

# POWER



**Organ for Holy Riders MC - 1-2023 - årgang 38**

*Turn or Burn  
side 4*



*Aprilia RST Futura  
side 10*



*Pinseturen  
side 18*



*På veien for Jesus*

## INNHold

<b>Presidentens hjerte</b> Harald	3
<b>Turn og Burn 2022</b> Svein Andres Tovslid	4
<b>Likevel MC</b> Tor-Helge Gundersen	8
<b>Aprilia RST Futura</b> Hallvard Bergsholm	10
<b>Grisefest 2021</b> Hjalti	12
<b>God gives hope and a future</b> Domingo R. Capias jr.	14
<b>Pinseturen til HR - Telemark 2022</b> Grethe og Arne Rønjom	18
<b>Mekkeklubb for ungdom</b> Eli Nesje	22
<b>Julegrantenning 2021</b>	23
<b>Lag deg ein A2-klassikar</b> Leif Lia	24

## POWER

Organ for Holy Riders MC



Holy Riders MC, stiftet i 1981, er en kristen 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 nasjonalområde. Vi har også medlemmer i Russland og Ukraina. Holy Riders er tverrkirkelig og 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.

### Holy Riders MC

E-post: info@holyriders.no  
Org. nr.: 979 446 802  
Klubbkonto, Norge: 9365.05.79060  
Klubbkonto, Sverige: 5702-1511  
President: Harald Vatne, tlf. 472 89 933  
E-post: president@holyriders.no

### Medlemskontor

Göran Linder  
E-post: medlem@holyriders.no  
Medlemskonto: 9365.05.79095

## LEDER

POWER til å leve, POWER til å få mer ut av livet enn bare å eksistere, POWER i kroppen, hodet, sykkelens. POWER - kraft - energi - moment - dynamis - endringspotensiale. Jeg gleder meg over å få lov til å bidra med å sette sammen dette bladet som jeg håper kan være til inspirasjon og oppmuntring, og gi kraft til å leve. Mange av oss som er med i Holy Riders kan i alle fall fortelle om et fellesskap og en tro som gir kraft til å leve, sammen med gleden over motorsykler og kjøring.

I Holy Riders og gjennom bladet vårt POWER vil vi gjerne fortelle om disse gavene vi har fått i livet. Det er lov å glede seg over fart, krefter, frihet, muligheter, vennskap, kubikk, opplevelser, reiser, mekanikk, omsorg - og noen av oss opplever at gledene blir mer meningsfulle og varige, faktisk over i evigheten, når vi tar i mot mening og retning gjennom fellesskapet med en god Gud som har skapt oss til gode gjerninger (ef.2,10). Ikke fordi vi fortjener det og er så gode i oss selv (ef.2,9) men fordi Han som er vår skaper og gode Far som en far skal være, ville gi oss evig liv i gave (ef.2,8) - fordi Han lengter etter å være sammen med oss.

Jeg heter Odd Arvid, er glad i mennesker og glad i Jesus, og lengter etter et varmere samfunn der vi alle bryr oss og gir hjelp og er ærlige og tar i mot hjelp til å leve. Kjører Honda NT700 og NC750X. Holy Riders Telemark som jeg tilhører er en gjeng som bryr seg - jeg får oppriktige spørsmål om hvordan jeg har det, tilbud

om praktisk hjelp, invitasjoner til sosiale aktiviteter og turer å delta på, og jeg får bidra selv med ting jeg er god på. Tusen takk folka!

Det er litt morsomt at jeg får lov til å hjelpe til med å sette sammen bladet POWER, samtidig som jeg er daglig leder i Stiftelsen KRAFT. KRAFT er en nettverksorganisasjon for kristent omsorgsarbeid, som har som mål å få flere til å bry seg når noen har det vanskelig, at hjelpen vi gir skal være trygg og faglig god uavhengig av om vi er frivillige eller fagpersoner, at vi skal vite om hverandre og hvor den hjelpen finnes som vi ikke er eksperter på selv, og at det er godt samarbeid og tillit mellom offentlige velferdsordninger og kristne hjelpere. Vi har store planer for å gjøre samfunnet varmere i årene fremover. Det inkluderer vanlig hverdagsomsorg og at noen lytter og er der for den som trenger noen som er til stede, det gjelder rusomsorg og fengselsarbeid, hjelp med boliger, arbeidstrening, sjelesorg og samtaler, selvhjelpsgrupper og mye mer. Vi har noen hundre mennesker i nettverkene våre allerede, men vi trenger så mange flere.

Holy Riders er en organisasjon som er opptatt av å ta vare på og bry seg om mennesker, og et naturlig sted å oppmuntre til omsorg. Det gjør vi, det vil vi ha mer av, og så er det så nydelig å kombinere alle gledene nevnt over i et helt liv som omfatter mennesker, maskiner, evighet og dødelighet og alt i mellom der.

### HRMC Racing

Leder: Stein Arild Øye, tlf. 481 50 681  
E-post: racing@holyriders.no

### Kaffetelt

Koordinator: Karl Lohne, tlf. 911 44 276  
E-post: kaffetelt@holyriders.no

### Gavekonti

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

## Presidentens hjerte

Nå er vinteren kommet og når jeg skriver dette er vi på vei inn i jula. Det er jo en hektisk tid for mange, siden jula er en tid der vi skal ha det hyggelig for familie og venner. Men tiden som vi nå lever i, med krig i et land i nærheten av Skandinavia, høye priser på mat, strøm og lån, gjør det at mange er "redde" og vil måtte prioritere tilgjengelige ressurser hardere enn normalt. Jeg har tenkt en del på det i det siste året. Før vi fikk denne "nye hverdagen" hadde vi en annen hverdag med corona bølgen som gikk over verden i et par år. For de fleste av oss som lever i Skandinavia, har årene med corona og etter hvert høy inflasjon vært vanskelige, der vi har måtte gjort ting annerledes enn det vi har pleid å gjøre. Siden jeg har gått med disse tankene en stund, har jeg også fått tid til litt refleksjon på dette, som jeg vil dele med dere her i denne Presidentens hjerte.

Kort fortalt. Vi har en situasjon som er vanskelig, fordi vi har pleid å kunne gjøre det vi ønsker.

Men jeg vil komme med en påstand: Vi har det ikke vanskelig, hvis vi sammenligner oss med andre land / verdensdelene. Joda, det er noen som ikke får endene til å møtes også i Skandinavia, men de aller fleste har tak over hode, og går ikke konstant sulten. Så kommer muligens spørsmålet fram i ditt hode. Hvorfor bringe dette opp i Presidentens hjerte? Det er det et enkelt svar på. Fordi vi kan gjøre noe med det.

