

POWER



PIEGRIMSTREFFET

SDE 14-17

Organ for Holy Riders MC - nr. 2 - 2020 - Årgang 36



*Heldige ungdommer i Indre Agder
s. 21*



*Friske takter
på Vamoen s. 22*

På veien for Jesus

INNHold

Presidentens hjerte <i>Harald</i>	3
Grillfest i Trøndelag <i>Einar Haagensli</i>	4
Andakt <i>Dag Martin Østfold</i>	6
Ducati 851 <i>Sigbjørn Harboe</i>	8
Høsttur med HR Telemark <i>Odd Arvid Stykket</i>	10
GoldWing-entusiastene Arild <i>Frode Jess Klippen</i>	12
Pilegrimstreffet <i>Leif Lia m.fl.</i>	14
Veivoverhaling på Aprilia RS125 <i>Hallvard Bergsholm</i>	18
På besøk hos HR Indre Agder <i>Frode Jess Klippen</i>	20
Kjørekurset på Vamoen <i>Jan Hochlin</i>	22
På etterutdanningskurs <i>Arne Rønjom</i>	24
Touring i seks land og 31 Alpenpass <i>Jon Inge Hanger</i>	25
Andakt <i>Frode Jess Klippen</i>	28

POWER

Nr. 2-2020

Bladet du holder i hendene har blitt til etter en dugnad med mange medlemmer i Holy Riders. På vegne av alle i Holy Riders vil vi takke alle som har bidratt:

Redaksjonsråd (og tekst)

Karl Lohne, Sentralstyret/avd. Vestfold, ansvarlig redaktør
Frode Jess Klippen, avd. Sydvest
Jørn Stampe Hansen, avd. Vestfold
Leif Lia, avd. Trøndelag

Tekst (og foto)

Nathaly og Sofie Harboe, avd. Sydvest
Jan Hochlin, avd. Sørlandet
Odd Arvid Stykket, avd. Telemark
Sigbjørn Harboe, avd. Sydvest
Arne Rønjom, avd. Telemark
Arvid Aasgard, avd. Nordhordland
Dag Martin Østfold, avd. Nordhordland
Einar Haagensli, avd. Trøndelag
Frode J. Klippen, avd. Sydvest
Hallvard Bergsholm, avd. Sydvest
Jon Inge Hanger, avd. Telemark
President Harald Vatne
Vi bruker fortsatt oppsettet og utforming av bladet som Anne Skaiå utvikla som mangeårig redaktør i POWER. Takk!

Foto

Rune Enstad, Tore Knudsen, Wenche Jess Klippen, Oddbjørn Angelskår, Alfred Skaiå, Bård Ivar Flagenborg, Bjørn Roald Hagen, Lisbeth og Svein A. Tovslid, Gunn Inger Hanger.

Bønneringen

Bønneringen i Holy Riders er et nettverk av mennesker som ber, for at Guds vilje skal skje i MC-miljøet.

Vi har en Gud som vil at vi skal be til ham om hjelp og styrke for ting i hverdagen. Gud er glad i oss mennesker og bryr seg om hvordan vi har det! For mange er det naturlig å spørre om forbønn for ting som skjer eller rører seg i enkeltmenneskers liv.

«Be, så skal dere få. Let, så skal dere finne. Bank på, så skal det lukkes opp for dere. For den som ber, han får, og den som leter, han finner, og den som banker på, blir det lukket opp for.»

Matteus 7, 7-8

Dersom det er noe som angår deg eller venner av deg i MC-miljøet, så ikke nøl med å be om forbønn! Vi har taushetsplikt.

Send SMS til bønnetelefonen vår hele døgnet på 957 89 474, eller bruk e-postadressa vår pray@holyridders.no

«Vær ikke bekymret for noe! Men legg alt dere har å be om fram for Gud i bønn og påkallelse med takk!»

Filipperne 4, 6

Presidentens hjerte

Denne uken var jeg på en «manns-samling» i menigheten min, Salem i Kristiansand. Der ble det holdt et foredrag av Øyvind Benestad, som er daglig leder i stiftelsen MorFarBarn. Stiftelsen har som mål å følge Bibelens veiledning om hvordan ekteskapet skal være, og at barn har rett til ei mor og en far. Dette var et utrolig bra seminar der Øyvind Benestad fortalte om hvordan ståa var i norsk politikk (og i Skandinavia) for de som har et bibelsk syn på den nye samlivs og kjønns-politikken som er på vei inn i Norge.

I dette seminaret fortalte han også om den massive motstanden han møtte når han framhevet Bibelens syn på samliv/familieliv. Jeg har også lest og hørt om hva han og meningsfellene blir kalt i media. Det er brukt ord som transsynt, gammeldags og mørkemann. Han fortalte også om hvordan han møtte denne motstanden fra de som hadde et annet syn på samlivspolitikken i Norge.

Det var med stor respekt for andre syn, samtidig som han er tydelig på hva Guds ord sier, og han ønsket å møte de slik Jesus møtte mennesker som vi leser igjennom Bibelen, med respekt og kjærlighet. Her ligger det mye visdom. Hvordan vi møter våre MC-venner, vil jeg bruke noen setninger på, i Presidentens hjerte.

For mange år siden, tilbake på slutten av 1990 tallet, var det mange diskusjoner i Norge og Skandinavia, som gikk ut på å utfordre det Bibelske syn på blant annet samliv. Dette er fremdeles en pågående diskusjon, der Bibelens retningslinjer sies å være utdaterte og gammeldags. Jeg hører mange av de menneskene jeg treffer si at tiden har forandret seg, og det må også vi kristne gjøre, og tillate det som «alle» mener er riktig. Jeg vet at når Gud gav oss sitt ord i Bibelen, så var det for at han vet hva som er det beste for oss. Og det Gud så var best for oss når Bibelen ble skrevet, har ikke forandret seg. Det kan vi ikke forvente at mennesker som ikke har noe forhold til Bibelen, forstår. Vi vil nok møte mennesker rundt oss som vil kalle oss transsynt, gammeldags og mørkemann, når vi framhever hva Guds ord sier. I MC-miljøet har jeg opplevd at de holdningene som Bibelen har blir ofte mer akseptert, enn ellers i samfunnet. Men også i mc-miljøet vil vi kunne treffe på mennesker som synes det vi forholder oss til er gammeldags.

Hvordan møter vi mennesker som ikke er slik «vi» er? Hvordan møtte Jesus menneskene som var «utenfor»? Han møtte de med respekt og kjærlighet, men samtidig visste disse menneskene hva Jesus stod for. Hvordan møter vi mennesker som er på leting etter Gud, men som er annerledes tenkende enn «oss». Har vi Jesu' hjerte når vi treffer mennesker som tenker annerledes?

Anita (og jeg) har mange gode venner som er «annerledes» i forhold til hva Bibelen sier om samliv mellom mann og kvinne, og her har jeg sett igjennom Anita, hva respekt og kjærlighet til vennene gjør. Hun legger vennene sine inn for Gud, så kan Han gjennom den Hellige Ånd, gjøre sitt verk. Hun blir innimellom spurt om ikke hun kan be for dem, når livet er tøft. Det kommer av en gjensidig respekt, der hun ikke dømmer eller kritiserer, men viser Jesu' holdning i møte med mennesker som tenker annerledes. De vet at vi er kristne, og



de vet også hva Bibelen sier. Og Bibelens ord virker i mennesker, gjennom oss og den Hellige Ånd. Hebreerne 4,12, *For Guds ord er levende og virksomt og skarpere enn noe tveegget sverd. Det trenger igjennom helt til det kløver sjel og ånd, ledd og marg, og dømmer hjertets tanker og råd.*

I Bibelen viser Jesus at han har uendelig kjærlighet til alle mennesker. Han gav avkall på himmelen for å bli menneske, fordi han elsket menneskene så ufattelig høyt. Vi er Jesu etterfølger, og han gav oss den Hellige Ånd, slik at vi skal være i stand til å elske de menneskene vi møter, med hans kjærlighet.

Hva skjer når vi møter mennesker med respekt og kjærlighet på MC-treff eller fester? Da kan den Hellige Ånd gjøre sitt verk. Vi kan gi av vår tid til de som trenger en å snakke med, og be for de, eller ta de med inn i bønn, slik at de blir omsluttet i bønn, og da kan den Hellige Ånd få gjøre sitt.

Det samfunnet som vi lever i nå har som jeg innledet med, helt andre «normer» enn før, og det kan virke skremmende når vi hører om hvor «ekstreme» ting som skal aksepteres og som kommer inn i lovene i landet vårt i forhold til hva Guds ord sier. Men Guds ord er evig, selv om mennesker ønsker det «forandret».

La oss i Holy Riders møte våre venner i MC-miljøet med respekt og ikke minst la de få se Jesus gjennom oss. Vi er hans etterfølgere. La oss bruke litt tid til å ransake tankene og holdningene våre i møte med mennesker som ikke har en tro på Gud og Bibelen. La Gud få den plassen han skal, i oss og i Holy Riders, der vi er hans utsendinger, og så skal Han gjøre sitt med å bøye menneskers hjerte. Grunn litt på disse versene i fra Salomos ordspråk 21, 1-2, Kongens (menneskets) hjerte er som bekker i Herrens hånd, han bøyer det dit han vil. Alle en manns veier er rette i hans egne øyne (egoisme), men Herren veier hjertene. La Gud få gjøre sitt verk i mennesker!!

Harald

POWER

Organ for Holy Riders MC



Holy Riders MC, stiftet i 1981, er en tverrkirkelig misjonsorganisasjon i form av en motorsykelklubb med rundt 300 medlemmer fordelt på 14 avdelinger i Norge, 3 avd/grupper i Sverige og rundt 10 avd/grupper i Tyskland som er eget nasjonalområde. Vi har også medlemmer i Russland, Ukraina og Litauen. Vår målsetting er å spre evangeliet om Jesus som Frelser og Herre i og rundt MC-miljøet. For å bære klubbens ryggmerke stilles egne krav til blant annet fartstid og et markert kristent standpunkt.



Skann QR-koden og få HR-info.

Holy Riders MC

epost: info@holyridders.no
organisasjonsnr: 979 446 802
klubbkonto, Norge: 9365.05.79060
klubbkonto, Sverige: 5702-1511
President: Harald Vatne, tlf. 472 89 933
epost: president@holyridders.no

Medlemskontor

Göran Linder
epost: medlem@holyridders.no
Medlemskonto: 9365.05.79095
Adr-ending meldes avdelingsleder. Medlemsskap:

Kr 1.250 pr/år (ektefelle kr 625) + evt. lokal kontingent.

Power

Ansv. red.: Karl Lohne, tlf. 911 44 276
epost: power@holyridders.no
Oppsett og trykk: Bjorvand & co

Internett

Webmaster (tekn.): Vidar Solberg, tlf. 958 68 493
epost: webmaster@holyridders.no
http://www.holyridders.no/

HRMC Racing

Leder: Stein Arild Øye, tlf. 481 50 681
epost: racing@holyridders.no

Kaffetelt

Koordinator: Karl Lohne, tlf. 911 44 276
epost: kaffetelt@holyridders.no

Gavekonti

Klubb-gaver: Klubbens hovedkonto (se 1. spalte)
Lønnskompensasjon, HR: **9365.05.79117**
Utenlandsk reisestøttekonto: **9365.05.67992**

Forside: Fellestur til Vrådal, f.h.: Kristoffer Lohne (Ducati Multistrada), Justin Lia Joraholmen (Aprilia RS4 125), Sofie Harboe (Yamaha YZF125) og Sigbjørn Harboe som sparar batteriet på 851'n, foto Rune Enstad. Nede v.: Ungdommer i Indre Agder, foto: Frode Jess Klippen. Nedre h.: Joachim Voreland på HD, foto: Alfred Skaiå



Greit vær på grillfest.



Torbjørn Vikkom kjørende med Ariel 500 1924-mod.

Slik ser en lovlig Korona-grillfest ut.



Avdeling Trøndelags årlige (Korona-) grillfest i 2020

I det ekstraordinære året 2020 var det ingen selvfølge at avdelingen kunne avholde vår tradisjonelle offentlige grillfest, det har jo vært svært mange kansellerte arrangement som følge av Korona-pandemien. Med medlemmer ansatt i helsevesenet, deltakere i risikogrupper, og personer samlet fra både her og både der, kunne vi ikke ta sjanser. Planleggingen ble derfor sentral, dette for å unngå å komme på forsiden av Adresseavisen.

Tekst og foto: Einar Haagensli

Nøye planlegging

Før vi satte i gang måtte rammene rundt sikres, gjennom en risikoanalyse og vi måtte tenke gjennom hvor mange som kunne komme. Områdesikring for effektiv registrering av gjester, håndhygiene, bordplassering med faste plasser etter en-metersregelen, kontroll på området, bevertning uten selvplukk, samt trygg

matproduksjon med hansker og munnbind. All aktivitet med våre gjester skulle skje utendørs.

Første bud siden dette nå ble et større arrangement enn for 20 personer var søknad til politiet. Her ble planen beskrevet i søknaden og arrangementet ble godkjent, med et krav om at også brannvesenet ble varslet. Søknad som inneholdt informasjon om tid og sted gikk

inn til politi og brannvesen, bekreftet godkjent på arrangementsdagen ...

