

MESSE TILBUD!

Uansett forpris!

Jakker/Bukser/Støvler:

1.500,-

Hjelmer:

Fra 750,-

Hansker:

Fra 350,-



BULLFIGHTER.NO



VI TØMMER MILLIONLAGER!

DU FINNER OSS PÅ STAND C02-23



**Velkommen til
MC-MESSEN
i Lillestrøm**

MESSEBLADET

**27.02 - 01.03
2026**

**Program s. 22
Utstillere s. 18
Messekart s. 20-21**





Pictures show only numbers performed by professional drivers on closed roads and in private areas closed to the public. Do not imitate these driving behaviors.

Technical partner
Pirelli

Developed with
Shell ADVANCE

DUCATI
120
1926 - 2026
A CENTURY MADE OF SECONDS

New Hypermotard V2 Never So Hyper.

Lighter, sharper, more sophisticated, and more powerful than ever before: the new Hypermotard redefines the concept of adrenaline on two wheels, 20 years on from the first prototype. With its V2 twin, this bike embodies the essence of extreme riding, combining benchmark performance with an aggressive design and cutting-edge technology.

Displacement 890 cc | **Power** 120.4 hp (88.5 kW) @ 10,750 rpm | **Torque** 94 Nm (9.6 kgm) @ 8,250 rpm
Wet weight no fuel 180 kg (397 lb) | **Seat height** 880 mm (34.6 in), range with accessories 850 - 865 mm (34.1 - 33.5 in)

Celebrate the **centennial World Ducati Week** with us!
From July 3rd to 5th, 2026 in Misano.

Find out more at your local dealer and on [ducati.com](https://www.ducati.com)



Der sesongen begynner



For meg finnes det knapt et tydeligere startskudd på MC-sesongen enn MC-messen. Det er denne tiden på året jeg begynner å gå litt oftere inn i garasjen, selv om det egentlig ikke er noe nytt å gjøre der. Sykkelen står klar. Den er vasket, ladet – og venter. Akkurat som meg. Våren er på vei, og det merkes.

Jeg kjenner det hvert år: det klør litt ekstra i gasshånda. Tankene glir fort over på hvor jeg skal kjøre i år, hvem jeg skal kjøre med – og om dette er sesongen jeg faktisk bytter sykkel. Den følelsen er vanskelig å forklare, men alle som kjører MC kjenner den. Og for meg er MC-messen stedet der akkurat de tankene får fritt spillerom.

Jakten på drømmesykkelen starter her. Jeg elsker å gå mellom radene, sette meg opp på sykler jeg egentlig ikke trenger, men kanskje har drømt om lenge. Kjenne på kjørestillingen. Se på detaljene. Prate med folk som vet mer enn meg – og noen som bare er like nys-

gjerrige. På MC-messen finner du årets nyheter og komplette modellprogram fra alle de kjente merkene, men viktigere enn det: Du får kjenne på følelsen av hva som kan bli din sykkel for 2026.

Noe av det jeg setter aller høyest på messen, er samarbeidet med Norges Motorsportforbund. De representerer en side av MC-livet som ofte starter tidlig, men varer hele livet. I år stiller NMF med en stor og innholdsrik utstilling som viser bredden i norsk motorsport – fra rekruttering og bredde til toppnivå. I Hall C byr de på live trialshow, og jeg blir like fascinert hver gang av hvor mye kontroll, presisjon og ro som kreves. Det er rett og slett imponerende – og en sterk påminnelse om hvor viktig det organiserte miljøet er for utvikling, sikkerhet og rekruttering.

I år har vi virkelig lagt lista høyere. Når verdensstjerner inntar NOVA Spektrum, og det innendørs FMX-showet går av stabelen, kjenner jeg fortsatt den samme barnslige entusiasmen. Ekstreme svev, rå triks og halsbrekkende stunt – levert med millimeterpresisjon. Dette er øyeblikkene der jeg tar meg selv i å stå og glise.

MC-messen handler ikke bare om sykler og show. For meg handler den også om å bli litt klokere før sesongen starter. Kanskje trenger

jeg nytt utstyr. Kanskje er det på tide med et kurs. Her finner jeg alt samlet på ett sted, og det gir en ro før første tur.

To store scener er fylt med foredrag og samtaler som faktisk betyr noe. Historier fra veien, fra konkurranser, fra lange turer og tøffe valg. Dette er erfaringer jeg tar med meg videre – både som fører og menneske.

Årets store nyhet, Adventure-torget, treffer meg rett i hjertet. Over 1000 kvadratmeter dedikert til langtur, eventyr og det praktiske. Her kan jeg lære hvordan jeg pakker bedre, stiller inn dempere riktig eller fikser småting selv når jeg er langt hjemmefra. Det er sånt som gjør meg tryggere – og friere – på tur.

På Adventure-scenen står nasjonale og internasjonale profiler klare til å dele historiene sine. Ikke bare solnedganger og perfekte veier, men også feilene, utfordringene og øyeblikkene der det virkelig røyner på. Akkurat sånn jeg vil høre det.

Og så er det fellesskapet. Med rekordstor påmelding fra MC-klubber blir messen et samlingspunkt der jeg møter både gamle kjente og helt nye fjes. En prat her, en kaffe der – og plutselig har man en ny tur på blokken.

For meg er MC-messen mer enn et arrangement. Det er starten. På sesongen, på nye



Per Sårheim, prosjektleder MC-messen

planer og på nye historier. Jeg håper vi sees der – og at vi deler starten sammen.

Sammen med Motorsykelimportørenes Forening – MCF, ønsker jeg deg velkommen til årets MC-messe!

-Per Sårheim, prosjektleder for MC-messen

Endelig ny MC-sesong! Velkommen til MC-messen 2026



Det er få ting som slår følelsen av starten på en ny MC-sesong. Forventningene ligger i luften, veiene begynner å tørke opp – og stadig flere oppdager det fantastiske livet på motorsykel.



Per-Anton Vinje er styreleder i Motorsykelimportørenes Forening, MCF, som organiserer de fleste store merkene i Norge. Foto: Reitwagen.no

Derfor er det med stor glede vi igjen kan ønske velkommen til MC-messen 2026 på Nova Spektrum.

MC-messen har befestet sin posisjon som den viktigste møteplassen for norsk MC-miljø. Sist messe ble en stor suksess, med over 26 000 besøkende og en solid vekst sammenlignet med tidligere år. Interessen for motorsykel i Norge har aldri vært større – og alt tyder på at årets messe kan bli den største noensinne.

I hallene på Nova Spektrum samler vi hele bredden av motorsykel-Norge. Her møter du de nyeste modellene, kjente og nye merker, utstyr, teknologi og mennesker med ekte lidenskap for tohjuling. Videre får du ta del av ulike former for MC-debatter på scenen sentralt i messehallen! Alt for å gjøre besøket på messen til noe som både er spennende og innholdsrikt!

Enten du er erfaren motorsyklist, fersk førerkortinnehaver eller bare nysgjerrig, er MC-

messen stedet å la seg inspirere, drømme – og planlegge sesongen som ligger foran oss. Motorsykel handler om langt mer enn transport. Det handler om frihet, fellesskap og opplevelser – på svingete landeveier, i hverdagen og på lengre turer. Det er også gledelig å se at miljøet vokser i alle retninger, med stadig flere unge, kvinner og nye grupper som finner sin plass på to hjul.

Vi gleder oss til å møte både gamle kjente og nye entusiaster på MC-messen 2026.

Sammen markerer vi starten på nok en fantastisk MC-sesong.

Velkommen til årets MC-event!

Per Anton Vinje

Styreleder i Motorsykelimportørenes Forening, MCF

Messebladet utgis av GTR AS, Postboks 3009, 4392 Sandnes - gtr.no. Det tas forbehold om trykkfeil og endringer.

Daglige oppdateringer om MC-messen finner du på mcmessen.no



De fleste MC-nyhetene ble presentert på Eicma, verdens største MC-messe som blir arrangert i Milano. MC-avisa/Bike sin redaksjon var på plass.

Årets viktigste MC-nyheter

Her er oversikten over de største motorsykkelnnyhetene for 2026. Neste års modellprogram byr på et bredt spekter av spennende nyheter. Som vanlig ser vi at Adventure- og street-segmentet står sterkt, med sykler som kombinerer kraft, allsidighet og moderne teknologi. Disse modellene dominerer både nyhetsbildet og markedet, og fortsetter å være de mest etterspurte blant både erfarne førere og nye motorsyklister.

Samtidig satser flere produsenter på retro-inspirerte modeller, noe som gir både variasjon og en god dose nostalgi i et marked preget av avansert elektronikk og høy ytelse. Disse modellene kombinerer klassiske linjer og estetikk med moderne kjøreegenskaper, og viser at det finnes plass til både tradisjon og innovasjon i 2026.

MC-avisa/Bike sin redaksjon var godt representert på EICMA-messen i Milano i november 2025, hvor vi fikk se mange av nyhetene på nært hold. Her fikk vi muligheten til å teste, fotografere og få førsteinntrykk av de mest spennende modellene som kommer neste sesong.

BMW R 12 G/S

Det er ikke bare GS-fans som er begeistret. R 12-chassiset gjør det mulig å bygge en retro-adventuresykel med boksermotor. 21 tommer hjul foran, lang fjæringsvei (210/200 mm foran/bak) og en Enduro Package Pro (med 18-tommers bakhjul!) viser at BMW tar offroadegenskapene på alvor. Den kraftige og lettdoserte motoren har allerede bevist mange ganger hva den duger til offroad. G/S er derfor ikke bare en stilig hyllest til historien, men også et kraftfullt alternativ mellom F 900 GS og R 1300 GS.

Pris: 247 400,-





Voge DS 800 X Rally

Voge DS 800 X Rally utfyller Voges sortiment med en adventuremodell i rallystil. Sykkelen har en 798 cc parallelltwin som leverer 95 hk og 81 Nm. Justerbar KYB fjæring, 21/18-tommers eikehjul og 220 mm bakkeklaring understreker rallyfølelsen, men setehøyden er beskjedne 860 mm. Bremsene er fra Nissin, og både ABS og traction kontroll kan slås av. Tanken rommer 24 liter, og et vertikalmontert, 7-tommers TFT-display og dekktrykksovervåking er inkludert.

Pris: 154 900,-

BSA Scrambler 650

BSA, som opprinnelig ble gjenopplivet med Gold Star-modellen, utvider sitt sortimentet i 2026 og bygger videre på eksisterende teknologi. Ingeniørene har montert den 652 kubikk ensylindrede motoren, som allerede er gjennomprøvd i Gold Star, i en scrambler med 19-tommers forhjul, matchende eikehjul og grovmønstrede dekk. Bare utseendet er nok til å få deg til å ville ta sykkelen ut på grusvei. For virkelig ambisiøse offroadeventyr ville et høyt montert eksosanlegg vært mer praktisk.

Pris: 109 900,-



Ducati Hypermotard V2 SP

Den nye V-twinen på 890 kubikk gir den store Hypermotarden en vektbesparelse på rundt fem kilo, akkurat som i de andre modellene der den brukes. Ducati har også investert i en lettvektskonstruksjon; totalt sett er disse nye modellene henholdsvis 13 og 14 kilo lettere enn forgjengerne, noe som bør bety kjappere manøvrerbarhet. Smidde hjul, karbonfiberkomponenter og Öhlins fjæring skiller SP fra standardversjonen. Begge får en seksakset IMU som styrer de elektroniske kjørehjelpene.

Pris: 235 300,-/293 200,-



Royal Enfield Bullet 650

Bullet er uten tvil Royal Enfields mest kjente modellnavn. Betegnelsen har vært brukt siden 1932, og alltid med luftkjølte ensylindrede motorer (350/500 cc). For 2026 kommer en tosylindret Bullet for første gang, men den er fortsatt luftkjølt. Royal Enfield fortsetter med den 648 cc tosylindrede motoren som yter 48 hk (35 kW). Klassiske detaljer hos Royal Enfield Bullet 650 inkluderer lyktedekslet og chassis i stålør med doble støtdempere og inne kapslet teleskopgaffel. Dempere og gaffel leveres av Showa.

Pris: Ikke klar





CFMOTO 1000MT-X

Ved første øyekast ser den splitter nye 1000MT-X ut til å være identisk med 800MT-X, bortsett fra større slagvolum, høyere effekt og bremses fra Brembo i stedet for J.Juan. De forskjellige setehøydene på den kinesiske Africa Twin-konkurrenten oppnås, akkurat som på 800-modellen, ikke ved å heve eller senke setet, men ved varianter med forskjellige fjæringsvei.

Pris: 179 900,-

H-D Pan America Limited

Harley-Davidson satser hardt på å videreforedle sine touringmaskiner, og da gjelder det også offroad. Fjorårets CVO utgave av Pan America er fjernet av modellprogrammet og erstattet av Limited. Limited er toppmodellen av disse adventuresyklene, og kommer med toppboks og sidevesker i aluminium. Designmessig fremstår den nærmest helsvart, med svart motor og deksler. Teknologien er tatt vare på og den har alt av utstyr som er på de andre Pan America modellene. Hele ni kjøremoduser å velge i.

Pris: 378 900,-



Honda CB 1000F

De som liker 1970-tallet og klassiske motorsykler jublet da Honda presenterte CB 1000 F for 2026. Her satser japanerne helhjertet på retro og hyller en av de mest legendariske motorsyklene gjennom tidene: CB 900 F – som også hadde Bol d'Or-tillegget på den tiden. Med sin stilige, runde hovedlykt, bakpart med spoiler, eksosanlegg i rustfritt stål, quiltet sete og Freddie Spencer-dekaler lever fortidens glansdager videre i moderne tid.

Pris: 229 900,-

Kawasaki KLE500

Kawasaki går inn i adventure-segmentet med KLE500 og KLE500 SE, en enkel og robust sykkel som drives av den velkjente 451cc twinmotoren, montert i en stålramme. Mye av inspirasjonen har kommet fra Kawasakis klassiske KX-modeller. Begge KLE500-versjonene har offroadvennlige hjuldimensjoner på 21 tommer foran og 17 tommer bak. ABS-systemet kan enkelt deaktiveres med en knapp på styret for røffere kjøring.

Pris: 94 900,-



HARLEY — DAVIDSON®

2026



PAN AMERICA SPECIAL. NÅ FRA KR 299.900,-*



*Pris eks. lev.omk.

MØT DIN AUTORISERTE H-D FORHANDLER PÅ STAND C02-07!

HARLEY-DAVIDSON | OSLO | TRONDHEIM | BALLANGEN | BERGEN | SANDEFJORD | [H-D.COM/NO](https://www.harley-davidson.com/no)



Husqvarna 701 Enduro

De som like ekstreme turer og hardcore offroad har alltid ansett 701 Enduro som det riktige valget. Og nå som 701-serien har fått samme oppgraderinger som KTM, er den enda bedre. 79 hester i stedet for 75, omarbeidet chassis med fullt justerbar WP XPlor-fjæring, og 265 mm fjæringsvei foran i stedet for 250 mm. I tillegg har den oppgradert elektronikk med ny Dynamic Slip Adjust teknologi for optimal bakhjulsspinn offroad og 15 000 km serviceintervaller.

Pris: 159 900,-

KTM 990 Duke R

I fjor, i forbindelse med Dukes 30-årsjubileum, lanserte KTM en skikkelig godbit i form av 990 Duke. Med nytt fagverkchassis og en LC8c twin med økt slagvolum og effekt, slo den umiddelbart alle mellomklassekonkurranser i den første testen. Nå, ikke overraskende, kommer en oppgradert versjon: 990 Duke R. Den har syv hester mer enn basisversjonens 123 hk, takket være endret mapping. Ifølge produsenten har den også gått ned to kilo i vekt.

Pris: 217 900,-



Suzuki GSX-8TT

Den klassisk inspirerte TT er nok en modell basert på GSX-8S plattformen. De tekniske forskjellene er større tank (16,5 i stedet for 14 liter), speil på styrendene, lett batteri, delt sal, bukspoiler og rund LED hovedlykt. I tillegg beskytter den vinklede lyktekåpen noe mot vinden, noe som gjør at TT har 5 km/t høyere toppfart enn S (215 i stedet for 210 km/t). Som alle Suzukier med 776 twin imponerer også TT med kraftig akselerasjon, og en kultivert motorgange. I tillegg er den avslappede, og samtidig aktive kjørestillingen, svært tiltalende.

Pris: 164 900,-



Yamaha Tenere 700 World Raid

T7 World Raid, dvs. den med de to, nå litt smalere bensintankene, har gjennomgått en omfattende digital oppgradering. Som den første Ténéré får den seksakset IMU og dermed en stor elektronikkpakke med kreningsensitiv traction kontroll, slide kontroll og ABS. I tillegg er den i år også utstyrt med cruisekontroll. For bedre respons er linken til bakdemperen modifisert. En justerbar styredemper sørger for stabil front ved høye hastigheter på motorvei.