### Følg gjerne med på dette resonnementet.

Jesus gikk rundt på denne jorden i rundt 32 år, der det meste av hans oppgave på jorden ble gjort på ca tre år. Han hadde hatt en tid der han vokste opp som et menneske, med de utfordringene det var, gjennom barneårene og ungdomsårene. Familien hans måtte flykte til Egypt, da han var et lite barn. Det står ikke så veldig mye om hans barne og ungdomstid, men han visste at Gud var hans far. Det viste han når Josef og Maria ikke fant han da de skulle tilbake fra Jerusalem til Nasaret etter påskefeiringen. Luk.2: 40-52.

Da Jesus begynte sin tjeneste som godt voksen, var han ikke en rik mann. De medhjelperne som han kalte til å følge han var stort sett fattige unge menn, som sikkert hadde sine utfordringer.

Det som Jesus lærte vennene sine var at de ikke skulle bekymre seg (det tror jeg de gjorde mye), fordi når de går den veien Gud har kalt de på, skal Han forsørge de. Disiplene lærte etter hvert at det Gud kalte de til, det gav han også ressurser til.

### Filipperne 4:6-7 NB

**Vær ikke bekymret for noe, men la i alle ting bønneemnene deres komme fram for Gud i påkallelse og bønn med takk. Og Guds fred, som overgår all forstand, skal bevare deres hjerter og deres tanker i Kristus Jesus**

Det er i denne sammenhengen jeg håper vi kan se at vi er velsignet på så mange måter, for å kunne velsigne andre. Vi skal ikke bekymre oss.

Først og fremst har vi frelsen, som er en gave Gud har gitt til alle mennesker. Menneskene må bare ta imot frelsen. Vi har nåden, som er gitt til de som er frelst. Vi har freden, som er gitt til de som er frelst.

Vi har en lovnad på at Gud sørger for oss, når vi følger hans vei med livene våre. Vi har lovnad på at Han vil være der når ikke vi vet hva som skal sies / gjøres.

Dere som har lest i bibelen vet også at det er mange flere lovnader som sørger for at vi har det vi trenger, men ikke alltid det vi ønsket vi hadde.

Siden vi har disse lovnadene, kan vi gjøre en forskjell i livene til andre mennesker. Vi kan formidle Jesus sin frelse til mennesker som ikke kjenner evangeliet. Da får de freden som Gud gir. Livene kan fortsatt være vanskelig, men Gud gir mennesker fred i hjerte ved den Hellige Ånd

Vi kjenner sikkert noen rundt oss som har det tøft økonomisk. Her har vi en fantastisk mulighet til å være med å velsigne. Hva med å kjøpe inn f.eks. noen poser mat for å gi til en familie som sliter med å få endene til å møtes. Jeg vil komme med en påstand her. De fleste av dere som leser dette har kapasitet til å gi vekk noen kroner for å velsigne noen som trenger det.

### Se hva Bibelen skriver om dette i Matteus 25 35-40

*<sup>35</sup> For jeg var sulten, og dere ga meg mat. Jeg var tørst, og dere ga meg å drikke. Jeg var fremmed, og dere tok imot meg. <sup>36</sup> Jeg var naken, og dere kledde meg. Jeg var syk, og dere så til meg. Jeg var i fengsel, og dere kom til meg. <sup>37</sup> Da skal de rettferdige svare ham og si: Herre, når så vi deg sulten og ga deg mat, eller tørst og ga deg å drikke? <sup>38</sup> Når så vi deg fremmed og tok imot deg, eller naken og ga deg klær? <sup>39</sup> Når så vi deg syk eller i fengsel og kom til deg? <sup>40</sup> Og kongen skal svare og si til dem: Sannelig sier jeg dere: Alt dere gjorde mot én av disse mine minste brødre, det gjorde dere mot meg.*

Jeg har lyst å gi dere en utfordring som dere kan bære litt i hjertene deres. Sett dere ned å be Gud å minne dere på hvem dere kan være en velsignelse for, ringe til, eller velsigne på en annen måte.

Dette er noe av det som jeg har lyst til å dele med dere denne gangen.

La oss være til velsignelse for andre, slik at vi kan peke på Jesus og det fantastiske verket han har gjort for oss.

Helt på slutten vil jeg også gi dere et bibelvers som har surret rundt i mitt hode, som kan gjøre noe med våre liv. Joh 8 36. **Får Sønnen frigjort dere, da blir dere virkelig fri.**

Harald



Foto: Rune Erstad



# Turn or Burn 2022

Jeg har lenge hatt lyst til å reise til Turn or Burn (ToB) som er hovedtreffet til Holy Riders MC Tyskland, men det har ikke passet før nå. I år var helga 1. - 3. juli ledig. Det ordnet seg også med en fridag før og en etter helga og da lå alt til rette. Det eneste som manglet var noen gode reisekamerater, så jeg ringte Karl Lohne og han hadde også tenkt å reise nedover. Reiserute ble diskutert og ferjebilletter ble bestilt. Thomas Ihlebakk heiv seg også på og da var vi tre glade gutter som skulle reise sammen.

*Tekst: Svein Andres Tovslid*

Tidlig fredag morgen reiste jeg fra Skien og møtte Karl på Horten-Moss ferja. Thomas møtte vi i Moss og da var flokken samlet. Alle var enige om at små svingete veier var å foretrekke og etter en kort bønn var vi av gårde. Vi kjørte inn i Sverige ved Halden og med Karl som vegviser sammen med GPS'n fant vi en mengde småveger. Ja, til og med noen grusveger. Målet for kvelden var Trelleborg hvor vi skulle på Stena Line til Rostock i Tyskland. Ferja hadde avreise kl. 22.55 med oppmøte 60 minutter før dette og vi kom ti minutter før dette. Perfekt timing!

Lugarene på denne ferja er populære, og vi hadde bestilt for seint til å få lugar. Karl og jeg hadde fått hver vår skoesselugar, mens Thomas hadde en sovestol. Skoesselugaren gav minner om å være på treff og ligge i telt. Størrelsen var i alle fall rimelig lik; soveboksen var 2 meter lang og 1,2 meter bred og takhøgda var 1,2 meter. Det vil si på størrelse med teltet mitt. Forventet ankomst i Rostock var kl. 06.10, så det burde være mulig å få 6-7 timer med søvn, i teorien. I praksis ble det litt ordentlig mat og litt prating før vi la oss i 12-tiden og kl. 05.00

ble alle vekket av en intens og utrolig høg damestemme som meddelte at nå var det bare en time igjen før vi var fremme. Etter å ha irritert meg en smule over denne unyttige opplysningen, var jeg tilbake i drømmeland rimelig fort.

