

10 kommanderende klasser

Hvert år fødes det nye stjerner på klassiker-himmelen. Sykler med V4-motor tar beslag på tre av de fire øverste plassene på vår liste.

tekst: Ivar Kvadsheim og Victor Øvregård

1. Honda VFR 750 F. Honda har bare en modell på topp 10-listen, men til gjengjeld stikker VFR 750 av med førsteplassen! I dag forbinde de fleste Honda med kvalitet og driftssikkerhet, men slik har det ikke alltid vært. På begynnelsen av 80-tallet var Honda rett og slett ute å kjøre. Store problemer, særlig med V4-motorene, gjorde at Honda måtte gå drastisk til verks for å rette opp igjen inntrykket. Heldigvis kastet de ikke V4-motoren over bord. Tvert imot var Honda sikre på at dette var den beste motor-konfigurasjonen for tohjulinger.

I 1986 ble VF (V-Four) til VFR (V-Four Racing). Hovedproblemet med de tidligere V4-motorene var justeringen av kamslidene, men dette problemet ble løst med å erstatte kjedene med tannhjul. En kostbar, men særdeles pris og driftssikker løsning. Dermed var grunnlaget lagt for at Hondaer den dag i dag har rykte for å være påliteligheten selv.

I brosjyren fra 1986 gjøres det et stort poeng ut av at VFR er basert på raceren RVF 750. Også senere har VFR-imaget fått god drahljelp fra slektskapet med legendariske Honda-racere som RC 30, RC 45 og den super-eksklusive NR 750. Honda har utnyttet dette maksimalt i markedsføringen, og selvstgt forsterker det bare klassikerstatusen.

"Siden lanseringen har VFR nærmest bestemt standarden for sportsourere", skrev MC-avisa i 1992, og fortsatte: "Fin komfort, suverene kjøreegenskaper og raskere motor har hele tiden vært kjennetegn for denne besittelgeren."

Nettopp disse egenskapene gjorde sykkelten til førstevalg blant motorsyklister som virkelig var milslukere. Høye tall på kilometerelleren er regelen snarere enn unnatak, men syklene er solide og med godt stell er ikke kjørelengden noe problem. Tall fra Tyskland viser at 3100 av 4600 solgte RC 24-modeller (1986 til 1990), fortsatt har skiltene på.

I moderne tid er det knallrødt som er VFR-fargen framfor noen, men i 1986 var det store plastflaer i kritthvit lakk som gjorde susen. En hvit VFR er også MC-avisas førstevalg når 80-tallet skal oppsummeres i en motorsykel. Du finner flere for salg for under 30 000 kroner.

I MC-avisa finner du et tyvetalls artikler om VFR, senest i dette nummeret. Brukttest av VFR 750 F sto i nummer 7/94.

2. Yamaha V-Max. Først var det amerikanernes tur, deretter oss i Europa. Vi snakker om V-Max, denne muskelbunten som noen elsker og noen hater. Godt likt for sin enorme motorraft og maskuline utstråling, men så voluminøs og ketter at det grenser til det abnorme. En skikkelig powercruiser, altså!

MC-avisa omtalte V-Max første gang sensommeren 1985. Vår skribent konkluderte med at en raskere sykkel som dette ville vi neppe se på norske veier! Ha, en stund var V-Max å se utenfor hvert eneste gatekjøkken her til lands. Fastfood så klart!

Som VFR 750 hadde også V-Max V-4 motor, som ved presentasjonen ble oppgitt til å gi 145 hester. Disse enorme kreftene fikk V-Max fra et system som ble kalt V-Boost. En elektronisk servomotor som var koblet til tenningen, åpnet en ekstra ventili i innsuget når turtallet krøp opp mot 6000 omdreininger. Sylinderen som var i arbeidsakt, ble da matet av to forgassere i stedet for en.

Mange mente at designet var så som så. Den kjennetegnes med det dominerende luftinntaket på hver side av bensintanken, og en diger, sort motor. Den var bred og for klumpet, men hadde de elementene som skal til for å kategoriseres som cruiser. Andre syntes den utstrålte ekte pondus, og mang en eter av denne muskelbunten fikk ekstra hår under armene.

26 mc-avisa

Har du planer om å kjøpe en, bør du sjekke at den ikke hopper ut av gir. Sykkelen bør være i topptrim, ellers risikerer du wobbel.

