



1 Des-jan 2024 | Norge 99 kr

NORGES LEDENDE MC-MAGASIN

MC
MOTORRAD
NR 1 | 2024

POWERED BY

Rapport: 2024-nyheter fra messen i Milano | Test: AlpenMasters – Finalen i verdens største motorsykkeltest | Reportasje: Alt du trenger å vite om lagertil din MC | Touring: Australia – det store eventyret!



Produkttest:
10 varmekåper

Triumph
Tiger
900 GT

Allsidig & forførende
NYHETENE 2024

Suzuki
GSX-S 1000 GX

Ducati
Hypermotard
698 Mono

Suzuki
GSX-8R

Yamaha
XSR 900 GP

KTM
990 Duke

Ducati
Panigale
SP2 916



Den store *Finalen*

- | | | |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
| ■ SUZUKI V-Strom 800 DE | ■ BMW R 1250 GS Adventure | ■ KTM 890 Adventure R |
| ■ DUCATI Multistrada V4 S | ■ SUZUKI GSX-8S | ■ ENERGICA Experia |
| ■ YAMAHA Tracer 9GT+ | ■ BMW M 1000 R | ■ DUCATI Scrambler Icon |

DET STORE EVENTYRET: GOING «DOWN UNDER»!

TIDSAM 5258-01

9 771400 485612
RETURUKE 6

01

MESTERSKAPS- FEST I ALPENE

Kvalifiseringen er over og åtte sykler har tatt seg til finalen i AlpenMasters. Fjorårets vinner, Ducati Multistrada V4 S, slutter seg til de beste på Stelvio-passet. Multistrada vant i 2021 og 2022 – vinner den nå for tredje gang? Det internasjonale testteamet setter seg i setene, åtte motorer brummer i gang, nå skal AlpenMasters 2023 avgjøres!



BMW M 1000 R
BMW R 1250 GS Adventure
DUCATI Multistrada V4 S
DUCATI Scrambler Icon
ENERGICA Experia
KTM 890 Adventure R
SUZUKI GSX-8S
SUZUKI V-Strom 800 DE
YAMAHA Tracer 9 GT+



Glem poengene! Nå er det snakk om subjektive meninger om helt forskjellige motorsykkelmodeller. Det er selvfølgelig interessant at Yamaha Tracer 9 GT+ dro fra konkurrenten Moto Guzzi V100 Mandello S på poeng i den innledende kvalifiseringen. Eller at KTM 890 Adventure R slo Aprilia Tuareg 660 med 26 poeng. Det hjelper heller ikke at Suzuki V-Strom 800 DE slo Honda XL 750 Transalp med 31 poeng, eller at Suzuki GSX-8S slo Honda CB 750 Hornet med 12 poeng. I den elektriske klassen slo Energica Experia ut motstanderen Zero DSR/X med 14 poeng, mens i Modern Classics-sammenligningen vant Ducati Scrambler Icon med en mindre margin, bare fire poeng, over Fantic Caballero 700. Det faktum at den mektige BMW R 1250 GS Adventure kom til finalen

med en knapp seier på to poeng over Ducati Multistrada V4 Rally spiller heller ingen rolle!

Årsaken er at kvalifiseringen er over, og fra nå av teller vi ikke poeng lenger. Vi måler ikke trekkraft i bakker eller i høyden på 2 500 meter over havet. Forbruk og rekkevidde er like uinteressant som nyttelast og bremseverdier i utforbakke med passasjer på baksetet. Fra nå av er det bare stemmene til den internasjonale juryen som teller. Og med det går teppet opp for det dramatiske fjellandskapet rundt det fantastiske vakkre Stelvio-passet. La finalen i AlpenMasters 2023 begynne!

Men la oss først ønske enda en deltaker velkommen: I henhold til reglene for AlpenMasters går fjorårvinneren rett til finalen. Vi

kan allerede høre det umiskjennelige brølet fra V4'en opp gjennom Suldental. Ducati Multistrada V4S ligger godt an etter to strake seire, så spørsmålet er om universalredskapen fra Bologna virkelig kan ta tittelen for tredje gang? Det finner vi ut i løpet av morgendagen.

Men det vanlige testteamet er ikke alene. For hva ville vel AlpenMasters vært uten våre partnere og testkolleger fra hele Europa? Det blir ikke endret for den 19. utgaven av det vi vet er den største mc-testen i hele motorsykkelverdenen.

Blant de internasjonale testførerene denne gangen finner vi sjefredaktør Kristijan Tičak fra Motorevija i Kroatia. Han er veteran fra vår testfestival i fjellene og har vært med på samtlige finaler siden 2007. Eric Bulsink, utgiver av det nederlandske magasinet

AlpenMasters 2023 – finalen

MotoPlus, og Gerry Nordström, ansvarlig for Bike i Skandinavia, er også gamle AlpenMasters-kjenninger. Det fjerde medlemmet i denne fornemme gruppen er Pepe Burgalenta, sjefredaktør for spanske Motociclismo. Han har også lang erfaring med motorsykkeltester. Faste lesere vil huske ham fra de beryktede Calafat- og Masterbike-testene som Motociclismo i sin tid arrangerte sammen med svenske Bike. Pepe har heller ikke gått glipp av en eneste AlpenMasters-finale. Det italienske magasinet InMoto representeres i år av redaktør Alessandro Codognesi, og Martin "Vauli" Vielhaber kom-

mer fra østerrikske 1000PS. For første gang er det tsjekkiske magasinet Motocykl til stede med sjefredaktør Petr Slezák. Han har et fengende slagord på visittkortet: "In petrol and paper we trust".