Detaljplanleggingen kunne nå gjøres, langbord bestående av avstivede kryssfinérplater på arbeidsbukker blir fine med papirduk på. 60 stoler ble plassert rundt bordene i hht. krav. Området ble omkranset av sperrebånd, med innslusing/registrering gjennom kaffeteltet vårt. Antibac ved innslusing og i forbindelse



Ikke akkurat Areopagos, men en plaststol duger når Lars Mjøhus holder andakten.

med matutlevering. Arrangementet var åpent for alle, invitasjoner hengt opp på strategiske steder, sendt til venner og til nærliggende klubber samt på Facebook.

Nøye gjennomføring

Vi har et rimelig fast program og satt meny på Grillfestene, men i år ble menyen noe forenklet. Pølser og Rollerburger ble servert med pølsebrød og potetsalat. Etter måltidet kom info om klubben

ved Leif Lia og andakt av Lars Mjøhus, dette etterfølges så av kaffe og kake. *Same procedure as every year, James.*

Vi registrerte inn 67 personer inkludert våre egne, det virket som at alle hadde det bra - praten gikk livlig rundt bordene og nye kontakter ble knyttet innad i miljøet. Våre medlemmer og venner av klubben gjør en stor og flott innsats for å tilrettelegge og bidra på en fantastisk

måte under arrangementet. Vi er også imponerte over at Karl Lohne fra sentralstyret i Holy Riders stadig legger turen til Trondheim under grillfestene. Vi tror han må like det?

Takk til alle som kom, velkommen tilbake neste år, med eller uten restriksjoner!

Ingen grunn til å klage. Vi er på vinnerlaget.



Tekst: Dag Martin Østvold
Foto: Tore Knudsen

En kollega var en gang innom en tattoo-shop i Hong Kong. Han ble forundret da han så et motiv der det stod: «Born to loose.» «Is there really anyone who wants that tattoo», spurte han? «Oh, yes!» sa tattovøren. «You know, before their arm is tattooed, their mind is tattooed.»

Hvem sier at «det viktigste ikke er å vinne, men å delta?» Likevel er seier i idrett og slike ting bare det viktigste blant de uvesentligste ting på jord.

Apostelen Paulus forteller oss hvordan kristne bør tenke om seg selv og sitt liv, i 2. Kor.2,14: **«Men Gud være takk, som alltid fører oss frem i triumftog og gjennom oss sprer duften av kunnskapen om ham på hvert sted.»**

Hva er det Paulus har i tankene? Han beskriver de kristnes liv i lys av triumftog som Keiseren kunne arrangere for sine Generaler. En parademarsj gjennom Romas gater etter en stor seier. Fremst ville senatet gå, deretter trompetblåserne, så Generalen i sin purpurfargede kappe, stående i en vogn trukket av fire hester og løftet elfenbenssepteret som en pokal med den romerske ørnen. Etter ham

kom Generalens familie, etterfulgt av fotsoldater, offiserer til hest og slaver i lenker som var tatt i krig. I triumftoget gikk romerske prester som brente røkelse for gudene. Krigsbyttet ble fremvist og slavene som ble tatt i krig gikk i lenker. Alt var til ære for Keiseren. Som selv ble regnet som gud.

Det var duften av liv og romersk seier for den romerske keiseren – og en duft som fortalte om nederlag og død for fangene. Et slikt triumftog kunne Keiseren holde for en av sine Generaler under følgende betingelser: at Generalen personlig hadde ledet striden. At Generalen hadde sørget for en fullstendig seier over sine fiender. At minst fem tusen fiender hadde blitt drept. At Generalen hadde klart å gjennomopprette romersk ro og orden. At Generalen hadde sørget for at det romerske imperiet også var blitt geografisk utvidet. Hvis alt dette hadde skjedd – kunne Keiseren gi en romersk General det som ville være Generalens største ære i livet: å lede et romersk triumftog gjennom Romas gater. I dag er det ingen romerske triumftog lenger, Romerriket eksisterer ikke en gang.

Paulus, som hadde romersk statsborgerskap og helt sikkert hadde vært vitne til flere slike parader, brukte et slikt bilde på de kristnes liv. Selv om han var i mindretall, selv om han ble fengslet for sin tro flere ganger og hadde verken politisk makt eller militær innflytelse, regnet han seg ikke som en taper i livet. Dette var hans tro, dette var hans bekjennelse: **«Men Gud være takk, som alltid fører oss frem i triumftog og gjennom oss sprer duften av kunnskapen om ham på hvert sted.»**

Livet er en pilgrimsvandring. Livet kan kjennes som en kamp. Noen kan kjenne seg som en taper. I blant kan tanken på fremtiden skape frykt i oss. Åge Aleksandersens vakre og ærlige sang får klangbunn i oss:

«Når mørke no har sænka sæ, går æ stillt igjennom rommet. Å følelsan dæm slit i'mæ. Ka vil fremtida gi? Å den arven vi har gitt dæ, kainn vær tung å ta me sæ. Vil du spørr oss, vil du last oss? Vil du kaill det førr et svik? Myttji lys å myttji varme, tru og håp det kan du få med. Mange tåra, tunge stunde, e æ redd førr at det bli'.»

Livet er fra begynnelsen til slutten en slags kamp på liv og død. En dag - fra vårt perspektiv - ser det ut som om vi vil tape den kampen.

Bibelens budskap til deg som leser er: Du er likevel ikke «born to loose.»

Er Jesus din frelser, da er du allerede på lag med en General og på det vinnerlaget som til slutt betyr noe å være en del av. Det kristne perspektivet på livet er: I alle utfordringer du møter fremover, er den største utfordringen allerede møtt og beseiret.

I alle kamper du vil kjempe, har det største slaget som har den største betydning for ditt liv, allerede stått!

Det som kanskje blir noen nederlag i livet, trenger ikke være mer enn noen tapte slag.

Den viktigste kampen som noen gang har vært utkjempet, ble vunnet av Jesus Kristus på korset. Frivillig, alene - av kjærlighet, ble Han sendt til vår jord, av Den Høyeste. Han kjempet alene og beseiret alene hele menneskehetens største fiende som truer med å ødelegge oss: synden, døden og djevelen. Jesus beviste at dødens makt, vår siste, sterkeste og verste fiende virkelig var beseiret da Han, i andre omgang på påskedag, stod opp fra de døde. For oss.

Hva så? Gjennom det har han også lovet den som tror på en oppstandelse og et evig liv!

Bibelen sier: *«Gud viste sin kjærlighet til oss ved at Kristus døde for oss mens vi ennå var syndere.»* Ved Jesu seier gav Han oss «fred med Gud!»

Ved Jesu' død og oppstandelse utbres Guds evige rike som aldri forgår - i vårt lille hjerte og i hele den store verden – ved dem som tar imot og tror.

Derfor er Jesus Kristus, skaperen og opprettholderen av alt liv og alle levende celler, verdig til å lede det største triumftoget. Og vi får være med. Og en dag skal Han komme igjen i makt og herlighet som Kongenes konge og Herrens Herre.

De gode nyhetene er: Det onde har ingen fremtid! Alle som tar imot denne Jesus er Hans kirke – de er blitt Guds familie – de har fått del i seieren til Jesus og privilegiene som følger med.

Er du med Jesus Kristus er du allerede alltid på vinnerlaget! Selv om livet **her nede** er kort og uvisst.

«Hva skal jeg gjøre med dette?» Du skal tro det. Og søke Jesus Kristus og følge Ham i ditt liv. Du skal ikke bli en møkaspred, men en som sprer den gode duften av kunnskapen om Gud.

«Men Gud være takk, som alltid fører oss frem i triumftog og gjennom oss sprer duften av kunnskapen om ham på hvert sted.»

1. Si som Paulus: Gud være takk! Når ditt liv har «mytji lys og mytji varme» og i livets kamp med «mange tåra, tunge stunder.» Den som har et evighetsperspektiv på livet kan si takk til Deg, Gud! Vær ved godt mot! Takknemlighet til ham minner oss om hvem vi er og hva vi eier i Jesus Kristus! Ingen fortjener vår takknemlighet mer enn Gud!

2. Tenk som Paulus at du kan bli brukt av Gud. Han trodde at han og de troende kunne dele noe positivt med andre mennesker her og nå – som Gud brukte - som ble som en vellukt - et vitnesbyrd til andre om Guds kjærlighet og godhet mot oss. Hold ikke 1 meters avstand til Jesus. Søk Ham. Bli infisert av Ham! Da vil det lukte Guds kjærlighet av deg, med ingredienseravtilgivelse, vennlighet, godhet, generøsitet, tålmodighet, hjelpsomhet og medlidenhet og fred ut av deg. Og du vil ønske å få dele Hans seier med andre.

Den praktiske kunnskapen om Gud dufter godt. Slik er Guds kjærlighet. Se alltid lyst på livet! Vær ved godt mot! Jesus Kristus - som er veien, sannheten og livet - har vunnet! Han elsker oss! Hans seier, har Han vunnet for oss! Med Ham ER du en vinner allerede. Sammen med alle de troende, inntil Han gjør alle ting nye i Guds rike, vil Han aldri slippe deg eller forlate deg.

Koronabønn 2020

- Be for de i risikogruppen. Mange motorsyklister er i risikogruppen, og mange har venner og familie som er det.
- Be Gud om å minne oss på våre mc-venner der ute. Om det er noen vi burde tatt en telefon til for eksempel. Be Gud om å vise oss måter vi kan vise mc-folket Guds kjærlighet på i de omstendigheter vi er i nå.
- Be om at Den Hellige Ånd rører ved hjertene til de som vi ellers ville møtt på mc-fest, mc-treff osv... Det er kraft i bønn og vi vet at Gud er ikke avhengig av at vi er fysisk tilstede, men at vi slutter en ring og ber til Ham som har ALL MAKTT.
- Be for våre ledere og for Regjeringen i Norge og Sverige.
- Be for motorsyklister i utlandet. Be om Guds beskyttelse over disse menneskene. At de kjenner at Guds kjærlighet holder dem oppe i denne krisen, og at de ikke er alene.
- Be for de av oss som er i økonomisk krise som følge av koronakrisen.

«Vær ikke bekymret for noe! Men legg alt dere har på hjertet, fram for Gud. Be og kall på ham med takk. Og Guds fred, som overgår all forstand, skal bevare deres hjerter og tanker i Kristus Jesus.»

(Fil.4:6)

DUCATI 851 KAN DET BLI BEDRE?

Hvorfor kjøpe en nesten 30 år gammel motorsykkel, som ikke er bygget for å være servicevennlig, ikke har komfort og i tillegg rister, bråker og skramler på en slik måte at de fleste andre motorsyklister tenker at den havarer i løpet av neste tur?

Sigbjørn Harboe med Ducati 851 på Pilegrimstreffet i 2019.



Tekst: Sigbjørn Harboe
Foto: Sigbjørn Harboe og Leif Lia

Påfakt

Jeg startet Ducati-karrieren på en SS750 97-mod. Det er en god sykkel, men det er av og til slik at når du blir hekta på noe, så vil du ha mer. Etter hvert ble det klart at en Ducati 851 måtte jeg bare ha i løpet av mc-karrieren. Jeg så en til salgs på finn.no i 2014, men det ble med drømmen. Det gikk fire lange år før det endelig dukket opp en annen 851 (92-mod) på Finn igjen, og det til en bra pris. Selgeren var vanskelig å få tak i, og det viste seg at det var flere enn jeg som var på utkikk, selger ble litt tatt på senga av interessen. Så jeg tok sjansen, bydde noen tusen mer, og spent reiste med toget til Vestfold for å se hva nå jeg hadde gjort. Jeg ble møtt av selger og kjørt opp på en gård. Ute i tunet stod den, blank rød med nydelige linjer, sorte felger, hvit ramme, og bildene løy ikke; Den var bra!

Minimalt med oljesvettning, noen mindre riper, litt stygt deksel over passasjeret, irrt på lokket på bremseveskebeholder, tanken behandlet innvendig, ingen rust, nye dekk, bra bremseklosser, skiftet olje, skiftet reimer og justerte ventiler. Dette var til å leve med.

Ventiljustering er ingen spøk på slike sykler. Ducati kaller ventilsystemet sitt for Desmodromic, det betyr at ventilene blir styrt både ned og opp, ingen ventilfjærer. Dvs. selv om det bare er to sylindere, er det til sammen 16 shims (fire ventiler per sylinder). Og om dette ikke var nok, skal du skifte shims, må kamakselen ut og det er i tillegg trangt. Selgeren advarte meg, og fortalte at skal du gjøre denne jobben, har du to valg; Ta motoren ut av ramma, eller skru av toppene og gjør jobben på arbeidsbenken.

