



BYGGHERRENE

Erfarne løpsførere blir stadig mer kresne når det gjelder maskinmaterialet. Kun det beste er godt nok. Skandinavias raskeste racere møtes på finske Motopark.

AV GERRY NORDSTRÖM
FOTO: MAGNUS JOHANSSON

Dette er andre gang vi er ute for å prøvekjøre Skandinavias raskeste Superbike-racere. For et drøyt år siden samlet vi fem team på Karlskoga Motorstadion i Sverige, bare for å sitte en helg dag og glo ut i øs, pøs, plaskende regnvær. Men det var en påminnelse om at roadracingslivet ikke alltid er en dans på roser. Hadde det vært en vanlig løps-helg eller trening ville man ha kjørt uansett. Under en prøvekjøring der vi skal fotografere og bedømme syklenes egenskaper, foretrekker vi imidlertid tørt vær.

Nå står vi altså i depotet på finske Motopark, noen timers kjøring nordøst for Helsingfors. Morgenen var overskyet og det faller noen dråper fra den grå himmelen. Blir det en gjentakelse av fjorårets fiasko? Det er en liten trøst at vi i år la prøvekjøringen til en Scandinavian Open-runde, og dermed er alle førerne allerede på plass i Finland. I løpet som gikk helgen før var de fem første nettopp de fem som er med på prøvekjøringen her på Motopark.

Dette er de raskeste førerne og syklene i Skandinavia.

Den uhyggelig raske Oddgeir Havnen stiller for Norge med sin Yamaha YZF R7. Fra Danmark kommer den rutinerste Lars Rulffs på Suzuki GSX-R 750. Peter Sköld forsvaret de svenske fargene med sin Ducati 996RS, og fra Finland har vi de flerdoble mesterne Juha Berner (som

også testkjører for Bike) med Kawasaki ZX-7R og Harri Maikola på Honda VTR 1000 SP-1.

Dette er folk som har vært med lenge. Samtlige kan smykke seg med flere nasjonale mestertitler, og har utmerket seg i forskjellige internasjonale sammenhenger. De har også kjørt EM-, VM-løp og endurance. Det er med andre ord en formidabel samling erfaring vi har samlet her på Motopark.

Med erfaring kommer også kunnskap. Kunnskap om hva som er bra og dårlig på en løpsykkel. Og nettopp sammensetningen av de rette delene er en viktig del av sjarmen for mange roadracingførere.

De fem syklene er langt fra originalen!

Alle de fem syklene er spesialbygget for en bestemt fører. Det handler i stor grad om å skreddersy sykkelen til føreren, slik at den skal passe optimalt for førerens vekt, størrelse og kjørestil. Disse racerne er med andre ord langt fra standardversjonen.

Peter Skölds Ducati 996RS er blant de ræste private Ducati-racerne i verden. Den har mange spesialdeler fra fabrikkens racingavdeling, og Peter har gjort sine egne endringer. Bortsett fra at motoren går som et skudd har Peter lagt ned mye krefter på chassiset. I år har han optimalisert fjæringen for å få effekten mest mulig effektivt ned i bakken.



Oddgeir Havnen er utvilsomt blant dem som har størst anseelse blant skandinaviske roadracingsførere. Også Oddgeir har lagt ned mye tid og penger på å få sin Yamaha YZF R7 nøyaktig som han vil ha den. Sykkelen er basert på et fabrikk-kit, i tillegg til at han har gjort egne modifikasjoner på motor og chassis for å få en konkurransekraftig sykkel.

Lars Rulffs fra Danmark kjører Suzuki GSX-R750 basert på fjorårets innsprøytningssystem. Også han har montert fabrikk-kitet og gjort egne endringer. Lars har lang erfaring fra racing, i første rekke fra Supersport-klassen, men i tok han skrittet opp til Superbike.

Juha Berner fra Finland kjører sin Kawasaki ZX-7RR i finske Superbike, og kjører også en og annen runde i Scandinavian Open. Sykkelen er opprinnelig en 98-modell med A-kit, med utallige egne modifikasjoner. I den finske Superbike-klassen kan man nå kjøre sykler opp til tusen kubikk, men Juha har likevel valgt å kjøre sin velkjente 750, ettersom han får bedre rundetider med den enn med sin ZX-9R racer.

Harri Maikola fra Finland kjører Suzuki GSX-R1000 i den finske Superbike-serien. Men teamet, der Erkki Siukola er konstruktør, har børstet støvet av denne Honda VTR 1000 SP-1, som er den eneste i sitt slag i Skandinavia. Grunnen til at man ikke har nådd helt Foran er at det er altfor dyrt å bygge en konkurransedyktig racer av VTR-en. Harris VTR er ikke på samme nivå som de øvrige, men er likevel med i prøvekjøringen som en referanse.

Det klarer opp etter en grå morgen, og på formiddagen titter solen Foran, til førernes og ikke minst fotograf Magnus store glede. Prøvekjøringen foregår ved at samtlige førere kjører samtlige sykler, unntatt sin egen. I depotet tar vi rundetider og noterer førernes synspunkter etter hver kjøring.