Sammen med Motorrads topptestfører Karsten Schwers og forfatteren av disse linjene er AlpenMaster-juryen komplett. Dermed har vi en testfører per motorsykkel og en stemme per runde for den motorsykkelen som står for tur – med andre ord den som blir slått ut av finalen. Det fine med ni stemmer og at alle må stemme er at sluttresulta-

tet ikke kan bli uavgjort, vi er nødt til å få en vinner.

Diskusjonen begynner selvfølgelig med en gang alle testførerene ankommer basen kvelden før finalen. I en "tørr-avstemning" over en velkomstøl i baren på vårt MoHo Hotel "Paradies" i Suldén (www.hotel-paradies.it), tipper overraskende mange testførere at Energica Experia blir den første som går ut. "Den første som stopper. Selv med fullt batteri!". Kristijan fra Motorevija er sikker i sin sak. Pepe fra Spania tror også at det blir den elektriske motorsykkelen fra Italia som går først ut. Gerry vurderer alternativene med

Vi kunne jo satt klistremerket "Bike Riders are Bike Readers?" på toppen av passet. Dessverre glemte vi det på hotellet! "AlpenMasters MasterMind": Motorrads sjeftester Karsten Schwers er i godt humør, og ikke bare foran kameraet: Værmeldingen lover to strålende solskinsdager.



9. plass

DUCATI Scrambler Icon

Den lettkjørte sykkelen tar seg hele veien frem til finalen. Med Ducati Scrambler Icon tar du deg lett gjennom de krappe svingene på Stelvio-passet. Den kompakte roadsteren er også ergonomisk imponerende. Bruksområdet er imidlertid begrenset. For praktisk landeveiskjøring mangler nakensykkelen bagasjeplass og vindbeskyttelse. Den er likevel en av de morsomste syklene for dagsturer.



"Scrambler Icon er en sykkel med høy smilefaktor. Spesielt for de som skal ut på sin første tur til Alpene."

Kristijan Tičak, sjefredaktør for Motorevija (Kroatia)



MOTOREVIJA



AlpenMasters 2023 – finalen

nordisk nøkternhet og tror det kan bli en av syklene med forbrenningsmotor. Vi trenger ikke engang å spørre Petr, til det er budskapet på visittkortet hans for tydelig. Men vi sover på saken en natt til, og vi har ennå ikke kjørt en meter. Å snakke om bensin i baren er én ting, det som teller er det som skjer på "testbanen".

Neste morgen legger finalistene ut på ruten, uthvilte og topp motiverte. Ruten, som Karsten har utarbeidet i detalj, vil avgjøre i hvilken rekkefølge syklene i finalegruppen

går ut, helt frem til nedtellingen fra ni til én er fullført. Testkjøringen begynner også med en geografisk nedstigning som snor seg ned gjennom Sulden-dalen – fra i underkant av 2 000 til 1 250 meter – før den svinger av til SS 38 i Gomagoi: Strada de Passo dello Stelvio. Nå går det oppover i halsbrekkende fart – noe som betyr over og ut for den første tittelkandidaten. Etter 48 intense hårnålssvinger og mange førerbytter stopper vi for første gang på toppen av passet på 2 757 meter – ett av mange stopp på Stelvio de

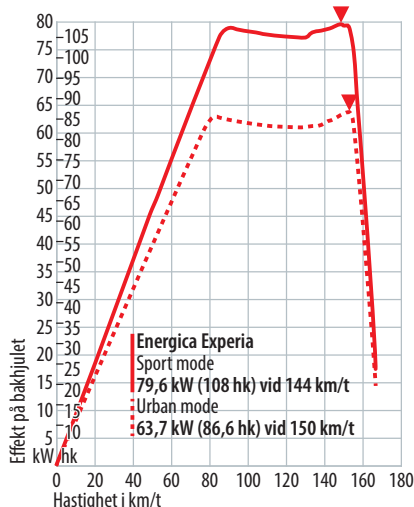
neste to dagene. Det er på tide å få et første inntrykk av atmosfæren, og det er også på tide å samle inn de første stemmene. Blir det som vi trodde kvelden før? Blir Energica den første som forlater oss?

Nei, det ble faktisk den meget sympatiske Ducati Scrambler Icon som fikk fem stemmer mot seg og måtte forlate finalen. I den innledende runden imponerte den med sin balanse – fra motor og chassis til komfortabel kjørestilling. Scrambler kan absolutt væ-

8. plass ENERGICA Experia

Med Experia lanserte den italienske elsykkelprodusenten for første gang en ekte sportstourer. Ved første øyekast skiller ikke Energica seg fra de langbente crossover-syklene eller offroadtourerne som er så populære i Alpene. Det er bare mangelen på lyddemper som avslører at vi har med en alternativ kraftkilde å gjøre. Til tross for den høye vekten er Experia overraskende manøvrerbar i de trange hårnålssvingene på Stelvio-passet. Akselerasjonen ut av svingene er unik – faktisk på et helt eget nivå. Men erfarne Alpe-førere vil irritere seg over mangelen på parkeringsbrems og, i det lange løp, for kort rekkevidde og lang lade-tid.

Effektdiagram *



I motsetning til effektdiagrammer for forbrenningsmotorer måles effekten til en elektrisk motorsyklus i forhold til hastigheten. Kurven kan derfor ikke sammenlignes direkte med en forbrenningsmotor. Det som kjennetegner en elektrisk motor, er det direkte dreiemomentet som bygges opp fra først omdreining...

