, og neste arkeologiske høydepunkt ikke er langt unna. Kanskje man burde legge alt bak seg og leve av luft, kjærlighet og håndlagde smykker? Vi lar oss heller suge inn av de mektige fjellene i Oros Idi. Som alltid når vi fjellområdet: smale, svingete veier, denne gangen med flere asfalterte strekninger. Plutselig går den første Hondaen over ende i en sving. Ingen skader, verken på fører eller sykkel, men sjokket kjennes allikevel. Jeg hadde advart vennene mine om at asfalten enkelte ganger kan være veldig glatt, og at man må lese den nøye før man angriper i sving.

Vi klatrer høyere og høyere, Essi navigerer sikkert, og vi får utsiktspunkter med utsikt på femti kilometer og mer. Panoramaet er som fra et fly. Det er kjølig og ensomt her oppe, men vi er i harmoni med oss selv og den mektige naturen. Senere, med dotter i ørene, tar vi oss ned igjen til lavere høyder via skråninger som delvis er vasket bort. Dette betyr at vi må ta oss gjennom 1000 svinger, først på grus og deretter på asfalt. Vi jobber oss vestover gjennom fjellkjedene, alltid på jakt etter de minste veiene.

I fjellandsbyene virker det som om tiden har stått stille. Det er ikke alle bønder som har råd til traktor, noen bruker et esel. Folket er vennlige og hjelpsomme, og kystbyer som Fenix, Chora Sfakion, Preveli, Triopetra og Agios Pavlos, kjent fra tidligere turer, er fortsatt mindre besøkt på denne tiden av året. De byr på ærlig gjestfrihet i tavernaene, og en forfriskende dukkert i havet for oss offroadførere som er svette etter våre eventyr i Léfka-Ori-fjellene. Det er rett og slett vakkert her på den naturskjønne sørkysten, og det er vanskelig å rive seg løs, men klokken tikker. Selv om det er mye vi ikke har sett, har turen vært et overflødighetshorn av opplevelser. Man skulle nesten tro at Kreta ikke bare er hjemsted for vesentlige deler av gresk mytologi, men også for motorsykkelguder. En av dem venter på oss, med et coolt, karismatisk uttrykk i ansiktet, etter vår himmelske uke i Malias glitrende lys .



Tekst:Markus Biebricher
bibi@motorradonline.de

Foto: Arturo Rivas

UNDER OSS SVEVER GÅSEGRIBBER, KONGEØRN MUSVÅKER OG FALKER I STIGENDE LUFT. ***Duften av ville urter og støv*** STRØMMER INN I HJELMENE VÅRE!







Herlig blanding: endeløse endurostier i de ville Asterousia-fjellene (over), herlig avslapping og servering og på Georgoshouse Taverna nær Loutro (midten).
Nok et eldorado for enduroførere åpner seg nord for Psiloritis på vei til Anogia (under).

**Over: Den romantiske sørkysten: Havnen i Chora Sfakion.
Under: De små, svingete veiene fra Triopetra til Agios Pavlos får pulsen til å slå raskere.**

Muc-Off

SØRG FOR AT MOTORSYKKELEN ER KLAR FOR SOMMERENS ROAD TRIP

PRE RIDE







IN RIDE





POST RIDE







TILGJENGELIG HOS DIN LOKALE MUC-OFF FORHANDLE

FORHANDLERHENVENDELSER: POST@BRAKES.NO

SKAN MEG

INFO

Generelt: Den femte største øya i Middelhavet lever hovedsakelig av jordbruk og turisme. Den er preget av en fantastisk variasjon i landskapet og tilbyr alt fra solfylte drømmeviker til skogkledde fjellkjeder med sypresser, eik- og kastanjeskoger, i tillegg til dyrket mark med vinranker og store oliventrær. Kreta har også frodige platåer, dype kløfter og karrige høyfjellslandskap. Vandrere, fjellklatrere, terrengsyklister, og selvfølgelig motorsyklister, får valuta for pengene her – spesielt utenfor høysesong. Flere tusen grotter, mange viktige arkeologiske steder, og religiøst historisk viktige steder og bygninger gjør Kreta enda mer interessant. Det har ikke alltid vært lett for kreterne å bevare sin egen identitet når det gjelder språk og kultur gjennom de mange utenlandske dominansene, ettersom Kreta bare har tilhørt Hellas siden 1913.