Først et par oppvarmingsrunder, og så fem runder på tid. Peter kommer inn med Hondaen, og jeg griper tak i ham allerede før han har fått av seg hjelmen:

–Ikke bra i det hele tatt. Den er sterk på lave turtall, men den har kraftig motorbrems. Den fungerer ikke like fint og mykt som Ducatien min, og har ikke på langt nær samme toppeffekt. Dessuten er det vibrasjoner i bremseskivene.

Neste mann inn er Oddgeir på Ducatien:

–En fin sykkel å kjøre. God motor med bredt register. Den virker litt mer tungstyrt enn min Yamaha. Men bremsene er suverene. Fjæringen er ok, men den spretter litt foran. Kjørestillingen er god og passer meg bra.

Så kommer Harri med Kawasakien:

–Utvekslingen passer ikke på denne banen. Ellers er Kawasakien stabil med gode bremses og fin fjæring. Den er velbalansert og lett kjørt.

Lars kommer inn med Yamahaen:

–Den styrer perfekt. Fjæringen er imidlertid stilt inn for Oddgeir. Jeg er litt tyngre, så det ville jeg gjort noe med. Mo-



En gammel rev



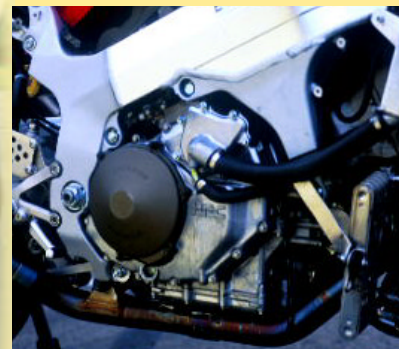
Originalbremsene er gode, men ikke gode nok for seriøs racing.



Hakkis VTR 1000 er kun moderat ombygget, og kan ikke måle seg mot de andre.

Harri "Hakki" Maikola har konkurrert med ikke mindre enn 95 forskjellige løpsykler! I tillegg til roadracing har han også kjørt isbane, speedway og motocross. Nå for tiden kjører han for Erkki Siukola Motorsport. Han kjørte Honda VTR 1000 i Superbike-klassen i fjor, samt Yamaha YZ 250 i Racer. Fjorårssesongen var imidlertid ikke helt vellykket, til dels fordi Hondaen ikke var konkurransekraftig. I år fikk han imidlertid en tredjeplass i det finske Superbike-mesterskapet. Siden denne klassen i år tillater opp til 1 300 kubikk, har Hakki satset på en Suzuki GSX-R 1000. Dette er en regel man tror også vil komme i de øvrige landene. Privat jobber Hakki i sitt eget motorsykkelverksted. Han har vært toneangivende innen finsk roadracing. Han har dessuten samarbeidet med finske Bike siden starten i Finland. I år kjører Hakki sin 25. løpssesong, og det feires med en skikkelig fest. Han har glimt i øyet, og forteller at han som sagt har kjørt 95 forskjellige racere før han til slutt turte å kjøpe sin første Suzuki. Han begynte med motocross så tidlig som i 1976, og har siden kjørt til skadene tvang ham til å slutte med cross. Hakki forteller at han har kjørt alle tentekelige slags motorsykkelløp, bortsett fra trial, som han ennå aldri har prøvd seg

Harri "Hakki" Maikola er en av veteranene i finsk roadracing. Mannen har kjørt utallige løp i mange klasser.



Motoren er stort sett standard, bortsett fra MoTeC M-4 innsprøytningssystem.

TEKNISKE DATA

HONDA VTR1000SP-1

INFORMASJON

TOTALKOSTNAD	180 000 kroner
FØRER	Harri Maikola
BYGGER	Erkki Siukola

MOTOR

TYPE	90-graders V-twin, 2-syl, 4-takt, væskelkjølt
VENTILMEKANISME	DOHC, 4 vent/syl, drev
BORING/SLAG	100/63,6 mm
SLAGVOLUM	999 cm ³
KOMPRESJON	12,5:1
TOPPEFFEKT	139 hk (102 kW)/8 500 rpm
MAKS. DREIEMOMENT	114 Nm/7 500 rpm
DRIVSTOFFSYSTEM	MoTeC M-4 engine management
STARTSYSTEM	Elstart

TRANSMISJON

CLUTCH	Tørr flerplate
ANTALL GIR	6

CHASSIS

KONSTRUKSJON	Aluboksramme
AKSELAVSTAND	1410 mm
GAFFELVINKEL	24,3 grader
FORSPRANG	100 mm

FJÆRING

FORAN	Opp-ned teleskopgaffel
DIAMETER	43 mm
SLAGLENGDE	130 mm
JUSTERING	Fullt justerbar
BAK	Öhlins enkeldemper
SLAGLENGDE	120 mm
JUSTERING	Fullt justerbar

BREMSER

FORAN	To 320 mm skiver, firestempl. kal.
BAK	220 mm skive, enkelstempl. kal.

