



bensinstasjon. Turen dit var litt vaklende da det var uvant å kjøre med fire girskasse på motsatt side og med første opp og resten ned. Dette kombinert med venstrekjøring krevde full konsentrasjon, og jeg forsøkte å bremse med girhendelen flere ganger når den innøvede bremserefleksjonen »slo inn« og overstyrte den nye kunnskapen om hvor bremsen var. Vel ute av byen kjørte vi oppover i fjellet med kurs for Nainital som er en tidligere engelsk hillstation beliggende på 1938 moh. Farten lå på mellom 35-45 km/t og det er første gangen jeg har tenkt at det var fort

PÅ HOTELLET BLE VI MØTT AV BEUNDRENDE BLIKK



TRANGT OM Plassen Her er det behov for å tute før svingene hvis man skal ha plass!

nok. Sammenlignet med min CBR hjemme i Norge kjentes det ut som om styrelageret var av gummi. Veien var stort sett asfaltert, men med en del hull og det var med ujevne mellomrom tippet sandhauger i veien. Steinblokker fra småras dukket også stadig opp som naturlige utfordringer for en motorsyklist i mørket. Da mørket senket seg og fjellene tårnet seg opp som mørke kjemper på to sider av oss der vi snirklet oss opp i fjellet tenkte jeg at dette er en ny form for ekstremtransport. Spenningen ble også holdt oppe av ulike kjøredoninger med og uten lys, med et lys eller med frontlykter bak og lignende. Alle disse ville stadig ha plass på den smale veien. En episode var når jeg så et lys komme over i min kjørebane. Jeg trodde det var en moped eller motorsykel som ikke klarte svingen. Jeg vurderte da å passere »motorsykkelen« på høyre side. Det var det godt jeg ikke gjorde, da det sekundet etter viste seg å være en jeep med bare et lys...

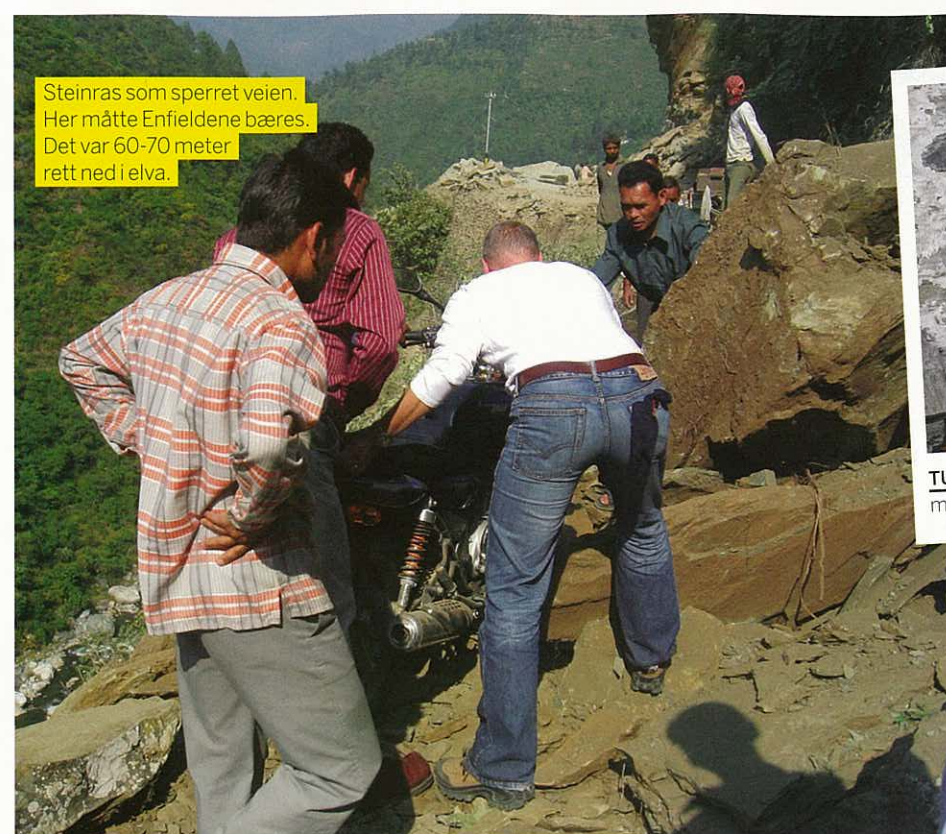
DET VAR OGSÅ stadig søl av væske på veien, og i lyset fra Enfielden var det ikke mulig å se om det var vann- eller oljesøl. Det gjorde det enda mer spennende. Det var flott å komme opp til Nainital Lake og se sjøen og lysene fra hus og hoteller. Vi kjørte gjennom Nainital i god fart og spurte oss frem til hotellet som lå oppe i en bratt bakke som Enfielden klatret opp i første gir. Vel oppe på hotellet ble vi møtt av beundrende blikk over våre sorte stålhester. Vi låste dem fast med en lang kjetting og spiste kvelds på hotellet med gammelt engelsk preg.