Valgets kvaler

Er dette likevel en tabbe? Det er tid for

prøvetur. Får på meg kjørestyr, hiver beinet over sykkelen, og avstanden mellom tank og passasjeret har litt klaring, men ikke mye. Jeg sitter bra, fremoverlent skal det være på Ducati. På med tenning, bensinpumpa i tanken lager den rette summingen, trykker på startknappen og med litt strev fra startmotoren som må dra rundt en to-sylindret motor, våkner den til liv med et herlig brom-brom fra karbonpottene. For en lyd! Jeg blir helt rørt. Og motoren er skrudd i ramma uten noen demping, så selv om 90 grader V-motorer ikke er ille på resting, er det helt riktig. Og tørklutchen, den låter som det skal på en Ducati. Som om du konstant heller løse skruer ned i en boks. Inn med klutchen og i gir med det rette klunket. Lyden av løse skruer avtar, og ops, her var det stoor svingradius. Jeg må frem og tilbake litt for å snu, men så bærer det ut på landeveien. En herlig brumling, merker at fire ventiler per sylinder gir litt mindre moment mellom 3-4000 o/min enn SS750'n har, men over 4000 o/min får du et herlig skyv, lyd og resting og jeg tenker dette er bare helt riktig. Og så lettkjørt i sving! Jeg lurer først på om svingene er annerledes, men nei, sykkelen er bare så lettstyrt i sving at jeg finner riktig spor uansett hvordan svingen er og innbiller meg at jeg nesten kan kjøre rundt andre sykler.

Jeg ble helt satt ut, denne kjøper jeg!

Tilbake til virkeligheten

Kanskje det som er problemet når du møter noe så fint, så riktig, så stilig, er at du blir litt blind for noen småfeil som du burde tatt opp? Jeg oppdaget på vei hjem at den skalv litt i frambremsene, dvs. kast i skivene. Litt skeiv i venstre styre, kåpedelen framfor motoren rett bak framhjulet har også fått litt juling,



Ducati 851'n til Sigbjørn Harboe er stadig med til Isle of Man. Her i startområdet/Grandstand.

dårlig saltrekk, dårlig baklysglass, gamle bremseslanger, dårlig pakninger i bremse- og clutchpumpe og clutch slave-sylinder. Vanlige slitedeler (som også går igjen på en del andre Ducatier) får du kjøpt gjennom forhandler, alt annet får du fra forumsider og eller etter leting på Ebay. Det finnes som regel en del deler der ute, men sjekk først om det finnes hos forhandler, som regel rimeligere enn Ebay. Nye bremse- og clutchpumper med hendler koster ikke mer en rett over 1000,- kr per stk fra forhandler. Litt må du regne med på en sykkel som nærmer seg 30-års alderen. Du snakker jo aldri om hvor mye delene kostet, bare hva du betalte for sykkelen?

Da jeg kom hjem så ble det jo litt spørsmål fra kona, hun så ikke den store forskjellen på denne og SS750'n jeg nettopp hadde solgt. Da hun fikk greie på at jeg betalte nesten tre ganger så mye for en fem år eldre sykkel, som i tillegg hadde lenger kjørelenge, så lurte hun på hva som rørte seg oppi hodet mitt, det måtte jo være noe som hadde kortslettet? Ikke alltid like lett å forklare når du bare blir så betatt av noe så fint ...

Hva er spesielt med 851?

På 80-tallet slet Ducati økonomisk, de hadde ikke kraftige nok motorer til å hamle opp med japanske motorsykler og salget var for lavt. Ducati ble da kjøpt av Cagiva. Ducati måtte komme med en vinner sykkel for å bli lønnsom. Med friske midler fra Cagiva ble arbeidet med å utvikle en ny Superbike igangsatt. Det ble fort klart at den tradisjonelle to-sylindra og to-ventilerte luftkjølte motoren hadde for store begrensninger til å få nødvendig effekt, og utviklingen av den to-sylindra og fire-ventilerte Desmoqu-

attro- motoren ble igangsatt, hvor også Cosworth var involvert i utviklingen av nye topper. Men fire ventiler ville dra med seg kjøleproblemer, så det ble nødvendig med væskekjøling. For å toppe det hele ble også motoren utstyrt med innsprøytning. Første utgave i 1988 slet med 16" framhjul, men fra 1989 ble sykkelen utstyrt med 17" framhjul og oppgradert med noe av det beste av fjæringskomponenter som var å oppdrive på den tida. Sykkelen vant VM i Superbike (WSB) i 1990 med Raymond Roche, men ble så oppgradert til 888 ccm og vant VM i 1991 og 1992 med Dough Polen. Det var ikke effekten i motoren som gjorde den til en vinner, men kjøreegenskapene gjorde at den kunne holde høyere fart i svingene. Søk gjerne opp «1992 World Superbike» på Youtube. Sykkelen ble i 1994 videreutviklet til den kjente 916, med sitt revolusjonerende design. 916 ble det store gjennombruddet for Ducati, fortsatt basert på tilnærmet den samme motoren.

Fordelen med en slik modellutvikling er at mange deler går an å bruke om hverandre. En populær ombygging er å få tak i motor fra en ST4S på 996 ccm. 916- eller 996-motor kan ikke uten videre benyttes, da 916/996 har svingarmen opplagret i ramma, og ikke i motoren som på 851, 888, ST4 og ST4S. Utfordringen med ombyggingen, er at tenningsanlegget og motorstyringen (CPU) er av neste generasjon. Det finnes to valg; Enten flytte over CPU og ledningsnett fra ST4S, eller bygge om motoren slik at tenningsanlegget fra 851 passer i ST4S motoren. Dette er også ganske utfordrende, da 'spline' på veivakselen er forskjellig. Du må da gå på en tyngre ombygging, som også inkluderer oppføring av sylindertoppen, med større slagvolum og høyere

kompresjon som resultat. Sylindrene kan også bores opp, så det blir mange valg. Så det er mye gøy du kan holde på med utenom og bare kjøre sykkelen.

Kjøreglederforever

851 har også blitt testet mot nyere årsmodeller av Ducati. Selvsagt har bremser blitt bedre, motorene har fått høyere effekt, mer elektronikk med traction control etc. Men de som har sammenlignet, er fortsatt imponert over kjøreegenskapene til gamle 851, og uttaler at det ikke er tvil om at den gamle skaper det største smilet når du er ute på landeveien, og det er nok min oppfatning også. Så er veien svingete nok, kan du fortsatt bli frakjørt av en Ducati 851 ...

Tekniske data

Motor: To-sylindret væskekjølt DOHC 8V 851 ccm. **Effekt:** 93-107 HK, bensininnspøytning. **Chassis:** Rørramme av stål, 41 mm opp-ned gaffel, monodemper. **Bremser:** To 280 mm flytende skiver m/4-stempla kalipper, 260 mm skive bak. **Hjulavstand/tørrvekt:** 1460 mm/185 kg.

Moro-fakta!

Det britiske bladet Practical Sportsbikes kåra i 2020 Ducati 851 til 80-talets 7. viktigaste sportssykkel. Dei sa om lag det same som Sigbjørn; Fantastiske kjøreegenskapar og det at 851 var utgangspunktet for dei suksessfulle 888 og 916. Ingen 851, ingen 916? For å sitere PS: The 851 isn't one of Ducati's great, it IS Bologna's greatest! Ikkje verst!

Leif Lia



Med utsikt til havet på Orkenøyene.

Med Holy Riders avd. Telemark på Høstturen 2020

*Du kjører for fort! Nei, det er du som kjører for sakte!
Det er ikke lett å bli enige alltid.*



Tekst: Odd Arvid Stykket
Foto: Arne Rønjom

I avdeling Telemark har vi prøvd et konsept noen ganger nå med å finne en langhelg, kjøre til et sted og være der to-tre netter. Så kjører vi en rolig kort tur eller en lang og raskere tur nordover den ene dagen, vestover den andre dagen, osv. Eller blir på hytta eller nærområdet for den del, alt etter vær og humør. Slik er det lettere å bli med for ektefeller, barn, venner og de som ikke vil kjøre hele tiden, men som likevel hører med i miljøet. Så har vi felles morgensamling etter frokost, og middag og kveldssamling etter at dagens kjøring er unnagjort. Vi hadde en slik tur til Geilo i vår med 20 stk og en tur til Sørlandet nå i september med 10 stk.

Morn, forresten! Jeg er nokså ny i Holy Riders og har vært med en tre års tid. Jeg fikk ryggmerke på Pilegrimstreffet i Fyresdal nå i sommer, og jeg har hatt gode venner i klubben i mange år. Siden jeg jobber mye i fengsel, med rusmisbrukere og folk som strever på ulikt vis, har jeg også noen kjenninger fra tyngre mc-klubber, frelste og ufrelste.

Torsdag 10. september

Første pulje dro fra klubblokalet vårt i Skien sentrum. Custom-, touring- og adventure-syklar fra 700-1800 kubikk linet opp og brummet sørover. Vi unngår gjerne motorveier og kjørte derfor indre veier i Telemark og Agder - først på riksvei 41, deretter på fylkesvei 42 frem til snarveien fra Vegusdal og Engesland-vegen til Iveland og Grosås, som var helgens hovedmål.

Grosås er et sted og navn å legge merke til og besøke. I lille Iveland ligger det nasjonale hovedsetet for to ulike kristne store internasjonale organisasjoner! På Grosås gård er det et bønnesenter med undervisning, sjelesorgshelger med mer, ut fra stiftelsen Elles Ministries, som har arbeidere og tilsvarende sentre på alle kontinenter, et tverrkirkelig og anerkjent arbeid som har hjulpet flere hundre tusen mennesker verden over. Jeg har selv erfart indre helbredelse fra mange år med selvmordstanker, tvangstanker og -handlinger, etter et besøk på Ellel sitt aller første senter som ligger i Nord-England. Det var i 2006 og jeg har senere fått lov til å være med å hjelpe til med praktisk arbeid, undervise på samlinger, og

reklamere for Ellel som et av Guds verktøy. Du kan lese mer på www.virkeligfri.no

Fredag 11. september

Det blei det plutselig en tur på verksted for å bytte dekk på en sykkel, her tar vi ingen sjanser.

Så blei det en tur rundt i indre Agder, jeg synes det er et nydelig motorsykkelterreng med svingete veier langs vann og elver i nord/sørgående daler, og bratte svingete veier øst/vest for å komme fra en dal til en annen. Du kan holde deg til fartsgrensen på 80 km/t og likevel ha spennende kjøring. Vi ble nok ofte liggende godt under fartsgrensen og kose oss i 60-70 km/t, tid til å se seg rundt, noen ønsker rolig tempo og vi må jo særlig ta hensyn til GoldWing-gutta. Jeg synes det er særdeles viktig at de som er mest utrygge får sette farten, kanskje til og med kjøre først? Vi hadde en håndfull dødsulykker i Telemark i vår, og flere av ulykkene var kjøring i grupper der en person midt i kortesjen ikke taklet en sving og gikk ut, med tragisk utfall. Jeg vil ikke ha ansvaret for noe slikt, jeg har gått i- eller forrettet nok begravelser i andre sammenhenger.

På kvelden var det konsert i samarbeid med Broken Chains, en kristen MC-klubb under Celebrate Recovery, som er den andre internasjonale organisasjonen som har hovedsete i Iveland. Over fem millioner mennesker har fullført trinnstudiene til Celebrate Recovery, som er en type AA eller 12-trinnsprogram, bare tilbake til det tydelige evangeliske fundamentet det hadde fra begynnelsen. Det fine er at det egner seg og blir brukt av mennesker med sår, uvaner og avhengigheter av mange slag, bare et mindretall har faktisk alkohol- eller anre rusproblemer. Så det egner seg for alle som ikke er perfekte. Jeg blir stadig mer begeistret for CR og kombinasjonen av ærlig bekjennelse av troen på Jesus, og av egne feil og



mangler og problemer. Søk gjerne opp undervisning eller vitnesbyrd på nettet, dette burde mange flere menigheter ha!

Konsert, ja. KONSERT, JA! Dette var bra! Blue Corner Street Band fra Shalam i Kristiansand hadde trøkk og samspill, og repertoar med hardrock, folketonen og lovsang, mye var bluesbasert. Rått og brutalt, ærlig og sårt og følsomt om livet på godt og vondt, med og uten Jesus på laget. Flere kom bort etterpå og sa «dette burde vi ha på Pilegrimstreffet!», så er oppfordringen sendt videre.

I løpet av dagene og morgensamlingene kom de ulike organisasjonene vi besøkte og samarbeidet med, innom og presenterte arbeidet sitt. De fortalte sine vitnes-

byrd om hva Jesus hadde gjort i livene deres, og hadde bibelundervisning.

På lørdag

Avreise etter frokost og morgensamling, og nok en nydelig motorsykkeldag. Stopp med middag i Åmli, besøk på Z-Museum i Treungen.

Til slutt fikk vi med oss møte med Dag Arne Saltnes på Betania på Bø i Tørdal på kvelden,

Til venstre: Framdekket, hm?
Under: Blue Corner Street Band.





Arild stiller godt med alle sine Honda'er, persiske tepper i garasjen.