*Effekt på bakhjulet; målinger i Dynojet 250 testbenk, korrigert i henhold til 95/1/EC, maksimalt mulig avvik ± 5 %

re et utmerket valg for dem som liker hårnålssvinger og til og med kurveseksjoner med større radier, men disse fordelene holder ikke helt i den sterke finalegruppen. Selv den "italienske stemmen" Alessandro setter Ducatien øverst på sin liste: "Fjæringskomponentene, spesielt gaffelen, er perfekt avstemt, og Scramblerens konstruksjon gjør den til en sykkel som er lett å ha med å gjøre. Problemet er bare at den i lengden ikke har nok krefter i Alpene." Pepe setter også pris på Ducatiens "easy going" som kommer

til sin rett i de ekstremt krappe svingene i Stelvio-passet, men synes også at enkelte ting er for svake: "Når du bremser i utforbakke, med bare én skive framme og med oversikt over neste sving, er det ikke det ideelle oppsettet for meg i dette miljøet!" La oss ta en rask og kortfattet titt på "Fakta-Vauli" fra 1000PS: "En god scrambler, men ikke vinner i AlpenMasters!"

Vi svinger nedover den vestlige rampen i vide svinger og tar sikte på et tankstopp i Bor-

mio. Prosedyren er nå innarbeidet. Hvert jury medlem er kjent med rytmen i sykkelbytene, testførerne hopper raskt over til neste sete under korte stopp, og slik fortsetter vi til feltet til slutt ruller inn foran bensinpumpen i byen nede i dalen. Den som ikke står i bensinkø er selvfølgelig Energica, som av naturlige årsaker avstår fra flytende drivstoff. Den må holde avstand, også fordi den fra nå av må følge finalerunden "utenfor konkurranse". Allerede i den første avstemningen fikk den fire stemmer mot seg, og de



1000PS.at
Die 1000PS.at Motorradzeitschrift im Internet

"Experia er en flott motorsykkel med fantastisk akselerasjon og ukompliserte kjøreegenskaper."

Martin Vielhaber, redaktør i 1000PS i Østerrike

AlpenMasters 2023 – finalen

blir selvfølgelig beholdt. Nå får den fem til i "Bormio-avstemningen". Mer er ikke mulig: Resultatet er 9-0 når det gjelder å eliminere Experia. Dette er bare andre gang siden 2020 at vi har avgitt stemme i elsykkelklassen i AlpenMasters, og vi må virkelig hylle Energica Experia: Når det gjelder respons og akselerasjon, er den langt bedre enn forbrenningsmotorene. Crossover-konseptet kan også notere seg for plusspoeng når det gjelder kjøreegenskaper og bremsekraft. Kristijan er likevel entusiastisk: "Når du akselererer ut av svingen, kjennes det som om du blir skutt ut med sprettert. Det er helt vilt! Og i utforbakke klarte jeg til og med å hente inn to prosent. Det som virkelig plager meg, er de praktiske aspektene som for kort rekkevidde kombinert med for lang ladetid og – som på Evas søstermodell - mangelen på parkeringsbrems. Det er et skikkelig handikap i Alpene!"

Nå sier vi "ciao, ciao" til elsykkelen fra Modena og som en hyggelig bieffekt noterer vi oss at denne svært klare avstemningen gjør at ingen av de gjenværende syv finalistene må ta med seg en eliminasjonsstemme inn i neste runde. Dermed blir det ekstremt spennende på vei til Gavia-passet. Under førerbytterne prøver vi å se om den ene eller den andre rynker pannen under hjelmen, men avstemningen om sykkel nummer tre ser fortsatt ut til å være svært åpen. Vi stopper



Start på hotellets parkeringsplass i Suldental. Fjorårets vinner, Ducati Multistrada V4 S, leder an blant utfordrerne som har gått videre etter de innledende kvalifiseringsrundene. Men vil det lykkes for tredje gang for Multien? Spørsmålet dukker opp under hver eliminering når en sykkel må forlate konkurransen og ved hvert fjellpass vi kjører over under finalen.

7. plass

KTM 890 Adventure R

Hvis det er for hardt, er du for svak... Det er tydelig at R-versjonen av 890 Adventure er en kraftig oppgradert modell med én hovedoppgave: Å ta seg frem på best mulig måte i vanskelig terreng. Det er også klart at jo mer spisset konfigurasjonen er, desto flere ulemper er det i daglig bruk. Av den grunn kan sykkelen fort bli for mye for førere som ønsker en viss komfort. Dette skyldes det altfor harde basisoppsettet av fjæringen. For erfarne offroadførere byr den imidlertid på ekstremt gode fjæringsegenskaper i Alpene.



"890 er en drømmesykkel med flott motor, god elektronikk og superbremser. Handikappet er dekkene."

Eric Bulsink, redaktør av MotoPlus (Nederland)



MOTOPLUS
MOTORCYCLE JOURNAL



AlpenMasters 2023 – finalen

ved Gavia i beste kaffetid, omgitt av et fargerikt mylder av det beste fra den italienske motorsykkelkulturen. I tillegg til mange GoreTex-kledde førere er det også mange i skinnsdresser med slipte knepucker.

Nå er det KTM 890 Adventure R som forlater finalen, selv om vi kanskje hadde ventet at den skulle ligge litt lenger fremme på grunn av allroundegenskapene. Dette er stikk i strid med tidligere spekulasjoner om at det ville være den supersterke BMW M 1000 R som måtte dra hjem. Til slutt ble det avgitt fem stemmer mot KTM, noe som betydde at den eneste oransje kandidaten var ute. Til tross for den gode motoren med sterkt re-

gister, til tross for de store fjæringsreserve-
ne, til tross for den gode bakkeklaringen i svingene, til tross for bagasjeplassen og det romslige passasjeretset. Hva er det som holder den tilbake?