Typiske produkter fra Kreta inkluderer olivenolje, vin, ikoner, lær og vevde varer. Maten på Kreta regnes som velsmakende og sunn. Den beste tiden å besøke for motorsykkelkjøring er april og mai, samt september og oktober. Da er temperaturen behagelig, og det er rikelig med overnatting tilgjengelig. Topografien gjør at det er vanskelig å komme seg rundt på øya (8 250 km2), som måler omtrent 260 km fra vest til øst og omtrent 70 km fra nord til sør. Derfor bør man ikke ha for store ambisjoner. Heraklion og Chania har internasjonale flyplasser og store fergehavner.

Bil- og motorsykkelutleie Vi anbefaler Eurodriver på det varmeste. eurodriver.gr Telefon: 00 30/69 37 45 92 67. Eieren Yannis Michalakis, som snakker perfekt engelsk, er kjent for å ha sykler i topp stand og eksemplarisk service til hyggelige priser. Han driver også utleie i Heraklion, Malia og Stalis.







Yannis (nummer 2 fra venstre) driver firmaet Eurodriver sammen med kona Julie og barna deres. Vennegjengen vår er veldig fornøyd med den gode servicen og den vennlige atmosfæren.



Nytelse i Chora Sfakion: Restauranten «Tre brødre» tilbyr idyllisk utsikt over kysten og enkel, men god mat (over). Den lokale stranden byr på bademuligheter av høy klasse (under).

«De små, svingete veiene byr på dristige kurver, OG DEN FØRSTE HONDAEN GÅR OVER ENDE I EN HÅRNÅLSSVING. ***Asfalt kan også være glatt!»***

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

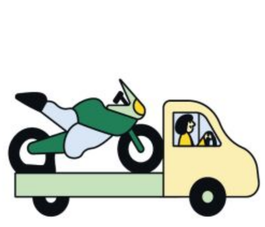
TOURSTART gjør det enkelt å ta en MC-tur, enten det er en kort kveldstur eller en lang ferietur som strekker seg over flere dager.

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:



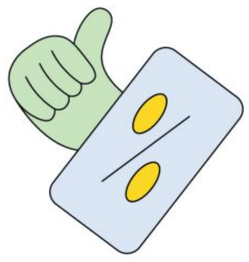
MC Veihjelp



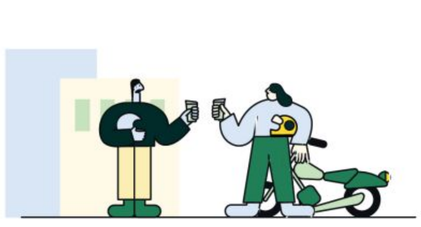
Advokathjelp



Nøkkelforsikring



Rabatter



NAF MC-klubber

NAF MC er Norges største medlemsorganisasjon for motorsyklister med 17.500 medlemmer!



Bli NAF MC medlem i dag!