Til Europa kom den nedtrimmet i 100 hesters utgave, men kjenner vi norske motorsyklister rett, har de hentet fram resten av kjempekreftene.

MC-avisa har omtale av V-Max i nr. 5/86 og prøvekjøring i nr. 7/86 og 1/96, brukteanalyse i 10/98, og i 4/04 er V-Max vurdert som klassiker.

3. Suzuki GSX-R 1100. Med en effekt på hele 130 hester og toppfart på 260 km/t var GSX-R 1100 reime bomben da den ble vist fram på Paris-messen høsten 1985. Den fanget naturligvis stor interesse blant R-gutta, dette var den ultimare fartssykel.

Rent teknisk var den i samme familie som GSX-R750, men den hadde en spesiell demping i gaffelen: For å redusere dykking, var det en elektrisk innrenning som regulerte trykket i gaffelens progressivev. Suzuki den gang var stolte over at GSX-R1100 ble levert med radialekk. Nyprisen i Norge var 99 600 kroner i 1986. Fram til 1996 ble det solgt et halvt tusen GSX-R 1100, og de aller fleste er fra 1986 og 1987. Gode klassiker-prosjekt altså.

Suzuki valgte å gi GSX-R 1100 et langt og godt liv, men det var spesielt de to første årene den solgte bra i Norge. De første eksemplarene slet med at vann drev inn i tenningboks og coil'er. Motoren tåler mye av det hardkjøret som mange er blitt utsatt for, men vurderer du å kjøpe en GSX-R 1100, bør du spesielt forsikre deg om at motoren ikke bruker olje, og at vippearm og kammer er slitt.

Du finner 8 artikler om GSX-R 1100 i MC-avisa, og brukttest i nr. 8/94.

4. Suzuki GV 1400 Cavalcade. Denne bussen av en tursykel veier nesten 400 kilo, og med en toppeffekt på 112 hk og 1360 kubikk var det den aller største tursykkelen i 1986. Som en av yriestri få modeller hadde den V4-motor, men det var først og fremst alt luksusutstyret som gjorde Cavalcade så spesiell.

I perioden fram til 1990 ble det ikke produsert mer enn 9000 Cavalcader, og av disse kom ca en prosent til Norge. 1400 Cavalcade er altså en meget sjelden sykkel, og derfor kan det være litt vanskelig å finne reserverdeler.

Se MC-avisa nr. 6/86, 6/90, 1/99 (brukttest) og 4/02 (klassiker).

5. Kawasaki GPZ 1000 RX Ninja.

Mens GPZ 900 var en braksuksess, klart ikke GPZ 1000 RX å leve opp til Kawasakis forventninger. Den kompakte sykkelten med sitt moderne utseende ble aldri noen storselger i Norge, men den er absolutt verdt å ta vare på nettopp fordi den er spesiell.

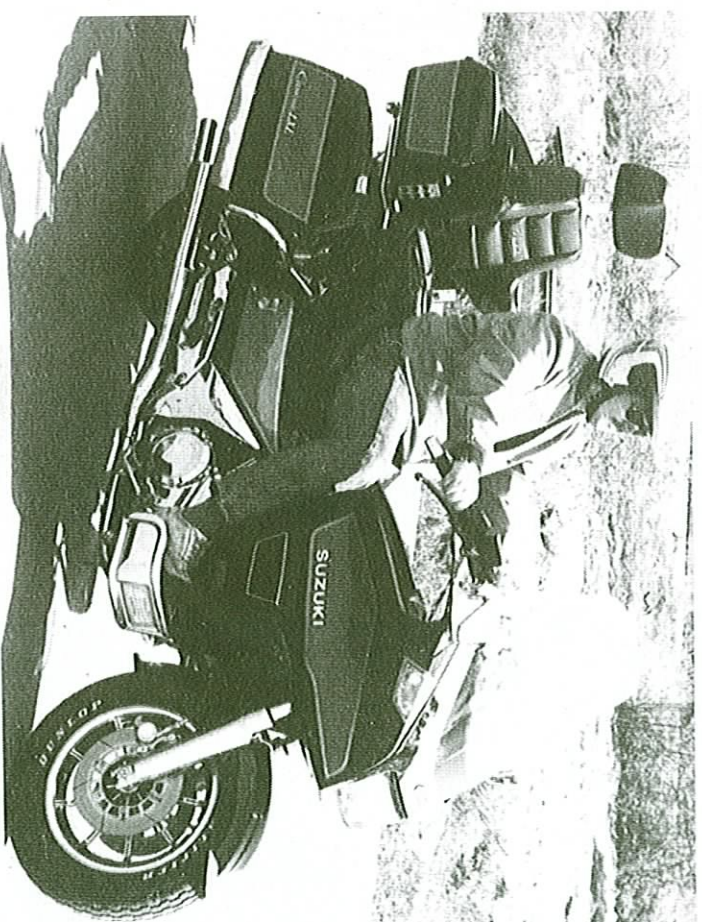
I forhold til forgjengeren GPZ 900 hadde den blant annet ny ramme, bedre demping og strømlinjeformet kåpe. Motoren ga 125 hester, men med en tørrvekt på hele 238 kilo var den 41 kilo lyngre enn GSX-R 1100. Se MC-avisa 1/86.