Etter å ha stått opp alt for tidlig, var vi av ferja og på veg mot Kørner-Kloster Volkenroda hvor ToB avholdes. Etter å ha kjørt et stykke, fant vi et sted å spise frokost. Det smakte godt! Så bar det av sted på Bundestrasse på jakt etter smale fine svingete veier, og heldigvis finnes det slike veier i Tyskland også. Vi fant til og med grusveger!

På ettermiddagen kom vi frem til treffstedet og fikk en varm velkomst der. Vi ble meget godt tatt imot og Thomas var raskt frempå og sjekket om det var noen sengeplasser ledig. Det var kun to ledige senger igjen og da Thomas spurte meg om ikke jeg ville ha den siste, så jeg ja. Jeg hadde med telt, men det ble i stedet en myk og god seng sammen med Thomas og to tyske venner. Hverken jeg eller Thomas er spesielt gode i tysk, men noen få ord fikk vi til. Mange snakket engelsk og da gikk praten veldig greit, men de som



var oppvokst i Øst-Tyskland hadde ikke lært engelsk på skolen, men russisk.

Betaling for treffet går i euro. Ingen bankterminal eller Vipps her. Heldigvis hadde Vidar og Doreen tilgang på tysk bankkonto, så de betalte for oss og vi Vippsset han. Fra Norge kom også Odd Arvid Stykket og kona, så vi var en liten gjeng fra Norge.

ToB ble for første gang holdt på dette stedet. Området hadde vært et gammelt kloster fra 1131, men ble ødelagt under kriger på 1500 tallet. Anlegget er i nyere tid bygget opp igjen og de har benyttet de gamle ruinene for å beholde det gamle særpreget. Det hadde de klart veldig bra og alle bygg var tilpasset stilen og passet god inn. Det er et stilig område som er vel verdt et besøk hvis en er på disse kanter. Det er «Brotherhood of Jesus» som nå holder til i lokalene. De hadde sine gudstjenester som vi også kunne delta på, slik som lørdag morgen.

Her foregår naturligvis alt på tysk, så jeg fikk med en god del og det var fint å være en del av dette fellesskapet.

Syklene ble parkert sentralt inne mellom byggene hvor det også var et stort firkantet basseng hvor det var dåp på søndagen etter gudstjenesten som var sammen med menigheten på stedet. Under alle møtene tolket Vidar og Doreen for oss slik at det var lett å følge med på hva som ble sagt. Det var praktisk og god forkynnelse og flotte sanger. Alle måltider foregikk i den store spisesalen og maten var kjempegod! På lørdagskvelden var det grilling. Da satt vi ute og koste oss. Jeg satt og snakket med en av de som var blitt hengaround. En flott ung mann som jobbet innen rusomsorg og hadde et stort hjerte for Jesus.

Det var også utdeling av ryggmerke til de som skulle ha det. Her ble også de som ønsket å være medlemmer tatt opp og presentert. Det ble også presentert nye hangaround's som





fortalte hvorfor de ville henge med Holy Riders og hva Gud og Jesus betydde i deres liv. I Tyskland har de litt stammere regler på dette enn det vi har her hjemme.

Det ble også en kjøretur på lørdag rundt i nærområdet og flere av oss havnet på et lite spisested hvor vi fikk kjøpt deilig tysk is. Det smakte godt i varmen. Helga gikk veldig fort og plutselig var det tid for hjemreise. Etter gudstjenesten på søndag pakket vi syklene og etter litt avskjedsprat og en lunsj, kom vi oss omsider av gårde. Det ble da litt motorveg for å få unna noen mil. Her er det jo slik at noen kjører fortere enn andre, men de ventet på meg slik at vi kom samlet frem til ferja i Rostock på kvelden. Ferja reiste kl. 22.30 på søndag og vi var i Trelleborg kl. 05.40 mandag morgen. Karl foreslo at vi skulle stikke innom et vennepar av ham i nærheten og det gjorde vi. Vi ble der møtt med åpne armer og et ferdigdekt frokostbord med alt mulig godt. Vi storkoste oss og praten gikk lett. Etterpå var det tur i garasjen for å se på MC og veteranVolvoer. Vi takker for stor gjestfrihet!



Turen gikk videre på svingete småveger og disse førte oss til Gjørn og Anki. Her var det like stor gjestfrihet og maten sto på bordet. Snakk om flaks! Praten gikk lett her også, men vi måtte dessverre videre. Da vi hadde prata oss litt bort denne dagen, satte vi kursen for E6 for å få unna noen mil. Det kom her noen mørke og tunge skyer fra vest, men vi håpet at vi skulle gå klar av disse. Det gjorde vi ikke. Så etter å ha blitt sånn passe våte, fant vi et leskur hvor vi fikk på oss regntøyet før vi kjørte videre. Thomas hoppa av etter Svinesund og Karl og jeg rakk ferja i Moss med 60 sekunders margin. Perfekt! Jeg var hjemme før kl. 01.00 natt til tirsdag og la meg med et smil om munnen etter en fantastisk langhelg.

Vi var alle strålende fornøyd med turen og det å få lov til å være en del av ToB. Det ble satt stor pris på at vi var sju stykker fra Norge på treffet. Har du anledning til å dra nedover til neste år, bør du gripe sjansen. Turen og treffet kan anbefales på det varmeste!



# En døråpner for MC-drømmen

*Likevel MC Norge* har i de siste 20 årene hjulpet mange med å realisere sin drøm om å kjøre motorsykkel, til tross for sine fysiske utfordringer.



Hein Kvalheim (t.h), leder i Likevel MC demonstrerer den splitter nye Honda Gold Wing-modellen med sidevogn for Tore Oseberg. Sykkelen gir mennesker med funksjonsnedsettelse mulighet til å teste hvordan det er å kjøre MC, sitte i sidevogn eller sitte bakpå. Foto: Privat

Av Tor-Helge Gundersen

- Vi er ikke opptatt av at flest mulig skal kjøre MC, men at de som har et ønske om å få det til, skal ha anledningen å realisere dette. Det gjør vi blant annet ved å samle inn og foredle kunnskap, slik at folk med ulike funksjonshemninger kan få hjelp og råd i denne prosessen, sier Hein Kvalheim.

