

riktningen allmän kritik. Om vi börjar med Hondan har vi ju den kända effektsvackan kring 4000 varv och den egendomliga ergonomin med låg sadelhöjd och högt placerade fotpinnar, men annars är allt okej. Motorn briljerar med enormt drag i mellanregistret och chassit är hanterbart, stadigt och okomplicerat med ett ABS av högsta klass och formspråket är fortfarande modernt, något som toppas upp med en mycket hög finish. Men trots det är det något som fattas och man väntar sig troligen mera i dag. Kanske ett par hästar mera, även om man inte behöver dem. Kanske gör de gott på fiket. Vad man däremot behöver är en växelindikator i instrumenteringen, en speed-shifter och ett par programmöjligheter. Det är inte för att man skulle bli snabbare med de här hjälpmidlen utan för att de är kul och för att det finns andra motorcyklar som har dem. Och för att de ju kan göra körningen – och livet – lite säkrare. En Honda CBR 1000RR Fireblade betingar 164 900 i grundutförande och tio tusenlappar mer med ABS. Finns också som 2010 års modell för 149 900 respektive 159 900 kronor.

Av Suzukin kan man däremot vänta sig mycket mer än bara lite godis (som Yoshimura avgassystem och lite kolfiber – kostar runt tjugotusen extra). Med tanke på vilka dynamiska krafter som stormar in på scenen i den här klassen de senaste åren, börjar Suzukin nu kännas lite föråldrad, även prislappen på 162 900 kronor känns hög i jämförelse. Framförallt de barocka formerna, den gammalmodiga ergonomin med underligt krökta styrena och stumma bromsar är saker som bör uppdateras omedelbart. Motorn sjunger däremot fortfarande rätt melodi, förutom vad gäller toppeffekten, och har egenskaper som gör den mycket trevlig att umgås med till vardags. Vi väntar på en reaktion från Hamamatsu, samma som skedde när K5 kom: Lätt, stark, kompromisslös, men nu med ABS och greppkontroll. Då skulle traction control och tradition befinna sig i samma paket, vilket ju Kawasaki nu kan ståta med. ■

## MOTORRAD-Testresultat Del 1

**1 BMW S 1000 RR** Första attacken har den stått emot, men det börjar bli tuffare. Trots det har BMW försvarat sin ledarposition övertygande.



**2 Kawasaki ZX-10R** Mot kungen känns även den här andraplatse nästan som en seger. Kawan lämnar ju faktiskt så renommerade motståndare som Fireblade efter sig. En riktigt bra motorcykel!

**3 Honda Fireblade** Seriesegraren från förr tappar bit för bit mark eftersom det bättre är det godas fiende. Fireblade är fortfarande en riktigt kul hoj, men vi ser fram emot en efterträdare.

**4 Aprilia RSV4 Factory** Man kan kritisera Aprilia för mycket: G handlarnät, reservdelsförsörjningen, priset. Mätt efter bara prestanda och körkänslan skulle den hamna mycket längre upp i tabellen.

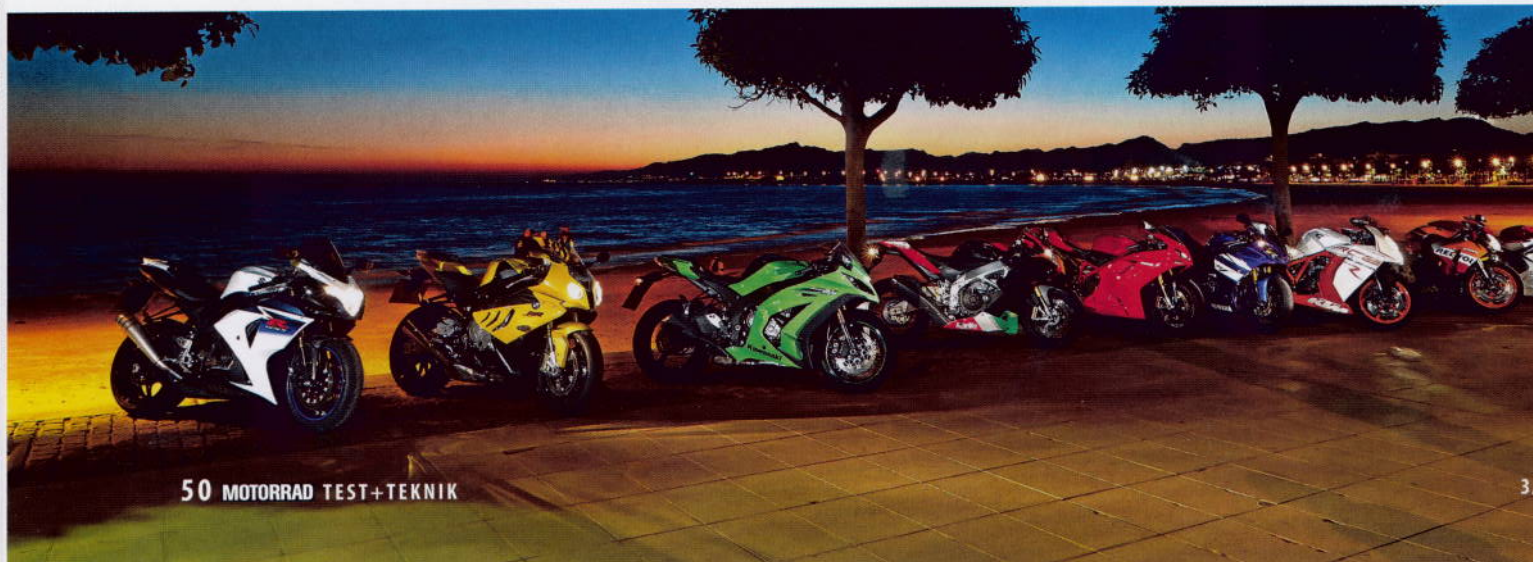
**5 Yamaha R1** Det kanske låter konstigt eftersom motoreffekten är så "låg", men R1:ans motor är dess kapital och chassit passar överallt. I den kunde vara bättre. Priset är dock helt rätt!