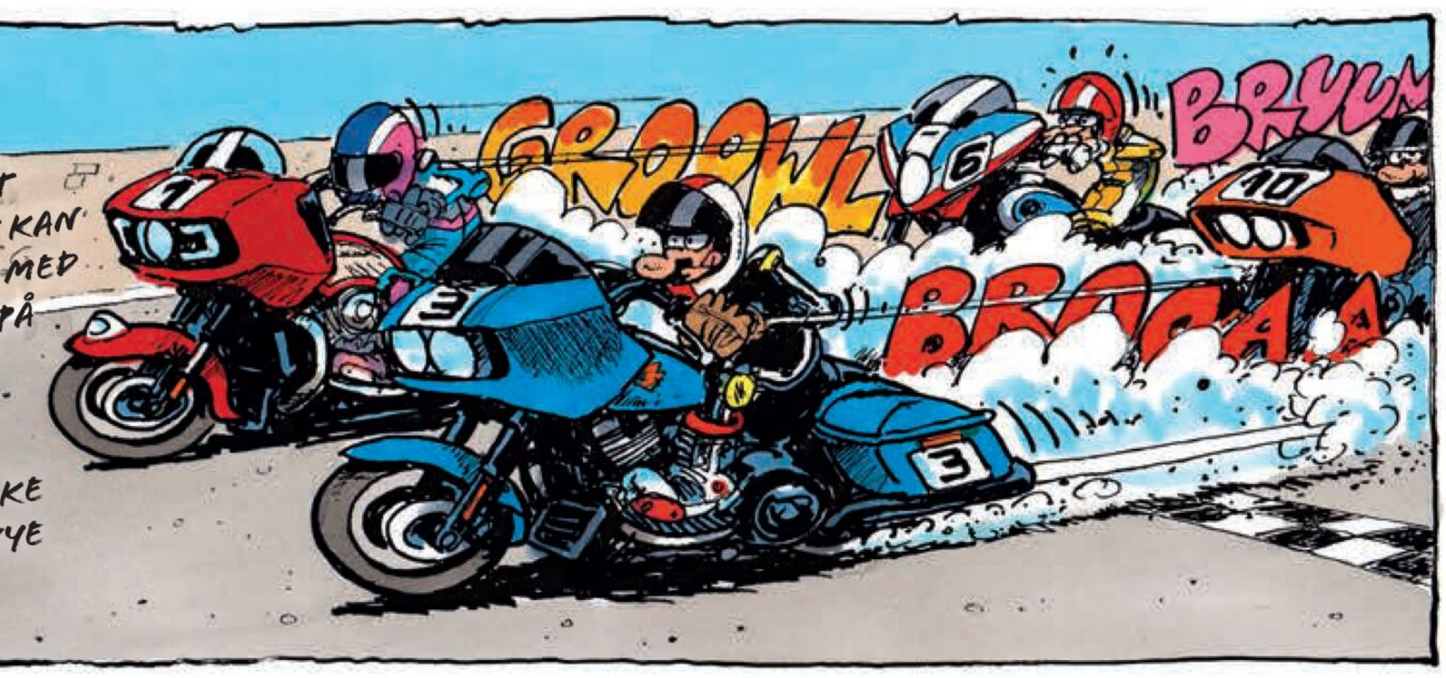
Scann QR-koden og meld deg inn

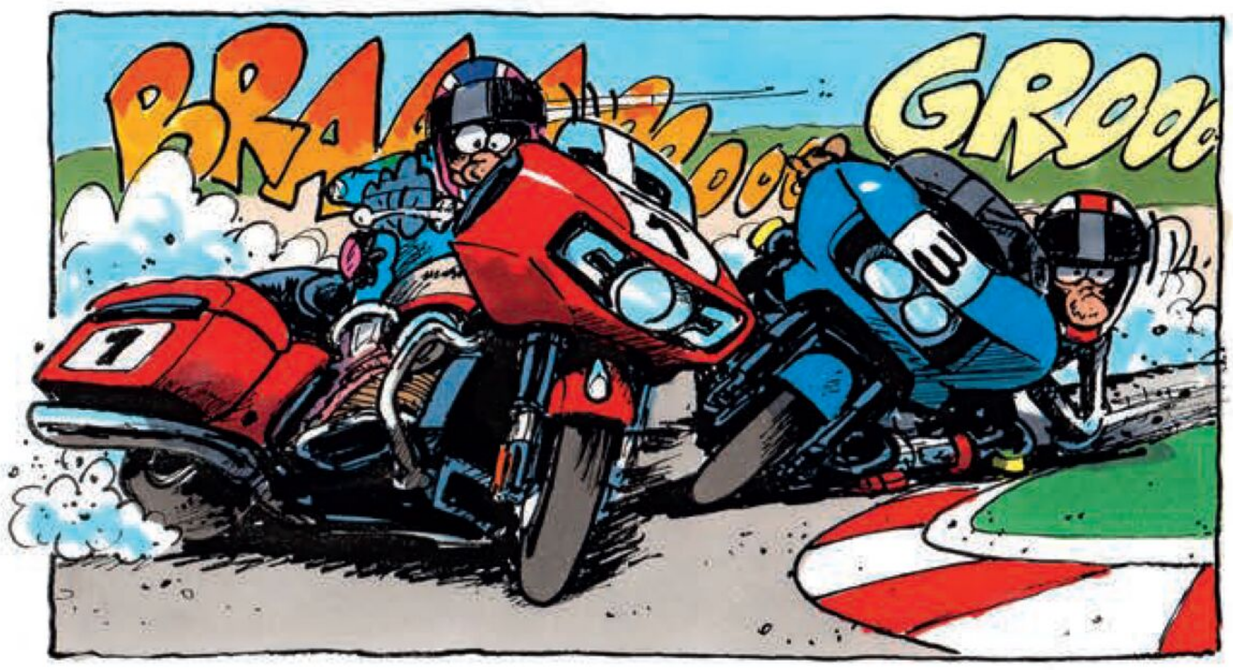