Pris: 199 900,-



Triumph Trident 800

Det virket usannsynlig at den nye 800-trippelen kun ville bli brukt i Tiger Sport 800. Og vips, her er den andre modellen med 115 hester. Trident 800 lokker imidlertid ikke bare med motoren og sitt klassiske, rene utseende. Den har også omfattende, kreningsensitiv elektronikk, justerbar fjæring og en attraktiv pris. Dette er mye motorsykel for pengene.

Pris: 169 900,-



BMW F 450 GS

Ensilindrede motorer er historie; nå har selv den minste GS en parallelltwin. Motoren utnytter A2-regelverket fullt ut med 48 hk, har 135-graders veivtappforskyvning, og modellen kan leveres med sentrifugalclutchen «Easy Ride Clutch». Standardutstyret er også behagelig omfattende (f.eks. tilkoblingsmuligheter, justerbare hendler, varmhåndtak, TFT-skjerm). 19-tommers forhjul og 180 mm fjæringsvei (foran og bak) viser at 450-modellens GS-betegnelse er alvorlig ment.

Pris: Fra 99 900,-

QJMotor SRV 600 V

Visuelt en klassisk cruiser, men teknisk sett uvanlig: QJ Motor SRV 600 V kombinerer en 561 cm³ V4-motor som gir 68 hk og 54 Nm, med neo-klassisk utseende. Kjøreklar vekt på 219 kilo ligger innenfor det vanlige vektområdet for klassen, og tanken på 16,5-liter lover lang rekkevidde. Forbrems har radialmonterte kalipere og to 300 mm skiver. Setehøyden på 720 mm gjør cruiseren attraktiv også for mindre førere. LED-lys, et rundt TFT-display og tractionkontroll kompletterer det moderne utstyret.

Pris: 94 900,-



KTM MEGASTORE!

READY
TORACE

390 ADVENTURE
Norges mest solgte MC!



990 RC R
Årets råeste nyhet!





Suzuki SV-7GX

SV-7GX er Suzukis første crossover i mellomklassen. Basismodellen er SV 650, som også har gitt den nye modellen sin motor – men modernisert med et ride-by-wire-system. Dette betyr at den har tre kjøremoduser, traction kontroll og quickshifter med blipper. Det høye og brede styret med håndbeskyttere, den sjangertypiske halvkåpen, den justerbare vindskjermen og toppboksholderen er like godt egnet for sportslig kjøring som for touring. Listen over tilbehør er omfattende.

Pris: Ikke klar

Honda CB1000GT

En tid kunne det virke som Crossover-segmentet var dødt – men Honda puster nytt liv i sjangeren for 2026. Den nye CB1000GT er en crossover som ikke bare er laget for å sluke kilometer, men som også har en sportslig side. Hjertet er den velprøvde 1000 ccm motoren fra Fireblade, og i touring-versjon leverer den hele 102 newtonmeter og 150 hester til bakhjulet. Lav vekt på 229 kilo og justerbart e-chassis gir fin kjøredynamikk.

Pris: 269 990,-



Triumph Tracker 400

Triumph Tracker 400 er en helt ny modell for 2026 og bygger videre på Triumphs moderne 400-plattform, denne gangen med tydelig flat-track-inspirert uttrykk. Designet er stramt og minimalistisk, med brede styre, oppreist kjørestilling og tydelige retrodetaljer som gir sykkelen en rå og leken karakter. Den væskekjølte 400-motoren leverer tilgjengelig og brukervennlig ytelse, godt tilpasset både bykjøring og svingete landevei. Med moderne chassis, gode bremses og lav vekt fremstår Tracker 400 som en lettkjørt og engasjerende motorsykel – rettet mot førere som ønsker stil, personlighet og kjøreglede i kompakt format.

Pris: 75 995,-

Indian Chief Vintage

Indian er i gang med å feire sitt 125 års jubileum. I den anledning har de laget en Chief Vintage for å hedre Chief-modellene fra 1940-tallet. Selve hjertet er den legendariske, luftkjølte Thunderstroke motoren. De dype skjermene forteller på lang avstand at her kommer en ekte Indian. Sylindrene er ikke polert og toppene er malt sølv, slik de gjorde det på den tiden. Det brede styret gir den riktige sittestillingen. Den flytende solosalen minner om fjerne tider. Alt i alt en flott kreasjon for å feire en legende.

Pris: 384 900,-



ENDURISTAN

WHEREVER YOU RIDE

STAND
C03-15



Softbags i et sterkt og
vanntett materiale for kjøring
i terreng uten lyd fra bagasjen!


Ledena.no
MC tilbehør

TEKNOLOGISK UTFORDRER!

 **VOGE**
Far & Beyond Quality

vogescandinavia.com

ÅRETS ADVENTURE-NYHET:
DS800X RALLY

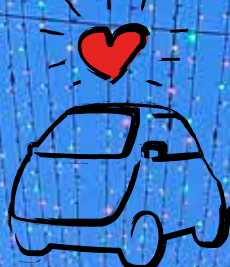


DS800X Rally. Kr. 154.900,-
eks. lev.omk.



**FLERE OG FLERE VELGER
VOGE! TA TUREN INNOM
STAND D02-06 OG SE
ÅRETS UTVALG!**

Morsom og Urban Retrobil



MICROLINO



Den lille elektriske bybilen
kommer i to varianter,
45 km/t og 90 km/t.

**Møt oss på
stand F01-03**

Mopedbil / 45 km/t - Pris fra 214.900,-

Rekkevidde opptil 228 km

Ingen bompenger / Ingen EU-kontroll

MC-variant gis Enova-støtte på 25.000,-

Full metal jacket chassis!

Swiss engineering and Italian craftsmanship



MICROLINO Norge AS
egelandauto.no



Møt

Girl on a bike

Vanessa Ruck, bedre kjent under navnet “Girl On A Bike”, er en britisk eventyrer, motorsyklist, foredragsholder og innholdsskaper som har inspirert mange gjennom sin sterke historie om motgang, rehabilitering og ny retning i livet. Hun er særlig kjent i motorsykel- og eventyrmiljøet for sin åpenhet rundt skader, mental helse og det å bygge opp et nytt liv etter en alvorlig ulykke.



Før hun ble kjent som Girl On A Bike, levde Vanessa Ruck et aktivt og ambisiøst liv i London. Hun arbeidet i eiendomsbransjen og var svært opptatt av trening og konkurranse. Hun drev med triatlon, sykling og løping, og identiteten hennes var tett knyttet til det å være fysisk sterk og målrettet. I 2014 tok livet en dramatisk vending da hun ble påkjørt av en varebil mens hun var ute og syklet. Ulykken var alvorlig og førte til omfattende skader, blant annet i rygg, hofter og nakke. Hun gjennomgikk flere operasjoner, og i en periode var hun delvis lammet. Legene var usikre på om hun noen gang ville få tilbake den funksjonsevnen hun hadde hatt.

Tiden etter ulykken ble svært krevende. Hun måtte gjennom langvarig rehabilitering, og i tillegg til de fysiske smertene kom også mentale utfordringer. Hun opplevde tap av identitet, frykt og usikkerhet rundt fremtiden. Mange av de aktivitetene hun tidligere hadde definert seg gjennom, var plutselig utilgjengelige. Likevel begynte hun gradvis å bygge seg opp igjen, steg for steg. Hun startet med små mål og fokuserte på hva hun fortsatt kunne gjøre, i stedet for hva hun hadde mistet.



Vanessa Ruck kommer til MC-messen for å holde foredrag. Dette må du få med deg.

Kilde artikkel: mcmessen.no og nett.

En viktig del av denne prosessen ble motorsykler. Til tross for at ulykken hadde skjedd i trafikken, oppdaget hun at motorsykkelføring ga henne en følelse av frihet, kontroll og mestring. Hun begynte forsiktig å lære seg å kjøre, og etter hvert vokste interessen til en lidenskap. Hun opprettet kontoen Girl On A Bike på sosiale medier, der hun delte reisen sin tilbake til et aktivt liv. Hun dokumenterte både fremgang og tilbakefall, og var ærlig om smerter, frykt og utfordringer. Denne åpenheten traff mange, og hun fikk raskt en stor følgerskare.

Det som startet som en personlig rehabiliteringsreise, utviklet seg etter hvert til et større prosjekt. Vanessa Ruck begynte å reise på lengre motorsykkelturer, både på asfalt og i terreng. Hun kastet seg ut i eventyrkjøring og utfordret seg selv med krevende ruter og ekspedisjoner. Hun har kjørt gjennom store deler av Europa og deltatt på offroad-arrangementer og treningsleirer. For henne ble motorsykkelen et symbol på frihet, men også et verktøy for å vise at det er mulig å leve et rikt og aktivt liv selv med kroniske smerter og skader.

Hun har også blitt en viktig stemme for kvinner i motorsykkelmiljøet. Tradisjonelt har dette vært en mannsdominert arena, men Ruck har aktivt jobbet for å inspirere flere kvinner til å prøve seg. Hun deler erfaringer, tips og utfordringer, og viser at eventyrkjøring ikke bare handler om fart og konkurranse, men også om fellesskap, mestring og personlig utvikling.

I tillegg til å være en aktiv motorsyklist, har Vanessa Ruck blitt en etterspurt foredragsholder. Hun holder motiverende foredrag for bedrifter, idrettsmiljøer og organisasjoner om mental styrke, motstandskraft og identitet etter skade. Hun snakker åpent om hvordan det er å leve med kroniske smerter, om frykten for å

miste det livet man kjenner, og om hvordan man kan finne nye mål og drømmer. Budskapet hennes handler ikke om å ignorere motgang, men om å tilpasse seg og finne nye veier videre.

Gjennom sosiale medier, YouTube og samarbeid med ulike merkevarer innen motorsykel, friluftsliv og trening har hun bygget en plattform der hun deler både eventyr og hverdag. Hun viser trening, rehabilitering, reiser og livet med skader på en ærlig og tilgjengelig måte. For mange følgere har hun blitt et symbol på at det er mulig å komme seg videre etter en livsendrende hendelse.

Historien om Vanessa Ruck, “Girl On A Bike”, er derfor en historie om å reise seg etter et fall – bokstavelig talt og mentalt. Fra en alvorlig ulykke og usikker fremtid har hun skapt et nytt liv fylt med eventyr, motorsykler og inspirasjon. Hun minner folk om at selv når livet tar en uventet retning, finnes det alltid muligheter til å finne nye veier, nye mål og ny mening.

**Få med deg foredraget:
«The Girl On A Bike»
Om mot og lidenskap**

Når MC-messen åpner dørene 27. februar 2026 på NOVA Spektrum i Lillestrøm, er det én foredragsholder du ikke vil gå glipp av: Vanessa, bedre kjent som «The Girl On A Bike». Hun er motorsyklisten, rallyfører og eventyreren som har inspirert tusenvis med sin historie, og nå kommer hun til Norge for første gang.



Hun liker konkurranser. Før ulykken drev hun med triatlon, sykling og løping. Nå er det motor og to hjul som gjelder.



I 2014 ble Vanessa påkjørt av en lastebil og fikk omfattende skader.



For Vanessa ble motorsykkelføring terapi og veien tilbake til et aktivt liv.

Byggeren fra Gotland som vant verden!

Siden 2018 har Ola Stenegård hatt stillingen som «Director of Product Design» hos Indian Motorcycle. I løpet av karrieren har han opparbeidet seg status som en av verdens fremste MC-designere. Historien om Ola Stenegårds vei til motorsykkelindustriens elitedivisjon er interessant og, tråder tilbake til den store emigrasjonsbølgen som skyllet over Skandinavia på 1800-tallet.



Av: Jarl Hole

Hedstrøm og Hendee

Carl Oscar Hedstrøm er en viktig del av denne historien. Han ble født i Lönneberga i Småland i Sverige i 1871. I 1880 emigrerte familien hans til USA og bosatte seg i Brooklyn, en bydel i New York som huset mange migranter fra Skandinavia. Han ble fascinert av sykkelen som fremkomstmiddel, og brukte mye tid på å sykle rundt i New Yorks gater. Som 16-åring begynte han å arbeide på et mindre verksted og lærte seg grunn-

leggende mekaniske ferdigheter. Deretter arbeidet han som lærling på forskjellige bedrifter inntil han i en alder av 21 ble fagarbeider. På fritiden bygget han tråsykler som var lettere

og mer robuste enn de vanlige standardmodellene. Han designet og støpte sine egne motorer, utviklet en konsentrisk forgasser og startet produksjonen av en tandemsykel med bensinmotor. Tandemsykler ble på den tiden brukt i front av sykkelløp for å skjerme de ledende rytterne fra vinden. Hedstrøms tandemsykler viste seg å fungere godt til dette formålet, og fikk et rykte som svært pålitelige.

Hedstrøm kom i kontakt med den tidligere syklisten John M. Hendee fra Springfield, Massachusetts. Hendee hadde slått seg opp på å produsere sykler og sponse sykkelløp. Han ble så imponert av de tandemsyklene Hedstrøm laget at han spurte like godt Hedstrøm om han kunne designe en prototype til en masseprodusert sykkel med bensinmotor. Hedstrøm hoppet på tilbudet og 25. mai 1901 var prototypen ferdig produsert ved Worcester Cycle Manufacturing Company i Middletown. Den offentlige presentasjonen fant sted på Cross Street i Springfield, Massachusetts, klokken 12:00 på ettermiddagen lørdag 1. juni 1901. Den første Indian motorsykel hadde med det sett dagens lys, og samarbeidet mellom Carl Oscar Hedstrøm og John M. Hendee ble formalisert i firmaet Indian Motorcycle Company. I 1913 produserte firmaet hele 32.000 motorsykler, og ble med det verdens største produsent av motorsykler.

Mye vann har rent i havet siden den første Indian ble presentert. Indian Motor Cycle Company og varemerket Indian har vært gjennom turbulente tider og skiftende eiere, men har siden 2011 vært en del av Polaris Industries Inc. Fra 1. februar i år er Indian Motor Cycle eid av det private egenkapitalfirmaet



Ola viser stolt frem sin favoritt-Scout. Anledningen er den internasjonale presselanseringen av Scout modellene i San Francisco i 2024.

A LEGEND REBORN

CHIEF VINTAGE



Opplev nyheten på stand C01-20!



*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

125 YEARS



Indian var selvfølgelig til stede på Eicma, MC-messen i Milano. Her presenterte de et konseptbygg med girderfront. Ola ville ikke avbildes alene med sykkelen da han mente at æren tilhørte disse tre som hadde jobbet frem prosjektet. De tre andre herremenne er Niclas Roch, Bartek Krawczykowski og Jan-E Gustafsson.



Ola Stenegård fotografert på MC Collection Tidö Slott under åpningen av utstillingen om hans liv og virke som MC-designer i juni 2024.

Carolwood LP som har som slagord «Transforming Opportunity Into Lasting Value.» eller på norsk «Transformere muligheter til varige verdier».

Det startet med en chopper

Ola Stenegård ante nok lite om at han skulle videreføre den svenske arven i ikoniske Indian da han som 4-åring tegnet sine første motorsykler og fikk sin første erfaring som motorsyklist som passasjer ombord på storebrorens choppermoped. Kjøreturen på brorens moped med forlenget gaffel, apehengerstyre og banansete førte til en fascinasjon for choppere som har fulgt ham hele livet.

Ola Stenegård ble født i 1970 og vokste opp på en gård på Gotland. Foreldrene var bønder og han hadde to eldre brødre med altoppslukende motorinteresse. Følgende sitat sier det meste om miljøet han var en del av «Vi var alle født med bensin i blodårene uansett om det var traktorer, lastebiler eller motorsykler det dreide seg om». Bil og motorsykkelmagasiner var lett tilgjengelig og ble lest fra perm til perm.

På en gård er det mye vedlikehold av kjøretøy og redskaper som krever mekaniske ferdigheter. På verkstedet til familien var det mange prosjekter å henge fingrene i og Ola lærte å sveise før han begynte på skolen. Kunnskapen ble brukt til å forlenge gafler og

lage rammer, først til vanlige tråsykler, og så når han og kompisene ble gamle nok, til å lage motoriserte farkoster. Etter hvert som Ola ble eldre, kjøpte han sin første moped, en Crescent Compact som han gøyv løs på og forvandlet til sin første chopper. Han fant også igjen brorens choppermoped, som han hadde sin første kjøretur med mange år tidligere og bygget en ny chopper av den. Han stilte ut på Hot Rod Show i Skärholmen i 1986, og vant klassen «Chopper Moped». Sannsynligvis har nok denne sterkt ombygde mopeden vært det viktigste bygget i hele Ola Stenegårds karriere.