**6 KTM RC8 R** Sällan har en omarbetning gjort en motor så gott. Mo är mer kultiverad och chassit mer kompromissinriktat – nu är RC8 riktigt bra till ett sensationellt lågt pris.

**6 Suzuki GSX-R 1000** Vad som är ett framsteg för RC8 R är en förlust för GSX-R 1000, trots att vår testmaskin var lite extrautrustad med originalgodis. GSX-R är gammal och det är dags för något nytt!

**8 MV Agusta F4** Vi upprepar det om och om igen: Vad en MV står för kan man inte avläsa i tabeller: utseende och utstrålning kan man inte mäta. Inte heller magi.

**9 Ducati 1198 SP** Utseende, utstrålning, fascination: Det blir relativt när en motorcykel är som Ducatin att köra. För landsvägskörning är den ett anti-tips.



# MOTORRAD POÄNGVÄRDERING

|                           | Max Poäng       | Aprilia<br>RSV4 | Factory<br>BMW<br>S 1000 RR | Ducati<br>1198 SP | Honda<br>Fireblade | Kawasaki<br>ZX-10R | KTM<br>1190 RC8 R | MV<br>Agusta<br>F4 | Suzuki<br>GSX-R 1000 | Yamaha<br>YZF-R1 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|----------------------|------------------|
| <b>MOTOR</b>              |                 |                 |                             |                   |                    |                    |                   |                    |                      |                  |
| Dragkraft                 | 40              | 36              | 36                          | 34                | 36                 | 36                 | 38                | 32                 | 36                   | 37               |
| Acceleration              | 40              | 36              | 39                          | 35                | 37                 | 37                 | 36                | 36                 | 37                   | 37               |
| Toppfart                  | 30              | 30              | 30                          | 30                | 30                 | 30                 | 30                | 30                 | 30                   | 30               |
| Motorkaraktär             | 30              | 27              | 27                          | 26                | 26                 | 25                 | 27                | 25                 | 27                   | 28               |
| Gasrespons                | 20              | 12              | 13                          | 13                | 14                 | 13                 | 14                | 12                 | 15                   | 15               |
| Lastväxelreaktion         | 20              | 11              | 12                          | 14                | 11                 | 14                 | 12                | 13                 | 15                   | 14               |
| Motorgång                 | 20              | 12              | 13                          | 9                 | 13                 | 15                 | 10                | 12                 | 15                   | 14               |
| Koppling                  | 10              | 8               | 9                           | 6                 | 9                  | 8                  | 8                 | 7                  | 8                    | 7                |
| Växellåda                 | 20              | 16              | 15                          | 11                | 14                 | 13                 | 11                | 12                 | 14                   | 15               |
| Utväxling                 | 10              | 8               | 9                           | 8                 | 9                  | 9                  | 9                 | 8                  | 9                    | 9                |
| Startvillighet            | 10              | 8               | 8                           | 7                 | 8                  | 9                  | 8                 | 8                  | 9                    | 8                |
| <b>Summa</b>              | <b>250</b>      | <b>204</b>      | <b>211</b>                  | <b>193</b>        | <b>207</b>         | <b>209</b>         | <b>203</b>        | <b>195</b>         | <b>215</b>           | <b>214</b>       |
| <b>CHASSI</b>             |                 |                 |                             |                   |                    |                    |                   |                    |                      |                  |
| Hanterbarhet              | 40              | 31              | 25                          | 24                | 26                 | 27                 | 27                | 24                 | 25                   | 27               |
| Stabilitet i kurva        | 40              | 38              | 38                          | 35                | 36                 | 37                 | 36                | 38                 | 34                   | 36               |
| Styrning                  | 40              | 35              | 33                          | 29                | 31                 | 34                 | 33                | 33                 | 31                   | 32               |
| Feedback                  | 10              | 10              | 10                          | 8                 | 9                  | 9                  | 8                 | 9                  | 8                    | 9                |
| Nedläggningsvinkel        | 20              | 20              | 20                          | 20                | 20                 | 20                 | 20                | 20                 | 20                   | 20               |
| Stabilitet rakt fram      | 20              | 19              | 19                          | 17                | 20                 | 19                 | 17                | 20                 | 19                   | 19               |
| Fjädringsinställning fram | 20              | 19              | 19                          | 16                | 18                 | 18                 | 17                | 17                 | 16                   | 19               |
| Fjädringsinställning bak  | 20              | 17              | 17                          | 15                | 17                 | 18                 | 17                | 15                 | 15                   | 18               |
| Chassiinställning         | 10              | 6               | 6                           | 6                 | 6                  | 6                  | 6                 | 6                  | 6                    | 6                |
| Fjädringskomfort          | 10              | 3               | 3                           | 2                 | 4                  | 4                  | 3                 | 2                  | 4                    | 5                |
| Upptärande m. passagerare | 20              | 5               | 8                           | 7                 | 8                  | 8                  | 8                 | 7                  | 8                    | 5                |
| <b>Summa</b>              | <b>250</b>      | <b>203</b>      | <b>198</b>                  | <b>179</b>        | <b>195</b>         | <b>200</b>         | <b>192</b>        | <b>191</b>         | <b>186</b>           | <b>196</b>       |