GoldWing-entusiast og ambulansesjåfør

Tekst: Frode Jess Klippen

Foto: Wenche og Frode Jess Klippen

I gatene og i krysset mellom Johan Feyersgata, Kjellebakken, Årstadgata og Hammersgata i «Okka by» (Egersund) lekte Arild og resten av «ongane i gadå». Det var her, i førskolealder jeg ble kjent med Arild Omdal Berentsen. Han vokste opp med en far og en onkel som drev ambulansetjenesten i Egersund. På 60- og 70-tallet hadde de flotte kremgule Mercedes ambulansbiler. I tillegg drev hans far og mor stedets nærbutikk og melkeutsalg. Arilds eldre bror og søskenbarn introduserte Arild tidlig for motoriserte to- og trehjulede av ymse slag. I tenåringsalderen ble det heimebygde trailsykler satt sammen av diverse deler fra Tempo, Sachs, Villiers, Suzuki og ellers fra de merker vi fikk til å passe sammen. Radial MA's ungdomsgruppe med øvingsområde i Sletthei like utenfor Egersund sentrum var svære greier på 70-tallet.

Nå har nesten 50 år med levd liv passert og pensjonstilværelsen har nådd oss.

Arild som sin eldre bror, far og onkel har jobbet som ambulansesjåfør nesten hele sitt yrkesaktive liv. Likevel blir det mil etter mil i Norge på kryss og tvers, ofte på to hjul, med stor motor.

Du ble enkemann for en del år siden da du mistet din kjære Borghild i kreft. Noen tøffe år ligger bak deg og familien?

Ja, da min kjære kone døde forsto jeg ingenting. Trodde «HAN» trengte slike som Borghild. Vi la sykdommen i hans hender og han gav oss av sin fred. Noe av det siste hun sa var at jeg ikke måtte slutte å kjøre sykkel.

Du hørte på henne og fortsatte å kjøre GoldWing i den nye hverdagen du fikk?

Ja, jeg meldte meg derfor inn igjen i Holy Riders. Der var det godt å komme tilbake, en enorm kjærlighet ble jeg møtt med.

Tilbake blant venner og kjente igjen, Arild, det setter vi stor pris på.



Ambulanseklærne er lagt på hylla, nå er det T-shirt og verktøybelte som gjelder.

Arild, livet begynte å smile til deg igjen og i 2017 ble du gift med «din Solveig» som også kjører Honda GoldWing 1800-fører, nærmere bestemt Crossrunner 800. Du er sannelig velsignet!

Det var i 2015 jeg traff Solveig for første gangen. Det var på en fellestur med Holy Riders. Tenkte ikke på det motsatte kjønn på det tidspunktet. Men den sommeren kjørte jeg mye med Solveig og Wenche (Jess). Vi ble gode venner og det ble mange fine turer.

På sensommeren var jeg i verkstedet mitt med to kompisar og den ene spurte om jeg snart var klar for ny kjæreste. Jeg svarte at jeg ikke var klar, men «hvis det kommer en kristen enke som kjører motorsykkel og klorer på døra skal jeg slippe henne inn til innledende samtaler».

Da fikk jeg beskjed om at: «Hvordan skal du finne henne, du som ikke er på facebook engang»? Jeg gikk deretter inn og ba Gud om å sende meg en kristen enke som kjører motorsykkel. Og Gud innfridde. I slutten av september skulle Solveig, Ida, hennes datter, og jeg til Valle og spise middag. Vi ba til Jesus om at han måtte ha englene klar langs veien i tilfelle det skulle skje noe. Da vi hadde passert Tonstad og kom halvveis til Sinnes ble Solveig meid ned av en bilist som ikke overholdt vikeplikten. Jeg hadde Ida bakpå GW'n og vi så begge hvordan Solveig suste utfor veien og ble liggende under vraket av en nesten ny Yamaha 900 Midnight Star.

Husker at jeg tenkte: jeg kan ikke miste henne! Heldigvis var det mange engler som passet på oss. Det ble bare materielle skader. Solveig fikk kun litt vondt i ankelen og en alvorlig såret stolthet. Sykkelen ble for øvrig kondemnert. Det kom lege, ambulans og politi til stedet og Solveig ble etter hvert fraktet hjem av venner. Etterpå samlet vi oss til et måltid og fikk snakket om hendelsen. Ida sa da at «det var godt vi snakket med Jesus for turen». Etter denne episoden ble vi kjæresten, og har nå vært gift i tre år.

Gud er god. Vil minne om Salme 91.11 For Han skal gi englene sine befaling om å bevare deg på alle dine veier.

Hva er det med motorsykler? Du har flere motorsykler i garasjen. Likevel betrakter vi deg først og fremst som en ihuga Honda GoldWing 1800-fører, gjerne med en henger på slep?

For meg er det å kjøre MC en flott hobby. Jeg pleier å kalle meg et friluftsmenneske når jeg kjører med åpent visir. Det er bare fantastisk å kunne kjøre MC i Guds skaperverk. For mange blir en GoldWing



Kaffestopp på Sognefjellet, primusen er alltid med Arild på tur.



Til Bud i Romsdal for å spise fiskesuppe med sin kjære Solveig.

en «danseband-sofa», men for meg er det det som skal til for at jeg skal kunne kjøre så langt jeg ønsker. Med ryggskader og vonde knær er det en slik sykkel jeg må ha. Har hatt mange forskjellige typer sykkel, men faller tilbake på den gode sittestillingen.

Kan du beskrive hva du får ut av denne mc-interessen?

For meg som har hatt MC i blodet nesten hele livet, handler det om en livsstil. Jeg kjører mest alene. Jeg treffer alltid noen å snakke med langs veien. Med korset på ryggen blir det som regel enda lettere. Jeg er veldig heldig som har ei kone som kjører sykkel, dette gjør at vi får mange fine turer sammen. Har også kjørt noen flotte turer sammen med venner. Dette gir meg mye.

Som ambulansesjåfør gjennom et aktivt yrkesliv burde du kanskje «tatt skrekken» for slike hobbyer, men slik ble det ikke?

For det første vil jeg si at tiden som ambulanspersonell har lært- og gitt meg mye. Jeg er stolt av å ha tilhørt dette yrket! Er også meget stolt av mine tidligere kollegaer. Til ditt spørsmål om jeg har tatt skrekken, er svaret nei, men jeg må nok si at jeg er litt reservert i enkelte situasjoner av og til. Det er klart at etter 36 år mer eller mindre i en ambulans har jeg jo mine opplevelser og inntrykk med meg. Det å ha kjørt utrykning i mange år har vært med å gjøre meg til den jeg er på veien.

Arild, har du noen korte og gode råd om hvordan vi bør forholde oss hvis jeg eller vi som leser dette skulle være første mann på plass ved en MC-ulykke?

Av og til ser vi jo at noen kjører over evne og da kan det lett skje ulykker. Det kan skje ulykker med oss alle derfor er det viktig at vi ikke blir overmodige. I dag får alle en god kjøreopplæring, så grunnkunnskapene er gode. Vi som er «pensjonister» nå, måtte lære på den harde måten. Mye av kunnskapene kommer med mye kjøring. Ofte skjer det ulykker når folk ikke kjenner sine begrensninger. Som sagt har jeg lært på den harde måten.

Når det gjelder hva vi må gjøre som første person på ulykkesstedet handler det om:

1. Å sikre skadestedet
2. Tilkalle hjelp
3. Utføre livreddende førstehjelp.

Jeg anbefaler alle å ta et førstehjelpskurs, gjerne rettet mot MC-ulykker. En annen god ting er Luftambulansens 113 app på mobilen. Hvis du bruker den, vil AMK kunne se hvor du er og sende god hjelp til stedet du befinner deg.

Takk for praten Arild. Herren velsigne dere alle, Arild og Solveig samt resten av storfamilien.

NB: Arild, ikke glem, det er fremdeles mange hyggelige steder og mc veier i Norge og utlandet som ikke er besøkt eller kjørt langs.

Varme-, tørre- og til slutt lynande fakta



Fellestur til Vrådalen, f.h. John Richard Friberg på Yamaha XJR og bak der Leif Lia på Honda VFR med Arne Thorsen som passasjer.



Jan Erik Solvang frå avd. Telemark vitna om den tida han hadde sett på 'rennesteinen', frå undersida.



Utemøte på Pilegrimstreffet, igjen.



Stor samling med ungdommar på Pilegrimstreffet i år.

Tekst: Leif Lia - Foto: Rune Enstad

Reglar

Ut over i mai såg det ut til at 200 vart maksimum på deltakarar på offentlege arrangement, og det vart det. Sentralstyret og treffkomiteen gav 160 plassar til våre eigne medlemmar og 40 til andre utanom klubben. Kvota vart fullteikna, men med

Med Koronarestriksjonar hengande over, skiftande frå dag til dag utover våren, bestemte sentralstyret i Holy Riders at Pilegrimstreffet skulle arrangerast uansett, innanfor dei reglane som gjorde det mogeleg. Takk for den positive og offensive innstillinga!

ein del forfall mot slutten, virka det som om dei fleste som ønskte det, kom til Pilegrimstreffet 2020 i Fyresdal. Etter helga vart det talt opp til saman 185 på treffet. Ikkje verst, då både resten av landet, Europa og verda stod i heilspenn for eit lite virus. Paradoksalt nok for oss som er motorsyklistar, som må handtere risiko og fare rundt kvar einaste sving.

Treffkomiteen avgjorde også at det ikkje ville bli delt ut pokalar, for lengste køyring, yngste og eldste, fleste eller kva no alt er. Det er vel ikkje så mange som kjem til Pilegrimstreffet for pokalen, så den avgjersla er det berre å respektere.

'Å kunne eg fare til Telemark'

I år opna ikkje treffet før fredag og dei alle fleste kom snikande i godværet på fredagen. På både fredag og laurdag tót-sja temperaturen 28 C, og mange vinterbleike skinndressleggjar viste seg i sola på treffplassen. Me alt av arrangement og måltid, samlingar og møte utandørs, var det berre å henge rundt på treffplassen. Endeleg litt som i gamledagar, tenkte nokon, synd og ikkje bruke dei flotte lokala på treffområdet, tenkte andre. Jan Helge Deila med lovsangsteam fungerte like bra ute som inne. Med steikande varme i fleire døger var det ikkje rart at det smalt til slutt; På natt til laurdag kom det vakreste toreværet i manns minne seglande oppover langs Fyresvatnet. Lyna som lys-

te opp heile dalen, heldt på i nesten ein time, fantastisk for oss som berre kunne stå på plassen å sjå på det. Seinare på kvelden og natta dundra eit heftig regn ned på telta våre, men varme og tørre dagar var likevel i fleirtal. Heimtur i regn og strieregner for dei fleste.

Fellestur

I år tusla følget til Vrådalen, under kyndig leiing av avd. Telemark. Svingane langs Vråvatnet er like fine kvar gong me køyrer der, sjølv om nokre olje-sveitte-flekkar gjer det litt skummelt i varmen. I flatt terreng er det heller ingen bremsar som kokar når det køyrast i lang rekke ...

HR Ung

Med kraftig auke i tal på lett-mc på Pilegrimstreffet er ikkje dette lenger berre einslege svaler, i år var nesten 20% på treffet blant dei unge. Med eigne arrangement og opplegg ber dette arbeidet no verkeleg frukt, sjå eigne 'ruter' frå HR Ung og Avd. Nordhordland. Fellesturen for dei unge som vart innført frå 2019, har blitt så populær at det snart kan selgast eigne billetter. Turen i år gjekk til Vassøy, heilt i oppstrams ende av Vråvatnet. Dessverre vart det ikkje delt ut pokalar til lengst kjørte lett-mc, sjølv om fleire hadde køyrt halve Sør-Norge rundt for å kape pokalen. Neste år?



Med 10 lett-mc frå avd. Nordhordland

Tekst: Arvid Aasgard
Foto: Oddbjørn Angelskår

Kven la ikkje merke til alle på lett-mc frå Nordhordland i år? Både på vegen til/frå treffet og på sjølve treffet? Med Magnar og Oddbjørn Angelskår som ledsagarar for desse unge sjåførane gjekk alt som det skulle. Dei hadde og teknisk sjekk av motorsyklane til dei unge, for å sikre seg at det viktigaste var i orden med syklane for avreise. Det var utan tvil høg trivselsfaktor i 125ccm-gruppa.

Bildet: Frå omkjøringsvegen rundt Haukelitunellen på E134, det er gruppa HolyRiders Ung fra Nordhordland.

Ung på Pilegrimstreffet

Vi ble veldig glad for at det allikevel ble Pilegrimstreff i år, etter en vår med utsettelse på oppkjøring og avlysning av mc-turer. Det var veldig gøy å få kunne møte flere unge med lappen på treffet (spesielt de kjekke guttene). Opplegget var bedre organisert enn det det var i fjor og vi følte at vi ble mer prioritert.

Noe som var veldig koselig var at vi fikk en egen fellestur for unge. Stedet vi dro til var gøy å kjøre til, fordi det var et berg som man kunne kjøre til gjennom skogen. På fellesturen ble vi godt tatt vare på med god snacks og myggspray.

Hver kveld møttes vi i ungdomsrommet for å snakke sammen og spille kort. Vi savnet konkurransene og trefflekene på Pilegrimstreffet i år, men det var gøy allikevel. Håper å se enda flere unge til neste år!