Han er grunnlegger og styreleder i *Likevel MC* og har selv erfaring med MC-kjøring både før og etter han skadet seg i en MC-ulykke.

#### Fantes ingen informasjon

En velt på motorsykkel i 1983 påførte ham en ryggmargsskade som fikk store konsekvenser for hverdagen hans. Flere år etter den livsforvandlerende hendelsen ble ønske om en dag å komme seg opp på sykkelsetet igjen vekket til live.

Han jaktet derfor løsninger som kunne realisere drømmen, men fant ut at det var lite eller ingen informasjon å

oppdrive rundt tematikken. Etter en tids jakt på tråder som kunne lede ham til svar på de mange spørsmålene, tok Kvalheim like godt skjeen i egen hånd.

Det resulterte i at 55-åringen på Sotra rett og slett bestemte seg for å etablere en egen interesseorganisasjon som kunne fange opp denne gruppen. For 20 år tilbake ble derfor organisasjonen en realitet, og mange har i disse årene høstet nytte av både informasjon og gode råd fra *Likevel MC*.

#### Løsningsorientert

- Vi har hatt kontakt med ganske mange mennesker som har hatt behov for råd og veiledning i sin jakt på å finne løsninger på MC-kjøringen. Det kan jo være personer som selv har en funksjonshemming, eller andre som kjører sykkelen med en bakpå eller i sidevogn. Vi bidrar med alt fra generell informasjon til utprøving og råd ved ombygning av sykler, forklarer Kvalheim.

Ed Larsen er en av medlemmene i *Likevel MC* som har gjort seg nytte av kompetansen i interesseorganisasjonen. Han har kjørt motorsykkel i hele sitt voksne liv, men ble utsatt for en ulykke som gjorde at den ene hånden ble lam. Da var konkrete og praktiske råd fra *Likevel MC* en viktig prosess i veien tilbake på sykkelsetet.

- MC er og har alltid vært en viktig del av livet mitt. Etter ulykken måtte jeg tenke i nye baner for å kunne fortsette med min lidenskap. Via andre fikk jeg høre om *Likevel MC*, og i 2007 meldte jeg meg inn. Det er en organisasjon som har gitt meg hjelp og støtte, sier Ed Larsen, som årlig kjører i gjennomsnitt 60-70.000 kilometer på sykkelen sin.

#### Glede og livsutfoldelse

Historien som 64-åringen forteller er nettopp noe av det som er drivkraften for Hein Kvalheim i arbeidet. Han gleder seg stort over at *Likevel MC* er en del av mangfoldet i MC-kulturen i Norge.

Organisasjonen har funnet sin plass og utfyller en viktig rolle i dette landskapet. Kvalheim viser til at det i 1983 var registrert 20.000 motorsykler i Norge, mens tallet i 2021 nærmer seg 200.000. Hvis man ser på det store bildet, mener MC-entusiastene organisasjonen han leder ikke har spilt en uvesentlig faktor.

- Vi er stolte over at vi i denne utviklingen har fått være med å gi mennesker med sine fysiske utfordringer muligheten til å kjenne glede og livsutfoldelse ved å kjøre MC.

#### Jubilerer med ny MC

Når 20-års jubileet ble markert i november, hva var da mer naturlig enn å gjøre det med å gå til anskaffelse av en splitter ny motorsykkel. I sommer hentet *Likevel MC Norge* nemlig sin siste og nå eneste doning. En Honda Gold Wing til 750.000 kroner med sidevogn er på plass, og styrelederen i organisasjonen er strålende fornøyd med å vise fram den skinnende motorsykkelen.

- Sykkelen er fullfinansiert gjennom gaver fra ulike personer og legat og vil gi medlemmer og andre mulighet til å forsøke hvordan det er å kjøre en motorsykkel, sitte på i vognen eller sitte bakpå, sier en begeistret Kvalheim.

Han legger til at det også er kjøpt inn en tilhenger som man kan ta med til transport av rullestol eller annet utstyr.



## FAKTA OM LIKEVEL MC

Interesseorganisasjon for personer med ulike funksjonsnedsettelse som likevel vil kjøre motorsykkel.

Organisasjonen teller i dag vel 100 medlemmer som er spredt over hele landet. I tillegg har man medlemskontakt med vel 20 motorsykkelklubber i Norge.

*Likevel MC* har hatt flere sykler som etter hvert er byttet ut og erstattet av nye. Nylig gått til anskaffelse av en helt ny Honda Gold Wing. Den kan brukes til både utprøving og opplæring.

*Likevel MC* har medlemskontakt med mange motorsykkelklubber i Norge. Her er leder Hein Kvalheim på besøk hos MC-klubben Holy Riders i Nordhordland. Foto: Privat

# Aprilia RST Futura - Framtida er her

«You are the chosen one!». Foran meg i klubblokalet til Sydvest stod Adrian, engelskmannen som i perioder har besøkt oss. «Do you mean to follow Jesus», spurte jeg? Men neida, han gjentok bare: «You are the chosen one ...»



Tekst og foto: Hallvard Bergsholm på Horve Sau og Mek

## Den utvalgte

Det viste seg etter hvert at Adrian skulle selge motorsykkelen sin, en 2001 Aprilia RST Futura, som han var blitt svært glad i. Helse og andre prioriteringer gjorde at han ikke kunne ha den lenger, og jakten på en ny eier var i gang. Sykkelen skulle gå til en som kunne ta ordentlig vare på den. At jeg i seks år kjørte rundt på 2001 Aprilia RSV Mille R, som jeg etter hvert savnet, var han klar over.

Så hvorfor Aprilia Futura og ikke en Honda VFR, som var nærmeste konkurrent i 2001? Tja, hvorfor det? Italiensk chassis laget for mye moro på svingete veier, en diger og nærmest uslitlelig V-twin fra østeriske *Rotax*, *Brembo* bremses og skarpe linjer i utformingen tigger av en del punkter på min egen liste. Med bare 16 stk. registrerte Futura i Norge er den også en sjelden fugl.

## Ingen har godt av og bare stå

Sykkelen som ble tilbudt, hadde stått i noen år, men til tross for en lekk clutchsylinder, var den kjørbare. Utenpå var den grei med lite korrosjon og hel kåpe, stort sett original bortsett fra eksospotter og høyere vindskjerm. Med 49 000 km på telleren, og ufullstendig servicehistorikk, var 30 000 kr en grei salgspris.