Eller les mer på:
naf.no/medlemskap/mc

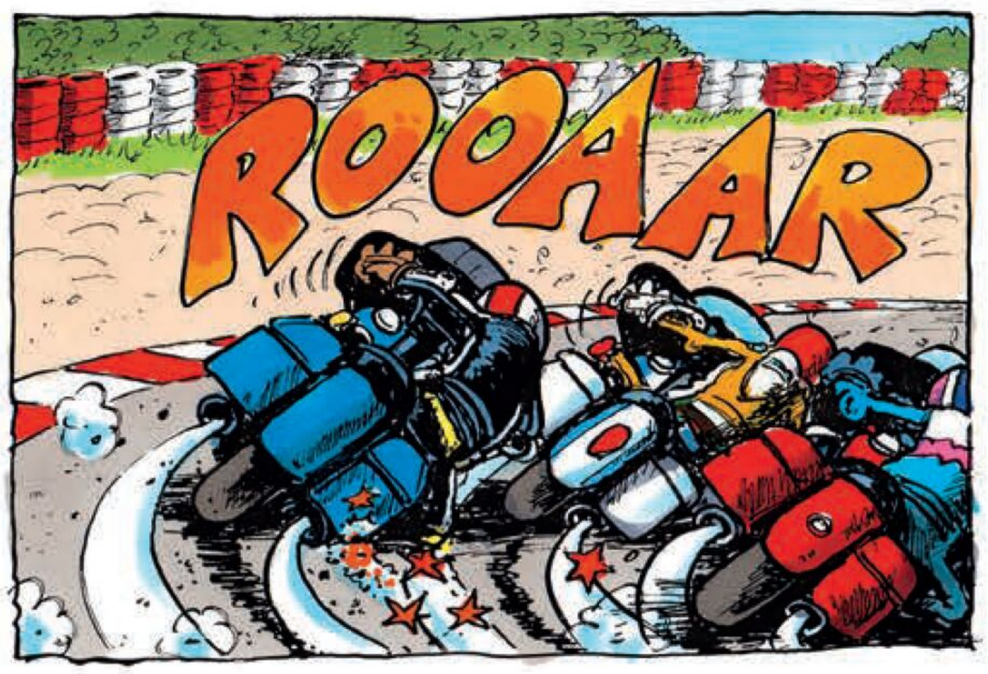
NAF MC 19 89 KJØREGLEDE · MILJØ · SIKKERHET