Dagen etter tok vi en båttur på den idylliske Naini Lake før vi kjørte videre mot fuglereservatet Pangot. Alle skilt står på hindi, og veier uten asfalt er ikke merket på kartet så vi måtte spørre oss frem. Til tross for at vi spurte etter veien kjørte vi noen kilometer feil. Det var helt greit for det var fantastiske motorsykelveier som klorte seg fast i fjellsidene. Veien mot Pangot var smal og svingete med flott utsikt der den slynget seg gjennom frodig skog på ene siden og dype juv som lå halvveis skjult i tåkedis på den andre. Vi var to dager i områdene rundt Pangot og kjørte et antall små grusveier, og gikk turer i fjellet og tok bilder.

Ferden fra Pangot og videre opp i Himalaya startet i grålysningen den tredje dagen vi hadde sykklene. Vi hadde som mål å komme lengst mulig inn i Himalaya denne dagen men vi var usikre på hvor langt vi klarte å kjøre på en dag. Vi var innstilt på å kjøre så langt vi rakk og finne oss et overnattingssted langs veien. Når vi kjørte fra Pangot fikk vi et glimt av hvitkledde topper, og jeg måtte bremse hardt for ikke å lage apefrikasè av en stor langustape som hoppet ned i veien mellom Knut og meg. Etter et par timers flott motorsykkelfjøring stoppet vi og spiste frokost i Ranikhet. Vi passet også på å kjøpe med oss en ekstra slange til sykklene da faren for punktering var stor på det varierte underlaget.

VI FORTSATTE VIDERE mot Karnaprayag og Chamoli på svingete veier med mye hopp og sprett som sørget for at Enfieldenes fjæring måtte jobbe hardt for å holde hjulene på veien. På min sykkel var det bra med fjæring men lite demping så det var som å kjøre liten båt i krapp sjø. I Chaukutia, en liten landsby stoppet vi og fylte bensin. Vi satt fra oss våre Enfielder utenfor en liten gatebutikk og satt oss til å spise av varene i butikken. Etter å ha spist oss mette på bananer, potetgull og cola telte vi opp tomgods og antall bananskall, betalte og kjørte videre. Veien fulgte en skummende elv mot stadig nye høyder og fjellsidene var formet til trappetrinn der ris og grønnsaker ble dyrket. Vi stoppet på flere fine utsiktspunkter og nøt utsikten over dalene vi passerte. Det var en herlig følelse å kjøre gjennom landsbyer. Vi tute og kjørte fram mellom biler, sykler, folk og fe og når veien åpnet seg ut av byen akselererte vi og nøt motorlyden som slo tilbake fra fjellsidene. Smatringen fra sykklene fikk meg til å tenke på politisykkelen i TV-serien »Heartbeat«.

Et par mil før Karnaprayag stoppet vi og tok bilder på et fjellutspring som hang høyt over elven under oss. Noen kilometer etter dette sto trafikken stille i vår kjøreretning og det var ingen møtende trafikk. Vi snirklet oss forbi køen mellom fjellveggen og stupet, og da vi sto fremst i køen fikk vi se at veien var totalt sperret av et stort steinras. Vi parkerte og jeg tenkte at; dette var jo også en opplevelse... Knut sier at nå er det bare å kaste jakkene å begynne å hjelpe inderne med å



Steinras som sperret veien. Her måtte Enfieldene bæres. Det var 60-70 meter rett ned i elva.

rydde veien da dette er den eneste veien frem hvis vi ikke skal kjøre en omvei på to dager. Det viste seg at det var mulig å rydde en ca 40 cm passasje ytterst på stupet, da det var mindre steiner der, utenfor en stor steinblokk. Neste passeringspunkt var sperret av en stor fjellblokk som tok hele veien. Etter noe rydding lyktes vi med å få en 125 ccm gjennom raset og vi bestemte oss for å prøve med våre sykler. Inderne sa at det er »too riskie« men Knut klarte å få med seg 6-7 menn og de lyktes med å støtte, dra og løfte begge Enfieldene ytterst på raskanten. På et sted hang de på skrå ut i lufta der det var 60-70 meter rett ned i elva.