6. Yamaha FJ 1200. På 80-tallet ble det solgt bortevis av FJ, og spesielt FJ 1100 var ettertrakket. Til 86-sesongen ble boringen økt slik at motoren vokste fra 1097 til 1188 kubikk. Dette ga bedre moment og toppeffekten gikk opp fra 125 til 130 hester. Dermed var den blant de aller sterkeste sykklene på markedet. Kombinert med lavere vekt og bedre aerodynamikk er det ikke tvil om at FJ 1200 var en flott sykkel.

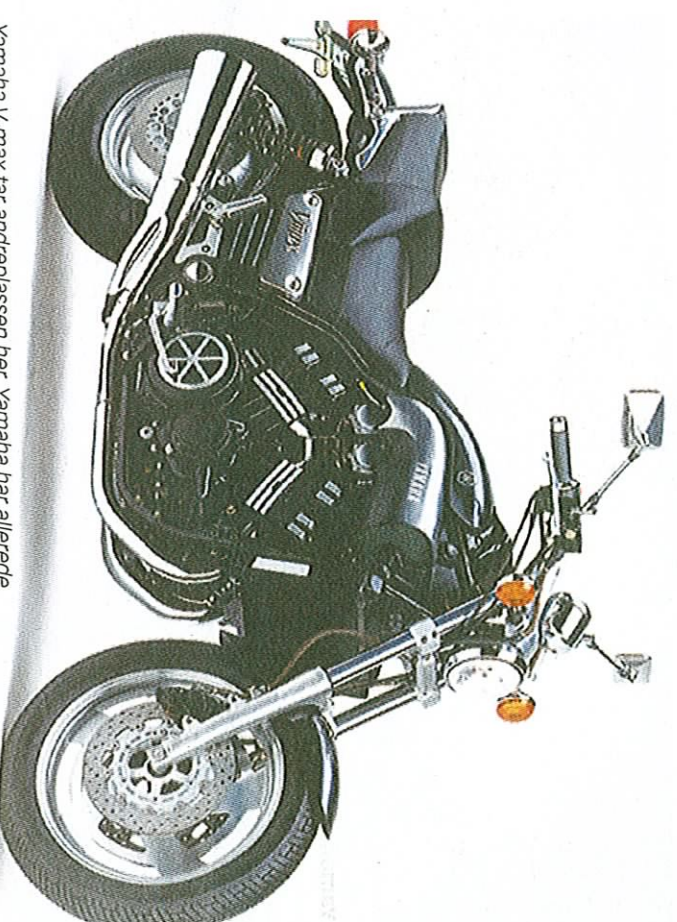
FJ 1100 debuterte i sin tid som sportssykel, men etter som tiden gikk havnet den i segmentet sportstouring.

MC-avisa har seks artikler om FJR 1200. Den i 3/97 og 2/01 er brukttester.

7. Triumph T 140 Bonneville. Det engelske merket Triumph var helt på felgen økonomisk, og etter to års neglebiting ble det hederskronet merket reddet. Høsten 1985 startet produksjonen opp igjen, og Classic Motorcycles solgte utover vinteren og våren



Suzuki GV 1400 Cavalcade var aldri noen beselger, men den fikk egen merkeklubb i Norge.