Før jeg vurderte et eventuelt kjøp, tok jeg en rask sjekk på diverse Facebook Aprilia Futura-nettsider for å sjekke problemer som er gjenganger på disse syklene, og deletilgang. Mye var nevnt om oppgradering av fjæringskomponenter, underdimensjonert el-anlegg og bakhjulslager som ikke lenger var å få tak i.

Siden denne utgaven av Aprilia var spesiell uten de helt store salgshall, viste det seg å være vanskelig å få tak i en del komponenter særegne for bare denne utgaven... Men, mange kreative sjeler på fb-sidene har vært borti diverse feil og mangler tidligere, og funnet alternative deler og oppsett, som for eksempel at speedometer og turtellermotor i dashbord er det samme som brukes i Audi TT.

Før prøvekjøring er en kjapp sjekk av væsker og lufttrykk viktig. Motoren startet fint uten noe oljerøyk ut av eksos eller ulyder i motor. I forhold til Mille R kjentes Futura'n mye mer sivilisert å kjøre. Ingen problem med å ligge på 2500 o/min på 6. gir, og bare gi gass. Ingen hiksting eller harking, bare et jevnt drag akkompagnert av dempet eksoslyd fra twin'en. Sykkelen opplevdes likevel litt vinglete i fart på svingete vei, den måtte hele tiden korrigeres.

## Så var det i gang

Etter kjøp valgte jeg å kjøre sykkelen ut sesongen, bare med bytte av dekk og væsker, for å finne ut om jeg ville beholde den og gjøre en del forbedringer. Inntrykket etter endt sesong var at motoren var bra, el-anlegg hadde av tidligere eiere fått en del oppgradering, men fremdeles tvilsomt. Dempere var

modne for oppgradering. Dessuten viste måling på dynobenk hele 108 hk på bakhjul med slip-on pottar og oppgradert programvare på innsprøytning. Motoren har originalt 113 hk på veiva og ca 102 hk på bakhjulet, så dette var sunne tall!

Sykkelen skulle beholdes, liten tvil der, så det ble storservice førstkommende vinter, hvor følgende ble gjort:

**Chassis** - Av med alle kåpedeler og tank. Tok opp styrelager og sjekket dette for slitasje, før det ble smurt opp og montert igjen. Opplagring til svingarmen ble demontert, kontrollert og greaset på nytt. Alle nålelagre og simmerringer til lenkearmer ble bak byttet. Disse var fastrustet. RST Futura kom med enkel svingarm. Denne ble bare produsert noen få år. Her er utfordring med lager til bakhjul, som har innebygget magneter, 32 stk, til speedometersensor. Lageret er gått ut av produksjon for mange år siden, og er ikke lenger å oppdrive. Det finnes erstatningslager, men da uten magneter. Speedometer jo alltid en god idé. En alternativ løsning ved hjelp av en 3d printer og 32 små magneter ble løsningen.

**Drivverk** - Nytt kjede ble montert.

**El-anlegg** - Typisk italiensk. Underdimensjonert anlegg med ladeproblemer og dårlig med strøm til startmotor. Byttet til LED på fjernlys, satt inn tykkere kabel fra batteri via startrele og fram til startmotor.

**Støtdempere og gaffel** - Futura'n ble originalt levert med middelmådige Showa dempere foran og Sachs monodemper bak, noe som ble kritisert allerede da den var ny. Gaffelen ble derfor nå demontert helt, rensert og bygget opp på ny inni av *Mototech*, samtidig som simmerringer ble byttet. Ny demper bak ble bestilt fra *Maxton* i England, tilpasset min egen vekt og kjørestil.

**Motor** - V-twin *Rotax* 990 ccm med innsprøytning.

Motoren ligger godt innpakket i kåpe/tank, og det utvikles mye varme der nede. Dette resulterer i større slitasje på blant annet innsugsgummi, bensinslanger, vakuumslanger osv. Ved inspeksjon ble det funnet en del sprekker i gummideler, disse ble byttet. Ved sjekk av ventiler var alt innenfor spec. Ved målinger på dynobenk ble det oppdaget at bakre sylinder gikk altfor magert. Det ble derfor montert en *Power Commander* for å optimalisere innsprøytning, noe som gav en betydelig forskjell på lavere turtall, omtrent 30% mer effekt gav uventet framhjulslyft på etterfølgende prøvetur. Bytte av clutchsylinder på motor.

**Bremses** - *Brembo* bremses foran og bak. Her er det montert noe som minner om kompositt stempler i kaliperne for minimal friksjon og ingen risiko for at de setter seg.

Alle kalipere ble demontert og kontrollert, tetninger ble byttet for å være på den sikre siden. Originale bremseslanger ble byttet ut med stålomspunnede bremseslanger foran og bak. Det var lekkasje på den integrerte bremsvæskebeholderen på styret, den ble byttet til en fra en Mille R med separat beholder i plast. Skivene var bra og kunne stå på.

**Dekk** - De som stod på var ni år gamle, nye *Michelin Road* dekk ble montert.

## Nye deler i forbindelse med service:

- Innsugsgummi
- Bensinslanger
- Vakuumslanger motor og tilhørende enveisventiler
- Olje og filter
- Pakninger i kalipere
- Hjullager bak
- Lagre og simmerringer til lenkearm
- Kjedesleide på svingarm
- Kjede
- Bensinfilter
- Tennplugg
- En coil
- Dekk
- Clutchsylinder

## Oppgraderinger:

- Større inntak på luftfilterboks fra Mille R
- *Power Commander*, innkjørt på dynobenk
- *Maxton* demper bak
- Clutch og bremspumpe fra Mille R
- Tykkere ledning til startmotor
- Grenrør fra motor som erstatter katalysator
- Eksospotter *Yoshimura* fra Yamaha R1
- Led fjernlys
- Stålomspunnede bremseslanger
- Nytt oppsett inni dempere foran

## Konklusjon

Nye dempere foran og bak, samt optimalt oppsett motor fikk fram en helt annen sykkel enn hva jeg hadde sett for meg. Vektfordeling, oppsett chassis, sittestilling, osv, alt bare stemmer og jeg kan ikke la være å glise rått når svingete partier dukker opp ... men oppgraderinger ble dyrt, unødvendig dyrt. Ser du på Aprilia Futura som en entusiastsykkel fra den tiden hvor alle de store konkurrerte om å produsere de gjeveste V-twin'er, Honda VTR1000, Suzuki TL1000 S/R, Aprilia Mille R, Ducati 916/996/999 osv, så ja, da er en slik investering innafor. Som hverdagssykkel til og fra jobb ville jeg nok heller gått for noe japanske greier, det blir nok billigere i lengden ...