Studier hjemme og ute

Ola søkte og kom inn på Konstfack i Stockholm. Konstfack er Sveriges største kunst- og designhøyskole, og regnes som landets ledende utdannelsestinstitusjon for industrielle designere. I tillegg til å studiene kom Ola i kontakt med Plebs Choppers, en klubb med unge og energiske byggere han kunne forholde seg til og som utfordret grensene for hva det var mulig å få til. Han søkte om medlemskap og avtjente et år som «Prospect» før han ble fullverdig medlem. Etter hvert bodde han også i klubblokalet. Det kom godt med for en student med magert budsjett. For å opprettholde medlemskapet i Plebs Choppers var kravet at du bygget en sykkel i året. Hvis du ikke kunne møte dette kravet, var det bare å se seg om etter en

annen klubb. Medlemmene måtte med andre ord virkelig presse seg selv. Standarden på byggene medlemmene i Plebs Choppers laget var høy, og man måtte være iherdig for å nå det neste nivået, og det passet Ola Stenegård som hånd i hanske. Studere om dagen og bygge om kveldene og i helgene og hele tiden tenke proporsjoner, proporsjoner og proporsjoner. Å designe motorsykler handler om proporsjoner, det er det man lærer på designskolene ifølge Ola.

Ola hadde større ambisjoner enn Konstfack. Han ville forsøke å komme inn på det prestisjetunge Art Center College of Design i Pasadena i California, USA. Det er et privat, eksklusivt og svært dyrt kunsthøgskole grunnlagt i 1930. Etter 2 års studier i Stockholm fikk han hjelp av Konstfack til å komme inn på Art Center College. På den tiden var det bare 4 undervisningssteder i verden som hadde noe å tilby innenfor kjøretøydesign, og blant dem Art Center College. Art Center College krever 100% innsats av sine studenter 6 dager i uken. Ola studerte på Art Center College gjennom 4 semestre i 1996 og 1997. Hvert semester var på 14 uker, og Ola likte det selv om han bare sov 3 – 4 timer om natten! Han sier selv at han oppnådde mer på et semester på Art College enn han hadde oppnådd på Konstfack gjennom 2 år.

Men det kostet dyrt. Før han dro over til Pasadena måtte han selge alt han eide og ta ut maksimalt studielån. Selv da holdt det på å gå galt, men et stipend på SEK 100.000 fra Marcus Wallenberg Foundation reddet dagen. Ola kvitterte med toppkarakter i alle emner og hadde fått kontakter og venner for livet, men det var såvidt han hadde råd til å kjøpe flybillett hjem til Sverige. Det eneste som nå stod igjen før han kunne kaste seg ut i arbeidslivet, var å fullføre det siste semesteret på Konstfack og levere en hovedoppgave. Ola hadde 4 måneder på seg til å designe og bygge en konseptsykkel. Han fikk støtte fra Aprilia, og skapte en futuristisk sykkel uten nav utstyrt med en Aprilia RSV motor. Konseptsykkelen fikk navnet Aprilia Zoetrope, og er fremdeles epokegjørende nærmere 30 år etter at den ble bygget i 1998.

SAAB, Indian og BMW

Det var ikke lett å finne arbeid som kjøretøydesigner. Det utdannes ca. 30 – 40 studenter i året, men det reelle behovet i industrien ligger langt lavere. Ola fikk to tilbud, et fra Aprilia og et fra SAAB. Etter råd fra sine lærere som visste at Ola's mål var å arbeide med motorsykler, valgte han SAAB for å lære seg å utvikle kjøretøy fra grunnen av. Mentoren hans på SAAB ble Tony Catigani. Ola arbeidet også med Michael Mauer som senere ble kjent for sitt samarbeid med Porsche. Ola lærte mye av å arbeide med Catigani og Mauer, og han



Aprilia Zoetrope var Olas eksamensarbeide på Konstfack 1998, sponset av Aprilia. En futuristisk, navløst cruiser som så ut som Dart Vaders pendlerkjøretøy, var nok ikke det Aprilia forventet.



Her har vi «Forsaken». Ola bygget denne chopperen da han arbeidet for BMW. Han måtte slappe av fra det intense arbeidet hos BMW og låste døra, slo av telefonen og bygget «Forsaken» som på norsk kan oversettes med overgitt/forlatt.

begynte også å gjøre freelance-oppdrag for Öhlins som på den tiden var eid av Yamaha. Nok en gang fikk han bruk for sin evne til å arbeide under press med svært lite søvn. Etter 3 år hos SAAB fikk Ola en telefon fra en av sine tidligere lærere ved Art Center College, Darrin Caddes, som nettopp hadde blitt designdirektør for Indian Motorcycle i Gilroy. Han ville at Ola skulle begynne å arbeide som designer for Indian. Ola aksepterte jobbtilbudet fordi han så dette som en gylden sjanse til å komme inn i motorsykelindustrien. Ansettelsesforholdet varte i 2 år før Ola skjønte at ledelsen slet og at Indian Motorcycle i Gilroy stod på vaklende grunn og var i ferd med å gå under.

Ola begynte å sende CV'n sin til en rekke produsenter, og på toppen av den listen stod BMW Motorrad. BMW Motorrad toppet listen fordi det var mye som skjedde i selskapet på den tiden. Dave Robb hadde tatt over som sjef og Edgar Heinrich var hans høyre hånd. Ola hadde beundret Edgars skisser i lang tid. Darrin Caddes, som fikk Ola inn i Indian Motorcycle i Gilroy hadde også en tidligere karriere i BMW. I tillegg til en fremragende CV er det greit å ha gode referanser, og Ola fikk stilling som designer. Energien var høy i BMW Motorrad da Ola begynte å arbeide der i 2003, og han fikk være med på en reise som svært få får oppleve. I 2009 kom det en ny omdreining på energien og intensiteten. Edgar Heinrich sluttet som designsjef for å begynne å arbeide hos det indiske selskapet Bajaj, og Ola ble tilbudt Heinrichs posisjon. En drøm hadde blitt til virkelighet. Ledelsen og styret i BMW hadde bestemt at BMW Motorrad skulle øke produksjonen fra 80.000 motorsykler i 2010 til 200.000 motorsykler i 2020, og dette skulle være den nye designsjefens ansvar. Under Olas siste år som regulær designer i 2009, laget designavdelingen 12 modeller i leire. I løpet av det første året under Ola som designsjef produserte avdelingen 35 leiremodeller. Ola restrukturerer designavdelingen og tredoblet antallet ansatte for å imøtekomme konsernledelsens ambisjoner om økt produksjon og nye modeller. Midt oppe i dette måtte han også lære seg å bli en god leder. Denne perioden var en «gal tornado» i følge Ola. For å få livet til å henge sammen med hensyn til kone og barn, fikk Ola en avtale med BMW Motorrad om fjernarbeid via nettet lenge før det ble en akseptert og normal del av arbeidslivet.

De første modellene Ola arbeidet med da han ble designer hos BMW var R1200S og K1300R Sport. De første komplette modellene han utviklet helt fra grunnen av var HP2 Sport og S1000RR. Alle de synlige designelementene på modellene var Olas, men han er rask med å understreke at å introdusere en ny modell er lagarbeid og at det er laget som gjør det mulig. Den første modellen Ola var ansvarlig for som designsjef var den 6-sylindrede konseptsykkelen Concept 6 fra 2009. Concept 6 ble aldri lansert som salgsmodell, men med lanseringen av K1600GT og K1600GTL ble rekkeseieren sluppet på markedet i 2011, og er fremdeles en del av modellprogram-



Indian Scout 101 signert Ola Stenegård. Modellen kom i salg høsten 2024. Artikkelforfatteren har et eksemplar i garasjen. Moderne og velfungerende motorsykel med linjer fra tidlige Scout modeller i Indians lange historie.

met til BMW Motorrad. En modell som står Ola spesielt nær er bokseren R Nine T fordi det tok ham 4 år å få konsernledelsen til å akseptere denne modellen. Da den endelig kom på markedet ble den en suksess som langt oversteg konsernledelsens forventninger til hvor mange modeller det var mulig å selge av den.

Tilbake til Indian

I 2018 fikk Ola en telefon fra USA. Det var en av hans tidligere lærere på Art Center College, Greg Brew, som ringte. Greg var ansatt som Visepresident for Industriell Design i Polaris Inc. og han ville ha Ola som designsjef i Indian Motorcycle. Ola tok utfordringen, og var snart på vei over Atlanterhavet igjen. I motsetning til Indian Motorcycle i Gilroy, var det Indian han nå kom til eid av en stor og etablert industriell aktør. Ola hadde doblet BMW's salg i USA, og nå ville Indian at han skulle gjøre det samme for dem ved å designe amerikanske modeller som kunne fylle gapet mellom USA og Europa. Da han arbeidet for BMW hadde Ola brukt mindre verksteder som tjente til livets opphold ved å designe og produsere kundespesifikke motorsykler, såkalte «customizers». Ola brukte dem for å lage conceptmodeller for BMW. Det var noe helt nytt i bransjen og nærmest uhørt. Olas ide var at det skulle være mulig å forandre og bygge om motorsykler uten at man måtte kjøpe en helt ny sykkel. Denne fleksibiliteten skulle oppnås ved å bygge en basismodell som var så fleksibel at den kunne tjene som plattform for kundens egne tilpasninger. Hos

BMW ble denne plattformtenkingen virkeliggjort ved introduksjonen av R Nine T. Hos Indian startet Ola og laget hans med å gi Indian Chief en ny ramme for å øke fleksibiliteten og mulighetene kundene hadde for å modifisere sykkelen etter egne ønsker. For å oppnå dette erstattet de aluminiumsrammen, som Chief-modellene hadde arvet fra Victory-perioden med en stålramme. Ola forenklet også designspråket til en strategi hvor Chief-modellene har sin egen stil, Scout modellene har sin egen stil og Challenger og Chieftain har sin egen stil selv om de alle har felles DNA. Ola ser på sin oppgave hos Indian som trener for laget. Han skal få inn de rette talentene, gi dem evner til å utvikle seg og bli bedre lagspillere for å drive de forskjellige prosjektene frem til ferdigstilling. Ola mener at en av hans sterke sider er å finne talentfulle motorsykkeldesignere som ikke lar sitt ego overskygge helheten. Etoset til Plebs Choppers trenger gjennom i det Ola Stenegård står for som leder og menneske: Ingen er bedre enn andre, men de som kan bygge med hender, hjerte og sinnelag vil raskt tiltrekke seg mange støttespillere. Så enkelt og så vanskelig!

Indian i Norge

Indian Motorcycle har slitt med å finne gode og profesjonelle forhandlere i Norge. Det har jeg selv erfart. Problemet ble løst da Gardermoen MC, ledet av Tore Stedjan, kom med på laget i 2024. Med base på Maura, ikke langt fra Gardermoen, med lang erfaring fra salg av motorsykler og med et velfungerende verk-

sted har de bidratt til at Indian Motorcycles tilstedeværelse i markedet er godt synlig.

I 2024 og 2025 hadde MC-Collection Tidö Slott en utstilling om Ola Stenegårds liv og virke som motorsykkeldesigner. Ola og familien hans var til stede på åpningen i juni 2024, og jeg har aldri sett så mange personer samlet på MC-Collection. Det ble en velfortjent hyllest til Ola Stenegård. Senere samme år var det en «Indian Dag» på MC-Collection og jeg fikk anledning til en prat med Ola. Det endte med at jeg bestilte den nye Indian Scout 101 hos Gardermoen MC. Jeg fikk den levert våren 2025, og kjørte 400 problemfrie mil forrige sesong. En moderne motorsykel med god ytelse! Jeg har forøvrig tidligere hatt to FTR 1200, så jeg var ikke nybegynner på Indian da jeg tok ut Scout 101.

Årstall, navn på læresteder og sitater i denne artikkelen er hentet fra intervjuer og presentasjoner av og med Ola Stenegård som ligger offentlig tilgjengelig på digitale medier og fra det heftet/katalogen MC-Collection i samarbeid med Indian Motorcycle gav ut i forbindelse med utstillingen om Ola Stenegårds liv og virke sesongen 2024 – 2025.

DUST TRAILS AFRICA

UNFORGETTABLE MOTORCYCLE ADVENTURES
IN SOUTH AFRICA, LESOTHO AND ESWATINI

Dust Trails Africa is a family-run company offering guided motorcycle adventures through the wilderness of South Africa, Lesotho and Eswatini. We focus on authentic riding, carefully chosen routes, and small groups with personal attention. You'll ride remote regions, stay in hand-picked local lodges, and experience parts of Africa most travellers never even knew existed.

Carefully crafted rides in remarkable landscapes
Small groups with maximum six riders
Tailored for your group
Experienced local guides

Endless gravel and dirt roads
All experience levels with an open mind
Remote routes, well beyond the tourist trail
Low-impact travel, strong local connections

WWW.DUSTTRAILSAFRICA.COM

EMAIL TROND@DUSTTRAILSAFRICA.COM

Hørselslaben

Formstøpte mc-propper

*Feel
the wind
without
the
noise!*

Besøk oss på
stand D03-14

Tilbud til NMCU-medlemmer



OPPDAG GIVI PÅ STAND C03-04!

UTSTYRET SOM GJØR MC-TUREN KOMPLETT!

Hos MC-Huset Nydal sin stand C03-04 kan du se et bredt utvalg Givi-utstyr montert på flere populære motorsykler fra BMW og Honda. Slik ser du enkelt hvordan løsningene fungerer i praksis. Her vises blant annet toppbokser, sidevesker, softbagger og tankvesker – både for touring og adventure.

Besøk vår stand og få inspirasjon til din egen sykkel.

For god veiledning og hjelp rundt Givi er du også velkommen innom vår nye butikk på Furnes.

Adresse: Høsbjørvegen 2A, 2320 Furnes

VELKOMMEN!



Norsk Motor Import AS
– Offisiell Norsk importør av Givi

EXPLORE. ENJOY.

NORSK
MOTOR IMPORT
www.norskmotorimport.no

UTSTILLERE & HALLKART

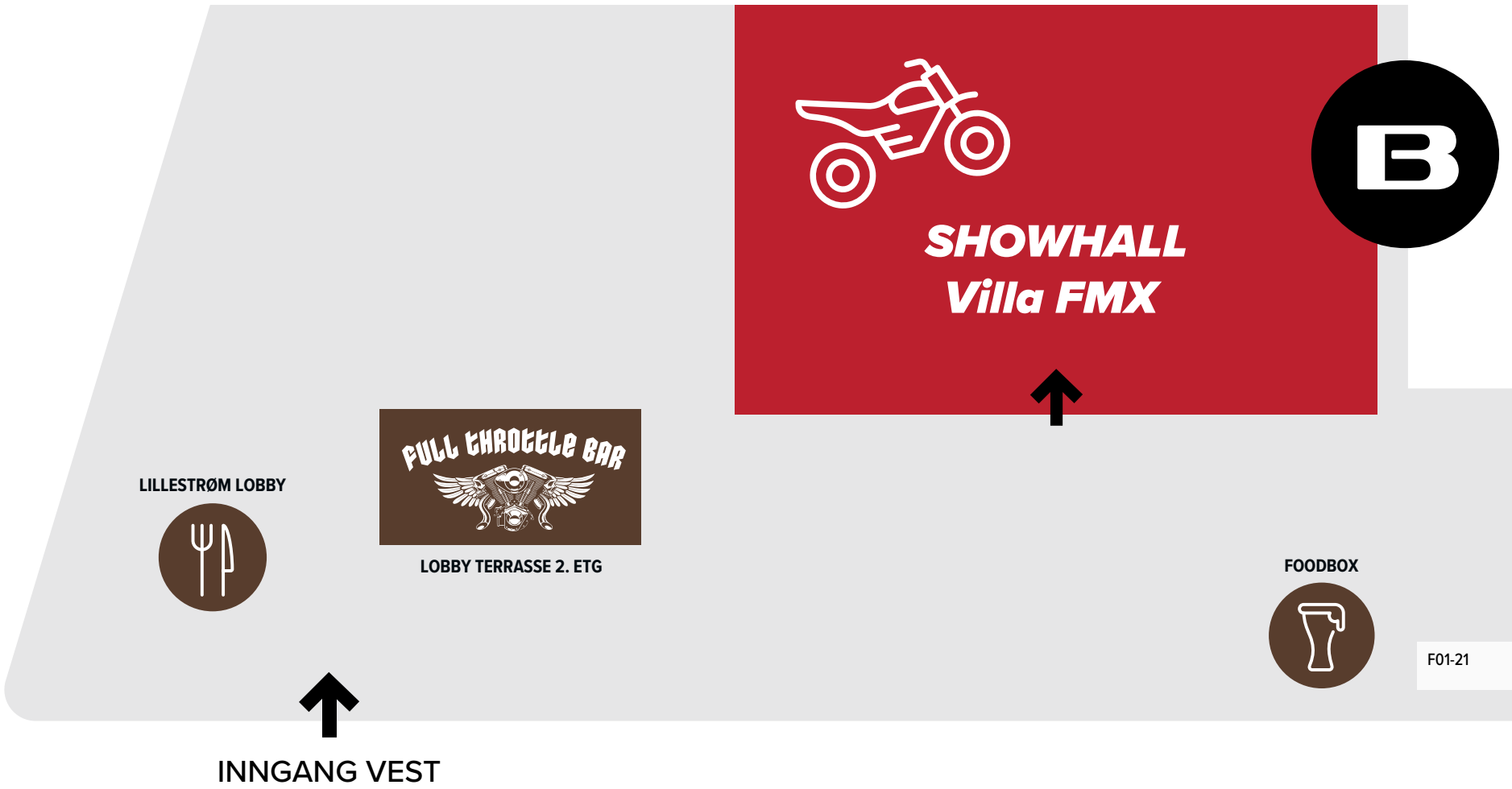
UTSTILLER	STANDNR.
Advenduro	C03-26
Adventure Thor AS	C02-26
AGM	D02-14
AJP Norway AS	C03-17
Alf Graarud Motor AS	D02-16
AMD Motorsykler AS	C01-14
Bergen MC Klubb / Likevel MC	D04-01
Besttoys	C02-15
Bikelife Norge	D03-03
Borg MC Klubb	C02-42
Buell Owners Club Norway	D04-26
Bullfighter AS	C02-23
CFMOTO	C02-06
Chem-Tech AS	F01-15
Classic Honda Club Norway	D04-23
Classic Racing Club	D04-18
Classic Suzuki Club	D04-30
Cross Centeret Snellingen	C03-12
Cross Centeret Snellingen AS	C02-20
Crossbutikken AS	F01-05
Crossbutikken AS	C02-12
Ducati	D01-17
Ducati Club Arctic 71°N	D02-30
Dust Trails Africa	D04-11
Elgane Speedway	C02-42
Erling Sande AS	D02-10
Forever Living Products	C03-10
Fornebu Trafikkskole AS	D04-07
Førerutvikling.no	D04-35
Gjerstad trail klubb	C02-42
Gold Wing Club Norway	D02-34
Grenland Speedway	C02-42
Grimstad trail klubb	C02-42