DEKK/FELGER

FORAN	120/75-17, 3,5-tom. alufelg
BAK	180/55-17, 6,0-tom. alufelg

MÅL/VEKT

VEKT UTEN BENSIN	175 kg
SITTEHØYDE	81,3 mm
BENSINTANK	18 liter

HARRI MAIKOLA

ALDER	42 år
FØDT/BOSTED	Rauma/Rauma
YRKE	Selvt. nær. drivende/motorsykkelmekaniker
FAMILIE	Samboer med Leena og to barn; Jesse, 17 år og Aku, 9 år
LIVRETT	Noe lett
FAVORITTBANE	Le Mans
DEBUT	1983

BESTE RESULTATER

2001	Kjørte det finske superbike-mesterskapet med Suzuki GSX-R 1000, kom på tredje.
1986-2000	Kjørte superbike i det finske mesterskapet, 50. EM og endurance. I internasjonale løp tok Hakki noen andre og tredje plasser. Nordisk mester tre ganger. Finsk mester fire ganger. Sjette plass i endurance-VM 1994.
1984-85	Kjørte Yamaha RD 350 Cup og vann.
1983	Kjørte Yamaha RD 350 som debutant.

toren virker snill. Den akselererer hardere enn man får inntrykk av. En svært god løpsykkel.

Til slutt kommer Juha med Suzukien:

–Den er smidig og fin i kurvene. Men litt urolig på rettstrekningene. Bakfjæringen er for hard, og det gir ikke noen god følelse mot asfalten. Motoren går mykt og fint og registreret er svært jevnt. Motoren vibrerer litt, og fingrene mine dovner bort. Men bremsene er perfekte. Kunne jeg justert kjørestillingen litt tror jeg at ville kunne kjørt like fort med denne sykkelen som med min egen.

Etter den første kjøringen kan vi konstatere at Oddgeir Havnen var raskest med Ducatien, og Lars nest raskest med Yamahaen. En tendens som skulle vise seg å fortsette gjennom hele prøvekjøringen, uansett hvilken fører som sitter på de respektive syklene. Deretter kommer Kawasaki, tett fulgt av Suzukien. Hondaen er minst racer, og kommer ubehjelpelig sist.

Kommentarene om de andre syklene handler i stor grad om personlige preferanser. Ulike sykler passer ulikt til forskjellige førere. De respektive førerne har bygget sin sykkel nøyaktig som han vil ha den, og det passer selvfølgelig ikke like godt for de andre.

Det er interessant å merke seg at kommentarene er likeartede under de følgende kjøringene, til tross for at vi hele tiden har nye førere på de respektive syklene. Peter Skölds Ducati får imidlertid best kritikk, og Harri legger også dagens beste tid med denne.

–Yamahaen til Oddgeir var som en drøm, men Peters Ducati er mer enn en drøm å kjøre!

Det er åpenbart at det er Ducatien og Yamahaen som er de to beste syklene av disse fem. De er bygget etter alle kunstens regler og har ingen egentlige svakheter. Også Suzukien og Kawasakien er meget gode sykler, men førerne er ikke fullt så fornøyd med dem. Suzukien får kritikk for sin tammere motor og harde, støtete fjæring som hemmer kontakten med asfalten. Kawasakien taper først og fremst på den lave utvekslingen Juha har montert med tanke på løpet neste helg. Noen av førerne synes dessuten at Kawasakien er litt tregstyrt. Kjørestillingen, som er tilpasset den storvokste Juha, får også en del kritikk.

–Jeg har vondt for å vende meg til Kawasakien, mener Peter. Den trenger veldig mye turtall. Den altfor romslige kjørestillingen gjør at jeg føler meg litt som en smørklatt i en stekepanne, og sklir hele tiden hit og dit. Men den er utrolig letthåndterlig i sikanen, den har god fjæring, enormt gode bremses og en motor som drar svært bra.

Juha er derimot svært fornøyd med Peters Ducati:

–Det er den fineste raceren jeg noen gang har kjørt. Jeg kunne riktig nok tenkt meg å modifisere kjørestillingen en tanke, men bortsett fra det finnes det ikke et eneste punkt jeg vil forbedre. Den er bygget av en proff.

Finnsk storhet



Juha Berner er et av de store navnene innen finsk road-racing. Bikes lesere kjenner ham også som testfører.



Juha Berner er et av de store navnene i finsk road-racing. Juha er selvstendig næringsdrivende i Helsingfors, og har vunnet det finske mesterskapet tre ganger. Juha har kjørt Kawasaki i en årrekke, og sykkelen hans er faktisk bygget på en 98-modell (han har en 96-modell som reservesykkel), med fullt fabrikk-kit og alt som kan kjøpes for penger. Fjæringen kommer fra Öhlins. Juha har montert justerbare styrekroner for å forbedre styreegenskapene. Som de andre benytter også Juha en bryter koblet til girpedalen som gjør det mulig å gire uten clutch med fullt gasspådrag, en såkalt speedshifter. Juha begynte sin karriere på crossbanene allerede som trettenåring. Som andre finske førere har han også kjørt isbane om vinteren for å holde seg i form. Nå for tiden kjører han snøcooter om vinteren. Roadracingkarrieren tok fart ganske sent, og debuten skjedde først i 1990. Det er først de siste årene at resultatene har kommet for alvor. Det som ellers er spesielt med Juha er at han aldri har kjørt noen lengre strekninger på landevei. Han har kun vært interessert i å konkurrere med motorsykkel. I år regnet han imidlertid ikke med å vinne det finske mesterskapet, og kjørte mest for moro skyld. Etter en knivskarp duell under det siste løpet tok han allikevel tittelen med en margin på en halv meter! Juha er også testfører for Bike, og skriver en populær, fast spalte i finske Bike.