Yamaha V-max tar andreplassen her. Yamaha har allerede vist fram en prototype som skal ta opp arven etter denne legendariske powercruiseren.



Samme år som touringssykkelen Kawasaki GTR 1000 kan få klassikerstatus, får den endelig avløsningen i av de

IKERERE

den velkjente T 140 for 56 000 kroner.

Hvorfor ta vare på en Boneville fra 1986? Det var jo den samme tosylindrede 750-kubikkeren som tidligere. Jo, fordi denne Boneville sto opp fra de døde og berget den britiske mc-aren. God save the Triumph! Les prøvekjøringen i nr. 8/87 av MC-avisen.

8. Suzuki GSX-R 750 Limited Edition.

De første GSX-R-modellene er blant de aller smareste klassikerne. Limited Edition kom i GSX-R 750 sitt andre leveår. Med tørrlås, kraftigere bremses og ensitersal var denne spesialutgaven mer race-preget enn standard GSX-R. Den hadde blålakkerte felger og gullfarget kjede.

Et salgsargument den gang var muligheten å få lakkert navnet sitt på kåpen. Det er ikke sikkert du synes det er like kjekt å kjøpe sykkel med navnet til gamlekjæresten "tatovet" på brystet. Limited Edition var ikke lagervare i Norge.

Hele 14 artikler om standard GSX-R 750 i MC-avisen. Den som sto i 7/99 og 4/04 anbefales i denne sammenheng.

9. Kawasaki GTR 1000.

Endelig kom Kawasaki med en skikkelig tursykkel, og denne modellen har blitt produsert helt fram til i dag. I beste BMW-stil var den utstyrt med helkåpe, stor bensinank, sidewesker og kardang. Bortsett fra i 1994, skjedde det lite med GTR 1000 i årene som fulgte, og den har derfor beholdt sin identitet.

Nå 20 år seinere blir den avløst av GTR 1400, og kan dermed pensioneres med god samvittighet. Lar du den få godt stell, kan du dra den fram til sommerens langtur i mange mange år framover.

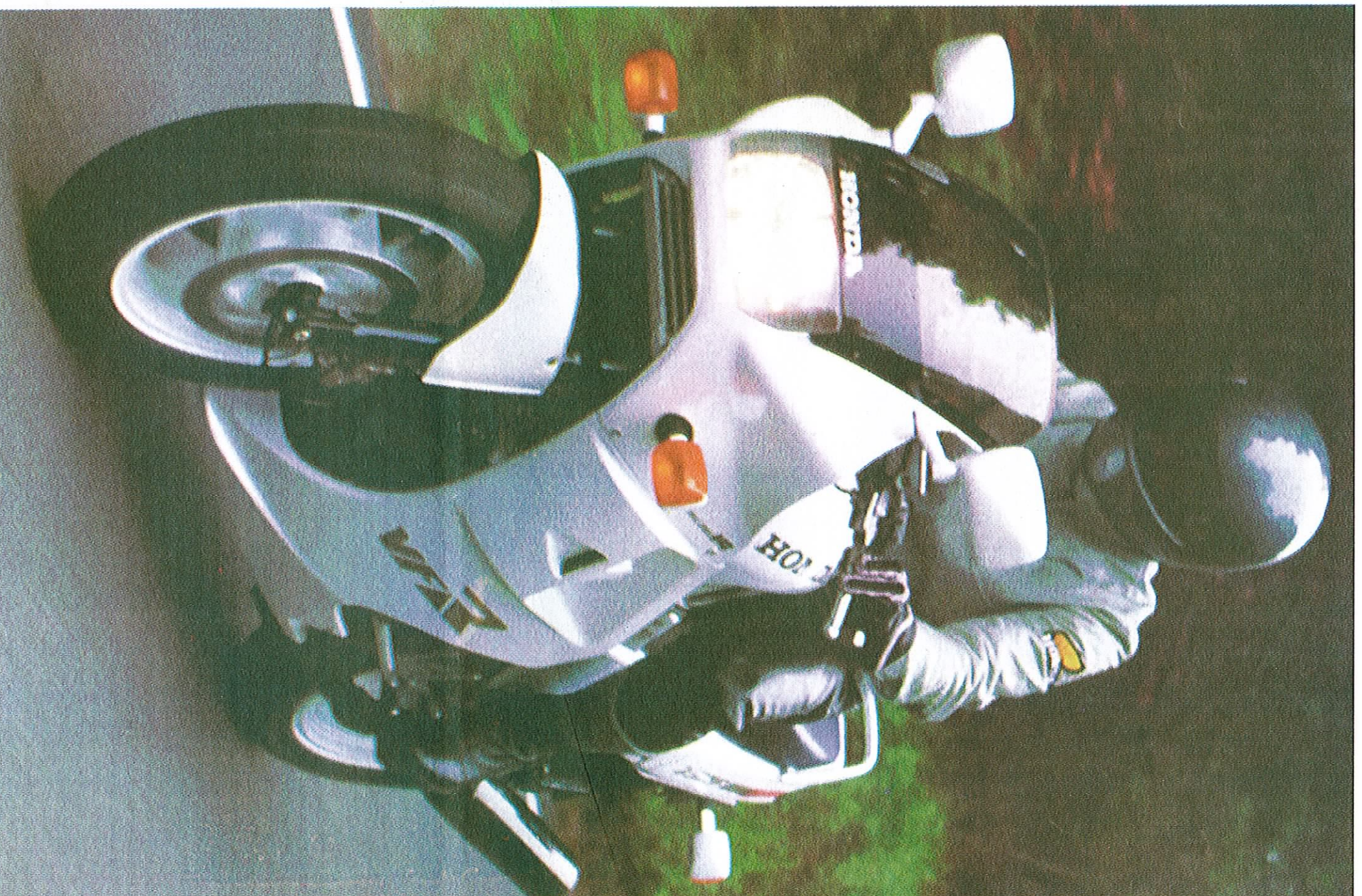
Se MC-avisen 5/94 og 11/04 (brukttest).