Nathaly Harboe (Aprilia RS125) og Sofie Harboe (Yamaha YZF-R125)

Gode tilbakemeldinger

Tekst og foto: Arvid Aasgard

Det var eit så fint vær at Bente Bergetun og Roald Fønnes begynte på turen til Fyresdal torsdag, i staden for på fredag. Då dei kom frem ein dag for tidlig, var det ikkje råd å få registrert seg inn på treffet, før neste dag. Dei møtte på leirsjef Trond Martin Olsen og spurte om det var råd å kjøpe seg litt mat.



Bente Bergetun



Roald Fønnes



Trond Martin Olsen

Pilegrimstreffet 2020



Teltplassen mot Fyresvatnet.

Et vitnesbyrd fra Pilegrimstreffet

Så er Pilegrimstreffet 2020 avviklet. En stor takk til ildsjelene som fikk til et så flott treff til tross for alle utfordringene. Jeg savnet mange av vennene mine, og ikke minst alle de som vanligvis kommer fra utlandet. MEN, det kommer tider etter dette.

Tekst: Jan Hochlin - Foto: Rune Enstad

På treff igjen

Etter en særdeles humpete tur fra Kristiansand (trodde en periode at sykkelens skulle riste seg i filler), spesielt den siste delen langs Fyresvatnet, kunne jeg endelig svinge inn på treffplassen og sette opp teltet. Nydelig vær, flotte mennesker, et herlig fellesskap. For det er jo derfor jeg har dratt på Pilegrimstreffet hvert år siden 1984 (med et lite avbrekk), for å oppleve fellesskapet i Kristus og få åndelig påfyll på en annen måte enn i menigheten der jeg går til vanlig. De utfyller hverandre, menigheten og Holy Riders.

For meg var det største denne gangen å få tilbake ryggmerket som jeg av personlig årsaker la ned for noen år siden. Tanken den gang var å ta en liten pause for å ta vare på familien (og meg selv) etter at vi mistet en gutt, den lille pausen ble lang, men endelig var jeg klar til å gå inn i klubben igjen.

Da jeg sto der på scenen og fikk vesten med ryggmerket på av presidenten vår, følte jeg en stolthet og glede som jeg ikke hadde følt på lenge. Så ble jeg litt satt

ut av alle de fine ordene Harald sa (jeg har kjent Harald i mange, mange år) og glemte noe av det jeg hadde tenkt å si. Heldigvis var det meste av det jeg hadde på hjertet allerede blitt sagt under kveldsmøtet på fredag og morgenmøtet lørdag, men jeg vil gjerne få spinne videre på noe av det jeg sa den kvelden. Jeg er nemlig ikke sikker på at jeg greide å få frem poenget siden jeg måtte improvisere.

Med frø i god jord

Først og fremst: I den menigheten jeg vokste opp i USA ble Jesus stort sett bare nevnt i trosbekjennelsen og i noen av sangene vi sang. Det frøet som ble sådd der fikk ikke gode vekstvilkår og resultatet ble at da jeg gikk inn i forsvaret (US Air Force) mistet jeg troen fullstendig. Det var ikke før jeg møtte Holy Riders mange år senere at jeg fant veien tilbake, og denne gangen falt frøet i god jord slik at jeg beholdt troen gjennom de prøvelsene jeg senere ble utsatt for. Poenget her er at det er altoverskyggende viktig at Jesus står i sentrum, og det er vi i Holy Riders veldig oppmerksomme på.

Det andre poenget er at når du er nyfrelst så er det lett å gå inn i tjeneste med for stor iver. Er det mulig, da? Ja, det er det,



Hålvdan Gyllander om sin egen HD '46-mod med 23 HK: "Det holder til å kjøre i 80..."

det er så lett å løpe foran Gud, å skulle gå i egne gjerninger, av og til så vanskelig å stoppe opp og lytte til hva Han har å si, hva han vil. Det var jo akkurat det som skjedde meg, og den andre grunnen til at jeg måtte ha en pause, det var ingen som ba meg sette på bremsene, ta meg tid til å lytte og resultatet ble utbrenthet. Det er så viktig at de rundt oss er oppmerksomme på akkurat dette og at vi veileder de nyfrelste, både i forbindelse med de spørsmålene som kommer og den tvilen som av og til oppstår (angrep fra djevelen er en helt reell ting, tro meg), men også hjelpe de til å stoppe opp, lytte, og hvile i Hans ferdiglagte gjerninger.

Og så: Ryggmerket ble betegnet som et verktøy. Selv har jeg kalt det en nøkkel. Det er ikke alle som er født frimodige, ikke jeg heller, og da er det fantastisk å kunne vise hvem vi hører til og å oppleve at mennesker kommer bort til deg for å spørre, prate, noen ganger til og med verbalt angripe deg. Da åpner det seg muligheten for å fortelle om Jesus og kanskje forandre et menneskes liv, slik mitt ble forandret den gangen i 1984 da jeg traff Holy Riders. Bær ryggmerket med stolthet og ydmykhet og bruk det som et verktøy eller en nøkkel til å nå inn til menneskers hjerter!

En hilsen til alle

Til sist, jeg er utrolig glad i dere alle, og ufattelig glad for å være medlem av Holy Riders og for å kunne vise for all verden hvem som er min herre og frelser. Amen.

Med Charlotte og Bønneringen på Pilegrimstreffet

På Pilgrimstreffet 2020 tok eg turen bortom Bønneringen. Ein fin plass å være, om du vil ha ei stille stund, kanskje prate med nokon, be aleine eller med andre. I år var ikke Bønnehuset på sin vanlege plass, med koronarestriksjoner måtte me halde ein viss avstand og ikkje halde seg i grupper over lengre tid osv. Derfor vart bønnehuset flytta opp til salen over resepsjonen, der var det god plass og enkelt å halde koronareglane.



Tekst og foto: Arvid Aasgard

Ei som alltid bruker mykje tid i Bønnehuset er Charlotte Obrestad. Ho har vore medlem i Holy Riders sidan 2013, men har vore i Holy Riders-miljøet sidan 2007. Ho satt på med «gutta som kjørte» og var med. På Holy Riders var det andakt, det likte Charlotte, men det var raskt inn når andakten begynte og raskt ut igjen når den var ferdig. Det var så skummelt å måtte snakke med folk der. Til slutt var det ei som fekk «tak i ho» og fekk prata litt med denne jenta som sprang inn til andakten og like fort ut igjen. Ho vart meir og meir kjent med miljøet der og trivdes godt.

Det var på Pilgrimstreffet i Kvinesdal i 2012, ho fekk augene opp for Bønnehuset. Der var det lov å ha bønnevakter utan å være medlem, men i lag med nokon frå Holy Riders.

Heilt sidan Charlotte vart frelst, fann ho seg til rette hos Frelsesarmeen. Der var det låg terskel, kva klede du gjekk i eller om du kjørte MC, betydde ingen ting.

Dei «gamle damene» i Frelsesarmeen levde så tett i lag med Jesus i bønn. Charlotte sulta etter det dei hadde og lengta til å ha det same. Det var ikkje formelle bønnefraser som ein kan møte i møtesamanhengar, det var veldig forskjellig, det var personleg samtale med Jesus. Dei var veldig uthaldande i bønn, ikkje fordi

dei måtte, men fordi dei ville det. Hjartet lengta etter berre å gå djupare med Jesus. Charlotte vart med i Bønneringen i 2014. Ho ville arrangere påskebønn i avdeling Sydvest og snakka om dette med Ann Mari Helleve (avd. Vestfold), som var Bønneringsleder på den tida. Charlotte følte seg for fersk for Bønneringen, men Ann Mari såg bønnehjartet hennar og ville ha ho med.

I 2017 vart Charlotte leiar i Bønneringen i lag med Bjørg Bendiksen (avd. Sorlandet), ho har ansvaret for det administrative, mail og medlemsregister. Bjørg har ansvar for bønnetelefonen.

Bønneringen

Bønnetelefonen har nummer 957 89 474 og den ringer ein ikkje på, det går i sms, meldingar som går på MC-relaterte bønneemne, HR-folk, MC-treff, folk ein møter som eit vitne i HR-regi og gjerne om du/dere i HR skal ut på kjøretur, så send gjerne ein sms om forbønn. Bønneringen tek imot «MC-relaterte» bønneemner, dvs. har ein bønneemne utover det, så er det meir naturleg å ta det opp i bønnefellesskapet i menigheten du går i. Alle bønneemne til Bønneringen vert verande i Bønneringen pga. taushetsplikt for alle medlemmane i Bønneringen.

Til Pilgrimstreffet vart sms'ane merka med PG20 og på Pilgrimstreffet ber dei for alle ting som kjem fram under treffet. Mulighet til å samlast i Bønnehuset var ikkjedensamemedkoronarestriksjonane.

I Bønneringen er det ca. 50 medlemmar og alle ber for det som kjem inn til Bønneringen. Jesus er midt i blant oss og når 50 stk. ber for eit emne, da må det jo skje noko. «Det er kraft i de foldede hender», som det heiter i ei gamal salme.

Bønneringen har bønneestafett tre veker før kvart Pilgrimstreff og i to veker etterpå, alle får ein vekedag kvar dei skal be for treffet. I etterkant av Pilgrimstreffet bedast det for dei bønneemna som har

komme inn og at Gud skal virke i menneska etterpå. Det er ein tilsvarande bønneestafett for årsmøtet til HolyRiders. Når det er medlemsweekend i Oslo, har Bønneringen ei eiga samling.

Alle avdelingane har eigne kontaktpersonar for Bønneringen, så når Bjørg sender ut eit bønneemne, vidareformidlar kontaktpersonane dette til sine på lista. Slik vil alle 50 være med på å be. Medlemmane ber for mange og det skjer noko, kjem det gjerne ei takkemelding tilbake. Samtidig, med teieplikt, så spør ingen om resultat. Bønneringens oppgave er å legge det fram for Gud. Når det kjem tilbakemeldingar, er det veldig givande, det har skjedd helbredelse, ting har endra seg etter det er lagt det fram for Gud i bønn, men det viktigaste er å få være med å be.

På Pilgrimstreffet i år vart det ikkje lagt hender på dei som vart bedd for, men Gud er ikkje avhengig av det, han verkar i oss for det. Vanlegvis er det personar til stades 24/7 i bønnehuset, der dei har to-timars vakt. Det skal alltid være ope og nokon skal vere tilgjengeleg. Bønnehuset er for trøngt for koronarestriksjonane i år, så i år har vi markert alle i Bønneringen med gule merkelappar på vestane. Slik viser vi at vi er også i år tilgjengelig for samtaler og forbønn. Vi kunne ikkje ha lange samlingar denne gongen, men til neste år blir det Bønnehus igjen.

Oppfordring fra Charlotte

Bruk Bønnetelefonen, ingenting er for lite og ingenting for stort. Send gjerne sms når avdelinga eller du skal ut på tur. Du er jo i teneste for Herren med korset på kroppen. Du er eit vitnesbyrd når du er ute på vegen. Når du er ute og kjører i koronatider, møter du gjerne folk på ein rasteplass, ein bensinstasjon eller i nærområdet. Du får vandre i ferdiglagde gjerningar og vitne for dei som du møter, då kjenner du at Gud er med og får leie deg.

Veivoverhaling på Aprillia RS125

Plutselig står den på verkstedet, en svart og matt Aprilia RS125. Den skulle bare en kjapp tur innom for et stempelbytte, nye dekk og anna småtjafs. En grei liten ettermiddagsjobb for Horve Sau & Mek. Men langt dere nede i motoren ventet en liten overraskelse: Utslitt veiv ...! Egentlig ikke uventet, viste det seg ut i ettertid. Med kilometerstand på 20 000 er dette helt vanlig på en Rotax 122, motoren som Aprilia brukte i RS125 i en lang periode. Ikke annet å gjøre enn å nappe ut motoren og nytte muligheten til en liten reportasje til Power.

Tekt og foto: Hallvard Bergsholm



Motor klar for å bli splittet. Alt som kan fjernes på sidene er skrudd av. Kryssbolt i stempel sitter fast, og blir fjernet ut senere.

Før arbeid på en ukjent motor, foretrekker jeg å sette meg inn i fremgangsmåte og hvordan den er satt sammen. Mye bra info å finne på diverse forum, verkstedsbok, samt Youtube. Men bruk for all del sunn fornuft, motorarbeid utført uten spesialverktøy av en guttunge med capsen feil vei, har i en del tilfeller større underholdningsverdi enn læringsutbytte.

Gode sider for å finne sprengskisser av motor og girkasse, som viser i hvilken rekkefølge diverse drev, lager og skiver står i, finnes blant annet på disse sidene: cmsnl.com, oemmotorparts.com eller bikebandit.com

Neste steg er å finne hvilke typer verktøy som er best for oppgaven med å splitte girkasse. På alle totaktsmotorer bruker jeg Tusk crank case splitter separator and Tusk crank puller installer + c-clip adapter. Med denne kan jeg både splitte girkasse, ta ut veiv, montere inn veiv og trekke sammen girkasse igjen. Utstyret kos-

ter noen kroner, men de er kjapt spart inn med tidsbesparelse og skadefri motor/ veiv. På Youtube har Rocky Mountain ATV lagt ut en veldig god beskrivelse av praktisk bruk av dette verktøyet på en motor.