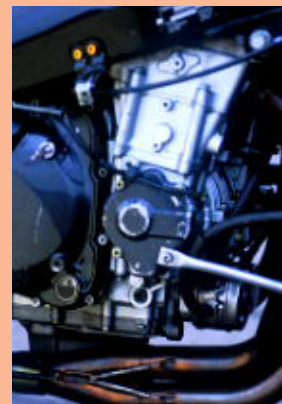
JUHA BERNER	
ALDER	38 år
FØDT/BOSTED	Helsingfors/Helsingfors
YRKE	Selvst. nær. drivende
FAMILIE	Samboer med Mervi
LIVRETT	Hjemmelagde kjøttkaker
FAVORITTBANE	Nürburgring
DEBUT	1990
BESTE RESULTAT	
2001	1. plass i finsk Superbike.
2000	1. plass i finsk Superbike. 4. plass i SO.
1999	2. plass i finsk Superbike.
1993	Estisk mester i Superbike.
1998	Kjørte Pro Superbike i Tyskland, 9. plass.
1997	To 16. plasser i Superbike VM.
1996	Finsk mester i Superbike, 3. plass i NM.
1991	Finsk mester i B 750.

TEKNISKE DATA	
KAWASAKI ZX-7RR	
INFORMASJON	
TOTALKOSTNAD	250 000 kroner
FØRER	Juha Berner
BYGGER	Juha Berner
MOTOR	
TYPE	4-syl, 4-takt, væskekjølt Rekkemotor
VENTILMEKANISME	DOHC, 4 vent/syl, kjede
BORING/SLAG	73,0/44,7 mm
SLAGVOLUM	748 cm ³
KOMPRESJON	13,4:1
TOPPEFFEK	148 hk (109 kW)/13 500 rpm
MAKS. DREIEMOMENT	85 Nm/11 000 rpm
DRIVSTOFFSYSTEM	Keihin FVKD 41 mm-forgassere
STARTSYSTEM	Elstart
TRANSMISJON	
CLUTCH	Torr flerplate kit/Clutch
ANTALL GIR	6 trinn
CHASSIS	
KONSTRUKSJON	Aluboksramme
AKSELAVSTAND	1 435 mm
GAFFELVINKEL	25 grader
FORSPRANG	76 mm
FJÆRING	
FORAN	Opp-ned Öhlins teleskopgaffel
DIAMETER	42 mm
SLAGLENDE	120 mm
JUSTERING	Fullt justerbar
BAK	Öhlins enkeldepmer
SLAGLENDE	75 mm
JUSTERING	Fullt justerbar
BREMSER	
FORAN	To 320 mm skiver, firestempl. kal.
BAK	210 mm skive, Tokolvsok
DEKK/FELGER	
FORAN	120/70-17, 3,5-tom. magnfelg
BAK	180/55-17, 6,0-ttom. magnfelg
MÅL/VEKT	
VEKT UTEN BENSIN	165 kg
SITTEHØYDE	855 mm
BENSINTANK	18 liter



En stor sykkel som passer Juha.

Brutale firestemplede kalipere fra Brembo. Her finnes bremsvirkning som ikke mattes av hard racing.



Juhas Kawasaki-motor har alle godsaker som kan kjøpes for penger, pluss litt ekstra trimning.

En sterk motor krever et godt chassis. Juha har lagt mye arbeid i å få den som han vil.



Lars Rulffs har spilt en viktig rolle for skandinavisk road racing i mer enn 15 år.

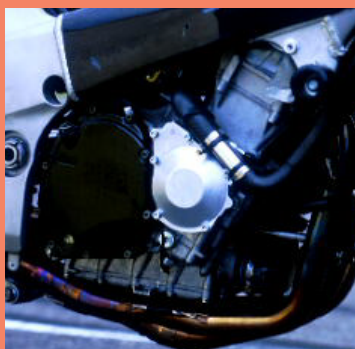
Erfaring

Lars Rulffs har spilt en viktig rolle i skandinavisk road racing i mer enn femten år. Men først i 1992 slo den regjerende nordiske mesteren i superbike igjennom for alvor, da han etter en kort flørt med en Yamaha TZ 250 debuterte i 600 Supersport.

Men hvem er egentlig denne raske dansken? Det var spørsmålet folk stilte da Lars dukket opp på Knutstorp under det årets første runde med en Honda CBR 600, grundig oppvarmet etter en EM-start i Jerez. Etter det kunne man ikke lenger ignorere den storkvotede, fåmælte dansken.