UTSTILLER	STANDNR.
Gruskurs fra vest	C03-33
Hantek Audio AS	D04-19
Harley Owners Group Norway Harley-Davidson Owners Club Norway	C01-01
Harley-Davidson Norge	C02-07
Haugland Tilhenger AS	D01-39
Hear Safe	D04-05
Helite Norge AS	C01-32
Hobøl Motorklubb	C02-42
Holy Riders MC	D04-34
Husqvarna	C03-14
Hør AS	C01-08
Hørselslaben	D03-14
Indian Adventures MC-reiser	D04-13
Indian Motorcycle	C01-20
JoyRides Tours	D01-27
Karlssons Hjälmär	C01-22
Kawasaki Norge	D01-01
Kawasaki Triples Club of Norway / Z1 Owners Club Norway	D03-19
KGK Norge	C03-08
Kiwa Norge	D03-30
Kleive trail klubb	C02-42
Kristiansandsand trail klubb	C02-42
KTM	C01-10
Landslaget - NMF	C02-42
Leks Motor	C03-15
Ledena AS	D01-21
MC Oslo AS	D01-37
MC Travel Fredrikstad	D03-20
MC Utstyr AS – MC-Utstyr.no	C02-27
Mc-Akademiet	D03-28
MC-avisa / Bike	C02-24
MC-Huset Nydal	C03-04

UTSTILLER	STANDNR.
MCO / Honda / BMW	D01-25
Meguiars Norge	C02-38
Microlino Norge AS	F01-03
Militære Veteraners Motorsykel- klubb – MILVETMC-N	D02-20
Mjøsa Speedway Klubb	C02-42
Mosko Moto	C02-34
MTR MC	C01-26
MTR Suspension	C03-27
NAF MC	D04-29
NMCU Norsk Motorcykel Union	D02-36
NMK Drammen	C02-42
NMK Kr sand	C02-42
NMK Oslo & Follo	C02-42
Norencø	C02-13
Norges Motorsportforbund	C01-40
Norseman Adventures AS	D01-29
Norsk Dragracing Klubb	C02-42
Norsk Moto Guzzi Klubb	D02-24
Norsk Sidevogn Klubb	D03-26
Norsk Tempoklubb	D04-08
Norsk Vmax Klubb	D03-23
Norwegian Caferacer and Custom Builds	D04-22
Oslo MK	C02-42
Oslo Motor Show	D02-40
Oslo Politidistrikt	D03-27
Oslo Ungdommens Motorsenter	C02-42
rallynor.no podcast	C03-28
Remotek styrekontrollere	C03-31
Ride Nordic	C03-18
Rides 4 Kids	D03-18
Romerike Drag Klubb	C02-42
Route66International.no	D04-17

UTSTILLER	STANDNR.
Royal Enfield	C02-11
Safedrive AS	D01-33
Safedrive AS	C02-01
Showplate.se	D03-12
Skiptvet motoraktivitetsklubb	C02-42
Solør MC Klubb	D04-14
Spare Parts Service AS	C02-02
Speedymike	C02-33
St. Michael's Legione Law Enforcement Motorcycle Club	D02-26
Statens vegvesen	F01-21
Stiftelsen Norsk Luftambulanse	D03-25
Team Herheim Racing	C01-24
tHandel.no	D03-08
Triumph Owners MCC Norway	D03-24
Trøgstad trail klubb	C02-42
TURTEK AS	C03-32
TwinPegs	C03-29
Valldal trail klubb	C02-42
Verendus System AB	D04-25
Verktøyboden.no – Bahco	C02-22
Villa FMX	F01-13
Vinsvoll Flattrack, NMK Drammen	C02-42
Vito MC Tours	D03-06
Voge Scandinavia AS	D02-06
VRCC Norway – Honda Valkyrie i Norge	D03-32
WIMA Norway	D02-32
Yamaha Custom Club Norway	D03-15
Yamaha Motor Europe N.V.	F01-01
Yamaha Motor Norge	D01-11
YRC GYTR Pro Shop	D01-13

Utstillerliste per 9. februar, endringer kan forekomme.



Årets MC-høydepunkt nærmer seg!

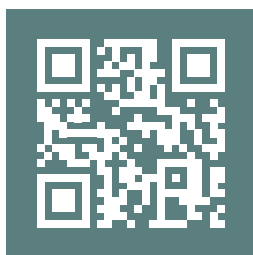
Gjør deg klar for MC-messen 2026 – helgen der hele MC-Norge samles. Og årets messe er helt fullbooket.

I år får du mer av alt: enda mer action, flere opplevelser og større bredde enn noensinne. Utforsk rå utstillere, et levende MC-torg og klubber fra hele landet, et spektakulært MC-show og to scener fylt til randen med program. Her får du kunnskap, tips, triks og herlige historier fra folk som virkelig kan motorsykkel.

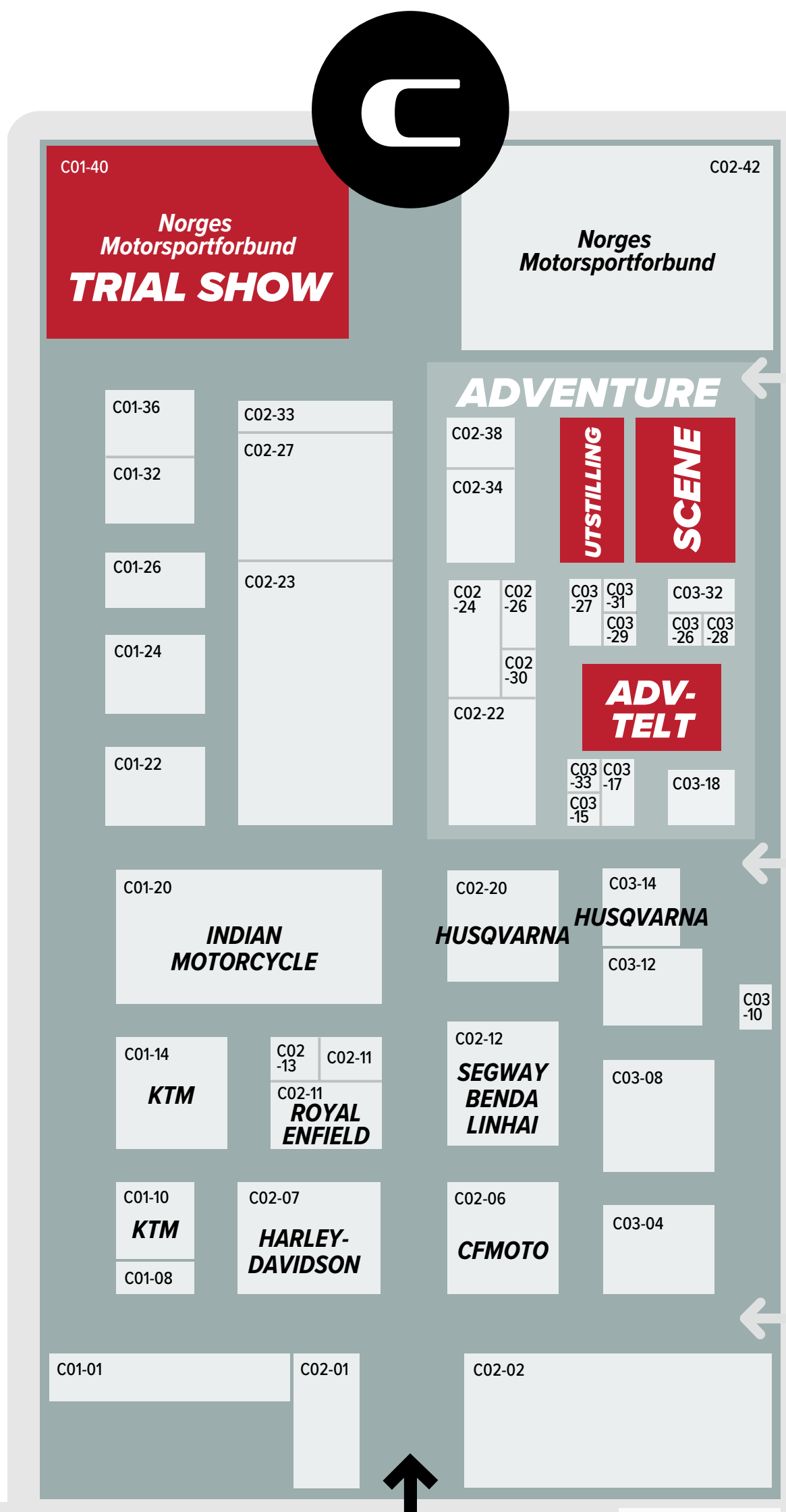
Ta også turen til Trail-oppvisningen i C-hallen, besøk Adventure-området med scene og ADV-telt der du kan lære deg bla. dekkskift – og slå av en prat med fagfolkene som står klare til å hjelpe deg trygt inn i årets sesong.

Velkommen til årets råeste MC-helg!

Les mer,
se program
og oppdatert
utstillerliste



mc-messen.no



FOODBOX



F01-21

GRILL & BURGER

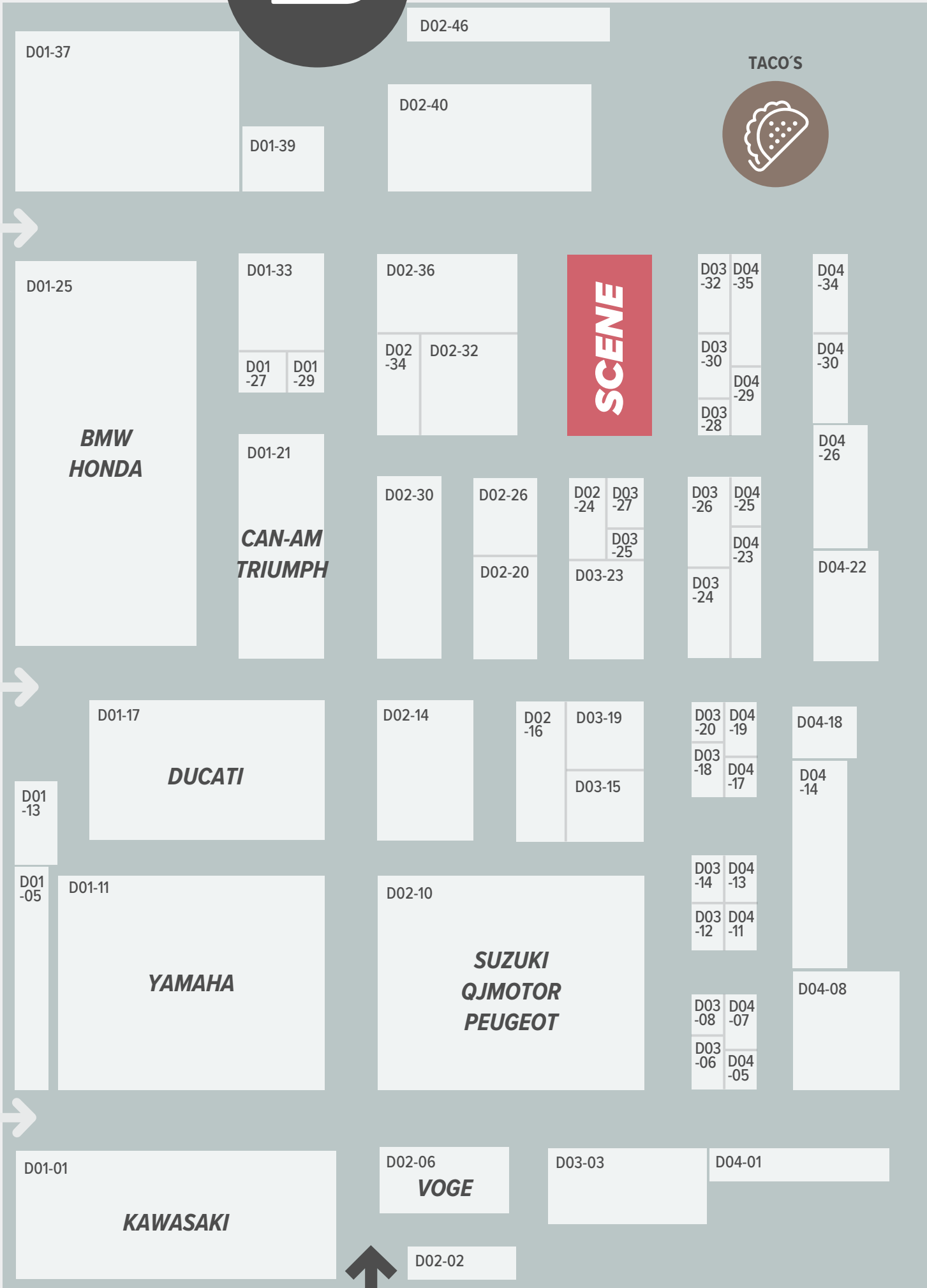


BAREN



PIZZA





INNGANG ØST

Hva skjer på foredragsscenene?

Under MC messen får du ikke bare én – men **to store foredragsscener**, med program alle dager fra 27. feb. til 1. mars. Hver scene har sitt eget fokus og sin egen stemning.

Hall C: Adventure scenen

Adventure scenen er møteplassen for alle som elsker eventyr på to hjul. Her handler det om ekte opplevelser, turkjøring, inspirasjon og praktisk kunnskap.

HEADLIGHTS:

"Off She Goes" – Runa Grydeland: Helårs motorsyklist og innholdsskaper som lever livet på veien. Hun deler erfaringer om tempo, trygghet, planlegging og det virkelige MC livet bak kamera.

"GIRL ON A BIKE" - Bli inspirert, om mot og lidenskap! En historie om mot og lidenskap, live. Vanessa Ruck er kjent for sin inspirerende reise fra livsendrende skade til å bli en eventyrlysten motorsyklist og rallykjører. Hun deler sin historie om styrke, lidenskap og å aldri gi opp drømmen.

"KRIKKO" - Kristina Lundström: Hun har kjørt solo fra Sverige til Nepal, med både oppturer og brutale nedturer underveis. Nå kan du høre hennes inspirerende historie live på MC-messen.

Pia Steen Petersen - mekaniker: Møt motorsykkelmekaniker Pia og som er kjent fra krevende internasjonale ørkenrallyer, enduro, roadracing, touring og mye mer. Hun deler sine beste råd og tips, som feks hva du kan gjøre når uhellet er ute på langtur.

Samt mange flere spennende foredragsholdere.

Opplev stemningen i ADV-teltet!

Slå deg ned i teltet og ta en kopp kaffe. Her deles historier, erfaringer og tips fra virkelige eventyrere.

Dekk-skift og praktiske demonstrasjoner

Lær om de riktige dekkene for ulike type turer, få innføring i dekkskift og se anbefalinger fra ekspertene på stedet. Her kan du senke skuldrene, sitte i teltet og være del av et hyggelig og inkluderende MC-miljø.



SE HELE PROGRAMMET

Hall D: MC scenen

Her får du kunnskap om sikkerhet på veien og innspill fra foreninger, direktorater og aktører innen samferdsel. Det blir paneldebatter og hyggelige sofaprater, i regi av NMCU og WIMA. Du møter også turoperatører som tilbyr spennende MC reiser over hele verden – turer du selv kan bli med på.

HEADLIGHTS:

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård som gir oss innsikt og perspektiver på trafiksikkerhet, infrastruktur og rammevilkår.

