

# POWER



ET ÅR MED  
LOCKDOWNPROSJEKT

SDS 21-27

Organ for Holy Riders MC - nr. 1 - 2021 - Årgang 37



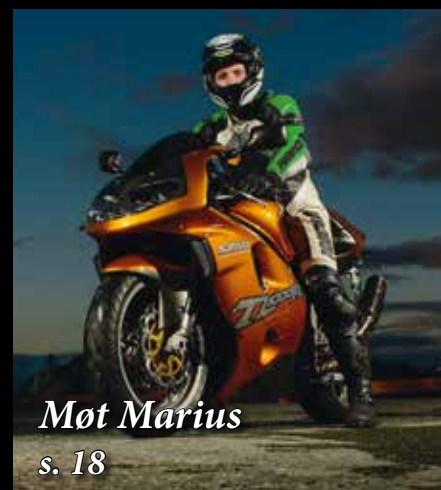
Møt Jostein

s. 8



Ble med på TET-tur

s. 10



Møt Marius

s. 18

På veien for Jesus



# INNHold

Presidentens hjerte <i>Harald</i>	3
På tur til Pilegrimstreffet <i>Leif Lia</i>	4
Andakt <i>Dag Martin Østvold</i>	6
Forsikringer <i>Arne Rønjom</i>	7
Nytt medlem: Jostein Lampe <i>Arvid Aasgard</i>	8
Gutta i TET <i>Jone Kalheim</i>	10
MC-kafé for ungdom <i>Jone Kalheim</i>	13
Det skjedde noe i ambulansen <i>Vegar Undal</i>	14
O hjul med din glede <i>Halvard Bergsholm</i>	16
Ny kurs i møte med Jesus <i>Lars Mjølhus</i>	18
Joggedressen <i>Leif Lia</i>	21
Syklopeden <i>Tellev Lia og Fredrik Hårberg</i>	24
Stor aktivitet i avd. Trøndelag <i>Lars Mjølhus</i>	26
Nådeland <i>Frode Jess Klippen</i>	28

# POWER

## Nr. 1-2021

No ser du i eit nummer av POWER som er laga på dugnad med bidrag frå medlemmar i mange avdelingar i Holy Riders rundt i landet. Reportasjar, artiklar og andaktar er skriven av enkeltpersonar, der kvar enkelt har sin eigen måte å formidle innhaldet på. Tilsaman vert dette bladet til Holy Riders, eit blad som kjem ut med to nummer i året til alle medlemmar og til alle som har lyst til å lese det. Nummer 1/2021 kjem ut no etter over eitt år i Holy Riders med mindre ute-aktivitetar og vesentleg færre arrangement, men samstundes ei tid der me har hatt høve til å møte enkeltpersonar. Bladet vårt ber preg av det. Me håper du vil finne interessant lesestoff i mange genrar.

På vegne av alle i Holy Riders vil me takke dei som har levert stoff til bladet:

### Redaksjonsråd (tekst og foto)

Anders Andersen, Ansvarleg redaktør, avd. Lister  
Frode Jess Klippen, avd. Sydvest  
Karl Lohne, Visepres., avd. Vestfold  
Leif Lia, avd. Trøndelag

### Tekst (og foto)

Jone Kalheim, avd. Sydvest  
Arne Rønjom, avd. Telemark  
Arvid Aasgard, avd. Nordhordland  
Dag Martin Østevold, avd. Nordhordland  
Lars Mjølhus, avd. Trøndelag  
Frode J. Klippen, avd. Sydvest  
Hallvard Bergsholm, avd. Sydvest  
Tellev Lia, avd. Trøndelag  
Fredrik Hårberg, Trondheim  
Vegar Undal, avd. Sydvest  
President Harald Vatne

*Vi nyttar framleis oppsettet og utforming av bladet som Anne Skaiå utvikla som mangeårig redaktør i POWER. Takk for det!*

### Foto og illustrasjoner

Øivind A. Tokerud  
Tore Knudsen  
Ingunn Frustøl  
Aud Undal  
Ganesh Ravindra  
Torgeir By  
Jonny Kristiansen  
Obelix Barbala, Garage Collection

## Presidentens hjerte

Jeg vet ikke hvordan ditt korona-år har vært, men det jeg vet er at det påvirker oss som mennesker.

Ting som var «normalt» er ikke lengre normalt. Nå er det blitt april 2021, og når jeg i disse tider ser et program på TV der de håndhilser på hverandre, eller ennå verre, gir hverandre en klem, så rykker jeg til og tenker: «Det er galt».

Store sammenkomster oppleves også som «galt» i disse tider, der myndighetene har satt en grense på hvor mange vi kan treffe, såkalte nærkontakter. Noen ganger er det fem personer, så ti, så kan det plutselig være to, og sånn har det holdt på lenge nå.

Der vi bor, i Kristiansand, har det ikke vært de strengeste tiltakene, selv om vi har hatt vår tårn. Andre steder i landet, og i andre land, har det jo nesten vært unntakstilstand, og mange butikker og kaféer har måtte stenge ned, med alt som det medfører.

Det er en tid som bringer fram alle fasetter i mennesker, der noen blir veldig redde, andre blir frustrerte, og mener at det som skjer er galskap. Noen blir sinte, og vil ikke innrette seg etter tiltakene som forlanges av myndighetene. Det kommer også opp grupper som utfordrer de «anerkjente» måtene å tenke på, såkalte konspirasjonsteorier. Vi får som sagt frem hele fargespekteret av mennesker som har sine tanker og følelser. Jeg skal ikke si så mye mere om hvordan samfunnet reagerer på den «tilstanden» vi er inne i nå, men jeg ønsker å legge fram noen tanker som jeg har for oss som kristne i denne kaotiske tiden.

Vi har fått Guds ord. Noe av det som er mitt holdepunkt gjennom vanskelige tider, er dette bibelverset fra Jesaja 41. *Frykt ikke, for jeg er med deg! Se deg ikke engstelig om, for jeg er din Gud! Jeg styrker deg og hjelper deg og holder deg oppe med min rettferds høyre hånd.*

Vi har alle våre utfordringer i livet, og noen kjenner kanskje på at det å stole på Herren er vanskelig, når livet er tøft. Da vil jeg gi deg en liten oppmuntring i denne teksten.

Første del av teksten kan du gjøre noe med. Gud ber oss om ikke å være redde. Og her kan noen ha utfordringer, for de er jo redde. Kan være vanskelig å gjøre noe med det? Men det gode med denne teksten er at siste delen, kan vi ikke gjøre noe med, for det er Gud sin jobb. Der sier Gud: *«Jeg styrker deg og hjelper deg og holder deg oppe med min rettferds høyre hånd.»* Det er Guds lovnad når du har det tøft.

Når vi har levd en stund med Gud, så vet vi at vi ikke blir «løftet vekk» fra utfordringene, men vi har en som «holder deg oppe» gjennom utfordringene.

I denne korona-tiden har vi som mennesker hatt mange utfordringer. Her er det heller ikke noe unntak for kristne. Jeg har snakket med ledere av andre kristne MC-klubber i utlandet som har mistet medlemmer på grunn av korona. Men her er jo det geniale med Guds ord og hans verk gjennom Jesus. Uansett hva som skjer med oss, så har vi en



framtid i himmelen sammen med vår skaper, der er alt som vi mennesker kan streve med borte.

Vi skal ikke sette vår tillit til det jordiske, som Bibelen forteller at rusten og falmer bort, og er «forgjengelig». I en ordbok på nettet fra NAOB, er «forgjengelig» oversatt til «som må forgå». Det vi har rundt oss her i Skandinavia, har bare en midlertidig verdi. Gud ber oss om og ikke sette vår lit til det. *«Søk inn til meg»*, sier Herren. Stol på meg, ikke det som er rundt deg. I Holy Riders er vi gitt oppgaven å dele Guds ord med våre MC-venner.

Vi opplever kanskje dagens sosiale situasjon som så annerledes og vanskelig at vi ikke helt skjønner hvordan vi skal få til å møte og dele Guds ord med våre venner.

Da vil jeg gi deg en oppmuntring. *«Jeg styrker deg og hjelper deg og holder deg oppe med min rettferds høyre hånd.»* Dette er et løfte fra Gud i ovennevnte kapittel 41 i Jesaja.

Gud vil gi deg styrke og nye tanker og ideer om hvordan du kan møte dine MC-venner og dele Hans ord med dem, når vi søker inn hos Han. Be gjerne konkret om at Gud må lede deg inn i nye måter å spre det gode budskapet på.

Selv om vi per dags dato ikke kan samles som vi har gjort tidligere, har vi nye muligheter som vi kan benytte for å treffe våre MC-venner. Ta en telefon og inviter en som du blir minnet på, med på MC-tur. Eller inviter han / henne hjem til deg på en grillings eller middag, så langt de lokale korona-restriksjonene tillater det. Her er det uante muligheter. Jeg er overbevist om at når vi søker inn til Gud, vil Han vise oss nye og spennende måter å være en Holy Rider på.

**Nyt våren og sesongen som ligger framfor oss. Vær fortsatt velsignet.**

Harald

# POWER

Organ for Holy Riders MC



Holy Riders MC, stiftet i 1981, er en tverrkirkelig misjonsorganisasjon i form av en motorsykkelklubb med rundt 390 medlemmer fordelt på 14 avdelinger i Norge, 3 avd/grupper i Sverige og rundt 10 avd/grupper i Tyskland som er eget nasjonal-område. Vi har også medlemmer i Russland og Ukraina. 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@holyriders.no  
organisasjonsnr: 979 446 802  
klubbkonto, Norge: 9365.05.79060  
klubbkonto, Sverige: 5702-1511  
President: Harald Vatne, tlf. 472 89 933  
epost: president@holyriders.no

## Medlemskontor

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

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

## Power

Ansv. red.: Anders Andersen  
epost: power@holyriders.no  
Oppsett og trykk: Bjorvand & co

## Internett

Webmaster (tekn.): Thomas Ihlebæk  
epost: webmaster@holyriders.no  
http://www.holyriders.no/

## HRMC Racing

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

## Kaffetelt

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

## Gavekonti

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

*Forside: Kawasaki ZX6R'n til Leif Lia har nytt godt av Korona-året, foto: Øivind A. Tokerud. Foto øvrige bilder f.v. Arvid Aasgard, Jone Kalheim og Obelix Barbala, Garage Collection*



Avd. Trøndelag med ei lita pause i sola på Sonstevatn mellom Uvdal og Timm på veg til Pilegrimstreffet i 2020: F.v. Tellev 125 Lia, Alex 1200 Paalberg, Robert 800 Solem, Lars Goran 'Skulle vore på jobb' Strømhaug og VFR'n til fotografen med gratis baggasjesekk frå Royal Mail i Great Britain. Yeah!



Sjolv sist i juni må du rekne med snø langs fjellovergangane. Her er avd. Trøndelag på Valdresflya 1389 moh på veg til Pilegrimstreffet i 2015.

# På tur til Pilegrimstreffet

**Pilegrimstreffet gjev oss inspirasjon i trua og møte med mange Holy Riders'ar frå andre stader i landet. Og fleire andre også. For dei av oss som bur langt ifrå landsdelen der Pilegrimstreffet arrangerast, blir i tillegg turen att og fram dit ein viktig del av treffet.**

Tekst og foto: Leif Lia

## Reiseføber

Turen saman med gjengen som fær er ei skikkeleg Pilegrimsreise som skaper godt samhold mellom deltakarane, men også svært mykje flott mc-køyring på spennande vegar. For oss i avd. Trøndelag er alltid turen t/r til neste Pilegrimstreff eit tema på klubbkveldane allereie ifrå august året føre. Planlegging og detaljar; når køyrer me, kor skal me overnatte, campinghytter, kven av syklane skal du få til å gå i år og mange andre viktige og

heilt uviktige spørsmål. Sidan me enno ikkje er heilt sikre på korleis det går med treffet i juni i 2021, vil me likevel ta med eit par inspirerande glimt frå tidlegare turar.

## Turen

Dette er årets store tur for dei fleste av oss og eg vil på alle måtar oppmode dykk om å bli med; både for turen i seg sjolv og for å bli med i eit større fellesskap i Holy Riders på treffet.

**Her er nokre vanlege fallgruver i erfaringsbasert rekkefølge:**

- Slitte dekk. Turen frå Trøndelag er minst 1500 km t/r og det slit meir på dekk enn med vanleg småkøyring. Dei fleste andre avdelingar har kortare veg, men strekningen er aldri null. Ikkje rekn med høve til å dekkskifte undervegs. Hugs også at gummien er mjukare under mønsteret, og deretter er det corden next!

- Fest bagasjen godt. Ta gjerne med eit par ekstra stroppar. Eg har sjolv mista både sidevesker og anna rask på turen. Med R-sykkel og bagasje stroppa over passasjerstet, heng vanlegvis baggasjen med slagside allereie på avreisetidspunktet. Alt pakkast i plast.
- Sjekk oljenivå. Ta evt med litt påfyll.
- Ta med kjedespray, med regn så går det mykje spray og vekslande vårt/tørt er det aller verste.
- Regnkleda bør vere ekte saker, hugs også på hansker og støvlar. Det er kjedeleg å vere våt.
- Vannflaske lett tilgjengeleg; det blir varmt!