"For meg er den for ustabil og for ukontrollert i svingene", oppsummerer Motorevija-sjef Kristijan. "Det er en offroad-sykkel, faktisk en offroad-racer", legger InMotos redaktør Alessandro til, før han kommer til det avgjørende poenget: "Du får problemer hvis du drar for hardt på gjennom svingete asfaltpartier!" Han er ikke den eneste som har problemer med grepet og feedbacken til Mitas-dekkene ("Enduro Trail"). "Det er for mye offroad", sier Motocykls sjefredaktør Pe-



BIKE

"M 1000 R må kjøres aktivt for å være morsom. Quickshift og den fine motorlyden bidrar til en herlig opplevelse."

Gerry Nordström,
sjefredaktør for Bike (Sverige)

6. plass BMW M 1000 R

Selvfølgelig er det mange andre lekeplasser der 208 M-hester ville ha mye mer for seg. Likevel byr 1000-kubikkeren på mye kjøre glede på Stelvio-passet. Konklusjonen er at med M 1000 R har man funnet en god balanse mellom sport og komfort, og det er grunnen til at den hevder seg så godt i finalen. Men konseptet er tross alt veldig spartansk og mangler grunnleggende touringegenskaper, som for eksempel kåpe.



READY
TO RACE



**125
DUKE**

***NO FILTERS,
NO BULLSHIT.***

KTM.COM

Please make no attempt to imitate the illustrated riding scenes, always wear protective clothing and observe the applicable provisions of the road traffic regulations! The illustrated vehicles may vary in selected details from the production models and some illustrations feature optional equipment available at additional cost.

KTM

AlpenMasters 2023 – finalen



INMOTO

"GSX-8S er en
overraskelse.
Fjæringen har en
kapasitet man ikke
forventer i denne
klassen."

Alessandro Codognesi,
redaktør for InMoto (Italia)

tr i sin vurdering av 890-R. Selv Pepe, som er velsignet med mange offroad-gener, må til slutt innrømme at R-versjonen av 890 Adventure ikke er en offroadsykel som alle er fornøyd med. Det skyldes den ekstreme konstruksjonen: "Standardversjonen hadde vært et bedre valg."

Vi piler tilbake nedover dalen fra det ekstremt ujevne Gavia og åpner avstemningen om sjetteplassen. Nå er det faktisk den absolutte hestekraftgiganten som går ut: Den (ventede) slutten for BMW M 1000R kommer med åtte stemmer mot en. Man kan i det minste si at M er forholdsvis lett-kjørt, selv i hårnålssvinger, til tross for den enorme effekten. I tillegg kan den fint rea-

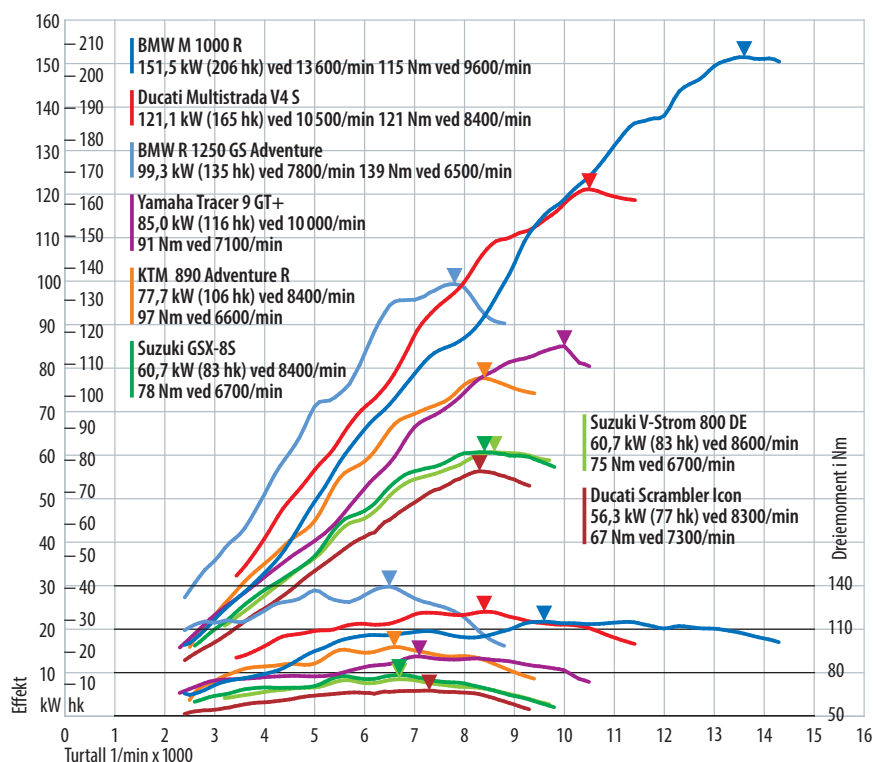
gerende e-fjæringen justeres for en viss komfort, og den suverene elektronikkpakken hjelper til med å holde M-en på rett spor. Poenget er imidlertid at en naken 1000-kubikker ikke er den rette typen motorsykel for alpekjøring. Den har ekstremt sportslige originaldekk, ingen bagasje- eller surringsmuligheter og ingen vindbeskyttelse. For denne typen kjøring er dette nesten helt nødvendige egenskaper. Men likevel: Fascinasjon og terror ligger svært nær hverandre hos M 1000R. Martin fra 1000PS feller sin endelige dom over den 208 hestekrefter sterke sykkelen: "Jeg hadde en forutinntatt mening om at den brutale M 1000R ikke ville komme i nærheten av å prestere i Alpene – og der tok jeg helt feil! På vått underlag