Videre, hvor finner du delene som må byttes på veiv? Normalt blir lagre, råde og rådebolt byttet. Hos PJME.CO.UK var Aprilia utvalget greit og prisene til å leve med. Leveringstid ca en uke eller to. For å bytte disse delene kreves stort sett ikke mer enn ei god presse, men erfaring og tålmodighet er et must. Derfor sender jeg mine veiver til en spesialist på Sørlandet. Andre som utfører overhalinger, er steder som selger og reparerer snøscootere og motocross motorsykler, der går det hardt utover innmaten. Det som er viktig å vite, er at delene som blir til en komplett veiv, blir presset sammen og balansert. Feil montering av ny veiv i motor kan blant annet ødelegge balansen, med et snarlig havari rett rundt hjørnet.

Noen kjappe triks

Ved splitting, skal dette skje likt langs hele girkassehuset. Om det ikke skjer, sjekk at alle skruer er løsnet, eventuelt så kan den henge på en aksling. Forsiktig slag med gummiklubbe på den ene girkassehalvdelen kan hjelpe. Brekke opp girkassehalvdeler med verktøy hjelper IKKE.



Ved splitting av girkasse må avstanden mellom halvdelene være lik over alt. Er den ikke det? Glemte en bolt en eller annen plass? Det kan også være en aksling som henger litt i et lager? Prøv forsiktig med ei gummiklubbe. Overse trangen til å hjelpe til med et skrujern/ brekkjern i sprekken, da konsekvensen av skade på maskinerte overflater og evt komponenter i girkasse er stor.



Etter at girkassehalvdeler er demontert, fortrekker jeg å sikre at innholdet i girkasse holder seg på plass med tape, før veiven blir presset ut. I dette tilfellet var det noen løse shims som står på enden av akslinger og girvelger, som kunne falle ut ved videre håndtering. Plastfolie hadde vært bedre enn tape, men livstidsforbud mot å bruke kjøkkenredskaper/ materialer i verkstedet gjorde tape til en akseptabel kandidat.



Veiv blir presset ut ved hjelp av Tuskverktøy.

Ved montering av veiv, gjøres dette på en slik måte at det ikke blir krefter/ spenn over rådebolt. Ha alltid dette i bakhodet ved planlegging av montering av motor / gir.



Slik ser veiven ut i frittforfjortilstand, veivlagre står i liggjenn i girkassehalvdeler. Lagrene må bli presset ut. Av og til følger disse lagrene med veiven ut, andre ganger ikke.

Ved montering, kontroller hele tiden at girkassen glir lett rundt mens du drar girkassehalvdelen sammen. Begynner den å endre motstand, stopp montering og sjekk. Kontroller da at skifte-gafler står korrekt, eventuelt om tannhjul står rett i forhold til hverandre.

Velg en tid på døgnet for montering hvor du er mest mulig opplagt og får være i fred. Sett gjerne telefonen på lydløs.



Tuskverktøy satt opp til å presse girkassehalvdeler fra hverandre.



Her er nyoverhølt veiv på plass.



Mange års mc erfaring blant denne gjengen ...

På besøk til Holy Riders Indre Agder

Klokka er fem på tre på onsdag ettermiddag den 16. september. Bare fem minutter igjen av arbeidsdagen her i Sandnes. Sola skinner, det er en flott høstdag. Ypperlig for å dra på mc-tur.

Tekst og foto: Frode Jess Klippen

På tur

Jeg slenger meg i bilen og kjører hjem og får i meg litt mat. Snart hører jeg rekkesekseren i tohjulingen male godlyder under meg. Førte minuttet etterpå står Arild Omdal Berentsen, Johan Varhaug, Kjell Arnt Rasmussen og jeg, fire fornøyde, godt voksne ungdommer på Bens Kafé på Helleland utenfor Egersund og planlegger ettermiddagens tur til Eiken. Holy Riders avdeling Indre Agder er målet vårt. Turen bortover går på utmerkede mc-veier opp til Tonstad i Sirdal, over Kvinlog videre over Haddelandsheia til Eiken. Bortsett fra to ufrivillige stopp langs veien. Den første for å vente på ledebil langs Sirdalsvannet på grunn av fjellsikringsarbeid. Den andre for flytting av høyspentledninger over veien bare 400 meter før vi kunne kjenne kaffelukta på «Stompen bakeri», som er klubblokalet til avdeling Indre Agder.

Vel fremme ser vi en hel del folk sitte på utsiden av lokalet, med motorsyklar av forskjellige slag stående «linet opp» like ved. Mellom folka her er det god stemning, lett drøs, god formkake og kaffe. Noen andre fra blandt annet Broken Chains på Iveland har også lagt turen til Eiken denne fine septembervelden.

Avdeling Indre Agder

HR Indre Agder består av 14 medlemmer, men det er i tillegg mange faste besøkende. Jeg/vi har blitt godt tatt i mot hver gang jeg/vi har besøkt avdelingen. I dag møter Arnt Ole Hobbesland oss med et stort smil, og kaffekanna klar i handa. Avdelingsleder Ole Kristian Øydna og kona Oddfrid kom vi akkurat litt for sent til å møte denne gangen. De hadde allerede dratt av gårde på øvelseskjøring med noen ungdommer fra området. Avdeling Indre Agder har i lang tid vært flinke til å stille opp for ungdommer



Heldige ungdommer i Eiken, som får mange mil med L på ryggen med innsats fra HR Indre Agder.



Knut Helge Skaia med et smykke av en 6-sylindret Honda CBX1000 SuperSport.

som ønsker kjørepraksis, før sertifikatet er i boks. Det er en del ungdommer som ikke har foresatte som kan eller har mulighet for å drive slik lærekjøring. Avdelingen deltar også i et samarbeid med presten og bygdas konfirmanter. Det er mye flott som skjer i denne avdelingen. Besøk dem eller følg dem på FB.

Hver høst har avdelingen tradisjon for å invitere bredt til en stor reke- (og kake-) aften, folk kjører milevis for å få være med. For meg er det i ferd med å bli tradisjon å delta. I dag blir jeg blir sittende ute med kaffekoppen i handa å prate med Berit og Øistein, samt Arild Tørresen fra Broken Chains fra Iveland. Noen av kveldens gjester har kjørt i årevis på motorsykel, mens andre er relativt ferske med egen MC eller med ferskt førerkort.

Ikke som til vanlig

Koronasommeren ble svært annerledes antakelig for de fleste av oss. Slik også for Broken Chains MC, som skulle følge i fotspora til Holy Riders MC med å arrangere tur med skoleskipet Gann til Isle of Man ClassicTT i 2020. Desverre måtte 110 påmeldte og forventningsfulle mc-turister se at sommeren kom og sommeren gikk uten noen kjøreturer på Isle of Man. Både de og vi håper på nye muligheter når Covid-19 ikke truer oss så hardt lenger. Alle vi som har vært på tur med Gann til IoM, kan gjerne reklamere intenst og varmt for disse turene. Vel, vel, ...tilbake til Eiken, det er fine mc-veger der også.



Tenk å ha klubblokalet på et BAKERI (skribentens drøm)!

En liten rusletur rundt for å drøse å se litt på syklene. Der dukker det jammen opp et klenodium av en MC. En Honda CBX SuperSport 79-model, 1047 ccm med sekssylindret rekkemotor. Waoh!!! Så flott!!! «Osså den lyden!» Jeg får eieren, Knut Helge Skaia, til å stille opp for foto-shoot. CBX'n så ut til å ha blitt pakket ut fra fabrikk i forrige uke.

Tiden går alltid fort i godt selskap. Det er på tide å få på seg «halsen og fleece-genser» under skinnjakke for å starte på hjemturen. En Hamburger hos Rallycross-kongen Hunsbedt's Circle K-stasjon i Kvinesdal på vei hjem. Så ble det 330 km ettermiddag/kveldstur med godt kameratskap og bare ren nytelse.

Verdt å ta med seg fra kjørekurset på Vamoen

Torsdag 13. august. En av fem torsdager i sommer som Holy Riders avd. Sørlandet, NAF MC og Nullvisjonen Agder arrangerte kjøring på go-kart banen på Vamoen i Finnsland. Et flott tiltak og veldig nyttig for både nye og gamle mc-førere. Det ble servert gratis pølser, kaffe og brus, og det ble tid til litt sosialt samvær også. Gjennomført bra opplegg.



Kontrollert nedlegg, fint blikk



A1/A2-gjengen venter på neste pass.



Dag Berntsen (f.v.) og Karsten Larsen er fornøyd med opplegget.

Tekst: Jan Hochlin
Foto: Jan Hochlin og Alfred Skaiå

Som mc-fører med 54 års erfaring, 27 av årene som mc-lærer både i Oslo og Kristiansand, merket jeg at mange av de tingene som blir tatt opp i undervisningen på kjøreskolene, gikk igjen også her. Og det gjaldt ikke bare de ferskeste, men også mange av de som allerede hadde noen års erfaring. Jeg tillater meg hermed å ta opp de viktigste tingene, ting de fleste av oss vet, men som vi kanskje av og til glemmer:

Det som gikk igjen hos veldig mange, var 'blikket'. Å se langt frem, og ikke minst det å få blikket gjennom og til utgangen av svingen (der det er mulig) er helt vesentlig for få riktig plassering og riktig fart gjennom svingen. I tillegg må du kunne oppdage farer i tide, det være seg oljesøl, sand, den bilisten som snyter på svingen og er helt eller delvis over i ditt kjørefelt, elgen som hopper over veien, osv. Blikket kombinert med hodestilling, altså hodet i vater. Enkelt og grunnleggende, ikke sant? Men så lett å glemme, spesielt i begynnelsen av sesongen når sykkelens har stått en hel vinter. Nå var

det jo langt inne i sesongen, de fleste hadde nok kjørt en del, allikevel var det disse to elementene som oftest ble kommentert.

Jeg må innrømme at jeg av og til, til tross for så mange år på to hjul, må minne meg selv på disse to tingene når sesongen tar til etter en lang vinter på fire hjul. På en måte må hjernen programmeres på nytt. Hos de fleste skjer vel dette ubevisst, som kjørelærer har jeg måttet bli bevisst på dette for å kunne videreføre det til elevene.

Speilbruk måtte også kommenteres i noen tilfeller, det er nesten like viktig å vite hva man har bak seg som hva som kommer en i møte.

Noen av de yngste fikk også litt opplæring i risikovurdering, dvs. hva kan skje, hva kan føreren foran meg, på kryssende vei eller motgående som skal til venstre finne på å gjøre, og hvilke muligheter har jeg til å komme meg unna i så fall?

Alt dette har vi lært, men så lett å glemme når vi sitter og koser oss på jernhesten i godværet.

Et interessant moment kom opp da en av deltagerne nevnte at hun hadde litt problemer med å snu på hodet fordi kanten på hjelmen tok henne i nakken. Det minnet meg på en diskusjon som foregikk i England for et par tiår siden om nettopp dette at hjelmen kom for lang ned bak. Den typen hjelm ble den gang kalt for «suicide helmet» og det ble foreslått å forby salg av slike hjelmer (jeg vet faktisk ikke om forslaget gikk gjennom). Det ble oppdaget at den lave kanten var den direkte årsaken til flere nakkebrudd i forbindelse med MC-ulykker. Verdt å sjekke: Hvis du bøyer hodet bakover og kanten på hjelmen tar deg i nakken, bytt den ut!

Flere var heller ikke klar over at plasthjelmer, som er billigere enn glassfiber, har begrenset levetid. Det snakkes om en levetid på fem år eller så før sollys og luftforurensing svekker plasten så den ikke lenger gir god nok beskyttelse. Klistremerker og lakk kan også svekke hjelmen. Glassfiber eller kevlar, derimot, har ikke den svakheten. Jeg har brukt min hjelm i over 20 år, nå begynner hengslene å bli slitt så da er det vel på tide å bytte den ut?



Instruksjoner gjør mester, Leif Lia på besøk fra avd. Tvedelag dukka opp som gjesteinstruktør.

Halvhjelm, vanlig hjelm eller hjelm som kan åpnes? Den sistnevnte er jo fantastisk for oss som bruker briller, og så kan den åpnes og gi mer frisk luft når man kjører i lav fart, f.eks. i byer. I den forbindelse kom det en innvending, hva med i forbindelse med en ulykke, det kan være vanskelig å få av hjelmen. Da en del av oss mc-lærere var på førstehjelpskurs hos Røde Kors, ble det poengtert at hjelmen IKKE skal tas av med mindre det er tvingende nødvendig, f.eks. for å utføre HLR. La hjelmen være på hvis vedkommende puster greit, det har vært en del tilfeller hvor det har oppstått til dels alvorlige nakkeskader fordi hjelmen har vært forsøkt fjernet. Bedre å la folkene på akuttmottaket gjøre dette, ofte ved å skjære hjelmen løs.