**Og så nokre generelle køyretips undervegs:**

- Ta regelmessige stopp, me tek ei pause ca kvar 1 ½ time, då bør alle fylle bensin og gjere ærend med ein gong, ikkje vente til at alle er klare til å reise att. Det sparar oss for mykje ventetid i løpet av ein så lang tur. Aksepter også at ikkje alle bensin-fyllingar blir på 'din' stasjon. Du har

råd til å avse 10 øre/liter i rabatt ein gong. Me 'stressar' ikkje, alle skal få ta seg inn.

- Ikkje overdriv formasjonskøyninga i vanleg trafikk og på svingute vegar, det vert fort meir klabb enn det vert stil. Farleg kan det bli, også.
- Den nest siste i rekka må alltid ha kontroll på den bakerste i rekka.
- Det stoppast i alle kryss, for å sørge for at alle tek rett retning, sjolv om det er Holy Riders' varemerke å hamne på kvar sin plass ... Køyr gjerne i det den siste kjem når det er avtalt. Pause i kvart kryss gjer at du endar opp med natt-køyring.

Håper dette ikkje vart for mykje prat om sjolvsagte ting, men me vil gjerne at alle skal ha ei flott oppleving til og frå Pilegrimstreffet, så derfor tek me det slik.

*Pilegrimstreffet arrangerast i år 24. - 27. juni i Fyresdal i Telemark, innanfor regelverket som gjeld på den tida. Sjekk [www.holyriders.no](http://www.holyriders.no) for info og påmelding.*

## Koronabønn 2021

- 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)



# Når ild bryter ut



Tekst: Dag Martin Østvold  
Foto: Tore Knudsen

Forsikringsmannen ringte. Det var tid for å gå gjennom den årlige fornyelsen på MC'n. Kasko eller bare ansvar? Full-, delvis- eller ingen dekning? Det er mange ting å forholde seg til. Jeg ble behørig gjort oppmerksom på alt som kan skje, ansvar og erstatningsansvar. Og rådet til å ta beste dekning. Slik at hvis alt gikk tapt, var jeg behørig dekket. Ikke bare overfor andres tap, men også for mine egne.

Ved Sinai mottok Moses Guds hellige lov – avtaleverket i den gamle pakt - som han overleverte paktfolket Israel. De ti bud, men også svært mange andre detaljerte lover som forklarte hvordan budene skulle håndheves. Ingen er feilfri. Alt dette og mere til, var det ordninger og instruksjoner om i Moseloven. Også Moseloven var dypest sett en nådepakt. «Herren er barmhjertig og nådig, langmodig og rik på nåde og sannhet. Han lar miskunn vare i tusen ledd. Han forlater misgjerning og overtredelser og synd» (2. Mos.34,6ff). Men synden ble ikke feid under teppet. Synden ble sonet ved paktens blod av et dyr, som prestene stenket på alter og folk. Selv om synden ble sonet overfor Gud, måtte de i aktuelle tilfeller også gjøre opp med hverandre. Det skjer unnlater, uaktsomhet og overlagte synder «med løftet hånd.» Ting går galt og det gjøres feil. Mennesker lever i et fellesskap med et kollektivt

ansvar. Våre husdyr kan gjøre skade. Og ild kan bryte ut og gjøre stor skade. «Den som tente ilden skal sannelig gi fullt vederlag.» Slik lyder en lov om vederlag. Jeg kom til å tenke på da jeg som barn så de voksne som arbeidet for harde livet for å redde husene i nabolaget, da det etter barns uvettige lek med fyrstikker hadde brutt ut ild.

Ild bryter fortsatt ut. Fra våre liv. «Alle feiler vi ofte. Den som ikke forgår seg med sine ord, er en fullkommen mann, i stand til å holde hele kroppen i tømme.» (Jak.3,2) «Slik er det også med tungen. Den er et lite lem, men kan skryte av store ting. Tenk på at en liten ild kan sette den største skog i brann. Også tungen er en ild; som en verden av ondskap står den blant våre lemmer. Den smitter hele legemet og setter livshjulet i brann, men selv settes den i brann av helvete.» (Jak.3,5f)

Hvor stor skade tungens ild har gjort i vår nestes sinn og tanke, vet ingen. Men et helt nødvendig vederlag med et «unnskyld», fra dypet av hjertet, kan muligens ordne opp mellom oss og offeret for vår skarpe tunge. Noen har måttet betale mer for alvorlige æreskrenkelser.

Den gamle pakten var et forbilde på de frelsesgoder vi nå har. Vårt påskelam er slaktet, sier Paulus! «Uten at blod blir utgytt, blir ikke synd tilgitt.» (Heb.9,22) Men for Gud kan blod av bukker fra søsken kjærligheten som møter oss fra søsken som elsker oss, i Guds store menighet. Den ilden Gud tenner, har jeg aldri møtt noen som har beklaget seg over. For tid og evighet skal Gud gi fullt vederlag for den ilden Han tenner i deg!

For ild bryter fortsatt ut. Men hva når Gud selv har tent den? Gir Han fullt vederlag? «Ild er jeg kommet for å kaste

på jorden. Og hvor jeg skulle ønske at den alt var tent!» sier vår Frelser. (Luk.12,49) Dette ordet er primært om den kommende doms ild over ugesset i Guds åker. Da skal Gud gi fullt vederlag til alle martyrer og alle som har betalt en høy pris fordi ilden for Jesus var tent i deres hjerte.

Ild bryter ut fortsatt. Men hva når Gud selv har tent den? Gir Han fullt vederlag? Kristi kjærlighets flamme fra Golgata får fortsatt ild til å bryte ut i Guds åker når det vi før regnet som en vinning, vurderes som skrap for at jeg kan vinne Kristus og bli funnet i Ham.

Ild bryter fortsatt ut. Tent av Gud, brenner det opp vantroens og egenviljens tornekraft som hindrer oss i å bære frukt for Gud, som varer. Pinsens ild bryter fortsatt ut! Tent av Gud. Som frelser oss fra feighet og gjør at vi kan være brennende vitner for Jesus overfor en ny høst. Brennende i ånden kan vi utholdende tjene Herren hele vårt liv. Ild bryter fortsatt ut! Den nye lengselen etter å elske, vandre i lyset og sannheten, etter sann bot når vår egen kjødelige ild tok fyr på feile steder.

Gud gir sannelig fullt vederlag for den ilden Han tente! «For Guds kjærlighet er utøst i våre hjerter ved Den hellige Ånd som er oss gitt.» Varmen fra den spesielle kjærligheten som møter oss fra søsken som elsker oss, i Guds store menighet. Den ilden Gud tenner, har jeg aldri møtt noen som har beklaget seg over. For tid og evighet skal Gud gi fullt vederlag for den ilden Han tenner i deg!

Bibeltokst:

«Når ild bryter ut, og det tar fyr i tornekraft så også kornstakker, uhøstet korn eller hele åkeren brenner opp, da skal den som tente ilden sannelig gi fullt vederlag.»

2. Mos. 22,6.

## Forsikringer og det derre greiene der ...

... denne forsikringen gjelder jo ikke for motorsykkel. Alle vet da det ...

Tekst og foto: Han derre med GoldWingen, alias Arne Rønjom

### Hemmelig GoldWing

Den gangen da jeg gikk til innkjøp av GoldWingen, torde jeg ikke å si noe til madammen. Jeg fikk med meg en kamerat med GoldWing-erfaring og stor kassebil, vi hentet den en dag da kona var på jobb. Så stod den der da, på låven og ventet på våren. Jeg gikk rundt og prøvde på å finne på en unnskyldning og en god forklaring på at jeg måtte jo simpelthen kjøpe denne sykkelen, det var jo et så godt kjøp ... Og jeg planla en god middag med diverse tilbehør og tiden gikk og gikk og gikk ... Men plutselig kom en venn meg til unnsætning, han visste jo ikke at hun ikke visste ... Og så var det gjort, og det gikk bedre enn jeg fryktet, for kona blei med på tur, etter hvert, det blei en betingelse for at jeg skulle bli med henne til Spania.

### God forsikring

Alt skulle jo være i orden, jeg måtte skifte forsikringsselskap. Det selskapet jeg hadde fra før forlangte kr 10 000 og det var visst til og med med 50 prosent bonus! Jeg bytta derfor til et annet som nøyde seg med kr 2800! De fikk meg også til å tegne KNA-medlemsskap, det skulle jo være så bra: fem prosent billigere forsikringer inklusive vei hjelp om noe gikk galt og jeg fikk et kort der det stod telefonnummer om jeg trengte vei hjelp! Hva mer kunne jeg forlange? Madammen blei mer og mer vant til sykkelen, så ferien var nok reddet; en tur til Geiranger og Trollstigen var målet! Etterutdanningskurs hadde jeg jo også, så ...

### God service på Langangenbrua

Nå må jeg komme til saken. Vi var på en liten tur, madammen og jeg, vi hadde hørt på Bjørn Eidsvåg i Larvik og var på vei hjem mot Skien. Motoren begynte å fjuske og plutselig stoppet den, midt på Langangenbrua på E18! Der stod vi da, visste ikke hva vi skulle gjøre! Trafikken suste forbi, de store trailerne tuta! Madammen, som jeg trodde etter hvert hadde innfunnet seg med en skikkelig ferietur på GoldWingen, presterte å komme med følgende utsagn: «Jeg tror nok ikke jeg tør å begi meg ut på en lengre

tur på den greia der!» Hva gjør en stakkar under slike forhold, da er gode råd dyre! Eller er de egentlig det? Jeg kom i hu noe intelligent jeg gjorde for litt siden; - jeg tegnet nemlig medlemskap i KNA! Medlemskortet hadde jeg i lommeboka, jeg ringte til KNA og fikk beskjed om å ringe til nærmeste Viking. Noe så greit, de kom og hjalp meg med et startbatteri og sykkelen gikk igjen. De fulgte meg hjem, for sikkerhets skyld, dette var da skikkelig service, og madammen blei beroliget og vi fikk etter hvert en tur til både Geiranger og Trollstigen, og sykkelen gikk bra hele veien og været var bra, men det er en annen historie, kanskje i neste Power?

### Med lita skrift

Plutselig, etter to måneder får jeg en regning i posten fra Viking på kroner 1430,-. «Ikke gyldig medlemsskap i KNA og ikke i Forsikringsselskapet heller!», stod det. Etter flere forsøk på å få kontakt med et menneske i vår digitale telefonsvarerverden lyktes det da tilslutt og jeg fikk følgende beskjed, både i KNA og i Forsikringsselskapet: «Denne forsikringen gjelder jo ikke for motorsykkel! Alle vet da det!» Men jeg visste det ikke og ikke kameraten min heller, som også hadde MC og hadde hatt det i mange år. Ingen andre sa det til meg heller:

- verken da jeg tegnet forsikringen min eller
- da jeg blei KNA-medlem eller
- da jeg fikk mitt KNA-kort der det stod tlf.nr. ved redning eller
- da jeg ringte KNA for å få hjelp eller
- da Viking kom for å hjelpe meg.

Men, de skulle være veldig snille med meg hos KNA, siden jeg ikke hadde skjont at det ikke gjaldt, de skulle betale halve regningen min, og det var jo bedre enn ingenting da, selv om jeg ikke ser så stor forskjell på om det var en bil de skulle hjelpe eller en motorsykkel. På dette grunnlaget forberedte jeg meg på et innlegg i GoldWing-nytt om denne saken, at: «Denne forsikringen gjelder ikke for motorsykkel!»

### Forsikringsforviklinger

Vi kontaktet flere forsikringsselskap og fikk beskjed om at motorsykkelvei hjelp



er selvsagt inkludert! Og vi kontaktet NAF og fikk beskjed om at motorsykkelvei hjelp er inkludert! (Gjelder bare om du har medlemskap i NAF-MC, red. anm.) Og vi kontaktet KNA igjen og fikk beskjed fra en annen person enn forrige gang om at dette gjelder jo også for motorsykkel! Problemet var at jeg ikke hadde betalt 300 kroner ekstra for at det også skulle gjelde for vei hjelp ... Og vi kontaktet mitt nye forsikringsselskap sentralt og fikk beskjed om at vei hjelp er inkludert! Og det er ingen reservasjon om at det ikke gjelder motorsykkel, men det gjaldt altså ikke for meg! Eller var det noe muffins her?

Dette førte forståelig nok til en ny kontakt med min personlige forsikringsagent. Han ble taus da han hørte resultatet av vår undersøkelse og vi fikk følgende ordveksling:

- Han: Vent litt, så skal jeg undersøke nærmere... Ja, det står jo faktisk her at det gjelder for motorsykkel også...
- Jeg: Men hvordan kunne du da si til meg at det ikke gjaldt??
- Han: Jeg spurte de andre her på kontoret og vi var enige om at det ikke gjaldt...
- Jeg: Men det var altså ikke riktig at det ikke gjaldt?
- Han: Nei, det var ikke riktig...
- Jeg: Hva har du tenkt å gjøre med det da??
- Han: Da må jeg vel betale regningen din da ...
- Jeg: Nå begynner vi å bli enige!
- Han: Du kan si det, ja...
- Jeg: Kanskje lurt å undersøke slike ting nærmere da, og ikke bare bli enige med de andre om hva dere tror gjelder??
- Han: Ja...