Prestasjonsmåling

Denne spesialtesten inkluderer selvfølgelig også en titt på de vanlige ytelsestabellene for alle finalistene. Alle unntatt Energica. Årsaken er at den elektriske motorsykkelen ikke kan sammenlignes direkte med kurvene for forbrenningsmotorene, der effekten måles på testbenk for å vise effekt- og momentutvikling over hele turtallsområdet. For å få et mer korrekt bilde av turtallsområdet som ble brukt under testkjøringene i AlpenMasters, kunne halvparten av grafen dekkes til, dvs. fra 8000 omdreininger og oppover. Da ser vi den effekten som normalt brukes ved kjøring i hårnålssvinger og i fjellområde generelt. Det er også hyggelig å se at dreiemomentkurvene til nesten alle finalistene har et sterkt lav- og mellomregister: Seks av de åtte som er vist her når dreiemomenttoppen godt under 8000 omdreininger. Spesielt imponerende: Shiftcam-bokseren i BMW R1250GS Adventure har en kraftfull økning fra 3500 omdreininger.

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



5. plass

SUZUKI GSX-8

De nye parallelltwinene fra Suzuki gjør en feilfri debut. Det kan også oppleves på en imponerende måte i salen på den nakne versjonen gjennom hver eneste meter av Stelvio-passet. GSX-8S imponerer med en fantastisk motorrespons og sterkt mellomregister. Dette kompletteres av den faste, men likevel velfungerende fjæringen. Hva mangler? Praktiske hverdagsfunksjoner som bagasjeplass og mer komfort for alpekjøring.



Data og målte verdier

BMW R 1250 GS
Adventure

BMW M 1000 R

Ducati
Multistrada V4 S

Ducati
Scrambler Ice

Energica Experis

KTM 890
Adventure R

Suzuki GSX-8S

Suzuki
V-Strom 800 DE

Yamaha
Tracer 9 GT+

Tekniske data	Motor	2-syl bokser	4-syl rekke	V4	V-twin	PMASynRM elektrisk motor	V-twin	parallelltwin	parallelltwin	3-syl rekke
Slagvolum/batteri*		1254 cm ³	999 cm ³	1158 cm ³	803 cm ³	22,5 kWh*	889 cm ³	776 cm ³	776 cm ³	890 cm ³
Maks effekt		136 hk	208 hk	170 hk	73 hk	102 hk	105 hk	83 hk	84 hk	119 hk
Maks. dreiemoment		143 Nm	113 Nm	125 Nm	67 Nm	115 Nm	100 Nm	78 Nm	78 Nm	93 Nm
Setehøyde		870–890 mm	830 mm	845–865 mm	790 mm	840 mm	890 mm	810 mm	860 mm	825 mm
Vekt (tørr) ¹		281 kg	202 kg	254 kg	188 kg	266 kg	214 kg	202 kg	231 kg	224 kg
Tillatt last		204 kg	205 kg	214 kg	177 kg	235 kg	236 kg	198 kg	199 kg	192 kg
ABS/traction kontroll		●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Pris (S-versjon)		257 900,-	305 200,-	321 000,-	160 900 kr	336 320,-	201 700,-	129 900,-	169 900,-	243 900,-
Pris testsykel		328 565,- ²	381 200,- ³	356 000,- ⁴	160 900 kr	336 320,-	201 700,-	122 900,-	169 900,-	243 900,-
MOTORRAD – målte verdier										
Trekk-kraft på gir										
på 2500 m over havet, 50–100 km/t										
		6,9 sek	6,3 sek	6,6 sek	10,0 sek	2,1 sek	7,8 sek	9,3 sek	9,7 sek	9,6 sek
oppforbakke med passasjer, andre gir, 25–75 km/t										
		3,6 sek	3,1 sek ⁵	3,4 sek	6,9 sek	2,8 sek	3,7 sek	5,1 sek	4,9 sek	5,4 sek
Bremselengde										
Utforbakke med passasjer, 75–25 km/t										
		29,5 meter	26,4 meter	27,5 meter	30,1 meter	27,5 meter	29,9 meter	27,0 meter	28,4 meter	28,3 meter
Bensinforbruk										
Fjellpass										
		0,58 liter/mil	0,59 liter/ mil	0,68 lit/mil	0,49 liter/mil	10,0 kWh	0,54 liter/mil	0,51 lit/ml	0,51 lit/ml	0,56 liter/mil
Rekkevidde alpekjøring										
		514 km	281 km	324 km	274 km	215 km	372 km	274 km	390 km	337 km

Produsentens opplysninger; ¹MOTORRAD målinger; ²inkl. Dynamic-pakke, Comfort-pakke, Light-pakke, Touring-pakke og Passenger-pakke, sorte aluminiumskofferter og BMW Motorrad Navigator VI; ³inkl. M-pakke; ⁴inkl. Hvit farge, Travel & Radar; ⁵uten passasjer; ● = Standard

AlpenMasters 2023 – finalen



MOTOCICLISMO

"R 1250 GS Adventure overbeviser med en uslåelig motor som leverer moment og ytelse i enhver kjøresituasjon."