10. Yamaha XV 1000 Virago.

Vi registrerer stigende interesse for 80-tallets japanske customsykler. Disse krever ikke all verden stell, bare en kjerlig hånd og en fille med krompolish.

Yamaha var tidlig ute med slike "softhopper" som denne Viragoen. I tiåret som fulgte ble det solgt utrolig mange Viragoer i Norge. Alle med luftkjølte V2-motorer, men modellen med 1000 kubikk er nærmest å regne som en sjeldenhet. Så finner du et pent eksemplar av XV 1000, bør du ikke være redd for å slå til.

Se MC-avisen 6/88 og 8/95 (brukttest).



Bløtkeramme av aluminium på en stor produksjonssykkel var nytt i 1986. Men det var V4-motoren som fikk mest oppmerksomhet da sykkelien kom.

De uplasserte

De 10 modellene som her er rangert på klassikertoppen, var ikke alene som nykommere i 1986. Her er 10 andre nykommere dette året.

Honda NS 400 R. Lett sportssykkel med tresylindret V-motor, og toppeffekt på hele 72 hester.

Honda CB 450 S. Ble aldri importert til Norge. Dessuten er det først og fremst større sykler som er samleobjekt.

Honda VF 1000 Fil. Teknisk lik forgjengeren VF 1000F, men Fil var utstyrt med helkåpe.

Se bruktanalyser i MC-avisen nr. 2/92 og 2/96.

Kawasaki VN 750. Tradisjonell customsykkel som ikke ble tatt inn til Norge dette året.

Se MC-avisen nr. 4/87 og 7/94.

Suzuki DR 600 Dakar. Stort sett lik DR 600 S, men var bedre "polstret". Dessuten var motoren bedre balansert.

Se MC-avisen nr. 5/86.

Suzuki VS 750 GL Intruder.

Representerte egentlig ikke noe nytt, men det ble etter hvert en populær sykkel som solgte bra.

Se MC-avisen 5/95 (brukttest).

Yamaha SRX 600. En enkel motorsykkel som representerte noe nytt. Blir likevel

temmelig grå, kjedelig og gubbe, og motoren er ikke av de mest slitestærke.

Se MC-avisen 10/86, 1/91 og 5/03 (brukttest).

BMW R 65. Mange fellestrekk med R 80. BMW gjorde et poeng av det at R 65 kunne kjøres på blyfri bensin. Denne modellen ble kun solgt i et lite antall i Norge.

Moto-Guzzi V 65 og 76 Dakar. Ytterst få nye modeller fra Italia i '86. Uviss om Dakar-modellene til Guzzi fikk norske kjøpere.