### Hva har jeg så lært?

Tro ikke alltid på det du får høre fra din forsikringsagent, kanskje du vet bedre enn han, og kan si: «Denne forsikringen gjelder også for motorsykkel!»



# Jostein Lampe - nytt medlem i Holy Riders avd. Nordhordland



Mann og maskin, Jostein med  
Honda VF750F 84-modell.

**Jostein bur på Valestrand på Osterøy, ein nabo-kommune til Bergen. Han er ein '69-modell og dialekta avslører at han har vokse opp på Karmøy, utanfor Haugesund. Jostein hadde ein heilt vanleg oppvekst med speidar, fotball, søndags-skule og klubb på bedehuset, gutteklubb og Yngres. Det vart nok sådd noko i hjartet til guten, som skulle kome godt med seinare i livet.**

Tekst og foto: Arvid Aasgard

## Tøffe tak

Jostein var ikkje annleis enn mange andre, men i slutten av tenåra kom han borti eit rusmiljø og var der i fem år. Han hadde i løpet av desse åra vore innom Evangeliesenteret i eit par periodar, men var ikkje rusfri. Det kom eit vendepunkt i livet, då han og ein annan var på ein køyretur for å hente dop. Tankane gjekk igjennom hovudet og Jostein begynte å be; «Om eg ikkje får leve for deg (Jesus red. mark.), så vil eg ikkje leve.» I bilen vart det ein voldsom kamp inne i Jostein, det var som om alt vondt vende seg mot han og ville ikkje slippe han. Midt i alt dette kom det ein ubeskriverleg fred, som ingenting han hadde opplevd før, som om «å bade i Guds kjærlighet.»

## Orden på livet

Det er så rart korleis ting legg seg til rette, når du vil følge Jesus. Jostein fekk plass på eit Bo- og arbeidssenter, nesten med ein gong, enda det var lang kø for å komme inn til behandling. Sjølv om

det var ymse som gjekk føre seg på Bo- og arbeidssenteret, til tider var Jostein einaste «reine» personen som gjekk til behandling, meir enn ein gang fekk han spørsmål om å låne vekk ein «rein» urinprøve for testing på senteret. På senteret fekk Jostein orden på livet, litt etter litt, både økonomisk og anna.

Kjærligheten blomstra, Jostein vart gift og alt såg flott ut. Typisk var det å gå på møter frå fem til sju dagar i veka, så mykje som berre mogeleg. Dei fekk vere med på sterke møte med Gud, hans inngripen i andre sine liv. Det var bl.a. ei eldre dame som dei kjente, som låg for døden, men dei «fekk det for seg» at dei skulle be for henne. Det gjorde dei og den eldre dama som låg for døden vart frisk igjen, ho fekk fleire gode år etter sjukehusopphaldet. Ein kjent frå rusmiljøet var innlagt på sjukehus med lever-koma (ein tilstand etter skrumplever, som gjev bakterie og ammoniakkforgiftning til bl.a. hjernen, og endar oftast med hjerneskode og/eller død, red. mark.) og legen sa at han ikkje hadde lenge igjen. Denne gangen og «fekk dei for seg» at dei måtte be for denne kjenningen. Etter ei veke sa legen at det var framleis lite håp om at han ville vakne att, og om han gjorde det, så ville han berre vere ein «grønsak» etter alle skadane. Dei hadde tru for å be meir og til slutt slo pasienten opp augene og spurte etter tobakken sin...! Sjølv etter slike sterke opplevingar reiste kona til Jostein frå han, ho vendte tilbake til eit anna liv enn det dei hadde hatt saman.

## Turen gjekk til Stavanger

Det er rart slik eit liv kan forandre seg, i arbeidssamanheng reiste Jostein til Stavanger. Han har vore rusfri i sju år og ikkje hatt noko lyst på rus.

Så skjer dette: Han besøker ei venninne i Stavanger ei frihelg og ser at ho er høg på rus, han seier det til henne og ho svarer at «ja, det er ho og det ligg klar ein dose til deg på badet». Jostein tenker at han kan berre ta ein fest og være fin igjen til måndag og arbeid. Den festen enda først etter halvanna år. Han greidde ikkje å gå i jobb og slutta der.

Det vart veldige kontraster; frå å gå i eit pinsemiljø med solide folk, vart det ut i eit hardt rusmiljø i Stavanger. Der vart det møte med det kriminelle MC-miljøet med dop, rus, mordarar og ein sjølv hadde svært låg verdi som menneske. Ein gong han skulle til den kriminelle



Dekoren er laga av Bente Bergtun.

MC-klubben, begynte han å be igjen og «lyset vart skrudd på». Det kom ein tanke i han, «det er berre ein time til Haugesund». Etter møtet stjal han noko bensin og eit par gamle registrerings-skilt og fekk start på bilen sin. Det var ein bil utan clutch, berre bremsar på eitt hjul, men han starta den på gir og kom seg til Haugesund. Han var ein tur heimom hos foreldra og det første han høyrte då han opna døra var at «...du får ikkje sove her i natt», så ille var det. Jostein fekk bu hjå ein kamerat og fekk begynne på å ordne livet igjen. Det kriminelle rusmiljøet i Stavanger var så tøft at mange frykta for livet sitt, og i alt dette fekk Jostein reist ned for å betale ei gjeld som husverten hadde til dette miljøet. Sjølv med pengane klar, torde husverten ikkje å reise dit sjølv for å gjere opp for seg.

## Også oppover att

Livet vart betre i løpet av perioden i Haugesund, han kjem i jobb, møter ei dame og kjærligheten igjen. Ho blir mor til deira to barn. Det blir gode år med familie, heim og barn. Først ei stund i Skånevik og deretter på Osterøy. På Osterøy kjem dei inn i eit godt miljø, ein god menighet, gode naboar og vert godt integrert i lokalsamfunnet.

Etter ni år forlèt frua Jostein og livet er ikkje like godt som det kunne ha vore. Ei av dei mange vendingane i livet til Jos-

tein, men utan å bryte saman og utan å gå tilbake til rus. Livet må gå sin gang no og med to born å ta vare på.

Barn er ei velsigning og han føler seg heldig med sine. Dei er så gode, med gode interesser og dei går i menigheten. Jostein er så takknemleg for at eitt av ønska til barna var å få seg sine egne Biblar. Ikkje noko som har blitt pålagt dei, men dei vil det sjølve, det er rørende.

## Møte med Holy Riders

Første møtet med Holy Riders var på ein brukt motorsykkel han kjøpte, der var det eit klistremerkje med Holy Riders på. Jostein møtte Holy Riders på Värmønstringa på torget i Bergen og han hadde lenge hatt lyst til å reise på besøk til Holy Riders, men det var så vanskeleg å få nokon med seg på turen. Det gjekk ei tid, men til slutt køyrde han ut mot Hjelmås og MC-kafeen til Holy Riders avd. Nordhordland, kva møtte han der? Stengte dørar, det var koronarestriksjonar! Heldigvis fekk MC-kafeen opne igjen med uteservering av vaflar og kaffi, med ein meter avstand mellom folk. Jostein føler at han har blitt tatt så godt imot, det var alle tiders å vere der, det var eit godt fellesskap og nesten «som å kome heim».

Det er som Gud har halde meg oppe igjennom alt, både i det vonde og i det gode.



# Gutta i TET

*For vestlendinger som trives med å kjøre motorsykel på annet underlag enn asfalt, kan det være vanskelig å finne veier uten dette sorte oljebaserte belegget. Og skulle vi finne en morsom veistubb, er den fort av begrenset lengde, og i verste fall stengt med bom.*



På grensen.

Tekst og foto: Jone Kalheim

## Trans European Trail

Men løfter vi blikket – noe som kan være smart i flere sammenhenger i livet – og ser over til Østlandet, finnes det mange muligheter for en grustørst motorsyklist. Ett av alternativene er TET ruten, forkortelse for Trans European Trail, som er et nettverk av grusveier gjennom hele Europa. I teorien skal en kunne kjøre mer eller mindre sammenhengende på «ikke» asfaltveier fra Portugal i sør til Nordkapp i nord.

I Norge er TET-ruten delt i to. Den sørlige delen kommer inn fra Sverige nordøst for Magnor, fortsetter et stykke langs grensen, før den skjærer innover i landet i retning Lillehammer, videre nordvest mot Vågåmo, oppover til Dovre, før den går østover mot Follidal og Alvdal, sørøstover mot Trysil og inn i Sverige igjen. Skal hele runden kjøres, må det settes av 4-5 dager.

Våren 2020 ble en spesiell tid på grunn av noe virus-greier. Gleden var stor da vi konkluderte med at en TET-tur med overnatting ute i Guds frie natur var godt innafor i forhold til alle smittevernregler. Det skulle virkelig foregå utendørs. Planen var enkel: Fire og en halv dag disponibel, inkluderer tur/retur Jæren, selvberget med telt, primus og Real turmat, og OK grusdekk på syklene.

## TET-teamet

Og TET-teamet består av disse fem staute karene - alle i sin desidert beste alder:

**Jone (meg):** Barnslig ingeniør med stor sans for det meste som har med MC å gjøre. Kjører BMW GS1200.

**Tor Arild Bruflod:** Teknisk rådgiver, over snittet interessert i alt mekanisk – inkludert gamle traktorer. Gladelig med på tur bare andre planlegger. Kjører BMW GS1200.

**Geir Berge:** Ingeniør over snittet interessert i all slags elektroniske duppedingser. Må ha med minst to mobiltelefoner og to GPS'er for å finne frem. Kjører BMW GS1200 Adventure.

**Arild Vasshus:** Pensjonert brannmann, rolig og sindig fyr. Kjører fletta ny BMW GS1250.

**Ola Kalheim:** Energimontør og yngstemann (og minst redd) i teamet. 20 år, har kjørt sykkel siden han var 15, kjører en 96-modell Honda Africa Twin 750.

## Første dag

Turen starter på norsk side av svenskegrensa, behørig «sperret» med skilt og veibukk. Sykler og førere skifter til «grusmodus», og det bærer innover i de store østlandske skoger. Med upåklagelig vær og fine veier går det relativt fort å komme inn i rett modus. Første del går på gode grusveier, langs fine vann, inn og ut av skoger. Våren er ikke kommet like langt her som hjemme på Jæren, men likevel godt i gang. Etter noen timers kjøring er det dags for en rast ved et blikkstilte tjern. Primusen dras frem og fem godt fornøyde fyrer metter magen med alskens god turmat – skyllet ned med kvalitets-pulverkaffe.

Etter hvert som vi kommer dypere inn på Finnskogen, dukker det opp partier som er mer utfordrende. Ny-grusede partier er annerledes å kjøre på enn godt pakket grus, men vi kommer fort inn i hakk. Lar du sykkelen få leve sitt eget liv og bare guider lett i styret, så går det hele bra. Et parti bærer mer preg av sti enn vei, og vi kommer til den godt kjente – i alle fall i utvalgte kretser – gapahuken 'Rotneblikk'. Her er det mulig å overnatte med god utsikt over Nersjøen. Vi spinner imidlertid videre, retning nordover.



Lange snøfonner.



Frem med Leatherman'en karer!

Etter en times tid eller kanskje to – tid og sted seiler sin egen sjø når en er i godt kjøremodus – treffer vi på to motorsyklister som har fyrte bål og satt kaff'en på kok. Og som vanlig er dette noen usedvanlig kjekke folk. Vi slår av en god drøs med Kai og Roger, og de henger seg på retning Elverum. Før vi skiller lag blir det mer god prat og mye latter og utveksling av e-mail adresser for å kunne holde kontakten. På utstyret tenkte vi dette var garvede gruskjørere – og det var det også. Kai hadde opptil flere timers erfaring fra gruskjøring, og sykkelen var en hel uke gammel. Morsomt å tenke på at et tilfeldig stopp midt inne på Finnskogen fører til bekjentskap som har ført til flere treffpunkt gjennom året.

Dagen avsluttes ved vannet Mosjøen sørvest for Elverum. Flott leirplass, vi er kjempefornøyd med valget. Om de to damene i hengekøyer som kom litt før



Rotneblikk, Finnskogen.

oss var like fornøyd – vel – det er vi litt usikre på. Vi fyrer primusen på ny, og etter et godt og varmt måltid med litt kaffe på toppen, er det godt å velte seg inn i teltet – samtidig som du tenker på at de neste dagene bare dreier seg om gode venner, kjekke motorsykler og morsomme veier. Det kan vel kalles en form for velsignelse?