# Grisefest 2021

Østfoldavdelingens årlige grisefest ble avholdt den 16. oktober. Rundt 70 festglade bikere trosset virusvarsler og annen elendighet og møtte opp. Styret hadde valgt å flytte festen et par uker frem, som gjorde det litt enklere å holde varmen i teltene og ikke minst – grillen. En del brukte også anledningen til å kjøre sykkel.

I 2020 var planen å feire Østfoldavdelingens 30-års jubileum, men på grunn av Covid-restriksjoner, ble denne festen avlyst. Østfold valgte derfor å feire sitt 31-årsjubileum i 2021 i stedet. I den anledningen ble selveste Egil Svartdahl hanket inn som andaktsholder. Egil snakket om tro generelt, å stole på gud og legge sitt liv i hans hender.

Kokkelaugget tilberedte to griser på totalt 80 kilo, 100 poteter og tolv liter saus som, sammen med annet tilbehør (og kaker og kaffe, selvfølgelig). Alt forsvant fort i fornøyde gjester.

Potetkanonen gikk nesten like varm som grillen. Oslo-avdelingen, med Tom Iversen i bresjen, skjøt fra hofta og tok hjem pokalen. Vinnerklubben fra 2019, Nemesis, hadde hatt god tid med pokalen og brukte den på, etter det de mener, velfortjent styling av trofeet.

Vi gleder oss til neste!

Hjalti

**31 YEARS** **GRISEFEST** **1990 2021**  
**HOLY RIDERS MC ØSTFOLD**

**Lørdag 16. oktober 2021 kl 1900**

Hete villsvin, et varmt felleskap, en rykende potetkanon og brennende kristne

Helgrillet villsvin med tilbehør  
Kaffe og kaker  
Klubbkonk. med potetkanon  
Kort andakt

CC: kr 200,- inkludert mat  
(Vipps, kort eller kontant)

Festen er rusfri

holyriders.no/ostfold | ostfold@holyriders.no | facebook.com/hrostfold | 90898899 (Thomas)



Ikke alle hadde parkert for vinteren. Foto: Einar Dahlen



Yngst og eldst, Justin og Knut. Foto: Rune Holmen



Egil Svartdahl taler. Foto: Einar Dahlen



Her først gris klar og servering nærmer seg. Foto: Einar Dahlen



Litt demontering skal til å få grisen ut av grillen. Kjell-Magne og Arild står på. Foto: Rune Holmen)



KuleCalle vokter potetovnen til KjekkeKjell. Foto: Einar Dahlen



Grillkongene Arild og Kjell tar et pust i bakken. Foto: Einar Dahlen



Her nærmer seg kanonskyting i vakkert høstvær. Foto: Einar Dahlen



Regjerende skarpskyttermester Tom Iversen gjør seg klar. Foto: Einar Dahlen

# God Gives Hope and a Future

My name is Domingo R. Capias Jr. My friends call me Domie. I'm a Filipino, 59 years old, married to an Indian. Her name is Dolly and we have a 13 year-old son. His name is Donzee and he is in Grade 8 (High School Level). My wife and I got married on February 15, 2002. We have been active full-time missionaries with Youth With A Mission (YWAM) International. I joined YWAM in July 1987 and my wife joined YWAM in 1995. Full-time missionaries of YWAM International do not receive salaries but they raise their own support from people who would give money on a regular basis towards their ministry expenses, food, accommodation, clothing, travel, medical expenses, etc.



**Our life before the Pandemic:** In 2010, my family and I moved from India to San Fernando, La Union, Philippines to pioneer a YWAM center. While leading the center, I became very busy with administrative work and accounting. We rented a small apartment in the middle of the city and started networking with different churches and non-government organizations. With God's leading and help, we were able to start a Students Sponsorship Ministry (SSM) and Home Bible studies. In SSM, with our ministry money from another YWAM center in Manila, we buy for our 15 students their school bags, uniforms and school supplies every year. We also meet with their parents and share the love of Christ to them. We started a ministry to children in our community and called it Sonshine Kids Club. We meet every Saturday afternoon and teach them songs and the word of God. We are raising funds to start a Feeding Program for them. We are also active members of a local church and help in preaching and bible studies. We also host local and international YWAM outreach teams and take them to different churches, orphanages and ministry areas like schools and universities, prison, prostitution area, urban poor area, government offices, and markets to share the word of God and to pray. My wife and I teach in different YWAM Discipleship Training Schools here in the Philippines. My wife teaches Inductive Bible Study Method and I teach DISC personality. We both teach on "Relationships" and some other topics.



*Bought a YAMAHA Mio Soul i125S*

I also know American Sign Language (ASL) so I help translate our church services for deaf and mute people who come to our church. I am also a volunteer teacher of values and character development to students of Caregivers course in a nearby school called Technical Education and Skills Development Authority (TESDA). I am also a volunteer worker of Advancing God's Kingdom Mission International (AGK) as a Peacekeeping Mobilizer. Here, we help in teaching values to drug pushers and users who have surrendered to the police.

We also help the police department in the traffic control of the city during big events. I am also a member of the Pastors Fellowship of San Fernando City. We meet twice a month. The first meeting is breakfast with the city mayor who shares the issues and concerns about our city and then we engage in powerful Intercession time. The second meeting is a general assembly with pastors and we talk and pray about issues and concerns of different churches in the city and pray for each other.



*Duty is over. Going home.*



*Going for lunchbreak.*

On October 15, 2017, through the kindness and recommendation of my Swedish friend, Calle Jornland, who was a fellow YWAM missionary in Manila in the 1980s-1990s and who is also a member of Holy Riders, I had written to Holy Riders and asked them to consider helping me buy a bike for personal and ministry purposes. Holy Riders granted my request and on August 17, 2019, I bought a brand new 125 cc engine bike – Yamaha Mio Soul i125S. The amount was 83,000.00 PHP.

This is my family's first-ever vehicle. And it has been a tremendous help for me as I was able to take and pick up my son to and from school, to visit my elder sister who lives 40 kilometers away, to go to church, to visit our students under our Student Sponsorship Program, to go shopping and attend meetings.

## *How I use the bike in the service*

**Before the Pandemic:** My bike had enabled me to move around with ease when I attend meetings and seminars, do bible studies, admin work (i.e. bank runs, pay bills), team hosting (i.e. to and from bus stops and ministry areas, meetings with school and office secretaries and pastors to book the team with them.) and do errands for my family: Go to the market, church, take and pick my son to and from his school.