Lars Rulffs vant det danske mesterskapet i 600 Supersport fem år på rad, først med Honda, siden med en Yamaha FZR 600. Disse årene kjørte Lars dessuten en rekke internasjonale Supersport-løp i EM og Ducados Open. I 1998 gikk Rulffs over til Suzuki, en sesong som endte med en andreplass bak Søren Hole.

Nok en sesong med den underlegne Suzukien fikk Rolf til å ta steget over i Superbike. Nå kjørte han GSX-R 750, og i år 2000 vant han det danske mesterskapet i denne klassen. Til i år har Lars Rulffs bygget en ny Superbike-racer med fjorårets GSX-R 750 som basis. Han innledet årets sesong med seier på Jyllands-Ringen i den første runden av det Nordiske Mesterskapet.



Suzuki-motoren er kittet etter alle kunstens regler, men mangler det helt store sparket.



Rulffs Suzuki GSX-R 750 får mye skryt for sine finekjøreegenskaper. Chassiset er lynraskt, men motoren trenger mer effekt.

LARS RULFF

ALDER	37 år
FØDT/BOSTED	Ulfborg/ Kibæk
YRKE	Husmaler
FAMILIE	Evelyn og datteren Isabella
LIVRETT	Italiensk
FAVORITTBANE	Brands Hatch
DEBUT	1986

BESTE RESULTAT

2000	Dansk mester i Superbike (GSX-R 750)
1999	4. plass Superbike-DM (GSX-R 750) og 7. i Supersport (GSX-R 600)
1998	3. plass Supersport-DM (GSX-R 600)
1997	2. pl. Supersport-DM, 3. pl. Supersport-NM (GSX-R 600)
1996	Dansk mester Supersport (YZF 600)
1995	Dansk mester Supersport (FZR 600), 10. Ducados open
1994	Nordisk og dansk mester i Supersport, 2. i Superbike DM (FZR 600)
1992-93	Dansk mester i Supersport (CBR 600)
1991	5. i 250 DM (TZ 250)
1990	3. i 250 DM, 1. Suzuki Cup (GSX-R 750)
1989	Debut 250 racer (TZ 250)
1987-88	8. Super Cup (GSX-R 750)



Öhlins forgaffel gir god fjæring, og Brembo-bremser gir godt bitt.

TEKNISKE DATA

SUZUKI GSX-R 750

INFORMASJON	
TOTALKOSTNAD	200 000 kroner
FØRER	Lars Rulffs
BYGGER	Team Skjern MC
MOTOR	
TYPE	Rekkemotor, 4-syl, 4-takt, væskekjølt
VENTILMEKANISME	DÖHC, 4 vent/syl, kjede
BORING/SLAG	72/46 mm
SLAGVOLUM	749 cm ³
KOMPRESJON	13,8:1
TOPPEFFEKT	150 hk (110 kW)/13 000 rpm
MAKS. DREIEMOMENT	85 Nm/10 500 rpm
DRIVTØFFSYSTEM	Elektronisk bensinninjering
STARTSYSTEM	Løpestart
TRANSMISJON	
CLUTCH	Våt flerplate
ANTALL GIR	6
CHASSIS	
KONSTRUKSJON	Aluboksramme
AKSELAVSTAND	1 410 mm
GAFFELVINKEL	24 grader
FORSPRANG	90 mm
FJÆRING	
FORAN	Opp-ned Öhlins teleskopgaffel
DIAMETER	46 mm
SLAGLENGDE	125 mm
JUSTERING	Fullt justerbar
BAK	Öhlins enkeltemper
SLAGLENGDE	130 mm
JUSTERING	Fullt justerbar
BREMSE	
FORAN	To 320 mm skiver, firestempl. kal.
BAK	230 mm skive, enkelstempl. kal.
DEKK/FELGER	
FORAN	120/70-17, 3,5-tom. magn.felg
BAK	420/60-16,5 6,0-tom. magn.felg
MÅL/VEKT	
VEKT UTEN BENSIN	164 kg
SITTEHØYDE	830 mm
BENSINTANK	18 liter



Oddgeir på Ducati 996 RS som startes ved hjelp av en separat startanordning; en elmotor som driver bakhjulet.

Lars Rulffs er en av de mest framgangsrike danske road racingførerne.

RUNDETIDER PÅ MOTOPARK

BERNER	1.34,48	1.36,75	–	1.37,90	1.39,19
HAVNEN	1.35,70	1.37,26	1.37,64	1.34,50	–
MAIKOLA	1.33,25	–	1.36,94	1.36,50	1.34,83
RULFFS	1.36,15	1.39,80	1.40,06	–	1.36,63
SKÖLD	–	1.39,78	1.40,42	1.38,20	1.35,00
GJ. SNITT	1.34,90	1.38,40	1.36,27	1.36,78	1.36,41



I depotet studerer teamkollegene hvordan førerne gjør det på konkurrentenes sykler, mens rundetidene studeres nøye.



Fem runder på tid, en rask stopp i banedepotet for å notere synspunkter, og så ut igjen på en ny sykkel.