## Andre dag

Neste dag opprinner også med bra vær. Vi fortsetter videre nordover, og i området rundt Sjusjøen får vi «betale for» at vi kun er i mai. Veien ender i en snøfonn, og det er ikke mulig å komme videre. Dette var vi delvis beredt på. Mai kan være vel tidlig for de høyeste partiene av TET. Vi brå-ender planene, setter nesa i retning Trysil, for å kjøre ruta «motsatt» vei – fra Trysil og nordover. Her begynner vi på brede og fine grusveier som følger dalførene oppover. Snødekte fjelltopper badet i sol danner et nydelig bak-teppe – når vi har tid til å se på det. Etter hvert bærer det atter oppover i høyden, og det blir mer snø. Noen plasser er det midt i teleløsningen – og underlaget er tidvis «ubestemmelig». Oppe på Osdals-sjøhøgda treffer vi på en bobil som ikke burde vært der – men vi får spadd og dyttet han opp av sørpa slik han kommer seg på tryggere grunn. Vi fortsetter ufortrødent videre, men snøfonnene over veien kommer tettere og tettere – og vi må igjen snu. Her prøver et team-medlem seg på veldig offroad, men etter litt saging av småbjørk og lirkning og luring stod sykkelen like fint på veien igjen. Det kan fort gå godt.



### Tredje dag

Etter en innendørs overnatting i campinghytte på Åkrestrommen våkner vi til litt smågrått vær. Det bedrer seg fort, og været legger overhodet ingen demper på stemningen. Først går ruta et stykke opp i dalsida. Flott vei og god utsikt. Så spiser vi noen høydemeter, og snøen dukker atter opp som et problem - eller som en utfordring. Geir og Arild velger å snu, mens Ola, Tor Arild og Jone bestemmer seg for å kjøre videre. Det må jo bli bedre etter neste fonn? Det blir mange «neste fonn». På ett tidspunkt når snøen til midt på hjulene. Så går det heldigvis nedover - og snøen avtar. Vi puster ut, til vi oppdager at veien er blokkert av et trefall. Å kjøre tilbake er ikke et alternativ, så da er det flaks at det er sag på Leatherman'en vi har med, og at treet ikke er en 50 år gammel diger gran. Siste delen av veien er igjen preget av teleløsning - og den gamle Africa Twin'en, med Ola i salen, må nedpå og smake på gjørma. Vi kommer oss ned til Arild og Geir - godt fornøyd med oss selv. Strengt talt burde vi ha snudd - men da hadde det ikke blitt en god historie.

Teleløsningen lager mer trøbbel for oss denne dagen. Flere partier er utfordrende å kjøre på, og Arild er uheldig og formelig plumper uti et gjørmehull midt i veien. Det tar lang tid når to mann skal grave ut en tung GS, kun utstyrt med greiner og kvist.

### Turen tar slutt til slutt

Vi nærmer oss Alvdal, og avslutningsvis får vi noen fine og lette gruspartier, både i skogen og i mer åpent lende. I Alvdal tar gruseventyret slutt for denne gang. Vi må hjem i løpet av søndagen, og mange mil med asfalt ligger foran oss. Men det blir fort flere TET-turer, dette gav mer smak - og det er mange mil å ta av.



Teleløsning.

## TET

For de som vil vite mer om TET, finnes info på

[www.transeurotrail.org](http://www.transeurotrail.org). Den norske delen består av 1700 km med mer eller mindre sammenhengende grusveier. GPX-spor for de forskjellige landene ligger klar til gratis nedlastning. Veiene som rutene består av, er lovlige å kjøre på, men eventuell ny skilting må selvsagt respekteres. Bompenger betales der det er krav om dette. Og vi oppfører oss som folk, og tar hensyn til andre veifarende, både mennesker og dyr.

**Hvilken erfaring må du ha for å kjøre TET?** I Norge er ikke rutene veldig teknisk krevende. De som har kjørt litt sykkel, og ikke er redd for å prøve seg, klarer dette fint. Verden må imidlertid ikke gå under om en får et lite velt eller to. For å redusere vekt, er det greit og ikke ta med seg mer enn nødvendig med bagasje. Er det partier du finner for utfordrende, finnes det som regel en alternativ vei utenom.

**Overnatting:** Vi brukte både telt og campinghytter. Har du med deg telt er du mye friere til å stoppe når og hvor du vil.

Vi kjørte ruten 21. - 23. mai, og dette var for tidlig i partiene som ligger oppe i fjellet. Anbefalt periode for ruten er juni-september og estimert tid for hele TET-ruten i Norge er fem dager.



En sliten Africa Twin tar en pust i bakken.



Henging i baren.

Kort andakt på gang.

Ready for a ride in the dark.

# MC-kafé for ungdom

**I avdeling Sydvest har det blitt drevet MC-kafé siden begynnelsen av 2000-tallet. Besøktallet har gått opp og ned - men gjennomsnittsalderen har stort sett bare gått opp. For å demme opp for en stadig økende snittalder, har noen medlemmer i avdelingen drevet med strategisk langtidsplanlegging - nemlig leveranse av egenproduserte medlemmer.**

**Tekst og foto: Jone Kalheim**

### Egenprodusert initiativ

Høsten 2020 tok fem av disse fra den yngre garde tak. Med Nathaly Harboe og Tormod Engen i spissen, og support fra styret i avdelingen, ble det planlagt kafé for MC-interessert ungdom fra 15 år og oppover. Tanken var å få til et samlingspunkt, gjerne inkludert turkjøring og «anna moro». Foreløpig er det planlagt samlinger første tirsdag i hver måned.

Den 6. oktober var første samlingskveld, behørig annonsert via Facebook og jungeltelegrafen. Det var lokket med gratis pizza og god stemning. Og godt oppmøte ble det. Hele 17 sykler og 20 besøkende ble registrert - og mesteparten av syklene var 125 ccm! Etter at pizzaen var fortært, og avdelingsleders ord for dagen var mottatt, bar det ut på felles tur i høstmørket. Det observeres at det er lettere å gire opp en gjeng med 16-18 åringer til MC-tur i tussemørket, enn satte 50-åringer som ankommer klubbkvelder i bil.

### Hedres den som hedres bør

Arrangementet var definitivt vellykket, og resten av avdelingen fortsetter å heie på arbeidet som er satt i gang. Avdelingen har den filosofi at ungdommen må dra lasset og ta ansvar selv, mens resten av gjengen bakker opp og hjelper til når det er behov. Vi gleder oss til fortsettelsen. Stor takk til de involverte: Nathaly Harboe, Sofie Harboe, Tormod Engen, Ola Kalheim og Jon Kalheim.



# Det skjedde noe i ambulansen

*Jeg har lest at det er høflig å presentere seg selv for leserne først, så derfor litt info: Jeg er 1968-mod. og er medlem i avd. Sydvest, gift med Aud og vi har to kjekke gutter sammen; Joakim og Johannes. Men jeg har også mer å fortelle.*

Av Vegar Undal  
Foto: Aud og Vegar Undal

## Yngres motorsykkel-GV

Mitt første minne om mc var naboguttens Suzuki AC50 som han kjørte med opp og ned gata, muligens for å kjøre den inn, muligens fordi han ikke var gammel nok eller muligens begge deler. AC'n var veldig fin i linjene, salen og ikke minst eksosanlegget som svingte seg opp langs siden, helt annerledes enn de andre 'gamle' Tempoene som var rundt i gatene i 1974. Jeg fikk vite av foreldrene mine at nabogutten hadde tatt «plomba» og blitt tatt av Politiet for å ha kjørt for fort. AC'n forsvant, men en spire var sådd og jeg gikk lenge og lurte på hvordan denne såkalte plomba så ut? Første moped ble en Tempo Corvette 71-mod, deretter en Tempo Handy 090 2-girs 76-mod, en Lambretta 50 71-mod, en Puch 125 71-mod som jeg aldri fikk på veien, en Honda CB100 76-mod en kort uke før jeg fikk levert den tilbake, sveiv nesten ikke. Så ble det Kawasaki KH100ES 82-mod. En pose godt blandet fra jeg var 15 ½ til 17 år, kan en vel si? Tok lett-mc lappen da jeg var 16 og fortsatte videre med bil- og tung-mc. Tung-mc var eneste alternativ den gang.

## Litt eldre motorsykkel-GV

Så ble det en Suzuki GS1000G 82-mod som første store mc og at det gikk godt var ikke min skyld, synes derfor dette med mellomklasse (A2) er en ganske fornuftig ting for den som er ung og ting skal prøves helt ut. Etter å ha blitt med på nedturen i byggebransjen på slutten av 80-tallet fikk jeg spart opp til en Suzuki GSX400F, fire sylindere, fire forgassere og 16 ventiler, skikkelig symaskin! Så ble det en Yamaha XJ900F 87-mod, og en Bimota YB7 89-mod, som vel er den mest sjeldne mc jeg har hatt, en håndlaget italiensk juvel kun tiltenkt det japanske markedet, 321 produsert og nr. 230 havnet i Norge via Grey bikes på Sandnes. Tallet '7' i navnet YB7 har ikke noe med ccm å gjøre, men det er den sjuende Bimota med Yamaha motor, derav Y'en,



Øverste linja i motorsykkel-GV'n  
Vegar Undal med Honda CB 1100 2013-mod.

B'en tilhører Bimota selv. Japansk innenriks (kjent som JDM) har noe de kaller «pocket rocket», små 4-sylindere 400 ccm sykler som finnes som 600 ccm i resten av verden. CBR 400, ZXR 400, VFR 400, RVF 400, FZR400 og GSX400 m.fl. Det har visst noe med avgifter å gjøre eller noe, en annen ting er at alle japanske mc og biler har en sperre på 180 km/t, men jeg tror det følger med den japanske morsmelka hvordan man fjerner disse. Den japanske Bimota-importøren spurte Bimota om de ikke kunne lage noen 400-utgaver for dem, da 750- og 1000 ccm ikke var så lette å omsette. De laget fire modeller DB1 400 J, DB2 400 J, YB7 og Tesi 400, den mest spektakulære Bimota-modellen gjennom tidene med nav-styring, som

bare ble laget i 50 eks. DB'ene hadde Ducati 400 ccm, min YB7 hadde en Yamaha FZR400R motor, som jeg med 14 000 o/min fikk 57,5 hk på bakhjulet på etter litt dysing på benk. Med finjustert Öhlins bakkdemper og 160 kg fulltanket var den en drøm å kjøre. Med like kraftige Brembo bremses som sine større brødre, lærte jeg å kjøre på framhjulet med denne, om enn litt ufrivillig første gangen.

## Vondt i clutchhåndta

En senebetennelse i clutchhåndta som aldri ble helt bra, gjorde at jeg bare kunne ta en tur hver 14. dag, og det gjorde at Bimota'n ble solgt med tungt hjerte. En epoke var over, trodde jeg, men en Yamaha T-Max 500 ble svaret da det

606



Når du får et slikt romnummer kan du lure litt på hvem som er nabo lenger ned i gangen. Jeg holdt meg mest på rommet mitt.

måtte bli noe med automatgir. T-Max'n var kjekk, men etter en operasjon ble hånda etter hvert klar for clutch igjen. Jeg har nå en Honda CB1100 2013-mod som jeg kjøpte i høst og er veldig godt fornøyd med. Det skjedde også noe annet i høst som var ulikt alt jeg hadde opplevd til da.

## ...og enda litt verre...

Det var en vanlig fredag 16. oktober hvor jeg i lunsjen kjente jeg ble litt uvel, får vel begynne å jobbe litt så går det vel over, tenkte jeg. Det gjorde det ikke, så jeg tenkte at litt frisk luft og et glass vann kunne hjelpe, det gjorde det heller ikke. En kollega kontaktet en annen kollega som er i Norsk Folkehjelp, han ringte 113 nokså med en gang da han som han uttrykte det etterpå «... jeg så en person som var ute av stand til å ta vare på seg selv ...». Det å ringe 113 selv tenkte jeg ikke på, men jeg hadde aldri vært så uvel før, må jeg innrømme. Mens sykebil var på vei ville AMK-sentralen snakke med meg og spurte om hvor vondt jeg hadde på en skala fra 1-10, da jeg sa jeg hadde litt vondt under brystet. To, svarte jeg, men var i grunnen mest kvalm og ustø. De kom og inn i ambulansen bar det med meg, de tok dette på høyeste alvor og det begynte si inn over meg at det kunne være alvorlig. Jeg tenkte på barna mine som eventuelt skulle vokse opp uten en far og i det de var i ferd med å lukke ambulansedøren spurte jeg ut høyt inni meg: «Er det slik det er å dø?» Jeg hadde ikke vært så dårlig før og visste ikke helt hvilken vei dette gikk?