PANELDEBATT: Tiltaksplan for motorsykel, moped og ATV 2026 – 2029. Debattleder: Bjørn Richard Johansen. Statens Vegvesen offentliggjør i disse dager ny tiltaksplan for trafiksikkerhet 2026 – 2029. Debatten omhandler innholdet planen for kommende 4-årsperiode. Hva ligger i planen? Vil tiltakene som beskrives i planen ha den tilsiktete effekt? Blir det endringer i perioden på regelverk for motorsyklister? Følg denne spennende debatten så får du kanskje svar på det du lurte på!

Biff & Chili: Sofaprat a la Skavland: Trioens dyrking av MC-livet bringer dem på flotte opplevelser gjennom Norge, men ikke alltid problemfritt. Hva holder dem sammen, hvorfor bruker de massevis av tid og energi for å klippe sammen noen minutter film uten å få en krone tilbake? Hva er egentlig greia med motorsykkellivet? Vert: Arild Lind (NMCU)

Møt våre turoperatører: De deler unike opplevelser fra sine motorsykkelturer gjennom noen av verdens mest spektakulære og kontrastfulle omgivelser. Her får du et innblikk i eventyr, kultur, utfordringer og ekte kjøre glede – fortalt av folk som har gjort turene i praksis.

Guro Ranes Direktør Trafiksikkerhet Statens Vegvesen: Med sin tydelige stemme i det nasjonale trafiksikkerhetsarbeidet bidrar hun til å løfte frem tiltak, utvikling og kunnskap som betyr mye for både førere og hele motorsykelmiljøet. Dette blir et faglig sterkt og engasjerende innslag du ikke vil gå glipp av.

Samt mange flere spennende foredragsholdere.



FMX-show

MC-messen gjør seg klar til å levere en helg spekket med action, spenning og adrenalinfylte opplevelser. Snart bygges det opp noen helt vanvittige hopp på arenaen, og publikum inviteres til et spektakulært show med Villa FMX-show – en opplevelse som lover å ta pulsen til nye høyder. Dette er helgen for alle som liker fart, stunts og motorsport, enten du er en dedikert MC-entusiast eller bare nysgjerrig på hva som er mulig på to hjul.

Showet vises kun lørdag og søndag, og det er begrenset med plasser. Derfor må alle som vil oppleve det sikre seg billett på forhånd, både voksne og barn. Barn opp til 10 år har gratis inngang, men også de må ha billett for å komme inn. Med andre ord gjelder det å være tidlig ute dersom du vil være sikker på å få med deg dette høydepunktet under messen.

Det som møter publikum er ikke bare et vanlig motorshow, men en samling av spektakulære stunts og luftakrobatikk i verdensklasse. De enorme hoppene som bygges til arrangementet gir fantastiske muligheter for freestyle motocross (FMX), mountainbike (MTB) og snøscooterstunts (SFX). Her flyr motorsykler, sykler og snøscootere gjennom luften fra store stålrampes, ledsaget av motorbrøl og jubel fra publikum. Hopp-

pene er rundt 14 meter høye og 25 meter lange, noe som gir utøverne rom til å utføre avanserte triks og halsbrekkende manøvre. Resultatet er et show som garantert får både små og store til å måpe.

Det som gjør Villa FMX-showet på MC-messen ekstra spesielt, er den intense atmosfæren. Arenaen er kompakt, og publikum sitter bare noen få meter fra actionen. Det gir en nærhet til utøverne og hoppenesomfåandrearangementer kan tilby. Her får du virkelig føle kraften, farten og spenningen når utøverne presser grensene for hva som er mulig på motorsykel og i luften. Det er en opplevelse som merkes i kroppen, ikke bare sees med øynene.

For å gjøre opplevelsen enda større, stiller et sterkt lag med utøvere til start. Rundt 12 nasjonale og internasjonale stjerner er planlagt på programmet.

Men MC-messen byr på mer enn bare stunts. Hele helgen blir fylt med aktiviteter, nyheter fra MC-verdenen og opplevelser for både små og store. Det blir to foredragsscener med spennende innhold, og en rekordstor påmelding av MC-klubber sørger for liv og røre på messeområdet. Enten du vil se de nyeste motorsyklene, møte likesinnede eller bare nyte stemningen, er det mye å få med seg.

Villa FMX-show blir med andre ord et av de store høydepunktene under messen. Med begrenset kapasitet og stor interesse lønner det seg å sikre billetter tidlig. Gjør deg klar for en opplevelse full av fart, spenning og imponerende stunts som vil sette standarden for årets MC-helg.

Kilde artikkel: mcmessen.no og nett.



Andreas Villa kommer, og sammen med han en rekke internasjonale stjerner. Dette vil bli en ekstrem opplevelse.



Norges Motorsportforbund

Finn din klubb. Finn din gren. Finn ditt miljø.

MOTORSYKKE BÅTS SNØSCOOTER RADIOSTYRT

Motorsport er mer enn konkurranse.
Det er fellesskap og gode opplevelser
for alle – i alle aldre, hele livet.

Vil du teste motorsport?
Ta kontakt med oss i dag!

HALL C




www.nmfsport.no



Ekstrem bane. Snart starter arbeidet med å bygge dette spektakulære anlegget.



Royal Enfield Bear 650 er en robust scrambler med klassiske linjer og moderne kjøreegenskaper. Den trives godt der veien blir smalere, underlaget grovere og eventyret større.

Bjørnen er løs!

Royal Enfield fortsetter parademarsjen sin med den ene nyheten etter den andre, og de tar folket med storm. Fabrikanten har et vanvittig produksjonsapparat, og leverer kjøre glede til millioner av lykkelige førere over den ganske verden. Royal Enfield utfordrer flere av de etablerte merkene med strålende kjøreegenskaper, fun-factor, kvalitet, lyd og pris.



Av: Ole-Andreas Isdahl

Bear 650 fortsetter denne paraden akkompagnert av sangen «she's got the look» av Roxette og dette skal du vite når du vurderer å anskaffe en ny motorsykkel i dette segmentet. Dette er rett og slett en ekte klassisk scrambler med en selvsikker og typete «attitude» som får de fleste til å snu seg – altså snakker vi om en ekte «head twister». Selv førere av pulversterke plastikk-raketter snur seg etter dette. Modellen og fargevalgene er bare drittoffe, og med denne vil du oppleve at fotgjengere stopper foran deg i lyskryss og blunker forførende.

Hva er egentlig en «scrambler»? - jeg spurte KI/CoPilot og fikk følgende svar:

“En scrambler-motorsykkel er en type motorsykkel som kombinerer klassisk design med allsidighet, opprinnelig utviklet for både landevei og enklere terrengkjøring. Kjennetegnene inkluderer ofte en oppreist kjørestilling, bredt styre, grove dekk, høyere

plasserte eksosanlegg og en minimalistisk, robust estetikk. Scramblere er designet for å takle ujevne underlag som grusveier og stier, samtidig som de fungerer godt på asfalt.

Disse motorsyklene har røtter tilbake til 1950- og 1960-tallet, da førere bygget om vanlige motorsykler for å kunne delta i løp på både vei og i terrenget. Dagens scramblere viderefører denne tradisjonen med moderne teknologi, samtidig som de beholder det karakteristiske utseendet og den eventyrlystne følelsen. En scrambler passer godt for deg som ønsker en motorsykkel med sjel, kjøre glede og muligheten til å utforske mer enn bare asfalten.”

Dette synes jeg var en god definisjon fra CoPilot (tilsvarende Chat GPT), så den slutter jeg meg til som den er.

Design

Royal Enfield er godt forankret i egen historie, og gjør sjeldent noe uten at det forankres, nettopp historien eller arven til merkevaren. Når du har produsert motorsykler i 125 år

kan du faktisk gjøre det. Slik er det også med denne modellen som har sin opprinnelse fra det kjente ørkenrallyet Big Bear i California på 1960 tallet, da ungdommen Eddie Mulder kom for sent til start på sin ombygde Royal Enfield, men tok igjen og passerte over 600 deltakere og vant hele greia. Siden dette var er krevende og kjent rally, ble dette selvfølgelig en legendarisk prestasjon som så absolutt er verdt et navn og en plass i historiebøkene.

Designet er selvfølgelig preget av den klassiske James Daen epoken, tilpasset nåtidens trender og behov. Modellen har et klassisk Scrambler-design med et 19 tommer forhjul med eiker, en slank ramme og tank, en oppreist kjørestilling som også gir rom for å kjøre stående, et kult 2-1 eksosanlegg som leverer masse lyd, et bredt styre som gir god komfort og god kontakt med forhjulet og en kraftpakke som leverer tilstrekkelig med effekt i kombinasjon med en heftig posørfaktor. Bear 650 er rett og slett nydelig og jeg får tommelfingre opp i været hele tiden. Jeg ble så imponert og forelsket under testen at jeg kjøpte en selv!

Design: 10 av 10, thats it.

Noe er annerledes

Kjøreegenskaper, mekanisk presisjon, tech, enkelhet, komfort, effektuttak og lyd, alt er bare søkkanes bra og bortimot visuelt uimotståelig. Og, ikke la deg lure av de etablerte merkenavnene. Mer hestekrefter og høyere priser betyr nødvendigvis IKKE det samme som at alternativene er bedre. Setter du slike

forutsetninger går du sannsynligvis rett i felten sammen med veldig mange andre, og jeg skal forklare hvorfor.

Ergonomi

De klassiske modellene vi har i markedet i dag er ganske like hva angår design og ergonomi, og i noen grad også kjøreegenskaper. Modellene er ganske slanke, de har stort sett ganske brede styre og sittestillingen er oppreist (t.o.m 900 cc), men de er gjennomgående også ganske stive. Modeller med to dempere bak har som regel dårligere demping bak og ikke så alt for svingvillige. Ser vi på markedsledende Triumph sin klassiske portefølje, er setene på stort sett alle modellene gjennomgående flate og litt brede. Royal Enfield har valgt en bedre tilnærming og har gitt setet en smalere front mot tanken og en forsenkning som faktisk gir litt støtte bak til rumpetten. De flate setene til Triumph fører til at jeg etter hvert får en tendens til å falle litt sammen i ryggen og blir sittende litt krumrygget fordi jeg dras bakover i setet som ikke gir særlig mye støtte bak. Disse setene krever at jeg selv er veldig bevisst på å rette meg opp i ryggen for å kjøre teknisk godt. Men, etter en stund faller jeg søren meg samme igjen. Dette unngår jeg med setet til Rooyal Enfield, for her blir jeg sittende riktig med den lille støtten dette setet faktisk gir. Så ergonomisk er Bear 650 mye bedre enn markedslederen Triumph, synes jeg.

Fortsettelse side 26

Classic 350

Klassisk design kombinert med moderne teknologi til en svært komfortabel pris.



Fra kr 62.900,-

Meteor 350

Kul cruiser med vakre linjer. Lav sitte høyde og Royal Enfields karakteristiske motorlyd.



Fra kr 57.900,-

HNTR 350

Tøff retro med fin miks av klassisk identitet kombinert med moderne lakk og grafikk.



Fra kr 55.900,-

Guerilla 450

Moderne både i stil og oppførsel. Lett og smidig sykkel med massevis av kjøre glede.



Fra kr 69.900,-

Himalayan 450

Fjellgeita over alle fjellgeiter. Den har vist sin verdighet gjennom millioner av kilometer i Himalaya.



Fra kr 80.900,-

Interceptor 650

En av Royal Enfield sine storselgere gjennom flere år over hele Europa. Vakkert design, nostalgi og komfort kombinert med kjøre glede.



Fra kr 111.900,-

Continental GT 650

En ekte Caferacer rett fra fabrikk. Bygget for å vekke nostalgiske racingfølelser både for nye og erfarne motorsyklister.



Fra kr 111.900,-

Super Meteor 650

Mellomklasse cruiser som gir store cruiseropplevelser. Twin-motoren gir både lyd og dreiemoment som begeistrer.



Fra kr 122.900,-

Classic 650

Royal Enfield har bygget klassiske motorsykler i over 120 år. Ingen gjør det bedre!



Fra kr 114.900,-



Pris ikke klar

Bullet 650

Bullet-modellen er levende legende. Den har opp gjennom tidene forandret både design om motorstørrelse. Nå er den bedre enn noen gang tidligere.

ROYAL ENFIELD

RIDE with STYLE

Royal Enfield er den perfekte blanding av fortid, nåtid og fremtid. I over 120 år har vi bygget motorsykler som begeistrer. Vi har helt sikkert en modell som passer deg!



Bear 650

Fra kr 114.900,-

Bear 650 er en videreføring av storselgeren Interceptor 650. I front står en sportslig opp ned gaffel med god fjerdingsvandring. Rammen er gjort stivere for å gi en bedre kjøreopplevelse særlig ved offroad kjøring. Bear 650 har attitude og gir Scrambler-vibber.

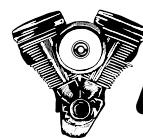


Fra kr 118.900,-

Shotgun 650

Bobber-estetikk kombinert med urbane trekk og en rebelsk sjel. En sportslig opp ned i front og solosal bekrefter identiteten.

Forbehold om prisendring og feil.



Importør:

Lazy Boyz®

Strømsveien 266, 0668 Oslo, tlf. 22907800

Mer info på lazyboyz.no



Bear 650 trives der asfalten slutter og grusen tar over. En motorsykel bygget for å utforske både smale stier og åpne vidder.

Demperne bak er blant de beste i segment og klasse

Så har vi demperne. Dette kan virkelig Royal Enfield, og de har så langt klart å unngå å spare seg til fant ved å bruke dårlige dempere. Mange av konkurrentene som bruker doble dempere bak har dessverre begått denne tabben, og det merkes når sykkelen kjøres litt sportslig eller med last. Resultatet blir som regel at sykkelen blir for myk og udefinert i bakenden, og dette går nesten alltid ut over kjøreegenskapene. Royal Enfield bruker bedre dempere, og får gjennomgående skryt av motorjournalistene for dette. Slik er det også i dette tilfellet. Demperveien på Bear 650 er ikke nevneverdig lang, men det funker, selv på grus og litt krevende underlag. Demperne foran og bak jobber svært godt sammen med ramme og svingarm, og leverer jevnt over mye bedre enn konkurrentene som bruker samme konsept. Da tenker

jeg særlig på Triumph 900-serien som jeg opplever som vesentlig løsere og upresise bak. Demperne har selvfølgelig mye å si for kjøreegenskapene, som jeg derfor opplever som vesentlig bedre på Bear 650. Da snakker vi altså om konkurrenter på 900 kubikk og 65 hk som er vesentlig dyrere, og som jeg derfor forventer mer av enn det jeg opplever å få.

Bear 650 har en forutsigbar og festlig styregeometri, og dette krever gode dempere, så her har Royal Enfield tatt de helt riktige grepene.

Motor og effekt

Ytelsestallene er på ingen måte elleville, hvilket de normalt heller ikke er på de klassiske modellene. Men du må på ingen måte undervurdere 47 hk og 57 Nm, og i hvertfall ikke i denne sammenhengen. Større konkurrenter med mer kubikk og mer effekt leverer

på ingen måte noe mer enn denne. Du har mer enn nok krefter til å gjøre akkurat det du ønsker, og ikke minst ha det veldig morsomt. Er du en erfaren og god fører, er det i hvertfall ikke noe problem. 650 motorene til Royal Enfield er små mekaniske vidunder som produserer mer effekt enn det du forventer. De leverer en herlig distribusjon av effekt, en nydelig og jevn gassrespons, et herlig lydbilde og girkassene er presise og fine. Det spesielle med denne modellen er at motor og effektleveranser er så til de grader godt samordnet med sykkelens ramme, vekt og balanse. I tillegg er styregeometrien bedre enn hos noen av konkurrentene, og sykkelen er derfor en fryd å kjøre. Alle operasjoner er forbundet med komfortable og morsomme opplevelser av gasspådrag, morsom styring med flyt i svinger, nedbremsing og bruk av forskjellige kjøreteknikker.

Den klassiske fella i det klassiske segmentet

Som journalist og testfører har jeg etter hvert fått svært god oversikt over modellporteføljen i de forskjellige segmentene, og jeg ser veldig tydelig hva vi som motorsyklister legger til grunn for våre valg av segment og merke. Når jeg da ser på salgsstatistikken at det som selger best ikke nødvendigvis er forenelig med det jeg mener er det beste, i form av kjøreegenskaper, kvalitet, pris og kjøreglede, blir jeg litt usikker på hvorfor vi velger som vi gjør? Jeg mener at valgene vi tar i stor grad preges av at vi:

1. Påvirkes av andre og av hva andre mener at vi bør velge/kjøre
2. Vi har ikke en helt klar formening om hva vi legger til grunn for våre egne behov, egne krav til spesifikasjoner, kvalitet og bruksområde
3. Vi tror at mye effekt er ensbetydende med kjøreegenskaper og kjøreglede, og vi undervurderer betydningen av vekt, massebalanse og styregeometri
4. Vi tror at høy pris er ensbetydende med høy kvalitet
5. Vi tror at høy pris og mye effekt er

ensbetydende med kjøreglede og et ønsket image

6. Vi velger ofte å se bort ifra eget ferdighetsnivå, egne begrensninger og læringsbehov når vi tar et valg.

Bear 650 er et case som utfordrer alt dette. Denne sykkelen er nemlig mye bedre enn alt annet som finnes i nærheten i dette segmentet, selv modeller som er vesentlig dyrere. Men, vi tror at mindre effekt og lavere pris er ensbetydende med at motorsykkelen ikke er like bra, dessverre. Det mener jeg personlig er fryktelig galt, og det er dette jeg omtaler som den klassiske fella.

