



9 Okt-nov 2025 | Norge 109 kr

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

BZKE NR 9 | 2025

POWERED BY



# MC BZKE



Ducati XDiavel V4

Triumph Rocket 3 R  
Evel Knievel



Suzuki GSX-R 1000

## Kraftkonsentrat for HEFTIGE MC-OPPLEVELSER



**OFFROAD FOR NYBEGYNNER**  
HONDA CRF 300 Rally  
VOGE 300 Rally

**MELLOMKLASSE NAKEDS**  
DUCATI Streetfighter V2 S  
KAWASAKI Z 900 SE

**CROSSOVER**  
BMW F 900 XR  
TRIUMPH Tiger Sport 800

**ADVENTURE XL**  
DUCATI Multistrada V4 S  
KTM 1290 Super Adventure S

Del 2:



## TOURING – PÅ EVENTYR I NORD-MAKEDONIA

TIDSAM 5258-09  
9 771400 485650  
RETURUKE 46

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

# OFFROAD FOR NYBEGYNNERE

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



## HONDA CRF 300 Rally

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

## VOGE 300 Rally

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

VOGE  
300 Rally



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

Men det trenger ikke være slik, ifølge

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

Den minimale størrelsen på motorsykkelen har ikke bare en ekstremt positiv effekt på manøvrerbarheten, men påvirker også sittekomforten i stor grad. Knevinkelen på

Honda er den skarpeste av alle syklene som ble testet i årets AlpenMasters. På Voge er knærne litt lenger fra hverandre rundt tanken. Begge imponerer med en lekende letthet som ingen andre motorsykler i testen kan tilby. Det klarer hodet og gir selvtillit.

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



**HONDA**  
CRF 300 Rally

## Alpen-Masters 2025 – Kvalifisering Del 2

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

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

De to lette offroadsyklene ligger mye nærmere hverandre når det gjelder motorytelse. Med 27 hk i Hondas spesifikasjonsark og 29 hk for Voge, sliter de som ventet når stigningsskiltene i Fedaiia-passet viser 15 prosent. De små ensylindrede motorene klarte ikke trekraft-testen med to personer i an-

dre gir fra 25 til 75 km/t fordi de traff turtallssperren. Derfor måtte de i stedet nøye seg med å vise hva de dugde til i området 25 til 60 km/t. Til tross for dette slet de to 300-modellene. Selv med bare fører i salen er det kun én måte å få dem opp bakkene på: ikke gir opp før turtallssperren slår inn. Hondas letteste instrumentering advarer med et blinkende lys når turtallssperren nærmer seg. Permanent hvitt lys krever ubønnhørlig et girskift. På Voges smale og kontrastfattede display trenger man nesten et forstørrelsesglass for å se turtallet. Man må gire etter gehør.

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

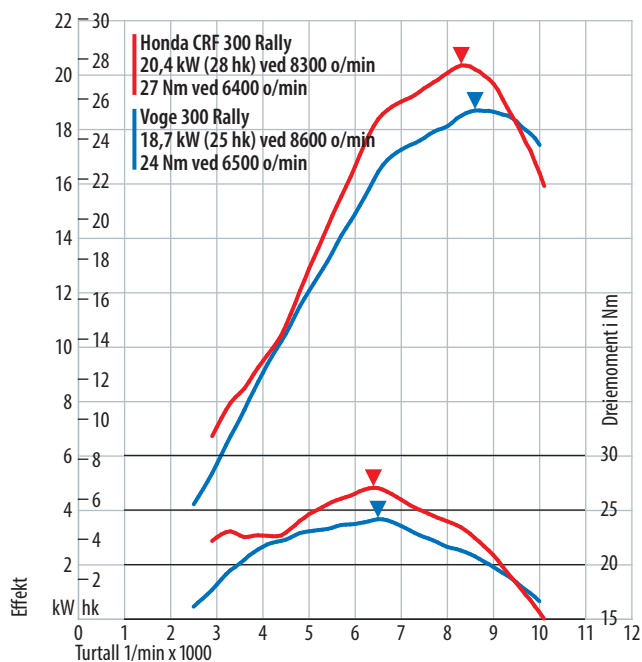
Når det gjelder bremsene, har verken Honda eller Voge noe å skryte av. Hondas bremsesystem fungerer i det minste pålitelig – med rimelig håndkraft. På Voge trenger du underarmer som en body builder for å få ABS-systemet til å aktivere på forhjulet – og



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



## Prestasjonsmåling



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

## Data og målte verdier

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

\*Produsentens opplysninger; ● = Standard; <sup>1</sup>MOTORRAD-målinger

## Alpen-Masters 2025 – Kvalifisering Del 2

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

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



### MOTORRAD Oppsummering

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



Tekst: Jens Möller-Töllner  
moetoe@motorradonline.de

Foto: Jörg Künstle, Tyson Jopson



### MOTORRAD

## AlpenMasters evaluering

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



Tre poengs forsprang holder: CRF er i finalen.