DET GIKK HELDIGVIS bra med både folk og sykler, og vi kjørte videre. På en øde strekning mellom raset og Karnaprayag gikk det en ung inder og haiket. Jeg tenkte at nå har inderne hjulpet oss gjennom raset så nå kan jeg hjelpe en inder så jeg stoppet og tok han med bak på Enfielden. Han takket og var blid og fornøyd når jeg slapp han av noen kilometer senere i landsbyen Adbadri. Vi kjørte gjennom Karnaprayag der vi spiste og videre til Gopeshwar og Chamoli der vi fylte bensin. Her stemte ikke kartet, så vi måtte stole på kjentfolk ved å spørre oss frem i veikryssene.

Veien fra Chamoli og opp mot Chopta minner mest om en norsk skogsbilvei som slynger og snirkler seg oppover fjellsidene. Da det mørknet kjørte vi inn i jungelen. Når det først blir mørkt blir det kullsvart i skogen og veien blir »opplyst« av de svake lysene fra Enfieldene. Jeg lå bak og sikten ble så som så når lyset ble reflektert av det lette veistøvet som ble som en gulltåke mellom det røde baklyset på Knuts sykkel og min Enfields frontlykt. Stemningen ble trollsk etter hvert

da vi kjører lenger og lenger inn i skogen. Jeg tenkte der og da at det var godt at vi hadde to sykler dersom den ene skulle »legge av« her i tigerland.

Å kjøre inn i Chopta var som en scene fra en cowboyfilm. Det var en husklynge på to sider av veien der lysene fra en håndfull leirovner og noen gasslykter var eneste belysningen, og noen mannfolk sto i mørket og småpratet. Vi »tjoret« våre jernhester ved en »cantina«. På våre spørsmål om hotellrom får vi først til svar at det ikke finnes ledige rom der, men etter litt småpratning får vi tilbud fra flere om å overnatte. Vi blir med en ung gutt som kan litt engelsk gjennom noen gårds-plasser, forbi en stall med en hvit hest og finner et rom med senger, et hull i bakken og et stearinlys. Flott! Nå hadde vi tak over hodet!

Etter en varm kyllingrett og chapati stuper vi i seng etter å ha kjørt i 13 timer. Før vi sovner er vi begge enige i at Royal Enfield 500 Bullet er en sykkel som passer perfekt for kjøring som dette.

DAGEN ETTER ER vi oppe kl.05.00 og har en flott fottur fra Chopta som ligger på 2700 m.o.h. og opp til toppen av Chandrasila på 4090 m.o.h. På veien dit gikk vi forbi Thunganath, verdens høyest beliggende Shiva-tempel. Utsikten fra toppen der vi hadde 180 graders utsikt til topper på rundt 7000 meter var en mektig opplevelse!

Samme dag kjørte vi videre på »skogsbilveien«. Vi tok av til høyre og etter en del interessant kjøring på veier med vakker utsikt kom vi til landsbyen Sari. Der parkerte vi sykklene og fikk en butikkeier til å passe på hjelmene våre



TUNGPUSTET NORDMANN Jim på Chandrasila som ligger 4000 meter over havet. Da er det lov å være andpusten.

da vi gikk opp til naturreservatet Deruathal. Vel oppe ble vi møtt av et paradisisk landskap med grønne enger rundt en liten sjø, der bøf-felene gikk og gresset og småfisk spratt i det stille vannet. Vi bestemte oss der og da for å bli på fjellet til neste dag. Vi overnattet i telt. Natten ble i overkant spennende da jeg hørte en leopard eller tiger brøle bak utedoen mens jeg satt der midt på natten. Jeg slapp med skrekken. Vi var oppe tidlig neste morgen og fikk med oss soloppgangen over et flott panorama av Himalayas topper før vi spiste frokost i det fri og gikk tilbake til Enfieldene våre nede i landsbyen.

Ferden videre gikk på bedre veier med bra asfalt men hele tiden ble den ene svingen avløst av den andre. Fantastiske motorsykelveier som innbød til aktiv kjøring! Aktiv kjøring i India kan ikke sammenlignes med det samme hjemme i Skandinavia med moderne motorsykler. Hastighetene er lavere, veiene er ...annerledes... og uforutsette hindringer av alle slag dukker oftere opp. Vårt mål for dagen og der vi skulle skilles fra våre Enfielder var en River rafting camp nord for Rishikesh. Da vi kom dit var det nesten vemodig å måtte skilles fra sykklene som disse fem dagene hadde gitt oss så mange flotte opplevelser uten å stille andre krav til oss enn bensin og noen desiliter olje. Turen ble avsluttet med et par adrenalinfylte og artige dager med rafting i Ganges, før vi tok toget tilbake til Delhi og hjemreisen til Norge.★



HØYT OG VAKKERT Det er mulig vi tror Norge byr på spektakulær motorsykkelfjøring. Da bør du besøke Himalaya.