Så hvorfor er Bear 650 så bra da?

Jo det er det mange grunner til, og det hele starter selvfølgelig med at dette er en usedvanlig pen «head twister». Jeg liker designet og jeg kan identifisere meg med den. På turer rundt omkring får jeg til stadighet blunk eller tommelfingre i været etterfulgt av vennlige nikk og et smil. Akkurat som Roxcette sang på 80 tallet: She's got the look.

Men utseende er ikke alt sies det, og det er nok riktig. Bear 650 har mye mer enn det. I tillegg til lav pris, gode motorytelser og mekanisk presisjon, vil jeg fremheve det 19 tommer store forhjulet, vekt og balansering av sykkelen og sist, men ikke minst, styregeometrien. Her er alt morsomt i alle hastigheter, og du trenger ikke kjøre fort før moroa begynner. Bear 650 er en herlig scrambler som du faktisk kan bruke til alt og over alt, og den relativt lave setehøyden på 83 cm hjelper godt dersom du har behov for å lande beina på bakken litt utenfor vei. Modellen er veldig kapabel på vei hvor den i testløypen holder uvanlig høye kurvehastigheter i partiene hvor vi tester det. Den har en lett og fin sideveis mobilitet som bidrar til at det er enkelt å kjøre tette svinger med mye nedlegg. Den responderer uvanlig godt og raskt på bruk av push-teknikk under kjøring, og legger seg lynkjapt ned og akkurat dit du vil ha den. Kniper svingen er det bare å pushe litt til så holder forhjulet grepet om en enda strammere svingkurve, nesten som i en drøm.

Her skiller modellen seg vesentlig fra konkurrentene sine i dette segmentet, som jeg opplever som vesentlig stivere, mindre mobile og mindre svingvillige.

Setet er bra og gir bedre støtte enn hos konkurrentene, og du kan både stå og sitte veldig bra. Jeg har selv tatt noen enkle tilpasningsgrep for å gjøre den enda bedre, og har montert raisere (styrehevere) som hever styret med ca 150 mm. Da ble det enda morsommere å kjøre på grus eller i terrenget. Bear 650 kommer med justerbare hendler, og det er også veldig bra. Mange av langt dyrere modeller har ikke det og må derfor ettermonteres til en ekstra kostnad.

Instrumentet er det samme som brukes på Himalayan 450, og dette er et av de kuleste i klassen av TFT-instrumenter, synes jeg. Royal Enfield har inngått et samarbeid med Google, og du kan derfor få navigasjonsdelen fra telefonen din direkte opp i instrumentet når du kjører. Det er kult og fjerner behovet for en egen GPS. Riktignok spiser denne funksjonen batteriet på telefonen din, men da kan du bare koble deg til strømforsyningen på sykkelen med en USB C kabel.

Hva mener testføreren om helheten?

Som den oppvakte leser fikk med seg, så kjøpte jeg altså Bear 650 selv. I det valget ligger det da innlysende nok at jeg mener at dette er vesentlig bedre enn noe annet jeg har kjørt i sette segmentet og kjøreopplevelsen er noe jeg ønsker å oppleve mere av. Jeg liker det Bear 650 byr på, jeg liker "scrambling" og ville gjerne ha mer av det.

Jeg hadde store forventninger til Bear 650 da den kom, men jeg må bare melde at disse ble overgått med god margin, faktisk altså så mye at jeg kjøpte en selv. Det har jeg ikke angret på et eneste sekund, og når jeg vurderer helheten av denne leveransen og måler denne opp i mot det konkurrentene kan klare å levere, så er jeg heller ikke i tvil.



Royal Enfield har sett viktigheten av moderne lakk og grafikk. Denne utgaven av Bear 650 er et godt bevis på det. De er ikke redde for å velge utradisjonelle fargesammensetninger, og det funker.

Best of two worlds!

**BKE**mcavisa.no / bike.no

Opplev Isle of Man 2026

Påmelding med båt t/r Bergen

Bergen MC Klubb Norway gjentar suksessen fra i fjor og arrangerer nye turer til Isle of Man. Båten er den samme, det gamle hurtigrute skipet Nordstjernen som er vernet av Riksantikvaren og holder standarden fra 1956! Det blir 2,5 dager med seiling hver vei, og 4,5 dager i land på Isle of Man. Prisen blir mellom 17.000,- og 23.500,- pr person, litt avhengig av lugartype. Det du får er seiling med full pensjon begge veier, og overnatting om bord med frokost mens vi er på Isle of Man. Drikke kommer i tillegg. Du kan også ta med egen MC mot et tillegg i prisen på kr 5.000,-. Denne heises i land med kran. Det er bare plass til 25 stk. Kun «normalt» store MC. Ikke GW, RT e.l. Sidevesker må av! Båten har egen bar med alle rettigheter og masse dekksplass.

TT: Avreise Bergen 29/5 kl 17.00. Ankomst Bergen retur 8/6.
Manx: Avreise Bergen 21/8 kl 17.00. Ankomst Bergen retur 31/8.

Interessert! send en e-post til iom@bmck.no og be om å få tilsendt en komplett innbydelse på mail.

Møt oss på stand D01-04

Stort utvalg av utgåtte eller utfaset modeller av **kjøreutstyr**. Vi har jakker, bukser, hjelmer, sko og hansker.

-40 og -50% avslag på det meste!

Du finner oss på
stand **C01-26** i hall C!

RUKKA - DAINESE - SCOTT - AXXIS - NEXX - SPIDI - SCHUBERTH (33%) - MED MER!

MTR MC
ALT INNEN MC-KLÆR OG UTSTYR

Slevollen Industriområde mellom
Moheim og Olavsbergen nær E18

Tråholtvegen 8, 3949 Porsgrunn
Tlf: 35 55 75 00
post@mtrmc.no
www.mtrmc.no

Bestselgerne

2025



KTM 390 Adventure var Norges mest solgte MC i 2025. Denne A2-modellen kunne skilte med 343 nysalg i fjor.

Det var BMW som vant kampen med Honda om å bli det mest solgte tung MC-merke i 2025. Det er ikke mye som skiller de tre på pallen; BMW vant med 938 nysalg, mens Honda hadde 12 færre salg og Yamaha 21. Vi har tatt med 13 MC-merker i tabellen. Indian kom på 14. plass med 81 nysalg og QJMotor kom på 15. plass med 66 nysalg. Når det gjelder tung MC-salget, ble det en tilbakegang i forhold til året før på -5,69 %. Det er CFMoto, som kom på 12. plass, som har den største oppgangen på topp 13-listen, med en økning på 212,90 %, men dette er fra små tall. Kawasaki kan skilte med en oppgang på 27,63 %. Deretter kommer Ducati med 11,92 %, Royal Enfield med 9,62 %, Voge med 9,09 % og Yamaha med 5,34 %.



Mest solgte MC-merke

Mest solgte (Tung MC unntatt 4-hjuling) jan–des 2025			
Merke	Antall	%	Endring
1. BMW	938	15,97%	-15,11%
2. HONDA	926	15,77%	-7,31%
3. YAMAHA	907	15,45%	5,34%
4. KTM	807	13,74%	-8,09%
5. TRIUMPH	604	10,29%	-9,58%
6. KAWASAKI	328	5,59%	27,63%
7. HUSQVARNA	184	3,13%	-36,33%
8. DUCATI	169	2,88%	11,92%
9. SUZUKI	150	2,55%	-31,82%
10. VOGÉ	132	2,25%	9,09%
11. ROYAL ENFIELD	103	1,75%	9,57%
12. CFMOTO	97	1,65%	212,90%
13. H-D	92	1,57%	-26,40%
SUM ALLE MERKER	5.872		-5,69%

Mest solgte Lett MC-merke

Mest solgte (Lett MC) jan–des 2025			
Merke	Antall	%	Endring
1. YAMAHA	281	24,25%	-29,04%
2. HONDA	157	13,55%	-34,31%
3. SUZUKI	119	10,27%	-29,17%
4. STARK	114	9,84%	
5. KTM	102	8,80%	-50,00%
6. KAWASAKI	46	3,97%	-11,54%
7. VOGÉ	40	3,45%	-13,04%
8. FANTIC	39	3,36%	-33,90%
9. BMW	38	3,28%	375,00%
10. QJ MOTOR	33	2,85%	
11. HUSQVARNA	30	2,59%	-33,33%
SUM ALLE MERKER	1.159		-18,89%

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

BMW ble største i 2025. Her representert med bestselgeren R 1300 GS Adventure.



Triumph har gjort det svært godt med sine 400 kubikkere, her representert med Speed 400.

 Av: Ole Martin P. Eidevik

Salget av tung MC

Det var A2-modellen KTM 390 Adventure som ble storselgeren blant tunge MC i 2025. Men ser vi på total omsetning, er det BMW sine GS 1300-modeller som troner suverent i toppen. KTM 390 Adventure ble solgt for under 60.000,-, mens BMW R 1300 GS Adventure lå på over 300.000,-. Yamaha MT-07 kostet ca. 130.000,-.

Når det gjelder modellsalget på tung MC, er det Honda som har flest modeller på topp 18-listen med 6 modeller. Yamaha kan skilte med 5 stk, mens BMW har 3 stk. KTM og Triumph har 2 modeller hver. Det er kun Street- og Adventure-modeller på årets toppliste.

A2-salget

A2-salget så bra ut de første månedene i fjor, men høstsalget stoppet litt opp, og det ble en oppgang på 0,41 % i forhold til 2024. Det var KTM med sine 390-modeller som kom på en solid førsteplass, foran Honda, Yamaha og Triumph.

Lettvektersalget

Yamaha toppet listen både på merke- og modellstatistikken. På merkestatistikken kom Honda på 2. plass og Stark på 3. plass. Deretter fulgte Suzuki, KTM, Kawasaki og Voge. Yamaha MT-125 ble nok en gang Norges mest populære lettvekter. Den elektriske enduromodellen Stark Varg EX hadde et utrolig salg i høst, og kom på 2. plass. Siste plass på pallen gikk til streetmodellen Suzuki GSX-S 125.

Scooter- og mopedsalget

Takket være de elektriske merkene hadde 50 kubikk-salget en økning på 11,7 % i 2025. De siste årene har salget hatt en tilbakegang. Det var Peugeot sine scootere som nok en gang inntok førsteplassen. Deretter fulgte det elektriske utvalget til Talari, Super Soco og Yamaha. Klassiske Vespa inntok 5. plassen.

Mest solgte MC

Mest solgte modell (Tung MC)	antall
1. KTM 390 ADVENTURE	343
2. YAMAHA MT-07	232
3. BMW R 1300 GS ADVENTURE	223
4. BMW R 1300 GS	171
5. YAMAHA TENERE 700	166
6. YAMAHA MT-09/SP	146
7. BMW F 800 GS	109
8. HONDA NC750X	105
9. KTM 390 DUKE	104
10. TRIUMPH SCRAMBLER 400X	92
11. HONDA CB 750 HORNET	89
12. HONDA CRF 300 L	81
13. HONDA XL750 TRANSALP	79
14. YAMAHA TRACER 9 GT	75
15. HONDA NX500	71
16. TRIUMPH SPEED 400	65
17. HONDA CB500 HORNET	60
18. YAMAHA R7	59

Mest solgte lett MC

Mest solgte modell (Lett MC)	antall
1. YAMAHA MT-125	147
2. STARK VARG EX	119
3. SUZUKI GSX-S 125	98
4. KTM 125 DUKE	90
5. HONDA CB125R	62
6. YAMAHA XSR 125	46
7. BMW CE 02	38
8. FANTIC XMF 125	36
8. YAMAHA YZF-R 125	36
10. VOGÉ 125 R	35
11. HONDA CB125F	33
11. KAWASAKI Z 125	33
13. YAMAHA RAYZR	32
14. SUR-RON ULTRA BEE	26
15. YAMAHA NMAX 125	23
16. QJ MOTOR SRK 125S	22
17. HONDA ST125 DAX	21
17. HUSQVARNA SVARTPILEN 125	21
17. SUZUKI GSX-R 125	21



Yamaha MT-125 kommer i stadig nye generasjoner og er utrolig populær. I fjor toppet den modell-listen med 147 nysalg.



Peugeot har de siste årene ligget på salgstoppen. Kisbee 50 var den mest solgte 50-kubikkeren i 2025 med 206 nysalg.

Mest solgte A2 - MC-merke

Mest solgte merke (A2/tom 35kw) jan-des 2025			
Merke	Antall	%	Endring
1. KTM	610	27,49%	28,42%
2. HONDA	449	20,23%	-5,67%
3. YAMAHA	226	10,18%	-1,74%
4. TRIUMPH	173	7,80%	-15,61%
5. KAWASAKI	130	5,86%	44,44%
6. HUSQVARNA	109	4,91%	-30,13%
7. ROYAL ENFIELD	103	4,64%	9,57%
8. CFMOTO	65	2,93%	712,50%
9. VOGÉ	63	2,84%	-37,00%
10. QJ MOTOR	35	1,58%	
11. VESPA	31	1,40%	-47,46%
SUM ALLE MERKER	2.219		0,41%
(A2-SALGET ER INKLUDERT I TUNG MC-TABELLEN OVER)			

Mest solgte Moped-merke

Mest solgte (Moped unntatt 4-hjuling) jan-des 2025			
Merke	Antall	%	Endring
1. PEUGEOT	266	24,88%	4,72%
2. TALARIA	132	12,35%	73,68%
3. SUPER SOCO	102	9,54%	14,61%
4. YAMAHA	93	8,70%	22,37%
5. VESPA	53	4,96%	32,50%
6. NIU	45	4,21%	-22,41%
7. VIARELLI	45	4,21%	104,55%
8. SYM	42	3,93%	27,27%
9. SUR-RON	38	3,55%	-20,83%
10. SAKURA	23	2,15%	283,33%
11. HANWAY	20	1,87%	66,67%
SUM ALLE MERKER	1.069		11,70%

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



Bildet er fra trafikkisikkerhetsdagen. Det arrangeres mange slik kjørekurs ved inngangen til sesongen over hele landet. En ypperlig måte å starte sesongen på.

Tenk sikkerhet sikkerhet SIKKERHET!

Motorsykelkjøring innebærer alltid en viss risiko, men det finnes konkrete grep som gjør turen langt tryggere. Ved å være bevisst på noen viktige sikkerhetsfaktorer, kan risikoen reduseres til et nivå de fleste kan akseptere. I denne teksten ser vi nærmere på nøkkeltiltak som hjelper deg å komme gjennom sesongen uten alvorlige ulykker, samtidig som du får mest mulig ut av kjøregleden. Å forstå risikoen, og samtidig vite hvordan man håndterer den, er grunnlaget for trygg og effektiv kjøring.

 Av: Jarl Hole

Fart og risiko

Dagens motorsykler leveres med ytelser som langt overgår det som er nødvendig – og mulig å utnytte – på offentlig vei. Det finnes modeller med over 200 hestekrefter og oppgitt toppfart godt over 300 km/t. Slike tall hører hjemme på bane, ikke i vanlig trafikk. Selv om det kan være fristende å eie en ekstremt kraftig motorsykel, er realiteten at du til daglig benytter en svært liten del av kapasiteten. Resten er potensial som sjelden – eller aldri – brukes, men som kan bli farlig dersom det ubevisst utfordres. Oversikten nederst på siden illustrerer tydelig hvilke konsekvenser høy fart faktisk har. Det mest sentrale poenget er at stopplengden øker dramatisk når farten øker. Bremselengden følger ikke en lineær utvikling, men øker med kvadratet av

hastigheten. Ved rundt 200 km/t kan det ta godt over 250 meter å få motorsykkelen helt i ro. Høy fart er en medvirkende årsak i mange alvorlige ulykker, og ved å redusere tempoet reduserer du samtidig risikoen for både alvorlig skade og dødsfall. Å være bevisst på fartens konsekvenser er derfor en av de mest effektive sikkerhetsstrategiene for motorsyklister.