## Jeg fikk besøk

Det var da det skjedde, før ambulansedøren var lukket, som tok et halvt sekund, opplevde jeg det som en person kom inn via døra og satte seg på siden av meg og sa rett inn i mitt indre «Det kommer til å

gå bra». Så gikk døra igjen. Det skjedde så fort at jeg var helt satt ut, men opplevde en fred og ro som kom over meg. Det er helt fysisk umulig for en person å forflytte seg så fort i tillegg si ordene, og det var ikke plass til en person mellom høyresiden av meg og veggen i bilen, på venstresiden satt Paramedic'en. Det står en del i Bibelen om at Gud hjelper i nød og det opplevdes virkelig sånn, selv om det kom på en totalt uventet måte og i 'warpspeed'. Jeg slappet nå bedre av og svarte så godt jeg kunne på alle spørsmål som kom videre inn i akuten. Spørsmål som Hva jeg het, Når jeg var født, Hvilken dag det var i dag, ble jeg spurt om flere ganger under forløpet. Jeg måtte peke på nesens med øynene igjen og diverse andre øvelser. Det er nok en grunn til dette i tilfelle noe endrer seg til det verre eller noe, har jeg en mistanke om, så det er ingen grunn til å irritere seg, men bare svare pent og høflig. Jeg fikk mye forskjellig inn i armen mot kvalme og etter hvert ble det en CT med kontrastvæske rett i årene, trombolyse-kur eller noe gjorde at jeg måtte ligge stille i 24 timer og faste. En masse blodprøver og tester som blodtrykk og div som ble tatt først hver time, så annenhver time, så hver fjerde time det første døgnet. De fant ingenting på noen prøver og på MR var alt fint inni hodet. Jeg jobber på sykehuset til vanlig med vedlikehold og det var spesiell opplevelse og være på innsiden som pasient. Jeg følte meg veldig godt ivaretatt og omgitt med fagpersoner som visste hva de holdt på med fra A til Å. Da jeg ble utskrevet på mandagen, sa legene at i mangel på en bedre forklaring, satte de diagnosen til hjerneslag, det at jeg kom raskt til hadde nok hatt en betydning for forløpet.

## Med langsiktige mål

Dr. Martin på sykehuset sa og at de før regnet at faktorene røyking, drikking og overvekt til sammen utgjorde en risiko for blodpropp i hjerte eller hjerne. Nyere forskning var kommet fram til at det var nok med en av faktorene. Da jeg verken røyker eller drikker skjønnte jeg fort at han siktet til vekta. Jeg vurderte å be om en vurdering fra en annen lege, men måtte jo innrømme at det har sneket seg på noen gram ekstra i løpet av årene. Så et skudd for baugen eller et spark bak eller begge deler, jeg fikk motivasjon til å gjøre noe med vekta og dermed kosten. Ingen Kims og ingen kos i ukedagene og mindre av alt annet. Det skal være noe jeg kan leve med resten av livet så både langsiktige mål og delmål er viktig for

motivasjonen. 16. oktober er årsdagen og oppsummering. Håper når dere leser dette at Covid-19 er så godt som borte og at livet og mc-livet er tilbake mot normalt. Gleder meg til ny sesong med ny sykkel.

Etter en helg med diverse prøver :)



## 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 kjer 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



# O HJUL MED DIN GLEDE

**Spiling av mc hjul er ikke lett, sånn er det bare. Men hvilke muligheter det byr på! Spesielt for oss som bygger sykler. Bredde på felgbaner, diameter, utforming, type spiler, fargesammensetninger er noen av variablene. Et hav av muligheter å drømme seg bort i.**

Tekst og foto: Halvard Bergsholm

## Billig og bra

På den annen side trengs det ikke noe særlig med dyrt verktøy, bare en grunnleggende forståelse av hvilke krefter som påføres felgen og hvordan bruke kreftene til å lage et noenlunde beint mc hjul. For noenlunde er det resultatet blir. Alle de felgbanene jeg har montert, har blitt produsert av en stor rull med aluminium/stål i felgprofil, som har blitt kappet i lengder tilsvarende den diameter felgen skal være. Metall-lengdene blir så sveist sammen og hull til spiler blir lagd i henhold til spilemønster. I det området sveisen er, vil det som regel være ujevnt på et lite stykke på 5-10 cm lengde. Et så lite område går ikke å justere inn med spiler. En felgbane er en sterk sirkel av stål eller aluminium, og hva en derimot justerer inn, er vertikal- og horisontal bevegelse. Etter justering er kast og ubalans tilsvarende tykkelsen til en fingernegl, eller der omkring, veldig innafor.

## Mer å ta hensyn til?

Er det andre faktorer enn kast å ta hensyn til? Absolutt. Av de punktene jeg nå ramser opp, skiller alle mellom det å ha en fin sykkel å se på, kontra en som virkelig fungerer på svingete veier:

### - Sentrering av felgbanene på sykkel?

Demonterer du en felg som skal bygges opp på nytt på samme sykkel, er det viktig å ta en del mål på hvordan felgbanen er i forhold til nav ved demontering og montering, se bilde og skisse. Er du derimot som meg, hvor i skrivende stund prosjektet er en ramme fra en Honda CB450, gaffelholdere fra en Kawasaki ZL600, gaffelbein fra en tidlig GoldWing, nav fra en Honda CBX550 med spesialbestilt spileadapter, da må du måle etter montering på framgaffelen. Jeg spiler da slik at felgbanen står i senter på navet, og måler avstand mellom felgbane og gaffel-

bein etter montering. Videre gir dette to valg; enten maskinere spacere som senterer felgen, eller manipulere med spiler, se bilde. Når framhjulet er i senter, kan du gå å finne senter på bakhjulet.

### - Strekk i spilene

Hvor mye moment skal de trekkes til med? Det finnes momentnøkler til dette formålet, og det finnes ører. Når jeg spiler opp et hjul, hører jeg etter klangen på spilene når jeg slår forsiktig på dem. Et «ding» er for mye spent, et «pling» er bra og et «dung» er for slapt. Ingen lyd i det hele tatt betyr enten at du trenger briller, høreapparat eller har glemt å montere en spile. En annen pekepinn på strekket i spiler, er henhold til Hagon Wheels i England, er det en trekker til med en finger ytterst på et 10 cm langt spileverktøy. Eller en kjapp kikk innom YouTube ...

### - Valg av bredde på felgbaner

Ja, du har uante muligheter, men igjen, skal sykkel kjøres eller bare se bra ut? En grei regel er om sykkel er levert med pingledekk, så fungerer den best med pingledekk. Bredere felger vil bare gjøre den mer tungstyrt på svingete vei. Det samme gjelder forhold mellom dekk og felg. Her har igjen felgprodusent sine

retningslinjer når det gjelder bredde på dekk på gitte felgbaner. [www.HagonWheels.co.uk](http://www.HagonWheels.co.uk) har en grei tabell på dette.

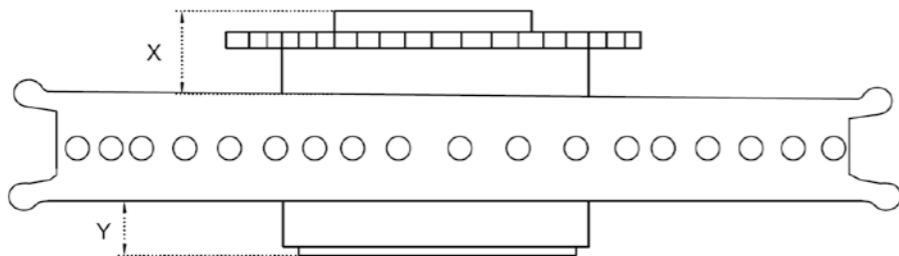
### - Mønster på spiler

Mønsteret er spesifikt per nav og gir ingen rom for kunstnerisk tolkning. Før demontering av gammelt hjul, ta bilder. En annen ting, bytt alltid spiler. Spilene blir utsatt for mye stress og kan rykke.

### - Kjøp av felgbaner og spiler

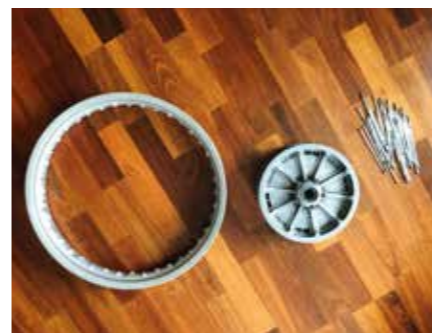
Jeg bruker mye Hagon Wheels i England, her lager de alt på mål til greie priser. Jeg har hatt en del snodige prosjekt opp gjennom tidene, men de har alltid levert. Central Wheels i samme land har gode kvalitetsprodukter. Som med mange andre mc produkter, finnes det også et stort utvalg til en brøkdell av prisen, gjerne med fri frakt. Anbefales ikke.

På billedserien som her er presentert, spiler jeg opp en felg til en 1975 BMW R90/6. Nav og felgbane er originale, bare vannpolerte. Spiler er nye i rustfritt stål.



Før demontering gammel felg, mål X eller Y

Hjulskeisse, illustrasjon: Halvard Bergsholm/Ganesh Ravindra



Klar til spiling. Felg og nav har vært på vannpolering.



Begynner med de innerste spilene på den ene siden.



Innerste spiler på andre side.



Ytterste spiler ene siden, Donald-poketer hjelper å sentrere felgbane.



Ytterste spiler andre side.



Jeg bruker oppheng fra Tusk til å rette opp felg, men det trenger ikke være så avansert. Her kan du bruke den originale hjulbolten og bruke for eksempel baksvingen på sykkel. Poenget er at det må være stødig uten mulighet for sideveis bevegelse.



Ved å nummerere spiler, er det enklere å spenne opp felgen. Nå er spilene slakke, og jeg skrur inn spile 1 og 2, 19 og 20, 9 og 10, 29 og 30 noenlunde likt. Da blir felgbanen ganske greit sentrert, og resten av spilene kan strammes forsiktig.



Det første som gjøres er å rette opp/ ned bevegelsen. På den halve omkretsen av felgbanen som har størst avstand til markør på spiler slakkes, den med minst avstand må spiler strammes. Jeg liker å gjøre justeringer med en omdreining om gangen. Markøren peker mot der dekket ligger. Er det kast på ikke mer enn ca tykkelsen av en fingernegl, er dette veldig bra.



Når opp/ ned bevegelse er justert inn, er det sidebevegelse som må justeres. Jeg lar markøren ligge på innside av felgbane hvor dekket har anleggsflate. Skal en del av felgbanen til høyre, må først de spilene som drar mot venstre slakkes en omdreining, for de som drar til høyre strammes en omdreining i det aktuelle området.



Ferdig hjul.



Marius er for tida lærling på MC-Tuning,  
BMW- og Triumph forhandleren i Trondheim.  
Foto: Lars Mjølhus



## MC-entusiast fikk ny kurs i møte med Jesus

**Holy Riders Trøndelag ble kjent med Marius Rye (24) for første gang på klubbens åpne grillfest i august 2020. Utover høsten var Marius ofte å se på klubbkveldene og han fikk med seg andaktene som vi har hver mandag. En av klubbens medlemmer kjente til at det skulle arrangeres et Alphakurs i Trondheim Frikirke på senhøsten. Marius ble invitert til å delta, og han takket ja til invitasjonen. I løpet av kurset bestemte han seg for å invitere Jesus inn i livet, og dette gav Marius en ny kurs og et nytt liv. På samme tid ble han også lærling hos MC-Tuning i Trondheim.**

Av Lars Mjølhus i samtale med Marius Rye

**Som for veldig mange ble 2020 et år litt utenom det vanlige, kan du fortelle oss litt om hvordan du møtte Holy Riders i et år som dette?**

Hei! Jo, som du sier ble 2020 et veldig annerledes år, også for meg. Ikke alt ble som jeg hadde tenkt, spesielt som arbeidsledig student på den tiden. Jeg hadde søkt sommerjobb på Svalbard for perioden juni til september, med planer om å studere videre den kommende høsten. Men planene endret seg, det kom en pandemi og jobben uteble, samt fikk en revet bort de fleste fritidssyslene. Etter en treningsøkt i august hadde jeg fått med meg at bekjente fra NAF MC skulle på Holy Riders grillfest. Jeg hadde ikke stor kjennskap til Holy Riders på det tidspunktet, foruten at de var en kristen klubb og kjørte jevnlige mandags-turer, men da jeg ikke hadde sett mine bekjente fra NAF MC på en stund, bestemte jeg meg for besøke klubben.

**Hva gjorde at du valgte å komme regelmessig på klubbkveldene høsten 2020?**

Jo, selv med restriksjoner ble jeg invitert inn hos Holy Riders for samlingen etter grillfesten, samt en omvisning i lokalet. Dette var jo noe utenom det vanlige, spesielt for annerledesåret 2020. Så godt tatt imot som jeg ble, kunne jeg jo ikke gjøre annet enn å komme tilbake, og merket jo tidlig at det var noe spesielt med disse kristne motorsyklistene. Holy Riders ble raskt et viktig fristed fra alt Korona-maset, med mulighet for å snakke motorsykkel og om de større spørsmålene i livet.

**Hva gjorde at du takket ja til invitasjonen om Alphakurs?**

Jeg hadde begynt å søke litt i løpet av våren og sommeren 2019, havnet litt på avveie og opplevde hendelser jeg gjerne skulle

**Kompakte og heftige saker, Suzuki TL1000R er en avansert sykkel som krever en kyndig mekaniker, som Marius.**

Foto: Lars Mjølhus



**TL1000R til Marius er lakkert i samme farge som skyene på himmelen!  
Dvs. Volvo's særegne 'Saffran', som også finnes på V70R m.fl.  
Foto: Obelix Barbalet, Garage Collection**

vært foruten. Fant ut det er noe mer i livet, over mennesket, og møtte det jeg ikke kan beskrive som noe annet enn demoner. Jeg begynte å søke, etter sannhet knyttet til det «overnaturlige», og svar på spørsmål knyttet til liv etter døden. Ingen av de store verdensreligionene ga noe særlig gode svar, og selv med kristen skolegang i bakhånd hadde det ikke falt meg inn å søke innad. Dette varte helt til jeg begynte å besøke Holy Riders. Noe skjedde da jeg fikk større interesse for kristendommen, så da Lars (Mjølhus) inviterte meg til Alphakurs, følte det veldig naturlig å takke ja, selv om jeg var skeptisk. Jeg hadde jo gått på kristen skole fra 8. klasse til 3. VGS, men ikke blitt overbevist av den grunn.