Pepe Burgaleta, sjefredaktør for Motociclismo (Spania)

4. plass

BMW R 1250 GS Adventure

"Lillesøsteren" tok hånd om AlpenMasters-trofeet i 2020. Og Shiftcam-bokseren ville helt sikkert hatt en god sjanse til å ta tittelen igjen på Stelvio-passet. Det er helt fenomenalt hvor lite den høye vekten på en R 1250 GS Adventure faktisk merkes under kjøring. Men jo mindre og vanskeligere veiene blir, desto mer malplassert føler du deg på Adventure GS. Den massive utstyrspakken er en stor bonus, men som alltid koster den en god slant i tillegg til den allerede høye prisen.



skulle jeg gjerne sluppet å kjøre M 1000 R på grunn av de ekstremt sportslige dekkene (nesten håndskårne slicks), men på tørre veier er den en positiv overraskelse og fungerer helt strålende – selv i de krappeste alpesvingene og selv om den foretrekker mer åpne landskap!"

Klokken har passert fem på ettermiddagen og fem sykler kjemper fortsatt om AlpenMasters-tittelen. Nå svinger vi tilbake fra Bormio mot Stelvio. Etter nok et veldig klart resultat "mot M" kan neste avstemningsrunde, som vi starter ved Umbrail-avkjøringen, igjen bli et åpent spørsmål. Nå eliminerer vi faktisk den siste nakensykkelen i gruppen. På grensen til Sveits ble Suzuki GSX-8S, som hadde vært veldig overbevisende frem til da, eliminert. Under kvalifiseringen imponerte parallelltwinen med myk gange og fint mellomregister, mens chassiset imponerte med sin stabilitet og nøytralitet. Seks stemmer hindrer den imidlertid i å gå videre herfra. "For slitsom i lengden", oppsummerer Gerry. "En veldig morsom sykkel", sier Pepe, "men den kjennes en størrelse for li-

ten." Petr irriterer seg, i likhet med Martin, over ABS-systemets altfor defensive basisinnstilling, og Alessandro skulle gjerne hatt litt mer trøkk i toppområdet. Men alle er enige, og over en avsluttende øl i hotellbaren litt senere, oppsummerer vi inntrykene fra første dag. Det er ikke lett å slå ut sykler som faktisk har vunnet sin klasse og kommet til finalen. Men det er dag to som virkelig avgjør.

Så er det på'an igjen med klassikeren Sulden, Trafoi, Stelvio. Støyen på toppen av passet er fortsatt til å holde ut. I suvenirbutikken er persiennene nede, og Bruno fra pølseboden har ikke rukket å varme opp grillen ennå. Diskusjonen om fjerdeplassen, der avgjørelsen skal tas, er mer opphetet. Vi samler inn stemmene og teller dem: seks stemmer mot hvitt og blått, og dermed blir BMW R 1250 GS Adventure skjøvet ut. Under kvalifiseringen var kampen mot rallyversjonen av Ducati Multistrada ekstremt jevn, men nå blir det vekten og den ekte XXL-størrelsen som blir dens fall. Selv om denne 281 kg tunge kolossen fortsatt er overraskende lett å flytte.

Kolleger fra Motocykl i Tsjekkia er nye medlemmer av AlpenMasters-finalen. Her representert ved Petr Slezák, utgiver og sjefredaktør. Gavia-passet er stappfullt på solfylte søndager. Ikke bare av Gore-Tex og GS, men også mange som lykkelig lener seg fremover i fargerike skinndresser. Alle er med å skape god stemning på toppen av passet.



AlpenMasters 2023 – finalen

Men det er ikke bare det at luften blir tynnere på 2 757 meter, den intense konkurransen tar også pusten fra førerne. "En stor sykkel som Adventure Boxer kunne ikke vært enklere å kjøre", oppsummerer "MotoPlus-Baas"-Eric sine inntrykk: "Men i dette feltet innser du at du ikke trenger en stor sykkel for å kjøre over passene. Man kan også oppnå kjøre glede med mye mindre. Og fremfor alt for mye mindre penger!" Alessandro er av samme oppfatning: "Motoren er et teknisk mesterverk: Smidig og kraftfull. Chassiset er perfekt avstemt og reagerer utmerket, slik at det alltid kjennes som om du kjører en mye mindre motorsykkel. Men på et eller annet tidspunkt merker du det: Denne massen av motorsykkel, denne enorme vekten."

Vi suser ned til Bormio med de tre beste i tetstriden – på en rute som vi nå kjenner godt. Men ingen vil ta sjansen på å stemme ennå.

Multi, V-Strom, Tracer – hvem blir den neste? Vi merker oss flere flakkende blikk og bestemmer oss for å velge Lago di Cancano som vårt tredje stemmested.

Veien dit fører over et lite, smalt pass med bomstasjon til den gamle festningen Torri di Fraele. Nå er det slutt på å feige unna, la oss stemme på... Tracer 9 GT+! Den hadde allerede fått tre eliminasjonsstemmer i forrige runde, og nå har fått fire til. Så dessverre må den formidable, evig mektige trippelen fra Yamaha nå "kaste inn håndkleet" med totalt sju eliminasjonsstemmer.

Men så langt har den ikke vist noen svakhet. Det er utrolig hvordan "momentmesteren" har stormet opp bakkene med så mye turtallsvillighet og smidighet. Hvor fint den reagerer, selv i de krappeste svingene. Og hvilken oversikt føreren har i salen. Alt i alt var alle dommerne eni-



"Dere er gale", sier Vauli fra østerrikske 1000PS etter to ville finaler dager. "Du har rett", sier vi og finner raskt en passende logo på redaksjonsbussen vår. "Alt har en ende, men pølsen har to", sier Bruno på Stelvio og byr på den perfekte avslutningsmiddagen. Takk, Bruno!