En siste sjekk av syklene, og de er klare til å prøvekjøres av konkurrentene.

Harri Maikola skryter av Oddgeirs Yamaha:

– En ekte racer der alt fungerer perfekt. Den er liten, smidig og har en råsterk motor. Fjæring og bremses er også på topp. Vidunderlig å kjøre.

Peter Sköld er også svært positiv til Yamahaen:

– Utrolig kvikkstyrt. Jeg kjørte nesten på kantsteinen i svingen før jeg ble vant til det. Klart beste ikke-Ducati.

Oddgeir er fornøyd med Lars sin Suzuki:

– Motoren trekker jevnt og fint. Kjørbarheten er svært god og Chassiset styrer fint. Jeg liker den harde fjæringen, og bremsene er meget gode. Den eneste svakheten er at motoren ikke går fullt så bra som min egen.

Hondaen var et prosjekt som byggeren Erkki Siukola startet i fjor. Det viste seg imidlertid å bli altfor dyrt å gjøre den konkurransedyktig. Resultatet er i stedet en modifisert standardsykel, uten det ekstra som skal til for å hevde seg i Superbike-konkurransen. Juha kommenterer:

– Den er bare halvferdig. Man må jobbe hardt for å få skikk på fjæring og motor. Også bremsene er dårlige. Altfor ufølsomme. Men et par hundre tusen kroner til deler, så blir det sikkert skikk på den.

Lars er enig:

– Dette er ingen Ducati. Den har mindre effekt og er tregstyrt inn i svingene. Den føles som den standardsykkelen den faktisk er. Egentlig er det ikke noe annet enn lyden som er bra.

Superbike-klassen er den mest tekniske innen skandinavisk roadracing i dag, og krever både en sikker fører og en dyktig konstruktør. Dessuten trenger man god økonomi. De fleste førerne gjør mye av jobben selv. Det koster å bygge og holde disse syklene i gang. Særlig med tanke på at en avkjøring eller et motorhavari langt fra er uvanlig i denne sporten.

Dagens sportssyklar er betydelig mer avanserte enn tidligere, men hva er det så disse byggherrene ikke er fornøyd med? Man vil selvfølgelig ha så mye effekt som mulig, men det er ikke nok. Særlig i roadracingens barndom var det nok av eksempler på effektmonstre som var umulige å kjøre. Men stoppeklokken taler for seg selv. Førerne er ute etter en så god rundetid som mulig, og motoreffekten er bare en av mange viktige faktorer. En motoreffekt som er lett å kontrollere og finnes i et bredt register er langt viktigere enn høy topp-effekt. Videre skal chas-



Oddgeir Havnen er regjerende Skandinavisk mester i SO. Samtidig passet han på å vinne norske Superbike.

Mister Superbike

Oddgeir Havnen har vært en av Norges mest framgangsrike roadracingførere de senere årene. Det blonde talentet kommer fra Vestlandet og har vært synonym med den prestisjetunge, norske Superbike-klassen siden 1997, da han vant sitt første nasjonale mesterskap. I dag henger det seks laurbærkranser med samme tyngde på veggen i garasjen hjemme i Sogndal. Oddgeir har blitt kjent for sin harde og raske kjørestil. Han var rask også de første årene, men ujevn, og det resulterte i mange harde møter med asfalten. De siste årene har imidlertid gjort Oddgeir til en av Norges raskeste og sikreste førere. Han har også startet firmaet Havnen Pro-Tuning i Lærdal, som spesialisere seg på motortrimming og dynobenk. I år har Oddgeir kjørt svært sterkt, og resultatet er sammenlagtseier i Superbike både i det norske og det skandinaviske mesterskapet. Hans Yamaha YZF R7 er en ytterst potent løpssykel som er modifisert etter alle kunstens regler. Den har for eksempel Yamahas Superbike-kit, samt forgaffel, bakdemper og styredemper fra Öhlins. Bremskomponentene kommer fra italienske Brembos øverste hylle. Sykkelen har dessuten et av de mest avanserte telemetrisystemene i Norden, med en giver blant annet på forgaffelen.



Oddgeirs Yamaha YZF R7 får mye god kritikk av de andre førerne. En sykkel med få svakheter.

ODDGEIR HAVNEN

ALDER	32 ÅR
FØDT/BOSTED	Født i Sogndal, bor i Lærdal, men oppvokst i Kaupanger
YRKE	Utdannet innen bygg og anlegg, jobber litt med tunneler om vinteren, ellers med Havnen Pro-Tuning
FAMILIE	Tobarnsar
LIVRETT	Taco
FAVORITTBANE	Mo i Rana
DEBUT	1993

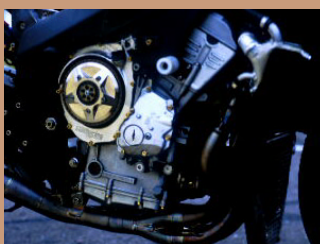
BESTE RESULTATER

2001	Norsk mester i Superbike, vinner av Scandinavian Open i august, (Yamaha YZF R7)
2000	Norsk mester i Superbike, 2. i SO (YZF R7)
1999	Norsk mester i Superbike, 6. SO (YZF R7)
1998	Norsk mester i Superbike, 4. SO (RC 45)
1997	Norsk mester i Superbike (RC 45)
1996	4. NM Superbike (RC 45)
1995	5. NM Superbike (RC 45)
1994	4. NM Superbike (RC 30)
1993	Vant B-1300 totalt (RC 30)