**During the Pandemic:** With the lockdowns, the bike was very helpful when I volunteered as a frontliner in the city for almost a year since the start of the Pandemic in March 2020. I travel from our house to the city hall to get supplies and proceed to our triage in a bus station to process travelers



*Checking Identifications of people entering the city and making sure their body temperature is normal.*





Receiving burgers from a concerned citizen.

who are coming in and going out of the city – making sure that they follow health protocols. Commuting during the pandemic takes a lot of time, money and energy as we stand in queues, fill up health forms, etc. With the help of my bike, I am able to visit our students who are 40 kilometers away from our city. I can still commute but it is ten times worse than before the pandemic. My bike has become more of great help to me and my family as we are able to move around when we go to the market, visit friends, go to church, go to my son's school to pay his school fees, and for leisure like going to the beach.

The Pandemic also stopped face to face classes. So for two years already, my son has been attending online classes since August 2020. As of writing, 54.6% Filipinos have been fully vaccinated. So we hope that face to face classes will happen next school year. My wife conducts her Bible Study group via Zoom meetings. Our Sonshine Kids Club and Team Hosting were put on hold as it is not allowed to conduct crowded events. We still preach in our church but we wear face masks and observe social distancing. I help our church with its Random Relief Distribution program by targeting a district and distribute 300 PHP worth of rice, noodles, and canned goods. We also give them few gospel tracts and pray for them. My wife and I still teach in YWAM schools via Zoom.

**Bible verse and a little message**

Jeremiah 29: 11-13 (NIV) <sup>11</sup> “For I know the plans I have for you,” declares the Lord, “plans to prosper you and not to harm you, plans to give you hope and a future.” <sup>12</sup> Then you will call on me and come and pray to me, and I will listen to you. <sup>13</sup> You will seek me and find me when you seek me with all your heart.

This Pandemic has created a lot of havoc globally. Many people died. Many people lost their jobs due to lockdowns. Many businesses have closed down. And even if the world is vaccinating its people to reach herd immunity and move



on in the new normal which is living with the virus, we still do not know what lies ahead. We do not know when the Covid-19 virus stops mutating. But one thing is for sure – God is faithful to fulfill His promises to us. His words in Jeremiah 29: 11-13 comfort us and assure us that God plans to prosper us, and to give us hope and a future. So, no matter what our current situation is, He can still work through it to prosper us and give us a hope. Let us continue to seek Him with all our hearts because He is a listening God. Our prayers, our concerns, our praises and worship are all precious to Him because we are His children. He has proven His unconditional love for us by dying on the cross for us while we were still sinners. He is our good Father.



Praying for cancer patients at the triage.



Sonshine Kids Club.



Student Sponsorship Ministry.

# Pinseturen til HR - Telemark 2022

Vi har i Telemark hatt tradisjon å reise på tur i pinsa. Da har vi en ekstra dag og kan komme oss litt lenger på en helg. Hvor reiste vi i fjor? Joda selvsagt, vi hadde jo planen klar, fra før koronaen. Ove (tursjef) trakk fram den ferdige planen som blei lagt på is for to år siden og vi undersøkte igjen severdigheter og steder for overnattinger. Så kom vi fra fjern og nær og var klar for første etappe!



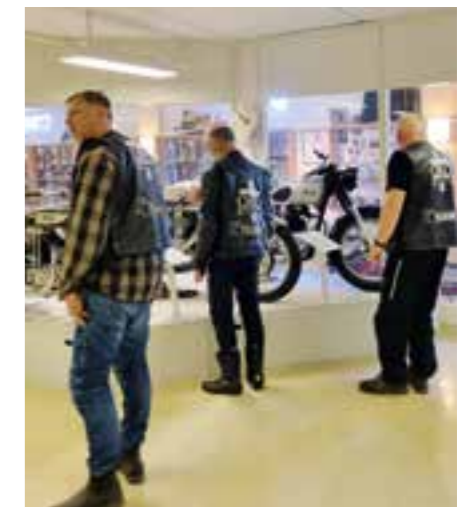
Heldigvis sluttet det å regne like etter at vi kom fram til Tøcksfors Camping og vi koste oss med felles kveldsmat ute i det fri.

## Dag 1 (3. juni)

De fleste kjører fra Skien og tar Bastøfosen Horten - Moss i nydelig vær. Noen kommer seinere og kjører sine egne veier. Etter hvert kom det mørke skyer og den ene byen overtar etter den andre utover hele kvelden.



Mye interessant på motormuseet i Ed.



Trygt å ha følgebil, men denne gangen var det følgebilen som trengte assistanse. Vi kjørte flere mil på vei med skarp grus, som hadde rykke på seg at mange punkterte. Men vi mc-førerne slapp heldigvis å punktere.



Men vi må videre, følgebilen får greie seg selv. Akvedukten i Håverud er vårt neste mål.



Og vi når frem til vårt neste overnattingssted, leirstedet i Grefsnæs. Her får vi besøk av Herbert og Christel Hanus i HR Småland. Det er pizza som står på menyen denne dagen, men Jarand sverger til egenprodusert på primus.



### Dag 3 (5. juni)

Her er det pinsemøte, men predikanten hadde fått beskjed fra Herren om at "dette møtet blei litt annerledes." Og det var visst oss som gjorde det til å være annerledes. Her blei det både vitnesbyrd og sang med musikk fra HR-Telemark.



Men vi må videre, nye opplevelser står i kø og Smøgen er et fantastisk sted for en ispause.



### Dag 4 (6. juni)

Bokerødstranda er vårt siste overnattingssted, mørket har senket seg før vi når frem, men dagen etter våkner vi igjen til en fantastisk dag.



Takker Herren for enda en fantastisk pinsetur på 80 mil og takk til Ove og Sigrid som både planla og gjennomførte denne turen med sikker hånd og med følgebil. Gleder oss allerede til den neste turen som Herren han planlagt for oss.

Bilder og tekst har Grethe og Arne Rønjom stått for.



Rune viser og forklarer.



Her viser Lukas ungdommene hvordan en motor virker.