3. plass

YAMAHA Tracer 9 GT+

I den populære crossover-klassen blomstrer den velkjente sportstourer-sjangeren nok en gang i alperregionen. Og det med rette, for den kombinerer dynamikk, komfort og praktiske egenskaper på en nærmest perfekt måte. I GT+-versjonen byr Tracer 9 på en fantastisk utstyrs pakke, med blant annet radarassistert cruisekontroll og bremseassistent. Vårt testeksemplar var imidlertid irriterende med en dårlig justert quickshifter.



"Tracer 9 GT+ imponerer med sin kraftige trippel og sporty layout. Et pluss: Det overlegne bremsesystemet."

Petr Slezák, sjefredaktør for Motorcycle (Tsjekkia)

AlpenMasters 2023 – finalen



MOTORRAD

"Hopp på og kjør i vei, Multien gjør resten. Den smidige ytelsen til V4'en sørger for opphissende øyeblikk – det samme gjør lyden."

Jörg Lohse, assisterende sjefredaktør i Motorrad (Tyskland)



ge om at GT+ versjonen av Tracer 9 er betydelig forbedret når det gjelder utstyr. Den syv tommer store TFT-skjermen med høy oppløsning og kontrast samt førsteklasses informasjonstetthet er et virkelig høydepunkt. Yamahas semi-aktive fjæring leverer også på førsteklasses nivå. "Tracer 9", sier Pepe, "har lenge vært en av de typiske motorsyklene for AlpenMasters og for meg vil den alltid være en het kandidat til pallen. I år, som GT+, imponerte den meg nok en

gang med sin ekstra sikkerhet i form av det radarassisterte kombibremsesystemet." For Eric var den bare en hårsbredd fra seieren: "I hvert fall pallen! For det er en fantastisk motorsykel som drar ut av hver eneste hårnålssving med en suveren, tresylindret motor. I tillegg har den et omfattende utstyr som vi aldri før har sett fra Yamaha i denne klassen. Sammen med det stabile chassiset er den ekstremt enkel å kjøre, uansett hva slags fører du er. Flere motorsy-

2. plass **DUCATI** Multistrada V4 S

Etter seier i 2021 og 2022 gikk den glipp av seieren i 2023 med en minimal margin. Multistrada V4 S fortsetter å være et multiverktøy for alle typer veier. Den silkemyke V4-motoren svarer rent, selv på lave turtall, og stormer deretter bokstavelig talt mot toppen. I tillegg kommer den elektronisk styrte fjæringen og de perfekt avstemte hjelpesystemene. Hvorfor den må se seg slått? Vinneren på neste side tar seg av Stelvio-passet med imponerende bravur.



AlpenMasters 2023 – finalen

1. plass

SUZUKI V-Strom 800 DE

Den kom, så og vant. Det finnes ingen annen måte å oppsummere V-Strom 800 DE sin triumf i AlpenMasters 2023. Den nye parallelltwinen i 800-serien er en suverent avstemt drivenhet som kommer med en like suverent avstemt fjæring. En annen grunn til seieren er at 800 DE ligger svært, svært nær formelen på 80 hester, 800 kubikk og 180 kilo for en perfekt balansert landeveisrykkel.



Et perfekt sted for toppmøtet i 2023-utgaven av AlpenMasters: Stelvio-passet i Syd-Tyrol.



kler burde kunne gjøre det Tracer 9 GT+ kan." Og med det er vi endelig kommet til kampen om førsteplassen.

Ducati Multistrada V4 S har så langt vært hevet over enhver tvil i disse to dagene. Seieren fra året før var ikke engang oppe til debatt. Det ga desto større grunn til å insistere på at den ville ha rett til seieren igjen i 2023. Den svingete SS 38 går nå ned langs den vestlige rampen, og etter de første krappe hårnålssvingene bak Bormio blir terrenget

mer åpent igjen og kjøringen smidigere. Som alltid i fjellet har trafikken nå avtatt betraktelig. Frem til klokken ti om morgenen og fra klokken fire om ettermiddagen: Ren kjøreglede som bare må nytes!

Nedenfor avkjøringen til Umbrail må man være ekstremt forsiktig for ikke å havne utenfor asfalten. Spesielt når man hører denne unike V4'eren brøle inne fra dypet av Multien! Og så er vi tilbake på toppen igjen. På Bruno's er de rød- og hvittrutete dukene dekket og viltpløsene dufter godt i den var-



MOTORRAD

"Den er ikke bare best i de skarpe hårnålsskurvene i Stelvio-passet, men er også en perfekt motorsykkel for turer overalt i Alpene."