TEKNISKE DATA

YAMAHA YZF R7

INFORMASJON	
TOTALKOSTNAD	Over 400 000 kroner
FØRER	Oddgeir Havnen
BYGGER	Havnen Pro-Tuning, Jørgen Johnsen
MOTOR	
TYPE	Rekkemotor, 4-syl, 4-takt, vaskekjølt
VENTILMEKANISME	DOHC, 4 vent/syl, kjede
BORING/SLAG	72/46 mm
SLAGVOLUM	748 cm ³
KOMPRESJON	14,2:1
TOPPEFFKT	172 hk (128 kW)/15 000 rpm
MAKS. DREIEMOMENT	80,2 Nm/10 000 rpm
DRIVSTOFFSYSTEM	Elektronisk bensininsprøytning
STARTSYSTEM	Lapestart
TRANSMISJON	
CLUTCH	Torr flerplate
ANTALL GIR	6
CHASSIS	
KONSTRUKSJON	Deltabox aluminiumsramme
AKSELAVSTAND	1 400 mm
GAFFELVINKEL	22,5 grader
FORSPRANG	90 mm
FJÆRING	
FORAN	Opp-ned Öhlins teleskopgaffel
DIAMETER	43 mm
SLAGLENGDE	125 mm
JUSTERING	Fullt justerbar
BAK	Öhlins enkeldemper
SLAGLENGDE	138 mm
JUSTERING	Fullt justerbar
BREMSER	
FORAN	To 320 mm skiver, firestempl. kal.
BAK	220 mm, firestempl. kaliper
DEKK/FELGER	
FORAN	120/70-17, 3,5-tom. alufelg
BAK	19/67-16,5, 6,0-tom. alufelg
MÅL/VEKT	
VEKT UTEN BENSIN	162 kg
SITTEHØYDE	850 mm
BENSINTANK	19 liter



Oddgeirs fullkittede R7-motor gir hele 177 hester! Legg merke til tørr-clutchen (uten deksel for bedre ventilasjon).



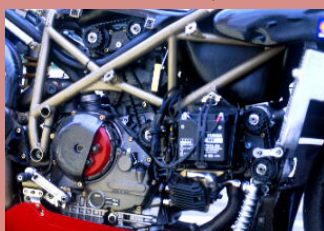
Velkjent kombinasjon? Öhlins forgaffel og Brembo firestemplede kalipere..

R7en er en av nordens raskeste løpssyklar!

Fast by Sköld

Peter Sköld er utvilsomt en av Sveriges mest kjente og velrenommerte roadracingførere. Mye fordi han har kjørt roadracing uten opphold i 24 år. Peter har også i mange år hjulpet til med tester og prøvekjøring her i Bike. Få kan analysere en motorsykkel med samme autoritet som Peter. Etter en bakgrunn som landeveisfører, med blant annet flere europafrierer bak seg, begynte Peter med roadracing i 1974. Siden har han vunnet utallige titler i SM, EM og VM. Høydepunktet var da han vant EM i 500 i 1983. Til tross for atskillige skader i årenes løp har Peter alltid bitt tennene sammen og fortsatt å kjøre. Etter flere år med Hondas legendariske RC30 vurderte han å gi seg i 1994, men etter å ha prøvkjørt en Ducati 916 var det gjort. Nå kjører han SM og SO "fordi det er så morsomt".

I fjor kjøpte Peter en ny Ducati 996 RS av Anthony Gobert, som kjørte for Vance & Hines Ducati-team. Motoren har, i tillegg til alt man kan tenke seg av racingutstyr, også store titanventiler og tre injektorer per sylinder. To inne i innsuget, og en rett foran. Peter har skiftet ut forgafelen fra Öhlins mot en ny, litt spinklere variant som flekser mer. Dette fungerer bedre fordi den gir mindre friksjon under belastning. Öhlindemperen bak har et nesten helt lineært leddsystem for å få bedre grep ut av svingene. Peter mener at det gjelder å få mest mulig gummi i asfalten for å kunne kjøre så fort som mulig.



Peters Ducati-motor holder høy klasse, med blant annet tre injektorer i innsuget.



Kombinasjonen Öhlins-forgaffel og Brembo bremses gir gode egenskaper.

PETER SKÖLD	
ALDER	47 år
FØDT/BOSTED	Stockholm/Stockholm
YRKE	Konstruktør
FAMILIE	Katarina, Therese, Thommy og Ianja
LIVRETT	Italiensk spagetti
FAVORITTBANE	Mugello
DEBUT	1974
BESTE RESULTATER	
1996-2001	Kjører Ducati i SM (2.) og Scandinavian open (5.) "fordi det er gøy".
1993	2. i Endurance VM på Anderstorp.
1988-1992	Kjorte Superbike VM, Endurance VM
1984-89	Kjorte i 500 VM, Beste resultat 11.
1985	Vant SM i 500.
1983	Europamester i 500.
1982	Vant SM i 750.
1979-81	Vant SM i Superbike
1977	Vant SM både i 250 og 250.