| <b>VARDAGSBRUK</b>        |                 |                 |                             |                   |                    |                    |                   |                    |                      |                  |
| Körställning              | 40              | 21              | 21                          | 17                | 19                 | 22                 | 24                | 17                 | 20                   | 23               |
| Passagerare               | 20              | 2               | 4                           | 2                 | 3                  | 4                  | 2                 | 3                  | 4                    | 1                |
| Vindskydd                 | 20              | 6               | 7                           | 6                 | 8                  | 8                  | 8                 | 7                  | 10                   | 7                |
| Sikt                      | 20              | 8               | 11                          | 6                 | 12                 | 12                 | 9                 | 6                  | 12                   | 12               |
| Ljus                      | 20              | 12              | 16                          | 11                | 15                 | 17                 | 14                | 13                 | 14                   | 13               |
| Utrustning                | 30              | 19              | 19                          | 14                | 11                 | 22                 | 24                | 18                 | 14                   | 15               |
| Skötsel/vård              | 30              | 18              | 18                          | 18                | 16                 | 17                 | 17                | 16                 | 17                   | 16               |
| Bagage                    | 10              | 0               | 0                           | 0                 | 0                  | 0                  | 0                 | 0                  | 0                    | 0                |
| Maxlast                   | 10              | 7               | 6                           | 6                 | 2                  | 4                  | 3                 | 4                  | 4                    | 4                |
| Aktionsradie              | 30              | 14              | 17                          | 16                | 22                 | 18                 | 17                | 13                 | 21                   | 16               |
| Detaljarbete              | 20              | 17              | 16                          | 17                | 17                 | 15                 | 17                | 18                 | 16                   | 17               |
| <b>Summa</b>              | <b>250</b>      | <b>124</b>      | <b>135</b>                  | <b>113</b>        | <b>125</b>         | <b>139</b>         | <b>135</b>        | <b>115</b>         | <b>132</b>           | <b>124</b>       |
| <b>SÄKERHET</b>           |                 |                 |                             |                   |                    |                    |                   |                    |                      |                  |
| Bromsverkan               | 40              | 33              | 33                          | 33                | 32                 | 31                 | 32                | 32                 | 30                   | 31               |
| Bromsdosering             | 30              | 26              | 27                          | 24                | 26                 | 26                 | 25                | 25                 | 24                   | 26               |
| Broms med pass./fading    | 20              | 6               | 8                           | 8                 | 9                  | 8                  | 8                 | 8                  | 7                    | 6                |
| Broms i kurva             | 10              | 8               | 6                           | 5                 | 4                  | 7                  | 6                 | 6                  | 5                    | 5                |
| ABS-Funktion              | 20              | 0               | 16                          | 0                 | 18                 | 15                 | 0                 | 0                  | 0                    | 0                |
| Styrslag                  | 20              | 15              | 15                          | 14                | 19                 | 15                 | 15                | 18                 | 14                   | 14               |
| Markfrigång under         | 10              | 6               | 6                           | 6                 | 6                  | 7                  | 6                 | 6                  | 7                    | 7                |
| <b>Summa</b>              | <b>150</b>      | <b>94</b>       | <b>111</b>                  | <b>90</b>         | <b>114</b>         | <b>109</b>         | <b>92</b>         | <b>95</b>          | <b>87</b>            | <b>89</b>        |
| <b>KOSTNADER</b>          |                 |                 |                             |                   |                    |                    |                   |                    |                      |                  |
| Garanti                   | 30              | 15              | 17                          | 17                | 15                 | 15                 | 17                | 15                 | 15                   | 15               |
| Förbrukning/landsväg      | 30              | 12              | 15                          | 13                | 20                 | 17                 | 14                | 10                 | 19                   | 13               |
| Servicekostnader          | 20              | 15              | 18                          | 15                | 9                  | 11                 | 10                | 4                  | 9                    | 14               |
| Kostnad slitagedelar      | 20              | 4               | 4                           | 5                 | 5                  | 3                  | 4                 | 4                  | 4                    | 4                |
| <b>Summa</b>              | <b>100</b>      | <b>46</b>       | <b>54</b>                   | <b>50</b>         | <b>49</b>          | <b>46</b>          | <b>45</b>         | <b>33</b>          | <b>47</b>            | <b>46</b>        |
| <b>TOTALVÄRDE</b>         | <b>1000</b>     | <b>671</b>      | <b>709</b>                  | <b>625</b>        | <b>690</b>         | <b>703</b>         | <b>667</b>        | <b>629</b>         | <b>667</b>           | <b>669</b>       |
| <b>PLACERING</b>          |                 | <b>4.</b>       | <b>1.</b>                   | <b>9.</b>         | <b>3.</b>          | <b>2.</b>          | <b>6.</b>         | <b>8.</b>          | <b>6.</b>            | <b>5.</b>        |
| <b>JÄMFÖRPRIS</b>         | Maxpoäng<br>1,0 | 4,0             | 2,7                         | 4,0               | 2,6                | 2,5                | 3,0               | 4,0                | 2,8                  |                  |