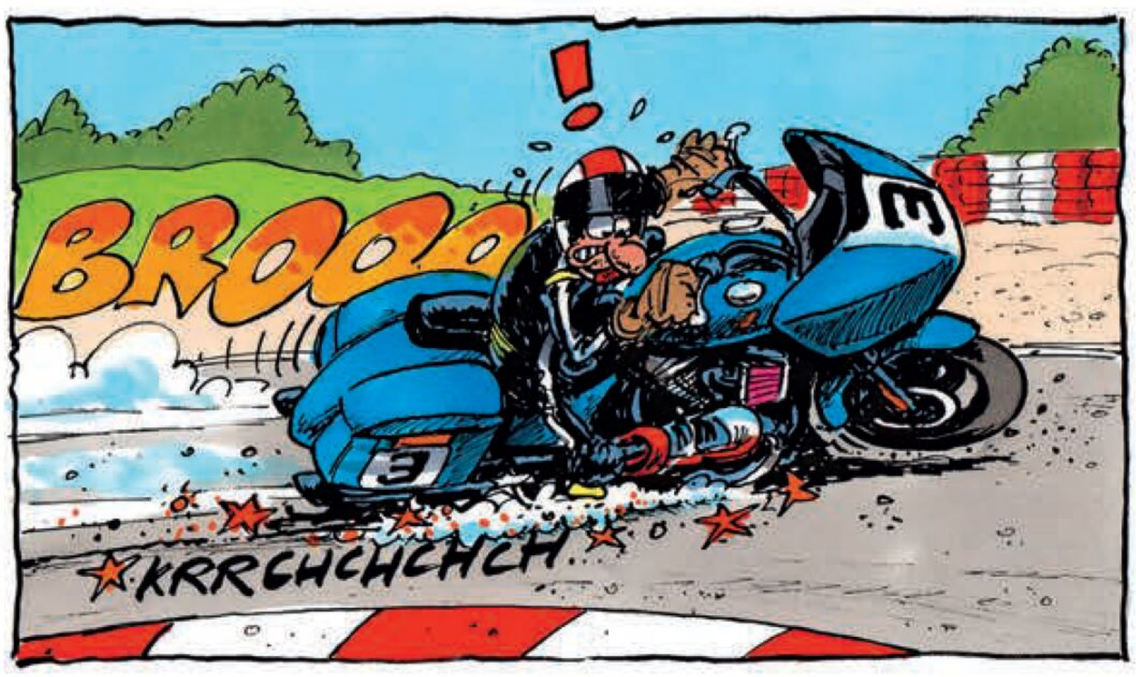
BAGGER-RACE

ALTSÅ... BAGGERS.... DEN SOM IKKE HAR SETT DET, KAN IKKE FORSTÅ DET. NOE SÅ SPRØTT KAN BARE KOMME FRA AMERIKA. EN HEL GJENG MED GALE MENNESKER KJØRER MOTORSYKLER PÅ ET HALVT TONN PÅ BANE. MEN DET FINNES GALE MENNESKER I EUROPA OGSÅ, OG DE FØRSTE LØPENE HAR BLITT AVHOLDT, TIL OG MED PÅ VÅRT KONTINENT. OG DET ER IKKE BARE FØRERNE SOM STÅR OVERFOR NYE UTFORDRINGER:



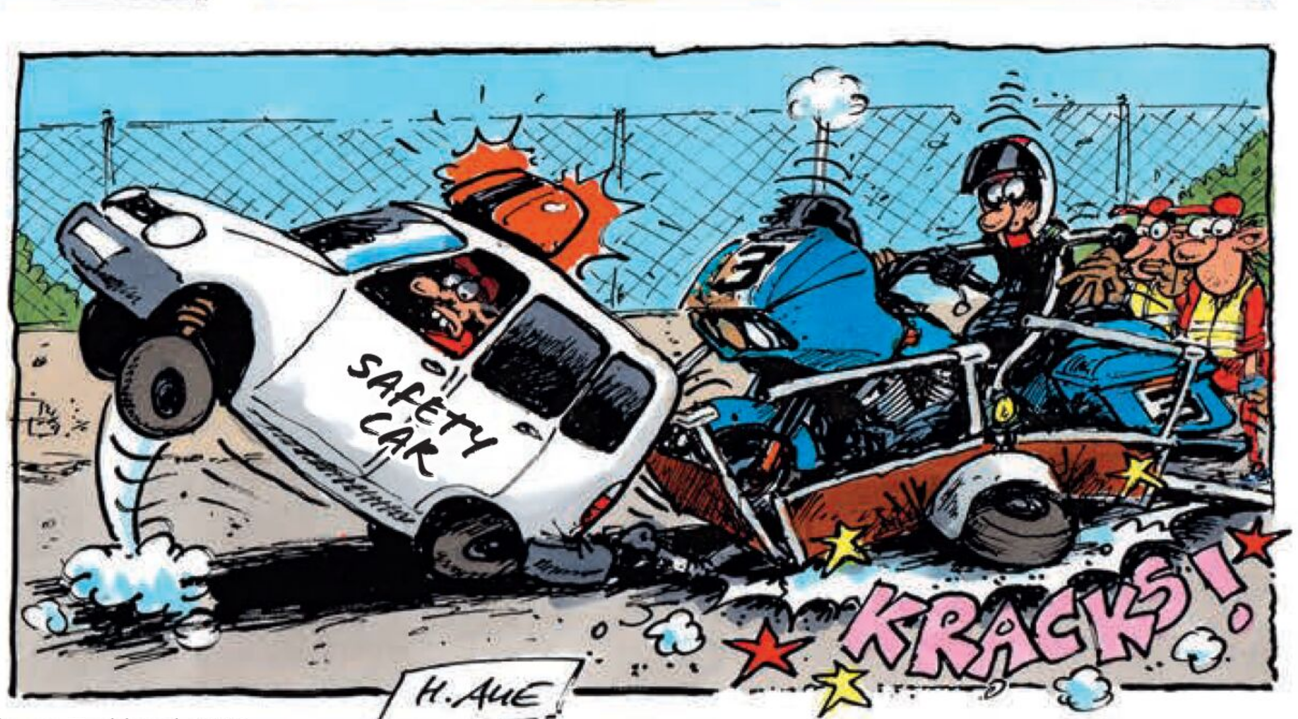












Hentet fra MOTOmania 15 av Holger Aue © Lappan Verlag GmbH, Oldenburg, Tyskland 2023.