»Er Honda CB 600 F Hornet den beste mellomklassesykkelen?« **Se side 46**

Bike 9. 2007
Pris: 59,95 NOK
www.bike.no

BIKE

VI TESTER BRUKTE R-SYKKLER

Gårdagens 1000-
cubikkere er dagens
smarte kjøp!

SER DU?

Vi hjelper deg
i kjøpe raskere
og sikrere

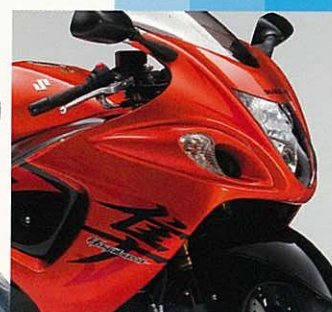
Prøvekjøringer:

Kawasaki GTR 1400,
BMW Megamoto,
Suzuki Bandit 1250
Triumph Street Triple



KAWASAKI GTR 1400 PÅ AUTOBAHN

Kawasaki er tilbake i touringseg-
mentet med **nye GTR1400**. Vi har
kjørt den på raske motorveier!



Nye Hayabusa blir
enda sterkere neste
år. Raskest i 2008?

TEST HONDA CB600 F HORNET
SUZUKI GSR600 YAMAHA FZ6-S

11 SIDER Stor test av de mest populære motorsyklene

**7 sportsdekk for deg
som vil ha feste**
+ 10 motorsykler prøvekjørt

HETT! Hvilke
dekk fungerer
best på gate og
bane?



»Er Honda CB 600 F Hornet den beste mellomklassesykkelen?« **Se side 46**

Bike 9. 2007
Pris: 59,95 NOK
www.bike.no

BIKE

VI TESTER BRUKTE R-SYKKLER

Gårdagens 1000-
cubikkere er dagens
smarte kjøp!

SER DU?

Vi hjelper deg
i kjøpe raskere
og sikrere

Prøvekjøring:

Kawasaki GTR 1400,
BMW Megamoto,
Suzuki Bandit 1250
Triumph Street Triple



KAWASAKI GTR 1400 PÅ AUTOBAHN

Kawasaki er tilbake i touringseg-
mentet med **nye GTR1400**. Vi har
kjørt den på raske motorveier!

7 sportsdekk for deg
som vil ha feste
+ 10 motorsykler prøvekjørt



HETT! Hvilke
dekk fungerer
best på gate og
bane?



Nye Hayabusa blir
enda sterkere neste
år. Raskest i 2008?

TEST HONDA CB600 F HORNET
SUZUKI GSR600 YAMAHA FZ6-S

11 SIDER Stor test av de mest populære motorsyklene



Vi tok en Suzuki GSX-R 1000, booket en bane og fant **de beste sportdekkene**.



SYKLENE MED MYE GLEDE!

Dette er syklene du bør se på hvis du vil ha **mye** for pengene. **Se side 46.**

MANGE MIL FOR DIN SKYLD

TEST. Motorsykler for alle

Vi samlet Honda Hornet, Suzuki GSR600 og Yamaha Fazer 600 for å finne ut hvilken som er best for deg. **Side 46**

DUELL. Kawasaki VN 900 Custom / Yamaha XVS 1300 Midnight Star

Årets match i customklassen står mellom håndterbarhet og motortstyrke. Hva passer deg best? **Side 26**

PRØVD. Triumph Street Triple, Kawasaki 1400 GTR, BMW Megamoto, Suzuki Bandit 1250 og BMW K 1200 RS.

Les alt om nyhetene på sidene. **Side 16, 20, 25, 31 og 39**

VI TESTER SÅ DU SLIPPER Å MISTE GREPET!

Dekk. Sportdekk for raske runder

Dekkene du blir raskere med. **Side 32**

FILOSOFER, GLOBETROTTERE OG GENIER.

Touring. Sveits er et gjøkur

Men det finnes mer enn dyre klokker i fjellene. **Side 40**

Himalaya. Ja, hvorfor ikke?