Peter er testfører for Bike, og en av Sveriges mest erfarne løpsførere

TEKNISKE DATA	
DUCATI 996 RS	
INFORMASJON	
TOTALKOSTNAD	600 000 kroner
FØRER	Peter Sköld
BYGGER	Ducati Corse/Peter Sköld
MOTOR	
TYPE	90-graders V-twin, 2-syl, 4-takt, væskekjølt
VENTILMEKANISME	Desmo, 4 vent/syl, tannreim
BØRING/SLAG	98/66 mm
SLAGVOLUM	996 cm ³
KOMPRESJON	12,5:1
TOPPEFFEKT	159 hk (117 kW)/11 500 rpm
MAKS. DREIEMOMENT	116 Nm/10 000 rpm
DRIVSTOFFSYSTEM	Elektronisk bensininsprøytning
STARTSYSTEM	Ekstern startanordning
TRANSMISJON	
CLUTCH	Tørr flerplate
ANTALL GIR	6
CHASSIS	
KONSTRUKSJON	Fagverksramme i runde stålrør
AKSELAVSTAND	1 425 mm
GAFFELVINKEL	23,3 grader
FORSFRANG	96,6-109,2 mm
FJÆRING	
FORAN	Opp-ned Öhlins teleskopgaffel
DIAMETER	42 mm
SLAGLENGDE	125 mm
JUSTERING	Fullt justerbar
BAK	Öhlins enkeldemper
SLAGLENGDE	120 mm
JUSTERING	Fullt justerbar
BREMSER	
FORAN	To 320 mm skiver, firestempl. kal.
BAK	200 mm skive, Tokolvsok
DEKK/FELGER	
FORAN	120/75-16,5, 3,5-tom. magn.felg
BAK	195/60-16,5, 6,0-tom. magn.felg
MÅL/VEKT	
VEKT UTEN BENJIN	163 kg
SITTEHØYDE	820 mm
BENSINTANK	24 liter, kullfiber



Peter har arbeidet mye med å forbedre kjøreegenskapene på sin 996 RS. Nå arbeider fjæringen enda bedre enn tidligere.



Peter Sköld; en legende innen svensk roadracing. Dessuten har han vært testfører for Bike i en årrekke.



Oddgeir Havnen gir ris og ros til konkurrentenes sykler, og Gerry noterer.

siset svinge så raskt som mulig gjennom krappe svinger, uten å bli altfor urolig på rettstrekningene. Sykkelen må være lett-kjørt.

Fjæringen har kun en oppgave, nemlig å få effekten ned i bakken, samt å gi best mulig veigrep i svingene. Chassiset skal også ha best mulig bakkeklaring for å tillate høy kurvehastighet. Dessuten er bremsene uhyre viktige. Det spiller ingen rolle hvor mye vi skryster av et par standardbremses i en test av gatesykler. Til serios roadracing må de alltid oppgraderes, Foranfor alt fordi de utsettes for så mange, krevende og gjentatte bremsinger. Sene innbremsinger gir bedre rundetider og mulighet for forbikjøring.

Vekten spiller en viss rolle, men et lavt tyngdepunkt er enda viktigere enn lav totalvekt. Videre skal alle roterende deler (i motor og chassis) være så lette som mulig. For stor roterende masse gjør at sykkelhelst vil gå rett fram i inngangen til kurvene. I tillegg til motorens og chassisets ytelser er det også viktig at de respektive førerne får en kjørestilling som passer nettopp ham. Hver eneste detalj skal justeres helt perfekt, fester flyttes og bygges om for å skape det perfekte førermiljøet.

– Skal man bygge en racer skal man først satse på gode fjæringskomponenter og sørge for å justere dem riktig. Deretter kan man jobbe videre med resten av chassiset. Hvis man da har penger til overs, kan man vurdere å trimme motoren, mener Juha Berner.

De raskeste syklene er altså Peter Sköld's Ducati 996 RS, Oddgeir Havnen's Yamaha YZF R7, Juha Berner's Kawasaki ZX-7RR, Lars Rulff's Suzuki GSX-R 750, og til slutt Harri Maikolas/Erkki Siukolas Honda VTR 1000 SP-1, som er med i prøvekjøringen selv om den ikke er konkurransedyktig.

Men hvordan gikk det så i virkelighetens verden? Samtlige kjørte som sagt Superbike helgen før på Alastaro-banen utenfor Åbo. Hvor raske var så de respektive førerne? Resultatene taler for seg selv:

Oddgeir Havnen gikk først i mål, foran Juha Berner. Harri Maikola kom inn på tredjeplass, men da på sin Suzuki GSX-R1000 som kjørte i det finske Superbike-mesterskapet som inngikk i samme konkurranse. Fjerdemann i mål var Lars Rulffs, og på femte kom Peter Sköld.