SUZUKI

GSX-8S

Uendelig potensial og grenseløs moro!

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



GSX800UQM3

før kr 129.900,-

Kampanjepris nå

kr 119.900,-

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

erling sande

erling-sande.no



ET FLOTT SOMMERNUMMER!

Neste nummer av Bike blir innholdsrikt og med mange sider. Du kan også ha glede av det lenge, for etter det vil redaksjonen benytte anledningen til å ta ferie for om mulig å kjøre enda flere motorsykler. Vi skal kjøre del 1 av verdens største motorsykkeltest – AlpenMasters – med fire av åtte klasser som finner sted i de italienske Alpene.



BMW R 12 G/S

Tilbake til røttene! Med R 12 G/S ser BMW tilbake på den puristiske R 80 G/S, GS-modellenes far. R 12 G/S er en luftkjølt, mer offroad-orientert versjon som vil appellere til ekte entusiaster. Om den har ekte offroad-talent, vil vise seg i vår prøvekjøring i neste nummer!



Gerry kjører den nye Yamaha Tracer 7 GT i Nord-Portugal.

I tillegg:
Sammenligningstest av Harley-Davidson Street Glide og Indian Challenger. Og mer: Du kan regne med et fullpakket sommernummer av Bike.

BIKE 8/2025 kommer ut 6. august

Redaksjonen forbeholder seg rett til å endre innholdet

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

Scan me

Abonner på Bike!

Ring kundeservice på +47 22 53 53 34.

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

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

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

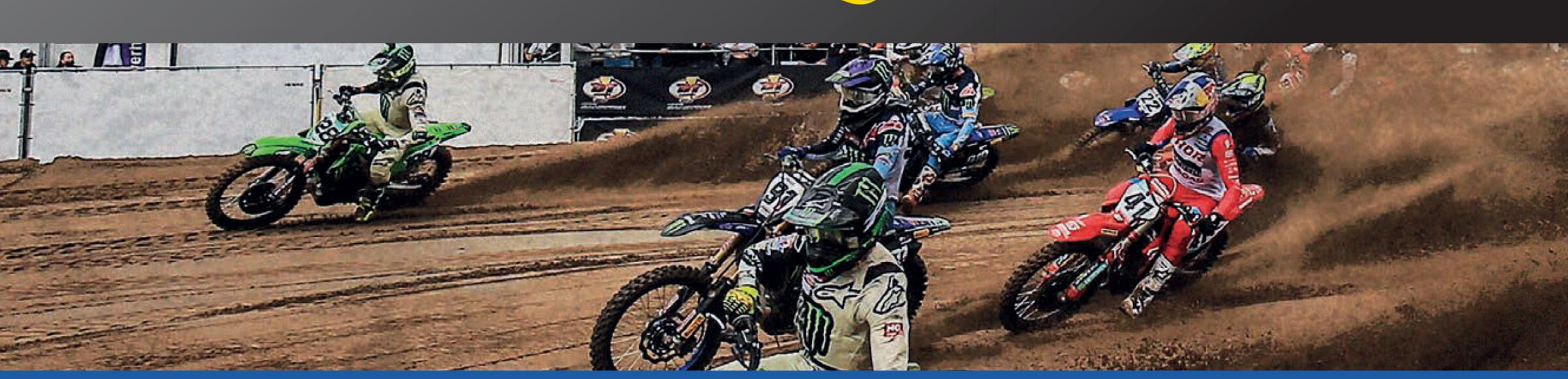
MC-avisa/Bike Norge · **Bike** Sverige · **Bike** Finland · **Bike** Danmark · **MOTORRAD** Tyskland · **Motociclismo** Spania · **Motociclismo** Italia · **Moto Plus** Nederland · **Töff** Sveits · **Motocykl** Tsjekkia · **Motorevija** Kroatia · **Motorrevue** Ungarn



THE ROAD IS YOURS.
JUST RIDE.

VI HAR DE BESTE DEKKENE TIL DIN MC.





Finn din forhandler på www.sps.no

SPS.no

ROADS
OF LIFE

TRACER 9 GT+ | Y-AMT

Ny Yamaha TRACER 9 GT+ Y-AMT.
Shift into the future.

Matrix LED-frontlykter
Adaptiv cruisekontroll
Blindsonevarsling

www.yamaha-motor.no

YAMAHA
Revs Your Heart