Vamoen TT 2020

"Blir dykke med å kjøre på bane på Sørlandet?" Karl Lohne ringte frå Vestfold og fortalte at han og Svein Andres Tovsli frå avd. Telemark skulle ein tur til banen på Finnsland og 'supporte' arrangementet til sørlendingane. Far og jr. Lia hadde planlagt litt gardsarbeid i Drangedal den dagen, men - eh - litt banekøyning kunne vel ikkje skade? Karl og Svein Andres lova i alle fall å stikke innom oss på tur bort, men treig som eg er til å bestemme meg, fall ikkje avgjersla for dei trilla inn på tunet. Jau, me blir med!

Tekst: Leif Lia

Gokartbane heile turen
Når du skal køyre ifrå Vestfold eller Telemark til Finnsland har du alt frå 15-25 mil med Gokartbane før du kjem fram, berre



Etter mye fritt skingkjøring var det viktig å få igjen den 'rette' profilen på dekket.

Når du leser dette sitter vel mange igjen med et «ja, selvfølgelig, jeg vet jo alt dette, hva er poenget med å nevne det?» Poenget er at et slikt arrangement avslører at det ikke er en selvfølge for mange, og at noen av oss nok kan trenge en påminnelse i ny og ne.

veldig mykje smalare. Me susa nedover til Åmli via Treungen, og der begynner verkeleg moroa: Rett fram i krysset i Dølemo og inn på ein veg som får ein gokartbane til å virke som ein 'fire-felts'; over Båsheia, Lauvrak, Mykland og ned til Vegusdal. Karl tok over teten og førte oss vidare ned til Vatnestraum, over til Iveland og Skaiå, inn på 'smalspora' trasé til Røyknes og vidare ned til Øvrebø, og siste biten i fint driv til Vamoen på Finnsland, varme i trøya.

Populært opplegg
Det første eg fekk beskjed om var at arrangementet trong ein instruktør, så det vart kvelden min. Køyrekursa på Vamoen var gratis, og ifrå 40-120 deltakarar kom innom dei ulike kveldane i sommar. Den 1350 lange gokartbanen som opna i 2009 har flott asfalt, jamn breidde på 10 meter og ein drøss med svingar som kjem så tett at du sjeldan kjem opp i 3. giret på



'Alle' vil kjøre på Vamoen på Finnsland.



Fint blikk og bøyde armer på Alf Inge Gullaksen med Suzuki GSXR750. Ikke alle tok det så hardt. Foto: Bård Ivar Flagenborg

Initiativtakere til kjørekursene er Tom Erik Dønnestad fra Nullvisjonen og Bernt Frustøl i avd. Sørlandet. Bern har sammen med kona Ingunn og avdelingsvennene Bjørg Bendiksen og Anne og Alfred Skaiå skapt liv, røre og læring fem kvelder på Vamoen gjennom Koronasommeren 2020. Takk!

ein stor-sykkel. Langstrekket forbi depotet vart 'kjegla' for å hindre hog fart. Banen eigast i dag av NAF. Arrangementet har blitt kjempepopulært for dei med lett-mc, og A1/A2-gjengen vart samla i egne heat. Alt gjekk på skinner, med organisering av heat og inn/ut av banen. Køyning med motorsykkel på gokartbane er så intenst at du klarer ikkje så lange heat.

Lett og veldig tung mc
10-tals personar på lett-mc stilte opp kvar gong på dette arrangementet. Det er fantastisk å sjå kor stor framgang nokon av dei unge deltakarane hadde på berre ein kveld! I tillegg er det fantastisk moro. Moro hadde også eit par karar på kvar sin senka blå Harley. Det ljoma i metallskraping i kvar einaste sving etter kvart. Rett og slett flott underholdning å sjå på dei to karane korleis dei handterte kvar sin Milwaukee-racer.

På etterutdanningskurs - med GoldWing

Tekst: Arne Rønjom

Foto: Bjørn Roald Hagen

Etter 30 år uten motorsykel kjøpte jeg meg etter hvert en liten sykkel igjen; en Honda GoldWing 1200, men da forlangte kona at jeg skulle på motorsykelkurs:

- Du får kun lov til å kjøre fram og tilbake i gårdsplassen uten kurs, maste hun. Men da ikke gårdsplassen var lang nok til å få sykkelen skikkelig i balanse, så reiste jeg til slutt på kurs; et oppfriskningskurs med Senior MC.

Og vi var 20 forventningsfulle kursdeltagere som skulle trene på motorsykelferdighetenes underfundigheter i Skien Trafikkstasjon på Nenset. De første øvelsene gikk ut på krypkjøring; da skulle jeg, som mange vet, kjøre så seint som mulig med bakkbremsen på og med sluring av clutch ... Fort meldte problemene seg: clutchvæska gikk varm, da virket den ikke og sykkelen kværte seg, selvsagt midt i en krypkjøring med påfølgende velting. Og der lå jeg da, med min nyinnkjøpte amerikanske GoldWing og visste ikke hva jeg skulle gjøre ...

Bak meg stod mange i kø og lurte muligens på hva jeg hadde å gjøre på et slikt kurs, og hvordan kom nå dette til å ende, velte i første øvelse, noe så flaut. Hadde mest lyst til å stikke av, men jeg fikk jo ikke starta heller... Begynte etter hvert å se i sikringer og roske i ledninger... Det jeg fant ut til slutt, var at det var luft og dritt i gammel clutchvæske som gjorde at den gikk varm og i tillegg hadde en ladeledning falt av... Men jeg fikk etter hvert hjelp til å dytte og lærte meg til å pumpe som besatt på clutchen før kjøring og jeg var i gang med neste øvelse... Jeg greide nesten 8-tallet, men da svikta clutchen igjen og jeg velte, enda en gang, og enda en gang, og atter en gang... Instruktørene blei jo vant med dette etter hvert og stadig lød ropet: - Kom her'a karer, det er han derre med GoldWingen igjen!!!

Så krypøvelsene greide jeg ikke, jeg og noen av de andre damene prøvde på nytt og på nytt, men like før jeg var i mål, så svikta clutchen igjen, og der lå jeg. Men jeg lærte å velte, det er vel også en egenkap man må beherske som motorsyklist? Dagen etter gikk det bedre, batteriet var

lada og med større fart i øvelsene var det ikke jeg som lå etter; jeg lærte å bremse både på grus og asfalt og lærte å hilse med venstre hånd til instruktørene og vi skulle lære å skrape. Ja, du hørte riktig, skrape..., med GoldWing! En gang for lenge, lenge siden, var jeg en lykkelig eier av en Tempo Taifun 125. Da erfarte jeg at det var farlig å kjøre så fort at fothvilerne subbet nedatt, da sveiv sykkelen rundt og den velte, kanskje i stor fart? Men nå for tida, hadde jeg hørt, at det er ikke slik som før i tida, nå er syklene laga slik at de kan subbe nedat i svingene og det skulle instruktørene lære oss, for oss som torte, og jeg tenkte at skal jeg noen gang lære det, så må jeg gjøre det nå.

Jeg kvakk litt første gangen og trakk meg fort, men instruktørene ga seg ikke:

- Det var da ikke farlig, var det vel?

- Men jeg kjørte på ei kjegle jo!

- De blir vel ikke ødelagt...

- Også var det litt skummelt...

- Din pingle, kjøør!!!

Og jeg kjørte, det gikk etter hvert så kjeglene trilla:

- Hør da dere og se der: Nå skraper han med GoldWingen også!!!

Tilslutt kom de springende etter meg og ropte: - Stopp, denne øvelsen har du greid, sykkelen din kan ikke yte mer, du behøver ikke kjøre mer ...

Men jeg var jo på vei ut i skogen, clutchen svikta igjen. Det lærte jeg også på kurset; Det er ikke farlig om clutchen svikter når du kjører seint, da velter du bare, det er verre når det går fort, da kan du ende ut i skogen.

Kurset gikk mot slutten, og jeg og alle de andre damene gjorde oss klare til å prøve på nytt; vi var nemlig blitt lovt at vi kunne prøve om igjen, vi som ikke hadde greid alle øvelsene.

Men den gang ei, vi fikk ikke prøve noe mer! Det førte til et e-mail-klagebrev, som etter hvert gikk fra den ene til den andre til den tredje av instruktørene, som repliserte med følgende meningsutveksling:

- Han derre med GoldWingen greide ikke alle øvelsene!

- Vi kan ikke ta ansvar for at sykkelen hans ikke var i orden!

- Men det fantastiske fremskrittet han



gjorde bør være nok til å gi han et godkjent kurs!

- GoldWing er jo ikke det enkleste og ta slike øvelser med heller!

- Det finnes flere kurs, det er ikke å vente at alle kan greie alt første gang.

Jeg fikk til slutt et brev i posten:

- ...du var en av dem som ikke fikk gjennomført alle øvelsene på kurset, men samtlige instruktører var enige i at den innsatsen og det fremskrittet du viste på søndag, var nok til å kunne gi deg et godkjent kurs. Vi var enige i at om du hadde fått sjansen til å gå i gjennom alle øvelsene som manglet om igjen, ville du lykkes ...

Og jeg lærte ei lekse for livet på dette kurset og kanskje det var det viktigste: Selv om det ser ille ut, og GoldWingen din har velte, og alle de andre står der og bare ser på, og du føler deg som en tosk, og har mest av alt lyst til å rømme langt vekk! Gi ikke opp! Det finnes håp, også da! Da jeg lå der og ikke visste hva jeg skulle gjøre, var det lett å gi opp! Men jeg ga meg ikke, jeg greide det, jeg og alle de andre damene! For når jeg fikk kursbeviset, så kunne de jo ikke gjøre forskjell, de måtte også la alle de andre damene få det!

... jeg tror i alle fall at det var slik det var ... uansett så var det vel en god historie, var det ikke det? Takk til flinke instruktører som ikke ga opp en håpløs elev.

FOR VI GREIDE DET - ALLE SAMMEN!!!

Hilsen

Han derre med GoldWingen

Touring i seks land og 31 'Alpenpass'



Hamburg Altona klar for avreise.

Tekst: Jon Inge Hanger

Foto: Lisbeth og Svein Tovslid, Gunn Inger og J. I. Hanger

I år må vi kanskje konsentrere mc-turen til Norge, og det er jo et av verdens beste mc-land. Likevel er Alpene enda flottere. Sommeren 2018 dro Lisbeth & Svein Tovslid, samt kona mi Gunn Inger og undertegnede fra avd. Telemark på tidenes tur til Alpene. Nitten dager ble satt av til turen og den ble en av våre beste mc-ferier. Hvorfor har jeg ikke skrevet om turen tidligere? Tja! En blanding av falsk beskjedenhet og at jeg nå faktisk ble spurt.

En god tur begynner med god planlegging. Her er erfaring en fordel og oversiktskart nødvendig. Vi fikk også tak i et laminert detaljkart med løsblad over Alpene. Det heter "Motorrad-Atlas Alpenländer" og ligner Cappelens mc-kart over Norge og er helt genialt. Med GPS og noen hotell-apper i tillegg, blir det hele perfekt.

For å spare tid og kjøre mest mulig i Alpene og slippe den kjedelige Autostradaen i Tyskland, fant vi ut at Autozug fra Hamburg var greia. Tidligere gikk togtruten kun mellom Hamburg og München, men nå er det flere destinasjoner og flere selskap. Vi valgte Urlaubs-Express til Villach i Østerrike. Togturen

oppover igjen tok vi fra Lörrach i Tyskland, rett ved Basel i Sveits. Dermed kunne vi heller kruse opp og ned en haug med alpepass fra øst mot vest i de sentrale Alpene. Tips: Togtilbudene forandrer seg fra år til år. Februar/mars er en fin tid å bestille togturen på. Ta gjerne med en powerbank til mobilen også. Ikke alle togvogner har strømnett.

Ombordkjøring på toget på Hamburg Bahnhof Altona starta en ettermiddag midt i juli, men vi måtte møte i god tid. Vi ønska å kjøre mest mulig småveier uten stress, derfor starta vi dagen før, med overnatting litt nede i Danmark. Vi fikk en liten lugar med køyesenger og etter en litt urolig natt, ble vi vekket med turens minste frokost. Det er lurt å ta med ekstra drikke og mat. Likevel var det helt utrolig rått og våkne mer eller mindre uthvilt, midt i Alpene.

Etter litt venting fikk vi syklene av toget, og måtte finne ut hvor vi skulle kjøre videre. Planen var egentlig å dra nordvest til Großglockner Hochalpenstraße. Kona og jeg var der med mc i 1989 og vet at det er flott, men i den retningen var himmelen nå helt svart. Lyn og torden i 2500 meters høyde er ikke aktuelt. Heldigvis hadde vi på forhånd avtalt, at værmeldinga skulle prioriteres før alle andre turplaner. Dermed gikk turen sydover til godværet i Slovenia og de majes-



Lavt under taket på Auto Zug.

tetiske Juliske alpene. På ettermiddagen dro vi tilbake til Østerrike og så over Plöcken Pass og artige svinger i Italia. Nede i noen trange kroker av Dolomittene var det ikke lenger mulig å unngå møkkaværet. Maks 50 km/t pga sikten, men de todelte regndressene til Scott er av ypperste klasse, så vi holdt oss rimelig tørre. Heldigvis ga det verste uværet seg da vi kom til Tre Croci Pass øst for vakre Cortina d'Ampezzo.