Karsten Schwes, AlpenMasterMind og Motorrads topptestfører

AlpenMasters 2023 – finalen

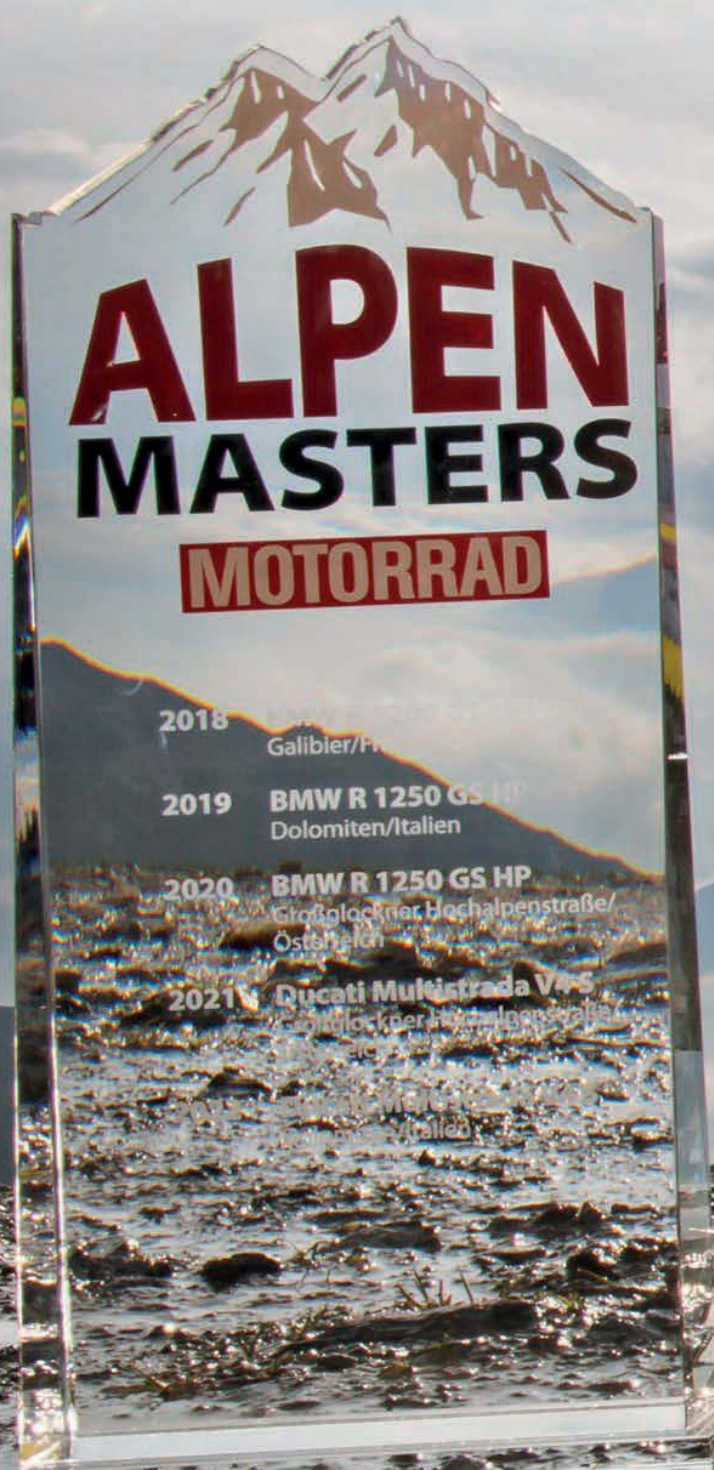
me stekepannen. Hvor hissig blir diskusjonen nå? Vi samler inn stemmene, teller dem og forundrer oss over det entydige resultatet: åtte mot én for å eliminere Ducati, og dermed seier til Suzuki!

V-Strom 800 DE har dermed lyktes i å ta opp arven etter 650 V-Strom. Den vant også testen på Stelvio i den første AlpenMasters i 2005 og forsvarte tittelen med glans i 2006. 800 har selvfølgelig ikke så mye til felles

med 650, men den har plukket opp mange ting og forvaltet dem på en førsteklasses måte for 2023. "Multistrada er, og vil alltid være, en fantastisk motorsykkel", oppsummerer Eric, "men Stelvio-passet med sine superskarpe kurver er rett og slett ikke det den kan best. V-Strom, derimot, kan spille ut alle sine trumfkort her. Utrolig kjøre glede til en fin pris, er det noe å lure på?" Petr er enig: "Det er utrolig hvor intuitiv Suzukien er å kjøre. I mine øyne har den de mest ba-

lanserte kjøreegenskapene av finalistene. Multien er og blir en fantastisk sykkel, men her på Stelvio har den rett og slett litt for mye av alt!"

For Kristijan symboliserer V-Strom helt klart "den gylne middelvei": "Kjøreegenskapene til en morsom sykkel, kombinert med offroadegenskapene til en lett offroadsykkel pluss komforten og brukervennligheten til en stor adventuresykkel – og alt til en overkommelig pris!" !



Pepe er enig og mener fremdeles at Ducati Multistrada V4 S er den beste motorsykkelen på markedet: "Den utrolig kraftige motoren, med topp ytelse og kraft i alle områder – og med den unike lyden. Jeg innser at det kreves en viss erfaring for å nyte alt dette. Og det er nettopp den fordelen Suzuki kan spille på. Når du setter deg på den, har du allerede vunnet!"

Og med det gratulerer vi Hamamatsu,

avslutter AlpenMasters 2023 og Suzukis seier med Karstens favorittuttrykk: "Her er alt gjort riktig!" Vi ser også frem til 2024, når V-Strom 800 DE skal forsvare tittelen. 



Tekst: Joerg Lohse
vizechef@motorradonline.de

Foto: InMoto, Markus Jahn, Jörg Künstle, Jörg Lohse

Alle vinnere siden 2018

2022 Ducati Multistrada V4 S

2021 Ducati Multistrada V4 S

2020 BMW R 1250 GS HP

2019 BMW R 1250 GS HP

2018 BMW R 1200 GS Rallye



VINNEREN

2023
SUZUKI
V-Strom 800 DE