**LÖSENORD: LANDSVÄGSKÖRNING.** Även om vi pratat mycket om toppeffekt, spelar den ingen riktigt viktig roll vid landsvägskörning. Vad som räknas mera är reaktion i gasen, hur motorn tar sig, lastväxelreaktioner och motorgång och växellåda. I slutändan är det Suzukins motor som vinner knappt över Yamahans motor, medan BMW:s värsting bara blir trea. Riktigt illa går det för Ducati.

**SEGRARE MOTOR: SUZUKI**

**DET HÄR ÄR SOLKLART** Så överlägset har en motorcykel sällan vunnit det kördynamiska kapitlet i ett jämförelsetest. Att det finns motorcyklar med bättre komfort och passageraregenskaper är en förlätlig synd bland sporthojar. Även Kawasaki och BMW gör bra ifrån sig, medan Ducatis eländiga prestation ger anledning till eftertanke.

**SEGRARE CHASSI: APRILIA**

**TRIUMF FÖR DEBUTANTEN:** Okej, vardags-egenskaperna är i den här klassen mindre viktiga än för naked bikes, men i praktiken spelar ändå egenskaper som bekväm körställning, bra vindskydd och riklig utrustning ändå en roll. Ducatin tar lika lite poäng som MV Agusta, medan Japan här alltid gör bra ifrån sig, som förresten även BMW.

**SEGRARE VARDAG: KAWASAKI**

**UTAN ABS GÅR DET INTE:** Längre var det bara Honda som hade ABS i den här klassen, men sedan kom BMW och nu även Kawasaki med samma utrustning. De andra blir väl tvingade att hänga på.

**SEGRARE SÄKERHET: HONDA**

**BILLIGARE GÅR INTE:** Billigast bland de dyra är ändå BMW, tack vare de relativt låga servicekostnaderna.

**SEGRARE KOSTNADER: BMW**

**SEGRARE JÄMFÖRPRIS: KAWASAKI**

Framgång för nykomlingen, knappt före Fireblade och YZF-R1.