Etter en god natts søvn dro vi rett bort til Passo di Giau, som ligger på 2236 moh, utrolig mange motorsyklar og svinger. Damene fant seg noen flotte blomsternger, mens gutta utforsket et lite vegkapell. Vi startet gjerne dagen med et Guds ord, og fant vi ei kjerke langs vegen eller i en by, tok vi oss gjerne tid til å sette oss ned og la roen senke seg. Alltid flott å takke Gud for en ny fantastisk dag, la roen senke seg og bli fylt opp av Jesus sin gode kjærlighet. Etter Passo Fedai (2057 moh) heiv vi av bagasjen på et hotell i Alba Canazei, og tok en fantastisk rundtur rundt Sella-fjellene. Første passet er Sella (2244 moh), deretter til Passo Gardena/Grödner Joch eller Jeuf de Frea (2136 moh) som de lokale ladinske gutta kaller det. Som du skjønner så har altså mange pass for enkelhets skyld både et italiensk, tysk og et lokalt ladinsk navn. Vi avslutta runden med Campolongo- og Pordoiasset. Over Pordoi (2240 moh)



Argegno, på veg til Como.

vrimla det av motorsyklister, svinger og suvenirsjapper.

Ny og strålende dag, og etter Karer Pass (1745 moh) sydvest for Canazei, var det på tide og finne noen flotte strender ved Gardasjøen. Hr. & fru Tovslid ville bare først få med seg Jaufenpaß (2099 moh) og Timmelsjoch (2509 moh). Det er to rå fjellpass lenger nord og sistnevnte er også ganske skummelt. Ei ung dame som hadde sittet bakpå en R-sykel, var blitt helt hysterisk av skrekk. Passet var vakkert, men også bratt og fælt. Svein ga derfor passet det mer passende navnet "Timmel sjokk". Gunn Inger og jeg hadde vært der et par år tidligere, så vi fant heller to andre pass lenger sør. Etterhvert kom vi alle til varmen i Torbole, ved nordenden av Gardasjøen.

Etter tre dager med slaraffenliv, var det på tide med nye eventyr. Værmeldinga meldte om uvær i Alpene, så igjen fikk yr.no bestemme. Dermed kjørte vi trange veier ned langs vestsiden av Gardasjøen, bort langs kanten av Po-sletta, opp langs



Gavia passet. Langt ned.

Comosjøen, og til sist ferde fra turistbyen Bellagio, til den litt roligere, men like vakre Menaggio. Her var herberget fullt, men fra tidligere kjente jeg til Porlezza ved Luganosjøen. Kjøreturen dit var på bare 20 minutter, og her fant vi et lekkert hotell rett ved sjøkanten. Hotellet hadde en deilig restaurant, eget basseng, og det var også bare en rusletur bort til ei større strand.

Porlezza blei en fin base hvor vi både tok det rolig, men også tok forskjellige dagsturer. Jeg har flere ganger vært ved de fire største norditalienske sjøene og alle er utrolig flotte. Ingen andre steder jeg kommer på, har så mange pittoreske småbyer. Her er også flere fine små strender. Husk å ta med badesko, siden de fleste strendene er ganske steinete.

Parkering i Alpene, og i Italia generelt, er sjelden et problem med motorsykel. I større byer i Sveits skal du derimot ikke prøve deg på for mange sprell. I byen Lugano skulle råskinnet og vegingeniøren Svein lede an. Han tok en venstresving,

hvor det skulle vise seg at kun busser hadde lov til å kjøre. Jeg måtte jo følge etter, og før jeg visste ordet av det, hadde jeg onkel politi i hælene. Lovens lange arm var ikke lang nok for Svein. Sniken venta rundt hjørnet og lo seg halvt ihjel når han hørte alle mine dumme unnskyldninger og bortforklaringer på intercomen. Ja, ja, med list og norsk sjarm gikk det greit, men parkering i Lugano fant vi ikke.

Vi begynte nå for alvor å få nok av varmen, og vi kjente at Alpene lokket igjen. Stilsfer Joch eller Passo dello Stelvio, som vi Gulset gutta liker å kalle det, var det store målet. Først kjørte vi opp langs Comosjøen, så måtte vi overvinne en gørrvarm dal ved Sondrio. Nå er ikke korteste veien til Stelvio nødvendigvis den mest spennende. Særlig ikke når du kan få noen ekstra fjellpass med på kjøpet. Aprica (1176 moh) og Passo di Tonale (1883 moh) gikk kjapt unna. Rett ved ligger Passo di Gavia (2621 moh) med vanvittige 18% stigning. Her ble veien smalere og smalere og dårligere og dårligere. På det trangeste var det ikke plass til autovern og vi måtte kline oss innatt fjellveggen for at møtende biler kunne passere.

Gavia måtte da også få nytt navn og det ble Gale-passet. Nå begynte vi å bli varme i trøya og etter en lettere lunsj i Bormio, var vi klare for å angripe sjøle Stelviopasset fra sør. Dette er det nest høyeste asfalterte fjellpasset i Alpene og har utrolig mange herlige hårnålsvinger. Akkurat som drabantbyen Gulset (100 moh) er Skiensfolks store drøm, så er Stelvio-passet (2757 moh) alle motorsyklisters store drøm. På toppen lasta vi av all unødvendig dødvekt, les sidevesker og koner, for å kjøre ned og så opp igjen den berømte østida. Veien er i overkant krevende for mange med 49 hårnålsvinger, men våre BMW RT sykler har bra svingradius, god balanse og lavt tyngdepunkt. Selv med Svein sin urgamle 2003-mod R1150RT gikk det greit. Så lenge den er nyere enn fra 70-tallet, synes Svein den praktisk talt er spell ny (det har han jo helt rett i! Red.anm.). Deretter stakk vi en kjapp tur over grensa til Sveits og fikk med oss Umbrail (2501 moh) og Ofenpass (2149 moh). Nå begynte det å bli seint, og vi kom oss over til Italia igjen, til det naturskjønne vintersportsstedet Livigno. Livigno ligger i en liten inneklemt dal med Sveits på tre sider.



Gunn Inger beundrer utsikten ved Stelvio.

Neste dag dro vi opp dalen til Passo Forcola di Livigno (2315 moh), og her sa vi endelig farvel til Italia og så hallo til Sveits igjen. Videre til vakre Berninapasset (2328 moh), og så ned til fasjonable St. Moritz. Selv om alle pass er flotte på sin måte, begynte vi nå å bli blasserte. Dermed blei Julier pass (2284 moh) litt kjedelig. Vi dro da ned igjen og prøvde Albulapasset (2312 moh) istedenfor. Det blei en positiv opptur. Her fikk vi deilig lunch og Gunn Inger fikk klappet søte sveitsiske melkesjokolade-kuer. Det er ikke bestandig at BMW sine effektive kåper er av det gode, særlig ikke når du nok en gang må kjøre i en gørrvarm dal. Da var det fint å komme opp til Oberalppass (2048). Dagens siste fjellovergang var det berømte Furkapasset (2431 moh), kjent fra James Bond-filmen Goldfinger fra 1964. Her er det heller ikke alle steder som har autovern, men asfalten har de siste åra blitt rimelig bra.



Over: Gunn Inger og melkesjokoladene.

Andermatt er den perfekte basen for rundturer i distriktet. Istedenfor havna vi i en liten landsby som heter Oberwald, men det funka også. Med Oberwald som utgangspunkt, fikk vi med oss Nufenen (2478 moh), St. Gotthard (2108 moh), Susten (2224 moh) og Grimselpass (2165 moh). Alle er høye, ville og vakre. Sør for Nufenen kommer du til Kantonen Ticino, som er en italienskspråklig del av Sveits. Når vi skulle nordover igjen over St. Gotthard-passet, ville Svein og Lisbeth ta den brosteinsbelagte snirkleveggen ved Tremola. Jeg hadde kjørt den før og ville heller prøve høyfartssvingene på den litt nyere veggen; Gotthard-Strassentunnel, men ærlig talt? Det gjør du bare om det er snøstorm, og med 2000 meters høyde om sommeren, kan det faktisk hende.

Neste dag var det på tide å rette nesa nordover til Lörrach. Vi kjørte over

Grimselpasset som denne dagen bada seg i solskinn, vanvittig vakkert. Damene fikk tatt bilder av blomster, mens gutta skravla med noen av de mange likesinnede motorsyklister som var der. Vi fikk med oss enda et par pass. Selv om RT-syklene til BMW har lang rekkevidde, så holdt vi her på å gå tomme for bensin. Vel nede i det varme lavlandet fant vi en liten ubetjent bensinstasjon som også hadde en etterlengtet brusautomat. Etter å ha krysset Rhinen, kom vi til Tyskland og Lörrach. Auto Zug-terminalen ligger 800 meter nord for hovedstasjonen. Litt greit å vite, for selv kiosketjeningen på hovedstasjonen hadde ikke peil, og ingen andre var å se. Teip på toppen av hjelmen, vindskjerm- og setet i nederste mulige posisjon, er også greie tips. For når du skal kjøre ombord i vognene, så er det veeldig lavt og det er lett å skalle i taket.

Vel framme i Hamburg valgte vi litt forskjellig opplegg, Lisbeth & Svein ville prøve hyggelige småveier, mens Gunn Inger og særlig jeg, ville sjekke opp byens Beatles-historiske steder, samt noen mc-sjapper litt nærmere grensa til Danmark. Et stykke opp i Danmark tok vi igjen herskapet Tovslid og så feiret vi slutten av turen på en bedre restaurant i den idylliske småbyen Mariager.

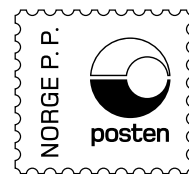
En rask oppsummering: Veistandarden i Alpene er for å si det mildt, veldig varierende. Alt fra grusdekke, veldig smale veier uten sikring, fanatiske hårnålsvinger kombinert med stor stigning, til flotte og enkle høyfartssvinger. Ellers er en ekstra vannflaske i kofferten lurt å ha. Noen ganger kommer du kanskje til en liten landsby midt i siestaen, og da er det ikke mulig å få kjøpt noen ting. Blir det ny mc-ferie, da? Jaaa!



 **BØNNEREN I HOLY RIDERS MC**
Har du bønneemner/ønsker forbønn, send sms til bønneringen: **957 89 474** - pray@holyriders.no

RETUR:

Holy Riders MC
Power, Liverødvn. 239
3243 KODAL



Torx eller Unbrako?

Tekst og foto: Frode Jess Klippen



For den som har litt peiling på verktøy, så vet du at dette er to forskjellige typer «nøkler» som i første øyekast og på litt avstand kan se like ut.

Du oppdager raskt om du benytter rett nøkkelsett når du begynner å skru. Passer bolt og verktøy? Bruker du en Unbrako på en Torxbolt blir

ofte både bolt og verktøy revet i stykker. Etter dette blir det ekstra vanskelig å få skiftet utslitte og skadde deler med nye velfungerende.

Bruker du og jeg feil verktøy, i garasjen eller livet? Vi presser og trykker, spruter på mengder med rustløser og andre kjemikaler, men skaden blir ikke reparert. For enkelthets skyld bruker vi det nærmeste verktøyet vi har for hånden, et flatt skrujern og ei tang når vi f.eks skulle brukt en Torx. Vi blir irriterte, mutte, lei oss og noen ganger skikkelig forbannet. Uff da! Konklusjonen blir: denne «sjiten» er klar for «Knoksen»* (* navn på et lokalt biloppbyggingsfirma her i sydvest Norge).

Vi gnåler og maser om slitasje, skader, sykdom og tabber, ønsker forandringer i eget liv. Hvis bare! Vi starter stadig på ny frisk. Denne gang skal våre gode forsett holde. Kanskje vi sliter med feil verktøy, eller går i egen kraft med all fokus på bare oss selv? Ser bare mitt eget speilbilde og tenker igjen «hvis bare»? Begynnelsen på et annerledes liv starter ikke «hvis bare» omgivelsene endres, men heller når innstillingen min gjør det.

Hvis jeg fortsetter i «verktøybildet» og ser at mitt og ditt liv er skrudd sammen med Torxbolter. Da må vi, kjære deg og meg, begynne å bruke Torx-verktøy. Du får ikke reparert en skadd og utkjørt «motersykkel» med stadig bruk av feil verktøy.

Du og jeg er «Gudslige» mennesker. Din kropp, psyke, følelser og personlighet er formet som et avtrykk av vår Gud, Skaperen, (1.Mos. 1, 26) Ethvert menneske er faktisk en guddommelig skapelse og fungerer best med guddommelig verktøy. (Fil. 3, 21) Eget strev gjør liten nytte, det fører ikke frem. (Fil. 2, 13-16)

Kjære medkjører på mc eller annet, slipp Jesus og Den Hellige Ånd til i ditt liv. La de få bruke sitt Guddommelige verktøy, da kommer nok forandringen du har lengtet etter så lenge. Litt tålmodighet skader ikke.

Les gjerne i Rom. 12, 2b ...men la dere forvandle ved at sinnet fornyes...

Kjære deg... slipp til den som eier det rette verktøyet. Hva det heter finner du ut etter hvert. Da kan det hende du oppdager noe nytt verktøy DU ikke visste DU manglet.

Herren velsigne deg!