Bremser og bremseteknikk

Motorsykelens bremsesystemer har gjennomgått en enorm utvikling de siste tiårene. Et viktig vendepunkt kom i 2017, da ABS ble påbudt på alle nye motorsykler solgt i EU og EØS. Blokkeringsfrie bremses har bidratt til betydelig økt sikkerhet, særlig ved kraftig nedbremsing og under vanskelige kjøreforhold som våt asfalt eller grus. Uavhengig av sykkeltype er det én ting som gjelder: forbremsen er den klart viktigste

bremsen. Den står for hoveddelen av bremseeffekten på nesten alle motorsykler. Det finnes riktignok enkelte custom- og touringmodeller med konstruksjon og vektfordeling som gir bakbremsen noe større betydning, men også her er forbremsen den avgjørende faktoren. Skal du bli en trygg motorsyklist, må du beherske effektiv bruk av forbremsen. Et enkelt eksperiment viser dette tydelig: Brems fra 80 km/t på tørr asfalt først kun med forbremse, deretter kun med bakbremse. Forskjellen er åpenbar og kan være avgjørende i en kritisk situasjon. Før eller siden vil alle motorsyklister havne i en situasjon der maksimal bremsekraft er nødvendig for å unngå en ulykke. Da må du kunne utføre en kontrollert nødbremse. Dette er krevende, og noe som ikke lar seg gjøre godt uten trening. I dag stilles det krav om fullbrems fra 50 km/t under opplæring, men dette gir etter vårt syn et urealistisk bilde. En mer relevant øvingshastighet ville vært 80 km/t – eller gjerne 100 km/t. Med tanke på at mange kjører over fartsgrensen til daglig, er selv dette moderate hastigheter å mestre nødbremsing fra. Regelmessig trening på lukket område gjør deg tryggere og mer selvsikker når det virkelig gjelder.

Kroppsstilling ved hard bremsing

Riktig sittestilling er avgjørende når du bremser hardt. For best mulig effekt må kroppen forankres godt i sete og tank. Kreftene skal tas opp av ben, mage og rygg, slik at armene avlastes. Et stabilt blikk, rettet langt frem, bidrar til balanse og kontroll. På denne måten holder du sykkelen stabil og beholder føttene på fothvilerne – også under maksimal nedbremsing. Å mestre korrekt kroppsstilling ved nødbremsing reduserer ikke bare risikoen for å miste kontroll, men gjør også at sykkelen responderer som forventet. Små justeringer i hvordan du holder kroppen kan utgjøre en stor forskjell i kritiske situasjoner.

Hold blikket framover

Moderne motorsykler har stadig mer teknologi som krever oppmerksomhet. TFT-skjermer viser alt fra fart og turtall til kjøremodus, og det er lett å la blikket fanges av dem. Når oppmerksomheten forsvinner ned mot skjermen, risikerer du å overse hendelser som skjer lenger fremme i trafikken – og blir dermed en mer risikoutsatt fører.

km/t	m/s	Reaksjonslengde	Bremselengde	Stopplengde
50	13,9 m	13,9 m	12,5 m	26,4 m
60	16,7 m	16,7 m	18,0 m	34,7 m
70	19,4 m	19,4 m	24,5 m	43,9 m
80	22,2 m	22,2 m	32,0 m	54,2 m
90	25,0 m	25,0 m	40,5 m	65,5 m
100	27,8 m	27,8 m	50,0 m	77,8 m
110	30,6 m	30,6 m	60,5 m	91,1 m
150	41,7 m	41,7 m	112,5 m	154,2 m
200	55,6 m	55,6 m	200,0 m	255,6 m

GOD SIKT I REGNVÆR

Stand C02-13



We See Cleaner & Rain Off
til visir og hjelm!



Verdens beste
insektfjerner?

Se video ved å
scanne QR-koden!



Norsk
kvalitet
i 40 år

KVALITET I HVER DRÅPE

AV MOTORSYKLISTER - FOR MOTORSYKLISTER

Som medlem i NMCU er du med og sikrer dine muligheter til å dyrke din hobby. Uten arbeidet som NMCU har lagt ned i over 50 år ville norske motorsyklister hatt en helt annen hverdag enn den vi kjenner i dag.

Vi har blant annet fått gjennomslag for ingen bomavgift, gratis parkering i mange byer, wire-rekkverk, underskinner, rabatt på ferger, MC-skilt risikosvinger, tilgang til kollektivfelt osv osv.

Vi tar jobben med å være din stemme inn til norske politikere, departementene og etatene. Vi jobber slik at du kan kjøre.



nmcu.org

Gjennom vårt medlemskap i FEMA får vi førstehåndskunnskap om lovforslag, forordninger og direktiver som omhandler MC. Vi kan forsikre deg at ikke ett eneste vedtak blir fattet i Brussel uten at NMCU har uttalt seg via FEMA.

Alt dette og mye mer gjør vi for deg. Det vi ber deg om er å støtte vårt arbeid og det gjør du best gjennom å bli medlem i NMCU. Som medlem i NMCU får du stemmerett i våre organer og tilgang på massevis av gunstige medlemsfordeler gjennom våre samarbeidspartnere.

BLI MEDLEM I NMCU I DAG!

MØT OSS PÅ STAND D02-36



Det handler ikke om å komme først frem, men trygt frem. Riktig fart handler ikke om å kjøre sakte, men om å tilpasse tempoet til vei, trafikk og forhold.

Den enkleste måten å være forberedt på situasjoner foran deg er å løfte blikket og se langt fremover. Dette gir samtidig oversikt over det som skjer nærmest deg. Et enkelt eksperiment viser effekten: Plasser en gjenstand noen meter foran sykkel og fokuser kun på den. Nå hever du blikket mot et fjernt objekt, og du vil samtidig se både gjenstanden foran og det som ligger lengre borte. Å se langt fremover er, sammen med å tilpasse farten, et av de viktigste grepene du kan gjøre for å unngå ulykker.

Studier viser også at erfarne sjåfører beveger blikket aktivt for å hente informasjon fra omgivelsene, mens uerfarne ofte har et mer statisk blikk. Dette kan være en forklaring på at erfarne førere generelt kjører tryggere. Nøkkelen er bevisst bruk av blikket: søk over området foran deg, kartlegg trafikkbildet, og planlegg handlingene dine basert på det du ser.

Dekk og fjæring

Ved siden av bremsene er dekk og støtdempere de komponentene som påvirker kjøreegenskaper og sikkerhet mest. Husk at kontaktflaten mellom dekk og vei bare tilsvarer omtrent en håndflate. Gamle,

slitte eller feilinnstilte dekk og dempere kan være katastrofalt i kritiske situasjoner. Likevel er dette ofte oversett ved service, spesielt når det gjelder dempere og fjæring. Når du henter sykkel fra verkstedet, bør du alltid spørre om disse komponentene er kontrollert og i orden.

Blant de mest brukte og anerkjente dekkmerkene i Norge finner vi Avon, Bridgestone, Continental, Dunlop, Metzeler, Michelin, Mitas og Pirelli. Selv om de har ulike egenskaper, produseres de alle etter standarder som gir sikkerhet og lang levetid. En tommelfingerregel: unngå dekk eldre enn



Dekk blir dårligere md årene. Slik kan du lese ut hvor gammelt dekket ditt er.

fem år, og ikke bruk dekk som er ti år eller mer. Dekk er ikke stedet å spare penger – det handler om liv og helse.

Dekkets sidevegg gir viktig informasjon: DOT-koden viser produksjonsuke og år, for eksempel betyr "2309" at dekket ble laget i uke 23 i 2009. Riktig lufttrykk, som står i håndboken, er avgjørende for både sikkerhet og kjøreegenskaper. Lufttrykket må måles på kalde dekk, og mønsterdybden bør være minst 1,6 mm på sommerdekk. Moderne dekk har slitasjeindikatorer merket med "TWI" som gjør kontrollen enkel.

Dekkbytte bør alltid gjøres på verksted. Nye dekk har glatt overflate og trenger noen kilometer for å oppnå optimalt grep mot felgen og veien. Dette er spesielt viktig for å unngå overraskelser på vått eller ujevnt underlag.

Støtdempere

Sammen med dekkene er støtdempere avgjørende for motorsykkelens kjøreegenskaper. Moderne sykler leveres ofte med demperinnstillinger basert på standardvekt og bagasje. Dersom din vekt eller last avviker mye fra dette, bør demperoppsettet justeres for å sikre stabilitet og komfort.

Ytelsen på demperne forringes over tid, ofte uten at du merker det til daglig. Mange dempere kan oppgraderes med skifte av olje, gass eller slidedeler. En enkel test er å trykke sykkel ned og slippe: hvis den «husker» og ikke returnerer jevnt, kan demperne være slitt. Visuell inspeksjon for oljelekkasje er også nyttig. Riktig vedlikehold gir optimal kjøreglede og trygghet over tusenvis av kilometer, og kan forhindre farlige situasjoner på veien.

Samhandling i trafikken

Trafikk handler ikke om konkurranse, men om samhandling. For at trafikken skal flyte trygt og effektivt, må alle aktører vise hensyn og gjøre handlingene tydelige for andre.

En seiglivet myte blant motorsyklister er at bilister ofte er årsaken til ulykker. Statistikk viser imidlertid at motorsyklister selv er ansvarlige for 67 % av ulykkene. Manglende samhandling kan blant annet skyldes at vi bryter fartsgrenser, ikke gir tegn, skremmer andre med lyd eller bruker andre trafikantter som «bøyer» under filskifte. Overdreven selvtillit gjør situasjonen enda verre. Mange overvurderer egne ferdigheter, og dette gjør det vanskelig å samhandle effektivt i trafikken.

Med bevisst blikkbruk, godt vedlikeholdt dekk og fjæring, riktig bremseteknikk og en respektfull samhandling, er du klar til å nyte motorsykkelsesongen – tryggere og med mer kjøreglede enn noen gang.



Sikkerhetskurs på bane gir de beste muligheter for å bli en bedre motorsyklist. Her får man veiledning av erfarne førere.

Besøk NAF MC på stand D04-29 - og se hvorfor du bør gjøre som 18.000 andre motorsyklister!

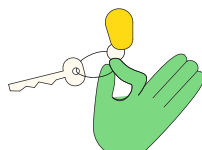
Flere tjenester inkludert i NAF MC-medlemskapet:



MC Vei hjelp



Advokathjelp



Nøkkelforsikring



Rabatter



NAF MC-klubber

**Bli NAF MC
medlem i dag!**



Scann QR-koden og meld deg inn

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





Touring på toppnivå

Man kan vel si at R 1300 RT er designet for førere som ikke vil velge mellom ytelse og komfort. Her får du nok av begge deler.

BMW sine Reise Tourere (RT) er gjennom tiår blitt selve synonymet på høy kvalitets langdistanse reisemaskineri. Vi i MC Avisa / Bike har nå testet ut om nye R 1300 RT svarer på tilbakemeldingene fra eierne av tidligere utgaver RT gjennom testkjøring i Bayern. Og, for å danne oss en god referanse, tar vi også forrige utgave RT (R 1250 RT) på en ukes rundtur i Italia.



Av: Tor H. Omland

Traseene for begge turene er bevisst valgt for å se hvordan syklene egner seg under mange ulike kjøreforhold. Vi starter og avslutter både ukesturen i Italia på R 1250 RT og testkjøringen av R 1300 RT i Syd-Tyskland, med en god del timer på motorvei. Der er RTen definitivt i sitt rette element. Innimellom motorvei etappene får syklene milevis med inspirert kjøring mellom vinranker i Piemonte, gjennom utallige dampende serpentiner svinger i Apenninene og langs sveipende kurver i tysk kulturlandskap.

Ingeniørkunst – dynamisk skjerming mot elementene

Den elektriske justering av vindskjermen som er tilgjengelig på begge årsmodellene gjør det mulig å enten kjenne avkjølende fartsvind mot kroppen eller heve den for god skjerming mot elementene når det er behov for slikt.

På en av de lengre dagsetappene fra Piemonte til Firenze med R1250 RT blir det såpass sent at mørket siger på, noe som er mindre gunstig om en kjører med mørkt visir. Dette blir enkelt løst på RTen ved å heve vindskjermen til øverste stilling og kjøre med åpent visir. Da reduseres faren for å bli torpedert av insekter i motorvei hastighet, samtidig som vindskjermen gir marginal visuell forvrengning slik at man også vet hvor man har sine medtrafikanter.

Tilsvarende viser vindskjermen på nye R1300 RT sin fortrefelighet der vi pløyer gjennom det tunge regnværet som treffer oss ut fra Munchen. Det kjennes udramatisk å cruise i 140 km/t på Autobahn i kjølvannet av firehjuls BMWer og folkevogner, og kjøredressen er så og si tørr ved ankomst hotellet et par timers kjøring ut på den tyske landsbygda.

Med nye R 1300 RT i garasjen finnes det knapt en anledning der bilen vil være å foretrekke som framkomstmiddel framfor MCen. Ifølge prosjektleder for RT-serien, Harald Spagl, lig-

ger det tusentalls timer med tenking, design og testing i vindtunnel for å komme fram til de dynamiske værskjermings-løsningene på nye R 1300 RT. Hele sykkelen er redesignet slik at vindskjermen skaper mindre turbulens rundt førerens hjelm. Med enkle håndgrep kan en også løfte vinger ut fra kåpen, og sykkelen transformeres til å gi full aircondition fra fartsvinden. Og er det noe vi mer enn gjerne skulle hatt tilgjengelig på forrige utgave RT, så er det denne kjølede luftingen der vi snirkler oss ut fra Mugello etter et fantastisk MotoGP løp, men der temperaturen steg til godt over tredve grader. Slike situasjoner der det faktisk utgjør en større risiko å kjøre i full nordisk sikkerhetsbekledning framfor shorts og flipflops.

På et av fotostoppene i Bayern under testkjøring av R 1300 RT blir vi bedt om å senke disse vingene siden sykkelen da ser mer linjelekker ut. Personlig ser jeg ingen grunn til å skjule ingeniørkunsten, men heller stolt vise dem fram i sin geniale enkelhet. For hvem ville funnet fram saks og fjernet skjønnehetsflekke (les: winglets) på sin Panigale V4 S eller M1000 R selv om funksjonen av disse med å holde framdekket nede kun er av teoretisk verdi for 99.9 % av eierne mens vingene på R 1300 RT definitivt oppfyller sin funksjon for enhver fører.

Ergonomi for fører og passasjer

Et av ankepunktene som eiere av BMW R 1250 RT har kommet med, er sittestillingen til både fører og passasjer. Etter hvert som noen titalls mil tikker inn på triptelleren på de lengre dagsetappene i Italia, skjønner vi hva kritikerne mener. For selv om touringikonet er for en Stressless å regne mot f.eks F 900 R som også er med i kompissfølget i Italia, legges det press på de edlere deler. Noe som tvinger fram stopp allerede ved halvtom bensintank.

Tilsvarende tilbakemeldinger kommer fra passasjerer på baksetet. Ved innbremsinger og bratte nedoverbakker, skli han framover mot føreren og må til stadighet skyve seg selv bakover på setet for å redusere ubehaget.

På nye R 1300 RT er derfor forbedret ergonomi for både fører og passasjer sterkt vektlagt. Kjørestillingen for føreren er mer aktiv enn på forgjengeren, og i tillegg til standard dynamisk demper-justering (DSA), kan man også velge å legge til den nyutviklede elektronisk chassis-justeringen, Dynamic Chassis Adaption (DCA). Ved aktivering av dynamisk kjøremodus, heves sykkelen flere centimeter, og bakenden mer enn framparten av



BMW R 1300 RT kombinerer kraft, komfort og avansert teknologi for den ultimate langturen.

sykkelen. Denne heve/senke funksjon kan også justeres individuelt om en ønsker det og har valgt sykkel med DCA. Man kan også få en setehøyde på kun 780 mm, noe som er særdeles gunstig for manøvrering i lav hastighet og for lavere førere som skal buksere en doning som fort veier fire hundre kilo med passasjer og oppakning.

Når dempingen i tillegg strammes opp i dynamisk kjøremodus, får en også tydeligere tilbakemelding fra underlaget. En direkte invitasjon til mer inspirert kjøring. Om BMW likevel helt har klart å løse balleskvis-gåten er jeg fortsatt usikker på, men tilbehørskatalogen inneholder flere ulike komfortseter for både fører og passasjer som uansett kan bøte på utfordringen.

Passasjeren er også tilgodesett med lengre sete, og de nye elektrisk låsbare sideveskene er designet for å gi bedre bein plass for den som sitter bakpå. Når man i tillegg har fått ekstra kraftige varme-element både i håndtak, sete og ryggstøtte, borger dette for noe av den beste passasjerkomforten som markedet har å tilby. Det er første gang jeg opplever å måtte skru ned varmen i håndtakene på en MC. Tipper at pølsefingrene mine ble utsatt for høyere temperaturer enn det Leiv Vidars ostegrill normalt opplever på de fleste veikroer.

Kjerneverdier

Den velkjente bokseren med 1300 kubikkcentimeter boring, solide 145 hester effekt og 149 Nm dreiemoment, utgjør naturlig kjernen også i touring-vidunderet. Enkelte av journalistene har prinsipielle motforestillinger mot boksermotorer, men selv mener jeg denne velbalanserte motor-konstruksjonen egner seg tilnærmet i hva slags chassis som helst. En oppfatning som øyensynlig deles med hundretusenvis av andre eiere av GS'er, RT'er, RS'ere, RnineT'ere etc. om en ser på salgsstatistikkene.