**Hvordan var ditt forhold til Jesus på dette tidspunktet?**

Før Alpha hadde jeg et meget teoretisk forhold til Jesus. Jeg så Jesus som en tydelig moralbærer, men ikke stort mer enn det, alle historiene fra Bibelen var jo for gode til å være sanne, og hvordan kunne jeg være sikker på at Jesus i det hele tatt eksisterte? Dette kom nok mest av at jeg aldri hadde satt meg ordentlig godt inn i hva Bibelen egentlig sier, eller noen som helst form for apologetikk. Det ga jo ikke mening at en allmektig Gud skulle sende sin sønn, bare for at han skulle kunne dø for oss syndefulle mennesker. Det var vel heller ingen hjelp at gjennom skolegang og populærmedia hadde jeg fått et veldig skjevt bilde av Jesus, at å følge Jesus betyr at vi skal tåle alt og legge oss flate for alle som tramper på oss, at alt av synd er greit siden «Jesus døde så jeg kan gjøre hva enn jeg vil».





*Snø i Afrika? Snø foran og is under på Africa Twin etter ankomst Alvdal en vinterdag i juni.  
Foto: Marius Rye*

### *Hvordan opplevde du Alphakurset, og hva var det som gjorde at du bestemte deg for å bli en kristen?*

Alphakurset ble en fantastisk opplevelse, jeg fikk tatt av skylappene og kunne se Jesus som den han er. Det nøstet opp i virvaret av spredt uorganisert kunnskap knyttet til Jesus, så jeg fikk lagt brikkene på rett plass og helheten kom frem. Kjente jo til en del fra Bibelen, men det er noe helt annet å ha faktakunnskaper, kontra det å internalisere det. Mye av takken for at jeg valgte bli en kristen, vil jo gå til de andre kristne på kurset, som kunne svare på spørsmålene mine og stille meg gode spørsmål. Deres vitnesbyrd og fortellinger gjorde stort inntrykk, det gode og det vonde, det ga ikke mening at alle disse eksemplene skulle være tilfeldigheter eller oppspinn. Det var ikke veldig mye 'om og men' på nest siste kurskveld, da jeg hadde bedt min første bønn litt tidligere samme dag. Så da jeg ble spurt om jeg ønsket bli en etterfølger av Jesus sa jeg ja, og har ikke angret på det et sekund siden.

### *Kan du beskrive hvordan livet har vært etter at du bestemte deg for å bli en etterfølger av Jesus?*

Livet har vel gått oppover på alle måter siden, alt føles bedre og jeg takler utfordringene mine mye bedre enn før. Det er selvfølgelig fortsatt utfordringer, men de føles ikke like tunge å håndtere. Så mye har bare ramlet på plass at det ikke kan være tilfeldig, nei det er snarere Gudfeldig på alle måter. Det har virkelig gitt meg et annet perspektiv på ting, og jeg har dedikert desto mer tid til menigheten. Jeg har også blitt medlem i Holy Riders, tillitsvalgt i Støperiet (Trondheim Frikirkes arbeid for unge vokse) og tatt lederutdanningen Akademiet gjennom Trondheim Frikirke. Gjennom et dypdykk i familiehistorikk oppdaget jeg at flere oldeforeldre og slektninger har vært viktige Læstadianerpredikanter i Nord-Norge, og jeg nekter tro det er ren tilfeldighet at jeg har kommet til tro, alt skjer for en grunn!

### *Kan du trekke fram noe fra Bibelen som betyr mye for deg?*

Det som satte seg best fra Alphakurset og i ettertid var nok forståelsen av Johannes 3:16, og hva det betyr for oss mennesker. At den allmektige Gud, skaper av alt som har vært, er og skal komme, ga sin sønn for oss. Når noen leser det verset som ikke-troende, blir det gjerne bare store ord, uten noen som helst spesiell mening, men nå betyr det alt for meg.

### *Hva vil du si til dem som ikke har noen tro på Gud og som lurer på om han i det hele tatt eksisterer?*

Om du er villig til å gi Gud en sjanse, så kan du be, og han vil deg sjansen. Siden jeg ble kristen har jeg funnet ut at bønn alltid er svaret, hva enn det skulle være så kan du be. Be i bilen, be hjemme, før du legger deg, eller før, under og etter motorsykkelkjøring. En enkel bønn er alt som skal til. Jeg vil forresten også anbefale kristen apologetikk. Lykke til med å søke etter Gud, for Han søker deg!

### *Kan du til slutt fortelle litt om motorsykkelkarrieren din?*

Joda, gjerne det, det hele startet med en Tempo Corvette, '78-modell, en gammel traver i sort, hvit og krom som jeg arvet fra bestefar for flere år siden. Jeg begynte ikke restaurere den før våren 2017, et prosjekt som ble litt større enn forventet, men jeg lærte utrolig mye av det. Etter mye mopedkjøring ble jeg bitt av motorsykkelbasillen, og det endte med at jeg tok mellomklasselappen (A2) godt ute på høsten. Uerfaren motorsyklist som jeg var, klarte jeg ikke vente med sykkel, så jeg kjøpte usett en Africa Twin 750 1993 med 170 000 km på telleren. Et dristig kjøp, sa noen, men sesongen var alt i gang tidlig i mars det året og jeg måtte ha sykkel. Noen ville nok kalt det et bomkjøp, men uten den ville jeg nok ikke endt opp der jeg er i dag, kan nok alene takke den sykkelen for at jeg valgte bli mekaniker. Africa Twin hadde flere feil og bar preg av dårlig vedlikehold, kjede bare justert på en side av svingarmen, feilslitte dekk, dårlige hjullager, fastrustedede bolter og mye annet. Men denne sykkelen var min, og den skulle ta meg over land og strand, fra Stockholm i sør, til Nordkapp i nord. Totalt ble det nærmere 65 000 km i løpet av en periode på to år, og nærmere 30 000 kr i deler på en sykkel kjøpt for omtrent det samme. Sommeren 2019 tok den meg til og med fra Støren over Røros til Alvdal på 5 cm snø, natt til 1. juni. Africa Twin-eventyret kunne derimot ikke vare evig, og våren 2020 ble sykkelen solgt til fordel for 'tunglappen' og noe litt kvassere, da (selvfølgelig) også med V-twinmotor. Valget falt på Suzukis beryktede TL1000R, en sykkel kjent for sin meget svake bakdemper og en motorsykkel glemt i skyggen av Honda VTR1000 SP1/-2RC51 og Ducati 916/996.

**Velkommen i Holy Riders, Marius!**

*Fargene er tidsriktige, for både ein motorsykkel og ein joggedress frå 90-talet.*



## *Joggedressen – slitaren som vart 'klubbsykkel'*

**Når du får ein motorsykkel gratis, må det vel la seg gjere å fikse den og tene eit par kroner på det? Ein Suzuki GSX750F frå 1996 har kanskje ikkje nådd 'samlarstatus' enno, så her galdt det å skru mest mogleg sjølv. Måla var å fikse ein felles sykkel på dugnad og å få til ein mc til utlån og felles bruk i avdelinga.**

*Tekst: Leif Lia*

*Foto: Øivind A. Tokerud, Jonny Kristiansen, Torgeir By og Leif Lia*

### **Utgangspunktet**

To klubbmedlemmar hadde tidlegare gjedd opp å få Suzukien til å gå skikkeleg, no var den heilt stille. I tillegg lakk den olje, eksosanlegget hadde brukke og heile doningen såg sliten ut. Siste eigar var så lei at han gav sykkelen til den lokale mc-hoggaren og Suzuki-spesialisten Svein Krangnes, litt bak ryggen vår. Svein er ein hyggeleg kar, og han tok kontakt med meg og meinte det var nå litt for ille at han skulle få sykkelen til hoggging, så han inspirerte oss til å sjå på den på nytt. Slik vart klubbssykkelen fødd; avd. Trøndelag skulle få seg klubbssykkel. Ivrige sjeler i avd. Trøndelag dyrka fram ideen med å ha ein klubbssykkel til felles bruk og utlån, me hadde trass alt fått den gratis? Om ikkje den inspirasjonen var nok, så hadde også herrane Jone

Kalheim og Halvard Bergsholm i avd. Sydvest ein glimrande reportasje i Power nr. 1/2018 om det å fikse på ein gamal sykkel kontra det å kjøpe noko nyare. Konklusjonen i reportasjen var at det tolast ikkje mange reparasjonar på verkstad før rekneskapet vert ruin. Det kunne med våre middels kvalifikasjonar, og Jonny Kristiansens gode kvalifikasjonar, bli interessant å sjekke korleis det slo ut?

### **Suzuki GSX750F Slingshot 96-mod.**

Korkje juvel eller monster, men denne Suzuki-modellen som vart produsert i perioden ifrå 1989-1997, er faktisk ein ganske bra sykkel. Til trass for svært mykje lakkert plastikk finnast det ein turtalsvillig luft/olje-kjølt rekkfirar under kåpa, ein modifisert versjon av motoren ifrå GSXR750 88/89-mod. Det er motorar som har vist seg slitesterke og gode, og som har den metalliske og hissige lyden frå den overkvadratiske (74x43 mm) rekkfiraren. Eit varemerke

*Og namnet Joggedressen, det kom ifrå Tellev Lia då han fekk sjå fargene på kåpedelane og fekk assosiasjonar til gymleerarane sine på barneskulen ...*





4 stk Mikuni 36 mm, kjelda til mange av problema. Det er berre å begynne!



Det er ikkje godt å vere sjuk. Her har Torgeir By lagt Joggedressen i stabilt sideløp for undersøkingar og reparasjonar i buken.



Hm, sprekk i botnpanna og avrivne gjenger, sveising og Helicoil på gang.

### Oppsummering kostnader

Nye delar og materiell	2668,-
Brukte delar	3050,-
Arbeid/verkstad	3678,-
Dekk	4200,-
Skilt og registrering	899,-

Verre var det ikkje, og no var sykkelen på vegen, heilt i orden. Hadde det ikkje vore for dekk, kunne me ha skryte på oss eit kupp.



### Strategi er viktig

Sidan avd. Trøndelag har ein stor og utstyrt verkstad og mange ivrige hobbymekkarar, tenkte me at dette kunne bli eit fint fellesprosjekt som involverte mange, slik me har arbeidd i fleire år no. I tillegg hadde me ungdomar og besøkande frå det lokale fengselet som trong noko å skru på. Ein strategi er best dersom den er god, og felles-mekking har nokre generelle utfordringar: For det første er det ikkje plass til så mange inni ein motorsykel på same tid, for det andre er motorsyklistar individualistar som tenker ulikt og for det tredje går det berre ikkje. Det var på tide å slanke staben, men fortsatt ha så mange med som moeleg. Her er kva me hadde å bryne oss på:

- Sykkelen gjekk ikkje, ville ikkje starte
- Oljelekkasje frå botnpluggen
- Eit knekt halvt eksosanlegg og eit bulka halvt eksosanl. (4-2 anl.), fleire brekte eksosbolter
- Nokre brekte kåpefester og manglande skruar

Verre var det faktisk ikkje, men det første punktet skuggar litt for dei andre. Elles hadde tidlegare eigar i 'slit-deg-ut' prosessen coata tanken innvendig med KREEM, synkronisert forgassarane og bytta simmeringar i gaffel. Altså mykje nytt, som det heiter i brukt-annonsane.

### Enkelmekking

Me heldt oss til tri grunnreglar gjennom heile vinteren 2019/-20;

- Gjer fyrst dei enkle og billige tinga for å få motoren til å gå, kanskje er det nok?
  - Del arbeidet opp i enkelt delar (ikkje alt på ein gong)
  - Søk kyndig hjelp der du ikkje får det til sjølv. Her var det berre å begynne og det aller meste av det me gjorde kan du faktisk få til sjølv med litt sjølvtilitt og nokre gode tips.
- Her er kva me gjorde, og i rekkefølge:
- 1) Tenning. Tenningsanlegget var originalt og gav gnist, men såg veldig mørkent ut. Me bytta pluggleidningar, pluggghetter og pluggar. Enkelt når tanken er av, ikkje

mange hundrelappane. Alt vart kjøpt i lausvekt og sett saman. Uvisst kor mykje dette hjelpte?

2) Luftfilter. Heile inn-luftsystemet vart demontert og reingjort, inn med nytt luftfilter. Dette er ganske billig og lett, men sjeldan det som gjer at sykkelen ikkje går.

3) Bensinkran. Med mykje rusk gjennom kрана i mange år og originale slangar, kunne trøbbelet også ligge her. Suzukien har kran med ON-RES-PRI, der kрана opnar seg med vakuu frå gassaren. Kрана er derfor lukka i ON-tilstand når motoren ikkje går. Dersom membranen er morken eller har losna, vil kрана ikkje fungere. Kрана var fin, men vakuums-langen såg morken ut og vart bytta. Dette er 'gratis' og bør gjerast litt ofte.