Nordmenn på motorsykel i Himalaya. **Side 58**

Moto GP. Teknikken kveler all action

Ingeniørene styrer i kongeserien. **Side 62**

Bånn gass. Familie med fart i!

Det handler om fart for familien Wagenius. **Side 66**

BEDRE BR. SYK SØK. FOR EV. PR. KJØR.

Flere. Sportssykler på SALG

En eldre versting er billig å forsikre. **Side 72**

Brukt. Bra nybegynnervalg til rett pris

Suzuki Freewind er en «sånn passe» motorsykel. **Side 76**

NYTTE OG NYTELSE

Utstyr. Når redaksjonen får velge selv. **Side 70**

Expert. Svar fra de som virkelig kan. **Side 84**

School. Se i riktig retning. **Side 86**

Roads. Vi har allerede kjørt din favorittvei. **Side 89**

FASTE SPALTER

Focus. Vi kjører tester hele døgnet for deg. **Side 6**

Update. Sjekk ut nye Suzuki til 2008. **Side 9**

Race. Noen kjører med mer nedlegg enn andre. **Side 69**

Market. Det er tid for å kjøpe nå. Og selge. **Side 78**

Price. Vi har kontroll på spesialtilbudene. **Side 82**

Garage. En av oss i Bike har kjøpt en XR 600. **Side 83**

Jan Leek. Vår alldeles egne filosof. **Side 90**

Nye Triumph Street Triple er et bombenedslag med godt resultat



BIKE.NO

På bike.no finner du flere bilder av Street Triple fra prøvekjøringen i Italia. Klikk på linken bildespesial og nyt linjene.

Vi tok en Suzuki GSX-R 1000, booket en bane og fant **de beste sportdekkene**.



SYKLENE MED MYE GLEDE!

Dette er syklene du bør se på hvis du vil ha **mye** for pengene. **Se side 46.**

MANGE MIL FOR DIN SKYLD

TEST. Motorsykler for alle

Vi samlet Honda Hornet, Suzuki GSR600 og Yamaha Fazer 600 for å finne ut hvilken som er best for deg. **Side 46**

DUELL. Kawasaki VN 900 Custom / Yamaha XVS 1300 Midnight Star

Årets match i customklassen står mellom håndterbarhet og motortstyrke. Hva passer deg best? **Side 26**

PRØVD. Triumph Street Triple, Kawasaki 1400 GTR, BMW Megamoto, Suzuki Bandit 1250 og BMW K 1200 RS.

Les alt om nyhetene på sidene. **Side 16, 20, 25, 31 og 39**

VI TESTER SÅ DU SLIPPER Å MISTE GREPET!

Dekk. Sportdekk for raske runder

Dekkene du blir raskere med. **Side 32**

FILOSOFER, GLOBETROTTERE OG GENIER.

Touring. Sveits er et gjøkur

Men det finnes mer enn dyre klokker i fjellene. **Side 40**

Himalaya. Ja, hvorfor ikke?

Nordmenn på motorsykkel i Himalaya. **Side 58**

Moto GP. Teknikken kveler all action

Ingeniørene styrer i kongeserien. **Side 62**

Bånn gass. Familie med fart i!

Det handler om fart for familien Wagenius. **Side 66**

BEDRE BR. SYK SØK. FOR EV. PR. KJØR.

Flere. Sportssykler på SALG

En eldre versting er billig å forsikre. **Side 72**

Brukt. Bra nybegynnervalg til rett pris

Suzuki Freewind er en «sånn passe» motorsykkel. **Side 76**

NYTTE OG NYTELSE

Utstyr. Når redaksjonen får velge selv. **Side 70**

Expert. Svar fra de som virkelig kan. **Side 84**

School. Se i riktig retning. **Side 86**

Roads. Vi har allerede kjørt din favorittvei. **Side 89**

FASTE SPALTER

Focus. Vi kjører tester hele døgnet for deg. **Side 6**

Update. Sjekk ut nye Suzuki til 2008. **Side 9**

Race. Noen kjører med mer nedlegg enn andre. **Side 69**

Market. Det er tid for å kjøpe nå. Og selge. **Side 78**

Price. Vi har kontroll på spesialtilbudene. **Side 82**

Garage. En av oss i Bike har kjøpt en XR 600. **Side 83**

Jan Leek. Vår alldeles egne filosof. **Side 90**

Nye Triumph Street Triple er et bombenedslag med godt resultat



BIKE.NO

På bike.no finner du flere bilder av Street Triple fra prøvekjøringen i Italia. Klikk på linken bildespesial og nyt linjene.