Eneste gangen jeg har opplevd utfordring med de utstikkende sylindrene var på banetest av Dunlop roadsmart IV. Og da med motoren plassert i et lavt cafe-racer chassis (RnineT). På andre banedager har jeg enkelte ganger hatt mer enn nok med å holde følge med høyreiste GS'er hvis rette rytter sitter på sykkelen. I et sofistikert RT-chassis kan jeg vanskelig forestille meg en bedre motor konfigurasjon. Den grove motorlyden har for lengst EU-byråkratene fjernet mulighet for, men sykkelen er uansett ikke den du stiller opp med på Bryggen i Bergen om det er oppmerksomhet du er på jakt etter. Der vil moderskipet i form av en original R 80 RT fra 1982, eller siste tilskudd til bokser-familietreet, R 1300 R «Titan», komme mer til sin rett.

Thunderstruck

R 1300 RT testsyklene er selvfølgelig utstyrt med det meste fra tilbehørskatalogen, inkludert oppgradert lydanlegg (audio Pro). Dette er øyensynlig en av de andre tingene som den noe audiofile RT-prosjektleder Harald Spagl er spesielt stolt av på den nye modellen. Flere ganger underveis i modell-utviklingen var det ingeniører som ville «spise» noe av høyttaler volumet til en elektrisk styringskomponent eller annet tjafs, men Harald stod hardt på at dette var helligbrøde. Skal man ha skikkelig lyd kreves det fysisk volum. I tillegg har BMW samarbeidet tett med et spesialist audio-firma for utvikling av en equalizer som dynamisk justerer høyttalerne basert på omgivelses-støyen. Utrolig nok gir dette et fyldig lydbilde selv i +120 km/t.

Å manøvrere seg fram til DAB-kanalen «Rock Antenne Bayern» går forøvrig lekende lett selv for en novise i bruken av BMW sitt meny manøvreringshjul som er plassert på venstre håndtak. Ut fra parkeringsplassen, etter en god lunsj på Gasthof Blauer Hecht, låter de tunge bass- og trommeslagene i AC/DCs rocklåt «Thunderstruck» ut av høyttalerene. Gjennom hele dagen har tordenguden Tor sirklet rundt oss med et par miles radius, men de siste ti minuttene før ankomst hotellet braker naturens eget lys- og lydshow løs. Vi er derfor glad for å komme i hus selv om BM-Wen holder oss varm og tilnærmet tørr.

Opsjoner, opsjoner, opsjo...

Legger du 308 tusenlapper på disken til din lokale BMW forhandler vil du, i tillegg til å

havne i skattemyndighetenes og politiets søkelys, kunne hente ut en R 1300 RT i basisversjon. Dette er en sykkel mer velutstyrt enn Pamela Anderson på midten av nitti-tallet. Likevel har nok BMW allerede lagt inn i kalkylene sine at majoriteten av kjøperne kommer til å gå for bortimot helgardering i tilbehørslista. Ei liste med omtrent like mange sider som Oslos telefonkatalog anno 1978, da ørkenraceren R 80 G/S kom på markedet, forløperen til R 80 RT. Det krever faktisk dyp konsentrasjon over lengre tid om en skal pugge alt tilbehøret tilgjengelig og skjønne tanken bak alle påfunnene til BMW-ingeniørene. En god del er nok like «kjekt å ha» som parkeringsassistenten du mange ganger får i dagens biler. En funksjon som blir brukt sånn omtrent en gang i året når det er behov for en lukeparkering. Andre tilvalg slik som Active Cruise Control (ACC) og vario veskene, er å anbefale (utvidelsesmulighet fra 27 til 33 liter volum per veske). Automated Shift Assistant (ASA) er jeg foreløpig ambivalent til siden jeg fortsatt er noe ukomfortabel med at automat-girkassen ofte finner på å skifte gir midt under nedlegg i sving. Aner likevel at dette er en like bakstreversk innstilling som det svigermor hadde til automatgir for kun få år siden. Slike opsjoner som er en tilvenningssak som en litt ned i løypa ikke skjønner at en har klart seg uten.

BMW har bidratt noe til forenkling ved å tilby ulike tilbehørspakker benevnt som dynamisk, komfort og innovasjon. Følger en BMW sin anbefaling om fabrikkmontert utstyr gir det deg en pris på 399.000,-.

Testfører mener

Selv om store touring-sykler aldri har funnet veien til min garasje, har BMW R1300 RT åpnet øynene mine for en annen del av MC-verdenen. Fortsatt kan det kjøres inspirert på de herligste MC veier, og alle klagene på dårlige levevilkår for passasjerene ville garantert blitt byttet ut med store smil. Prisesig ser basisversjonen av RTen fornuftig ut om en sammenligner med adventure-sykler som gjerne brukes til samme formål. Regn likevel med at du bør legge til det anbefalte utstyret, og dermed rundt 30 % på basisversjon prislappen. Til gjengjeld får du da en sykkel med all komfort du trenger og mer til, og som historisk sett er veldig attraktiv på brukmarkedet selv med tusener av mil på odometeret.

Skal du kjøpe din første MC?

Da bør du få med deg dette!



Hva skal man velge? Det er mange spennende motorsykler på markedet. Har du allerede bestemt deg, eller er du åpen for gode råd?

Motorsykkelsesongen nærmer seg med stormskritt, og for mange er dette tiden hvor drømmen om egen MC begynner å ta form. Valget av første motorsykel kan være avgjørende for både kjøre glede og trivsel på to hjul. Noen vet nøyaktig hva de vil ha fra første stund, mens andre trenger inspirasjon og veiledning underveis. Med gode råd og litt forarbeid øker sjansen betydelig for å treffe blink med sykkelvalget.



Av: Ole-Andreas Isdahl

Besøk en forhandler og hør på deres erfaringer

Motorsykelinteressen har hatt en kraftig vekst de siste årene, og stadig flere – i alle aldre og av begge kjønn – velger å virkelig gjøre drømmen om egen MC. Det er spesielt inspirerende å se at flere kvinner tar steget og opplever kjøre glede og frihetsfølelse på to hjul. Når man skal kjøpe sin første motorsykel, styres valgene ofte mer av følelser enn av fornuft. Mange lar seg friste av et bestemt uttrykk, et sterkt varemerke eller et image

man ønsker å identifisere seg med. Dette kan føre til feil valg, som igjen kan resultere i rask utskifting av sykkel, redusert kjøre glede og unødvendige kostnader. Nettopp derfor er det lurt å benytte seg av kompetansen til erfarne forhandlere. De har sett de vanligste feilene før, og kan hjelpe deg med å styre unna de mest åpenbare fallgruvene.

Snakk med andre motorsyklister, men gjør grundig forarbeid selv

Venner og bekjente som allerede kjører MC vil naturlig nok påvirke deg, både gjennom egne preferanser og hvordan de bruker sykkel sin. Motorsykel handler ofte like

mye om fellesskap som om selve kjøringen. Kjører omgangskretsen din mest på tur, vil du sannsynligvis trekkes mot touringsegmentet. Er fokuset lek, fart og korte økter, blir gjerne nakensykel eller motard mer aktuelt. Mangler du en slik referansegruppe, blir det desto viktigere å sette seg inn i de ulike sykkeltypene og vurdere dem opp mot egne behov. Mange har en idé om hva de ønsker seg, men uten erfaring og research kan avgjørelsen bli impulsiv. Produsentenes nettsider, tester og videoer på YouTube er gode verktøy for å bli bedre kjent med aktuelle modeller og bruksområder.

Avklar egne ønsker i lys av disse kriteriene

Motorsykkelkjøring handler for mange om mer enn bare transport – det representerer frihet, identitet, mestring og ren kjøre glede. For å få mest mulig ut av opplevelsen, er det avgjørende at sykkel passer deg og dine behov. Dette krever bevisste valg og grundige vurderinger på forhånd. Ved å reflektere over egne preferanser og bruke tid på å vurdere nøkkelskriterier, øker sjansen betydelig for å ende opp med en sykkel du virkelig trives med – både på kort og lang sikt. Nedenfor følger noen sentrale punkter

du bør ta med i vurderingen.

Segment og sykkeltype

Hver motorsykkeltype er bygget for spesifikke formål, og valget av segment påvirker både kjøre følelse og praktisk bruk. Sportssykler er laget for rask og presis kjøring på svingete veier, med aggressiv sittestilling og høy respons. Nakensykler kombinerer smidighet med komfort og gir ofte et godt kompromiss mellom bykjøring og turkjøring. Klassikere gir nostalgisk stil og rolig kjøre opplevelse, mens cruisere tilbyr lav sittestilling, avslappet kjøre stil og trygghet når du stopper. Motarder er lette og lekne, ideelle for kortere turer og moro på asfalt, mens touringmaskiner fokuserer på komfort, lastekapasitet og stabilitet over lange distanser. Å velge riktig kategori er avgjørende for hvordan sykkel vil oppleves i hverdagen – både i bytrafikk, på landevei og på lengre turer.

Utseende og identitet

Design, stil og uttrykk har ofte stor betydning, og mange motorsyklister velger sykkel delvis basert på dette. Utseendet kan være like viktig som tekniske spesifikasjoner, fordi det reflekterer hvem du er som fører og hva du ønsker å formidle. Enten du ønsker

Fortsettelse side 38

Konkurranse for alle besøkende med MC-lappen på MC-avisa/Bike's stand på messen:

Svar på noen spørsmål og bli med i trekningen av en sesong på nyheten

YAMAHA R7 ANNIVERSARY

pluss mange andre fine premier!



MEDIEPARTNER MC-MESSEN

BIKE

MC

M E S S E N

27. FEBRUAR - 1. MARS 2026 I LILLESTRØM





Ulike motorsykkelsegmenter gir svært ulike kjørefølelser, ikke minst gjennom sittehøyde og kjørestilling. Adventure-sykler har ofte høy bakkeklaring og en betydelig sittehøyde, noe som gir god oversikt over trafikken og evne til å takle ujevnt terreng, men som kan være utfordrende for førere med kortere ben når sykkelen står stille. Gatesykler ligger noe lavere og har gjerne en mer fremoverlent, sporty sittestilling som gir kontroll og respons i bytrafikk og på svingete veier. Cruisere, på sin side, kjennetegnes av lavt sete og utstrakt fotstilling. Mange førere kan ha hele fotbladet plantet trygt i bakken når sykkelen stopper, noe som gir en ekstra følelse av stabilitet og trygghet, særlig ved manøvrering i lav hastighet eller på smale parkeringsplasser.

Når du skal velge din motorsykkel, er det derfor viktig å teste hva som føles mest komfortabelt for deg personlig. Sittestilling, høyde og balanse påvirker ikke bare komforten under lange turer, men også hvor trygg du føler deg i daglig bruk. Husk at det som føles riktig for én fører ikke nødvendigvis passer for en annen. Ta deg tid til å prøve flere modeller, og vurder hvordan du sitter og beveger deg på sykkelen. På denne måten finner du en sykkel som både gir glede på veien og trygghet når du stopper.

en minimalistisk og moderne nakensykkel, en robust adventure-maskin, eller en klassisk cruiser, vil sykkelens visuelle uttrykk påvirke opplevelsen og motivasjonen din. Det kan også spille inn på hvordan andre trafikanter oppfatter deg, noe som indirekte påvirker sikkerhet og samhandling i trafikken.

Bruksmønster

Tenk nøye gjennom hvordan du faktisk planlegger å bruke sykkelen. Er målet å søke spenning, lek og adrenalin, vil sport-, naken- eller motardsykler ofte være mest passende. Er det roligere turer, lange helgeturer eller pendling som står i fokus, er cruisere og touringmaskiner bedre egnet. Touringmaskiner med høy lastekapasitet gir også fleksibilitet for passasjerer og bagasje på lange turer. Bruksområdet bør derfor være en av de viktigste faktorene når du bestemmer deg – det påvirker både kjøreglede, komfort og sikkerhet.

Kjøreegenskaper, hjul og fjæring

Hjulstørrelse, dempere og fjæringsvei påvirker kjørefølelse og stabilitet i stor grad. Sportssykler og nakensykler har ofte korte dempere og 17-tommers hjul, noe

som gir presisjon og leken kjøring, men kan være mindre komfortabelt over lengre distanser. Cruisere har lavere setehøyde og mer avslappet sittestilling, noe som gir roligere og mer behagelig kjøring, men med mindre aggressiv respons i svingene. Touringmaskiner har ofte lengre fjæringsvei, større hjul og høyere bakkeklaring, noe som gir stabilitet og komfort på lange turer, samtidig som de kan håndtere forskjellig underlag og høy last. Å forstå hvordan disse faktorene påvirker sykkelens oppførsel hjelper deg å velge en modell som passer ditt kjørestil og dine behov.

Ergonomi og sittestilling

Hvordan du sitter på sykkelen påvirker både komfort, kontroll og sikkerhet. En oppreist og avslappet sittestilling gir bedre oversikt, mindre belastning på rygg og armer, og gjør det lettere å reagere i uventede situasjoner. Sportssykler har ofte aggressiv sittestilling som kan være fysisk krevende, særlig for lengre turer eller bykjøring med mye stop-and-go. Nakensykler, motarder og klassikere kan være mer behagelige for hverdagsbruk og korte turer, samtidig som de fortsatt er morsomme å kjøre. Touringmaskiner kombinerer

ergonomi og komfort for lange turer, med justerbare seter og styre som gir individuell tilpasning. Å velge riktig sittestilling er derfor ikke bare et spørsmål om komfort, men også om kontroll og sikkerhet.

Motoroppsett og ytelse

Motoren er selve hjertet i motorsykkelen, og ulike typer motorer gir svært forskjellige kjøreopplevelser. Enten det er ensylindret, tosylindret i ulike konfigurasjoner, tre- eller firesylindret, vil respons, dreiemoment og effektprofil variere. Noen foretrekker motorer med jevn gassrespons og kraft i mellomregisteret, som passer godt til norske veier og fartsgrenser. Andre søker høy effekt og turtallssterke motorer for maksimal spenning. Det er viktig å teste hvordan motoren oppfører seg i ulike situasjoner, og å diskutere valg med forhandleren som kan veilede deg basert på erfaring og tekniske spesifikasjoner.

Last og passasjer

Dersom du planlegger å ta med passasjer eller bagasje på lengre turer, må lastekapasitet og stabilitet vurderes nøye. To personer og tung last krever større motor, stabil ramme og godt oppsett av fjæring. Samtidig har let-

tere touringmodeller i 700–900 cc blitt svært populære blant solo-førere, fordi de kombinerer lav vekt med gode kjøreegenskaper, komfort og kostnadseffektivitet. For mange er det ikke behov for ekstrem motorstyrke; det viktigste er at sykkelen gir trygghet, kontroll og tilfredsstillende ytelse i hverdagen.

Vedlikehold og brukervennlighet

Vedlikehold bør være en del av beslutningsprosessen allerede ved kjøp. Enkel tilgang til motor og drivverk gjør det lettere å inspisere, vaske og smøre kjede. Midtstøtte kan være en stor fordel på tur, mens kardangdrift krever mindre daglig stell, men gir en annen kjøreopplevelse. Velg en sykkel som gjør vedlikehold enkelt – det gir både mer kjøreglede og mindre stress over tid. Vær også oppmerksom på tilgjengelighet til service og reservedeler, samt kostnader for rutinemessig vedlikehold, slik at du ikke blir overrasket etter kort tid.

Illustrasjon som viser fire ulike motorsykkeltyper og deres karakteristiske sittestillinger: Oppreist på adventure, fremoverlent på sportssykkel, lav og avslappet på cruiser, samt komfortabel oppreist på touring. Visualiseringen fremhever hvordan design og ergonomi påvirker kjørestil og komfort.



Adventure

Sport

Cruiser

Touring

Velkommen til Norges råeste helg

27. februar – 1. mars, NOVA Spektrum i Lillestrøm



Årets happening for alle som elsker MC

MC-messen samler alt som får MC-hjertet til å banke hardere: de råeste nyhetene, det ferskeste utstyret, de kuleste gadgets - og et innendørs motorsykkelsshow som tar pusten fra deg! Få med deg stunts, luftakrobatikk og motorsykel- og snøscooterkunst i verdensklasse. Atmosfæren og begeistringen må oppleves.

Importører, klubber, foreninger og tusenvis av entusiaster samles under ett tak for å dele lidenskap, kunnskap og ekte MC-glede. **Velkommen til MC-messen på NOVA Spektrum i Lillestrøm! 27. feb til 1. mars.**

Barn under 10 år gratis inngang med tilgang til Trail-show. FMX-show egne billetter, kr 100,-



MC
M E S S E N

Foredrag

Kunnskap og historier som inspirerer og rører.

Aktiviteter

Spennende aktiviteter hele helgen for små og store.

70th
ANNIVERSARY



**Ta turen innom stand D01-11
og opplev helt nye WR125R!
Your Gateway to Adventure**

**Allsidig med endurofølelse
Full size med 21/18" hjul
For A1 og oppover**