4) Forgassarar. Her låg nok mykje av problema, så det var berre å begynne. Som nesten alle andre Suzuki'ar frå 90-talet, hadde tanken opplevd store rustangrep innvendig. Sjølv etter coatinga låg det rusk att i flottorkammera, og det er eit dårleg teikn. Ein av gongene me fekk liv i sykkelen, gjekk motoren berre på to/tri sylindrar på lågt turtal, medan alle fire slo til med gasspådrag. Mistanke: Pilot-dysene. Me plukka av forgassarrekka og gjorde flg:

- Reingjering med 'Forgassar-rens' og pussefiller (me har ikkje UV-vaskar)
- Av med flottorkammer og ut med alle dysene (2x4) og blandingsskruar (4), reingjering og oppstaking av dysene med messingtråd. Truleg var det rusk i ei- eller fleire pilotdysar.
- Kontroll av tilstand og at plast-flottørane vippte lett opp og ned.
- Demontering av toppar og vakuu-membranar, reingjering og kontroll
- Demontering av choke-skinne, som viste seg å vere så bøygde at ikkje alle choke-spjelda vart aktivert.
- Montering av alt til slutt, nøy.

5) Justering av forgassarar. Etter samanstilling av forgassarane gjekk sykkelen

'plutseleg', men ureint. Eit dårleg forsøk på å synkronisere forgassarane med vakuu-instrumentet våre, hjelpte ikkje stort, men spjelda gjekk heilt synkront, dei tri venstre gassarane hadde likt vakuu og truleg var ikkje synkroniseringa problemet. Fikling med blandingsskruen på gassar nr. 4 (høgre) røpa plutseleg syndaren, og det enda rett og slett med at me/eg justerte skruen på gehør. Etter dette gjekk sykkelen som han skulle, me var glade og stolte, hadde nesten ikkje bruka ei krone, men fleire skavankar stod for tur.

### Eksosanlegg

Det var slik med eksosanlegget; dei fleste boltane stod att i blokka (5 av 8 stk på det meste), og begge sidene i 4-2 anlegget hadde store skader. Me gjorde:

6) Me starta jakta på eit brukt høgre-anlegg og fann etter mykje leiting eitt i god stand på Boonstraparts i Nederland og kjøpte det. Det er nyttelaust å sveise på greinrøyra når eit heilt stykke av røyret er tæra bort og knekt.

7) Venstre-anlegget var bulka og faktisk sagt i (i bulken), men vart meisterleg reparert av mekanikar-guru Torgeir By på Yamaha i Trondheim, billig. Om det var omsorgen for oss eller Suzukien som motiverte han, veit me ikkje.

8) Avbrekte boltar. Kven har ikkje opplevd det på gamle sykklar? Det kunne vore skrive eigne bøker om all frustrasjon som er knytt til brekte boltar i blokka, sender utfordringa vidare til Halvard B. Me fekk skrudd ut eit par sjølv med makt, vilje og CRC-spray, men tri stod att. Torgeir By frå punkt vi) bora dei ut for oss på verkstaden. Ei svært god løysing når du har gjedd opp sjølv.

9) Me spanderte nye eksospakningar og nye boltar (he, he) og monterte på, fiks ferdig.

### Botnpanna

10) Det lakk olje frå buken på Slingshot'en, me visste at gjengene i botnpanna var

ferdige, boltene kunne snurrast på med handmakt. Helicoil next, men etter demontering av botnpanna kunne igjen Torgeir på Yamaha hjelpe oss; Med å fortelje at botnpanna var sprekt. Ein lokal sveiseekspert fekk oppdraget med å alu-sveise panna, men som generelt er slikt grovstøypt gods så 'oljeimpregner' etter 25 år, at sveising er svært vanskeleg. Sveisaren strevde. Helicoil vart sett inn med nye gjenger. I ettertid burde me kanskje kjøpt ei ny brukt botnpanne?

### Anno smårusk

11) Som ein ekstraservice tok me også ei overhaling av bremsekalipperane framme, men skifta berre ut to støvringar og ein tetningsring av totalt 16 ringar. Elles er bremsene gode for si tid, det er trass alt firestempla kalipperar på doble skiver.

12) Tankmålararen hadde ein kontaktfeil, men etter litt multimeterfikling og eit par nye kabelsko, kom den også i drift.

13) Med hjula demontert var det lett å kjenne med ein finger i lageret at det var utslitt. To nye lager i framhjulet, men med asymmetriske lagerskåler klarte me dessverre å smadre det eine lageret på veg inn. Ein spesiell asymmetrisk finesse gjorde at lageret ikkje skal heilt inn i skåla, berre lett inn mot avstandsstykket. No veit me det. Lager er å få kjøpt.



### GSX750F

En meget prestasjonskyndig touring-sykel - konstruert for å møte en rekke krav: Ytelse, kjøreegenskaper, stil, komfort, utrustning og økonomi. Farge: Rød og sort

Kjelder: Erling Sande AS

### Generell service

No var sykkelen i orden, men framleis litt sjuskete. Ein totalservice med oljeskift/oljefilter, bremsevæske, kjærleg pleie, stramming av skruar m.m. gjorde susen. Me fekk endeleg demontert veskesettet, så no såg Suzukien ut som ein motorsykel. Etter litt kikking på dekk såg me at dei var 12 år gamle, steinharde og uslitelege. Med litt ukurante 110-framme og 150-bak dimensjonar på feil årstid, var ikkje dekk kjempebillig til denne modellen. Nye dekk vart det likevel for ein av oss låg i grøfta, til eventuelt endå høgare pris.

### Registrering og klubbssykel

Sidan avd. Trøndelag har eige org. nummer fekk me registrert og forsikra sykkelen på avdelingen, slik at den vart felleseige. Det er likevel slik at me ikkje har belasta felleskassa for dette, det står nokre glade givarar bak. Sykkelen har gått som ei kule i heile 2020, sjølv om me heile tida ser småtteri som burde gjerast noko med. Ein fin måte å gle seg til vinteren på. Forsikringspremie på 1721,-/år er hyggeleg!

### Konklusjon

Joggedressen vart klubbssykkelen vår til felles bruk. Sjølv om me har gjort det meste sjølv, kjøpt mest brukte delar og fått mykje velvillig tips og hjelp frå Hallgeir Fonn og Torgeir By på Yamaha i Trondheim, gjekk det omtrent



Joggedressen har vore eit fellesprosjekt og mange har skrudd, f. v. Jørgen André Johansen Breisnes monterer medan Leif og Jonny spekulerer på neste trekk. Importør Erling Sande AS er fantastisk til å levere originaldelar til både 80- og 90-tals Suzuki, Raskt, Rett og Rimeleg!

i null. Sjølv om me fekk sykkelen gratis. Med nye dekk kom det på 15 raske, som tilsvarar omtrent marknadsværdien. Nostalgi kan vere eit anna argument for restaurering, og det held. Eit tredje argument er at eit slikt prosjekt kan hjelpe til med å lære seg mekking. Eit fjerde er å ha det triveleg i lag, ja, heilt uslæleg! Det femte argumentet hadde ingen tenkt på før: Det store amatør-prosjektet midt i verkstaden har senka terskelen for alle for å mekke, slik at dette har verkeleg gjort sitt til at klubbkveldane på vinteren fyllast med folk og mekking frå klokka 18! Det er også ein måte å nå menneske på.



# Syklopeden

Det er populært med 'Lock-down prosjekt' for tida. Har du tilgang til en gårdsveg eller et annet lukka område, skal du nå få litt inspirasjon fra vårt LDP.



Ex. Tellev Lia og Fredrik Hårberg.



Fra POWER-sykkelen til 80 ccm råsykkelpower

Tekst: Tellev Lia og Fredrik Hårberg  
Foto: Øivind A. Tokerud, Lars Mjølhus og Leif Lia

## En artig tanke

Det hele startet med at vi fant flere filmer på YouTube av tråsykler med motor-drift. Konseptet er egentlig ganske smart; Bruke en bensinmotor til å komme seg fram med istedenfor å trø. Eller en «miljøvennlig» konkurrent til den velkjente elsykkelen? Dette måtte vi jo bare få til! Med hjelp av Fredrik Hårbergs skruferdigheter, og kjøreferdigheter i fra den litt mindre nevenyttige Tellev Lia, kunne jo ingenting gå galt. Det hele startet med å finne et byggesett. Det var mange å velge mellom, men det landet på et med middels halvdårlig kvalitet i fra et eller annet mørkt hjørne på internettet. Ikke et sjokk at dette settet var i fra Kina. Men hva forventer du? Det er ikke akkurat en

masseprodusert oppfinnelse dette her. Ikke veldig sannsynlig er det at Yamaha eller Honda kommer til å produsere slik møkk om noen år heller. Deretter måtte vi få tak i en vanlig sykkel. Da var vi så heldige at vi fikk kloa i en ubrukt **POWER**-sykkelen. Altså en sånn sykkel du får med på kjøpet når du skal kjøpe deg ei ny barbermaskin, fordi den 20 år gamle Phillips-maskina du fikk i konfirmasjonsgave skriker om nåde hver gang du skal ta et jafs av skjegg. Det fine med denne sykkelen var at den hadde stålramme, som gjorde det tryggere og bedre med tanke på festing av motoren, samt vibrering osv. Så var det bare å komme i gang. Byggesett kom med alt vi trengte. Alt i fra en 80 ccm sylindere støpt i noe som kunne ligne en blanding av Tupperware og aluminiumsfolie til en komplett «speed» forgasser med et luftfilter laget av resirkulerte tavlesvamper. Byggesettet kom også med en manual som forteller like mye som å lese tittelen på produktet ti ganger. Manualen inneholdt «gode» tips og triks og bilder tatt med en piratkopiert Android telefon. Dette er Kina på sitt beste.

## Bygge sykkel

Monteringen av motoren gikk ganske bra med unntak av løse motorbolter og såkalte universalfester som universalt ikke passer med mindre du tør å slipe festene som kommer med. Motoren er en enkel to-takter og «må» derfor kjøres på blandebensin med et latterlig blandingsforhold på 1:15.

Motorens effekt overføres til bakhjulet ved hjelp av kjede og drev akkurat som på en motorsykkel. Bakdrevet er festet til venstresiden av bakhjulet ved hjelp av en gummiflens på hver side av eikene, holdt sammen av ti bolter. Kjedet holdes stramt ved hjelp av et plastikkjul som festes til kjedestangen med en livsfarlig brakett. Gasshåndtak ble montert på høyre side av styret og clutchhendel på venstre. Det originale «vrigir»-håndtaket på Power-sykkelen måtte derfor skyves lengre inn på styret. Bensintanken ble

Det har blitt en deljustering ved mekkebenken, Fredrik og Tellev kjent mandagspositur.



montert på den øverste stanga på ramma. Den ble koblet til forgasseren via ei proff bensinkran og et bensinfilter i fra nyeste generasjon GoldWing, kanskje. Coilen ble teipet fast til ramma og via verdens korteste pluggledning klarte den å lage gnist når bakhjulet gikk rundt. Disse småtingene gikk silkemykt å montere helt til vi skulle bevege oss over på clutchen. En håpløs tørrclutch som virkelig ikke ville samarbeide. Originalt så hadde den ikke antydning til et eneste gripepunkt. Når vi åpnet den så friksjonsklossene ut som gamle viskeler. Etter flere timer med justering og pussing av friksjonsklossene klarte den til slutt på et mirakuløst vis og ikke slippe og ha et fast og ganske bra gripepunkt. Etter det blandet vi «riktig» blandingsforhold og satte i gang med å prøve å få start på den lille doningen. Syklopeden trillstartes med at du tror den opp i fart med pedalene mens du holder clutchen inne, så slipper du ut clutchen



Eksosanlegg type Akra Bjørlykke.

og gir gass. Da vi endelig fikk start, gikk den egentlig ganske fint og ga ifra seg en nydelig blå røyk som luktet akkurat som en RD 350 eller en H2 i fra 70-tallet.

## Godkjent eksosanlegg

Krom-eksosen som fulgte med settet, gjorde en fantastisk jobb med gjøre motoren stillere, samt halvere det svake momentet motoren har originalt. Dette ga den en toppfart på ca 30 km/t helt til plomberingen i eksosen på mystisk vis forsvant. Dette «problemet» ble fort fikset ved å teipe på en tom WD-40 kanne laget av selvutnevnt platearbeider, Sebastian Bjørlykke, som ga Syklopeden både 5 km/t høyere fart og et vesentlig tøffere utseende.

## Skodd etter forholda

Trondheim er en fin by med fine folk, men det «fantastiske» klimaet er ikke så «temperert» som Store Norske Leksikon skal ha det til. Du kan vente snø i september og helt ut i juni, for å overdrive en smule. Snø og is var en utfordring siden dekkene som kom originalt på Syklopeden ikke akkurat var laget for slikt, men mer for brede og tørre sykkel-felt i en eller annen østeuropeisk by. Men heldigvis kjente vi en to meter høy dansk-amerikansk nordmann som tilfeldigvis hadde et par godt brukte 26" piggedekk til overs. Takk, Nils! Du kan si at dette var litt av en forandring på vinterføre. Og vipps, så gikk det like fint an å kjøre den på vinteren som på sommeren. I tillegg til noen gamle sykkel-skjermer i fra familien Lia's lager med «mange nyttige ting som du kanskje trenger», er Syklopeden neste generasjons evighets-maskin som i 2022 kan være en kandidat til «Rally Dakar».

## Noe vedlikehold må påregnes

Etter litt innkjøring var det på tide med en liten inspeksjon av sylinderen og stempelet, samt porting i eksosporten og inntaksporten. Da så vi at etter totalt 45 minutter med kjøretid, var den øverste



Elegant festing av drev, du får både frinav og trillstart på kjøpet.

stempelet halvveis nedsløpt på ene siden. Dette var fordi den lille pinnen som skulle holde ringen i en bestemt posisjon på stempelet, nesten var trykt gjennom veggen på stempelet, når den egentlig skal stikke ut 1,5 mm. Dette ga vi blanke i, og begynte med porting, siden sylinderen var i ok stand. Originalt gikk den ekstremt ujevnt på lavt turtall og topp-pakningen hadde store lekkasjer. Vi polerte kanalen til eksosporten og innsuget for bedre strømning, avrundet kantene på portene for tregere slitasje, økte høyden og bredden på inntaksporten for mer effekt. Et av de største problemene på disse motorene, er at toppen har et elendig og skjevt forbrenningskammer fra en slurvete produksjon og en helt forferdelig overflate som fjerner nesten all kompresjonen. Den ble pusset ned ca 1,5 mm, så mye det var å gå på, i tillegg til å polere og rette opp brenningskammeret og squishen. For å øke kompresjonen enda mer, laget vi en tynnere topp-pakning av den tynne utsiden av en sprayboks.

Med disse modifikasjonene, økte bunn-draget voldsomt og motoren gikk helt ok på lavt turtall og det hele økte topp-farten til 42 km/t (GPS-måling). Turtallet holdes nå igjen pga for liten diameter på innsug og forgasser, og pga eksosen. Planen fremover blir å skaffe et nytt sylindere- og stempelet-kit, fordi det er dyrere og håpløst å finne bare stempel. Et nytt eksosanlegg med både svane-hals og heftig lydtemper, muligens dreieventil, ny forgasser og luftfilter blir neste steg hvis det finnes til en riktig Kina-pris.

## Hva er så poenget?

Et slikt prosjekt gir mye moro for veldig lite penger. Det gir også en enorm oppmerksomhet fra gamlekara, som er fornøyd bare de klarer å smøre kjedet sitt. Eller har de kardang ...? Ikke verst å kjøre ut av Korona-pandemien i 42 km/t i en sky av deilig blå røyk!



Til slutt, det morsomste er kjøringa!



# Stor aktivitet i verkstedet i avd. Trøndelag denne vinteren

I vinter har det vært god aktivitet i verkstedet på tross av korona-restriksjoner. Det har jo egentlig vært en kjempe vinter for såkalte 'Lock Down prosjekt' (LDP). Vi har vært påpasselig med smittevern og har heldigvis holdt oss friske.



Student Øyvind A. Tokerud frå Norsk Fotofagskole i Trondheim tok kontakt med avd. Trøndelag i vinter for å kunne bruke oss som 'case' for eit prosjektarbeid i studiet.

Øivind, ein svært hyggeleg og flink kar opprinneleg frå Mysen i Indre Østfold, var med oss mange kveldar i vinter og både laga film og tok ei rekke bilde. Sidan studiet til Øivind går over to år, reknar me med at han dukkar opp igjen.

**Følg med i POWER!** Leif Lia



Logoen på veggen er lys i mørke.

Tekst: Lars Mjølhus  
Foto: Øyvind A. Tokerud

Trøndelag og Trondheim har ikke vært spesielt hardt rammet av korona sammenlignet med mange andre, så det har vært mulig i det meste av vinteren å ha en begrenset mengde medlemmer i klubbhuset. Det har vært skrudd på mange forskjellige sykler, og vi har hatt 36 sykler på vinterlagring. 22 av disse tilhører klubbens medlemmer og ganske mange av dem igjen trenger litt stell. Det er over halvparten av våre egne medlemmer som mekker 'aktivt' for tida og det har blitt en helt egen atmosfære på klubbhuset de siste par åra. Her gyves det løs det på oppgaver med utfordringer som ligger langt over ferdighetsnivået, det lakkes i vår nye lakkboks, det ruses og justeres (med nytt eksosavtrekk), vi hjelper gjester og egne medlemmer med vedlikehold og mekking og vi fantaserer om alt det nyttige vi skal ta oss til videre. Nytt av året er ungdommer som har vært regelmessig i verkstedet en til to ganger i uka. Her har de holdt på med ulike prosjekt som:

- Konstruksjon av «sykloped» med byggesett fra Kina og tråsykkel kjøpt på Finn, se egen reportasje.
- Vedlikehold av lett-mc, blant annet tre stk YZF125R står hos oss
- Full overhaling av Yamaha DT 50 MX mopedmotor, med bytte av veiv og alle simmeringer og lager i motoren.
- Bytte av utallige styre- og hjullager, blant annet på min egen Honda NTV 650 Revere.
- + mye mere
- De som har vært mest aktive, er Fredrik Hårberg og Tellev Lia, men mange andre har også vært involvert.



Artikkelforfatteren lurar på hvor mange sykler han egentlig har og hvor de to siste har blitt av ...?



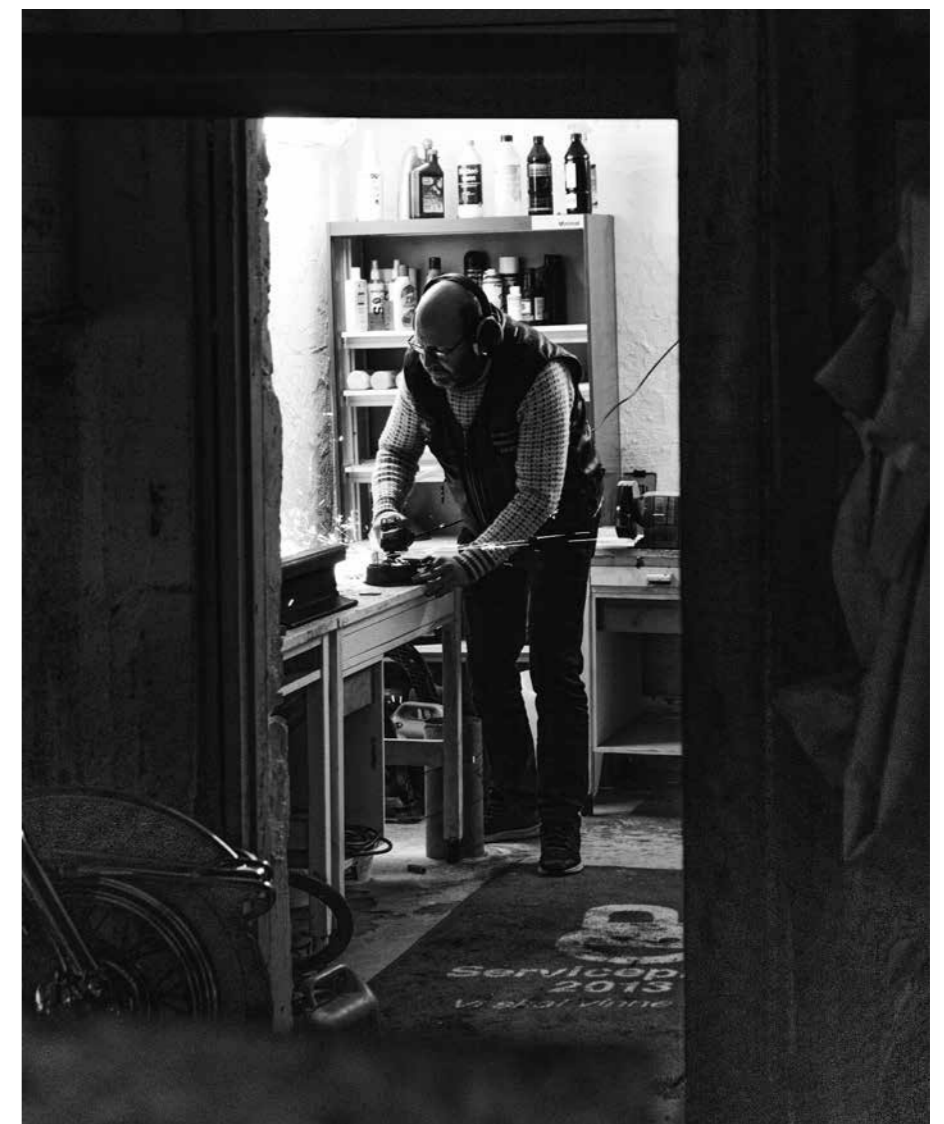
Björg Mjølhus får hjelp av Tellev Lia (under) og Marius Rye til oljeskift på Varaderoen sin.



Over: Gnister er tøft, Robert Solem er lei av det lange kjedet på Honda VFR800.

Til høyre: Einar Haagensli forvandler gammelt til nytt med vinkelsliper.

Til venstre: Kenn Heitmann fikser på Yamaha Drag Star 1100 med egenkomponert fargevegg i bakgrunnen.







# ... neste stopp er Nodeland ...

(uttales på min dialekt Nådeland)

Da jeg vokste opp i Hammersgata i Egersund, kom det hver sommer en «lilleFrode» til sine besteforeldre i nabohuset. LilleFrode som var ca to år yngre enn meg og jeg hadde da 2-3 uker med mye godt vennskap, lek i gata og hagene i nabolaget. Han kom fra No(å)deland.

Jeg liker å kjøre motorsykkel, gjerne litt lengre etapper. For en tid tilbake ville jeg besøke Holy Riders MC Sørlandet i Kristiansand på en klubbkveld.

Skyndte meg hjem fra jobb og hev meg på min BMW GTL og satte av gårde på to hjul. De indre fylkesveiene sør i Rogaland og Agder er supre på MC. Ruta ble lagt gjennom Sirdals hovedstad Tonstad, over Kvinlog, Eiken, Konsmo, Røyseland, Nodeland og til Brennåsen der klubbkveldene holdes.

Jeg kjørte gjennom «Nådeland». Kjørte bare gjennom, som om det var et hvilket som helst sted?

Nåde, hva er å bli gitt nåde? Det er når du får tilgivelse for «ett eller annet eller noe», som du ikke har fortjent å få tilgivelse for! Jeg trenger det, en far fra sin sønn, en mor fra sin datter eller motsatt. En hustru fra ektemann eller vise versa. Brødre og søstre, kollegaer imellom. Du og jeg, fra vårt opphav, Far og livgiver.

Men tenk, jeg bare kjørte. Videre, videre og videre. «Nådeland» ble bare en passasje, i stedet for en adresse. «LilleFrode» fikk vokse opp der, kanskje han bosatte seg der. Eller nå ønsker å tilbringe alderdommen der. Jeg vet ikke. «LilleFrode» og jeg har ikke holdt kontakten utover barneår. Jeg vet ikke om han bor i «Nådeland» enda?

Nå i overført betydning, billedspråk. Kjører du bare fort gjennom (Jesus sitt) Nådeland? Eller bare vokst opp der, men flyttet bort? Kanskje du aldri har vært der, eller hørt om stedet?

«Nådeland» i Agder er et lite og kanskje ukjent sted, men du kan dumpe oppi det om du følger toget fra Stavanger til Kristiansand. Eller liker å kjøre MC på svingete fylkesveier i Agder.

Jesus sitt Nådeland i ordets rette forstand, er ikke et lite og bortgjemt sted. Der er World Wide. Jeg selv ble kjent med stedet da jeg var liten, har fått ungdomstid og voksenår der.



Foto: Ingunn Frustøl

Nå ønsker jeg også å få tilbringe kommende alderdommens år i Vår Herres Jesus Kristus sitt Nådeland. Faktisk evigheten også.

Turen fra Holy Riders MC Sørlandet og hjem til Jæren gikk fint denne kvelden og natta. Rundturen ble snaut 500 kilometer, parkerte kl. 02.00 i garasjen på Jonsheia, fornøy og glad.

«Nådeland» er deg alltid veldig nær. Ofte mye nærmere enn du tenker og tror. I mitt «Levd liv» gjennom 64 år nå, både i svært vanskelige dager og meget gode dager har vist meg det.

Meld flytting, om du ikke allerede bor der, til NÅDELAND altså.

Adressen til Nådeland står i bibelen, blant annet i det nye testamentet i Efeserbrevet i kapittel 4 og vers 7.

**Nåden er gitt hver enkelt av oss, alt etter som kristi gave blir tilmålt ...**

Når du først har lest dette og allikevel sitter med bibelen i hånda, ta gjerne med deg også sitatet fra 2 Tim 2.1.

**Vær da sterk, min sønn, ved nåden i Kristus Jesus.**

Det finnes faktisk nåde for ALT! Hva enn du har funnet på! Vil du melde adresseforandring til «Nådeland»?

En «kjørlig» hilsen fra Frode Jess Klippen