# MEKKEKLUBB FOR UNGDOM

**Holy Riders avdeling Nordvest har siden høsten 2021 arrangert Mekkekvelder for ungdom! Ungdommen blir engasjert med kyndig hjelp fra voksne i klubben. Målet første vinteren var å sette i stand en motorsykkel som også kunne fungere som øvings sykkel når vi kom til våren og ny sesong. Aktiviteten har vært en velsignelse for klubben med engasjert ungdom og nye medlemmer, og vi kjenner at Gud er med og leder oss i arbeidet.**



Molde panorama. Bildet er tatt fra varden.

Tekst: Eli Nesje

Arbeidet startet ved at vi i forkant av møtene brukte noe tid på mekanisk aktivitet, for så å fortsette med andakt og sosial samling med kaffe. Vi kjøpte inn en brukt Honda CB 125 F som ble plukket ned og satt i stand som ungdomssykkel og vinterens mekkeprosjekt, samtidig som vi også gjorde service på egne sykler.

Hondaen ble plukket fra hverandre, reparert og satt sammen igjen til en velfungerende sykkel. Da våren kom var den klar til bruk, men ble solgt til fordel for en Honda SLR 650 som passet bedre til ungdommene vi skulle ha med oss på mengdetrening. Det første året med mekkeklubb har gitt oss fem nye medlemmer og flere ungdommer er nå i 2023 klare til å ta førerkort på MC.

Denne vinteren er vi i gang med tre nye mekkeprosjekter der to av disse skal bygges om til Cafe-racere. Vi har kjøpt inn to like Honda VF 750 F, der den ene skal bli original, mens den andre skal bli cafe-racer -og en Ducati ST4 bygges om til Cafe-racer.

Entusiasmen og mekke-gløden er så stor at vi har måttet utvide til en ekstra kveld i uka for at ungdommene skal få tid nok til å skru. Det er spennende å oppleve hvordan Gud legger til rette for oss i dette arbeidet etter hvert som behov melder seg! Voksenledere med teknisk kunnskap kommer til og ungdommene tar stadig med seg nye venner. Vi gleder oss over vekst og fremgang, og ser frem mot nytt år og en ny sesong, og er spente på hva den vil bringe.

# Julegrantenning 2021



For å bøte litt på manglende aktivitet i pestens år, valgte Østfoldavdelingen å invitere til julegrantenning 10. januar 2021. Myndighetene hadde noe romsligere regler om utendørsarrangement, som vi benyttet oss av. Oppmøte ble overraskende bra, 10 trær og dobbelt så mange mennesker, unge og litt yngre, både egne medlemmer og fra andre klubber.

Trærne ble plassert godt ut i åkeren bak klubbhuset og dekorert med «gaver» i form av esker, fylt med spesialblanding av sagflis, diesel, motorolje og fyringspellets. Dette bidro både til jevnere intensitet i flammene og ikke minst at det hele brant opp, rubbel og bit.

Menneskene ble (automatisk) plassert litt rundt, med en god meters avstand og de ekte bikerene (de skinnkledde som tåler litt glød) nærmest bålet.

På terrassen ble det servert kaffe og vafler, både med og uten pølser. Velkomment på en kjølig søndags ettermiddag.

Arrangementet ble erklært vellykket og planlegges på nytt i 2022. Her var det rolig atmosfære og mye kos for relativt beskjeden innsats. Vi satser da på betraktelig bedre oppmøte, mere hygge, mer klemming og mindre pest.

Hjalti

Foto: Victoria Gjermundsen

# Lag deg ein A2-klassikar

Kawasaki Zephyr



**Når poden eller podinna skal ta steget opp frå 15 HK og tøyde meire krutt, er det på tide å orientere seg i A2-segmentet. Her skal du få eit par tips som kan gjere foreldre og kandidaten sjølv litt glad.**

Av Leif Lia

## Historikk

A2 (mellomtung motorsykkel) er ei relativt ny klasse i Noreg, innført i 2013. Ute i Europa fans det ei rekke klasser lenge før, men no må alle som vil køyre 'tung' mc før fylte 24 år innom A2. Etter litt kinking i gamle og gørr-kjedelege MOTOR-RAD-blader ser eg at alt i 1979 fekk Tyskland ei eiga klasse for 'Mittelklasse' med maks grense på 29 PS/HK. Etter kvart dukka det opp i Europa grenser for 'Mittelweight' og mystiske 48 HK, men begge desse grensene var knytt til forsikring, ikkje førarkort. Foreldregenerasjonen hugsar kanskje også at mange Europeiske land, som t.d. Sverige og Tyskland hadde 100 HK som maxgrense for tung mc. I 1996 kom det eit regelverk for Noreg der førarkortklassa *Mellomtung* vart innført, med krav om to års erfaring med maksimal effekt 34 HK eller alder 21 år før overgang til tung sykkel. Det

pussige med denne 34 HK-grensa var at alle sykklar kunne trimmast ned, og dei fleste av oss har vel sett mc-annonser for Suzuki GSXR-600/750/1000 og anna med 34 HK? Slike sykklar med strupa innsug blir som å springe 3000 m med kols og munnbind og er eigentleg berre ein dårleg vits. Du kan sjølv gjette kor mange som har nedtrimmings-kitet ståande på? Heldigvis er slike oppfordringar til fjusk ikkje lenger ein del av regelverket. Syklane finnast likevel der ute enno ..., ikkje bra! Dei som laga dette regelverket kan ikkje ha kjent til verselinja '... lei oss ikkje ut i freisting ...'.

## Dagens regelverk

I dag er regelverket både bra og enkelt; Maksimal grense på 48 HK, maksimalt effekt/vekt-forhold på < 0,2 kW/kg og

motoren kan ikkje trimmast ned meir enn 50%, dvs originalen kan ikkje ha meir enn 96 HK. Med 34 HK-kit kan du ha maks 68 HK før nedtrimming. Føraren må ha eiga opplæring for A2 og med A2-førarkort i to år kan du oppgradere til tung mc – A. For å få tak i ein A2-sykkel har du altså tri alternativ; kjøpe ein ny A2, kjøpe ein brukt A2 (34HK eller 48 HK) eller trimme ned ein tung mc. Og det er her juvelane dukkar opp! Tilbudet av både nye og brukte A2-sykklar er nokså lite, mange nye A2-sykklar har mindre enn 48 HK og er sjølv sagt dyrare enn ein brukt. Vanlege brukte A2-sykklar er det få av, så nedtrimming blir fort attraktivt.



Ducati Monster vognkort

## Gode alternativ

Det fyrste poenget med denne reportasjen er å inspirere til å plukke ut ein klassikar og trimme den ned til A2. Det er mange grunnar til det. M.a. vart det seld mange sykklar på siste halvdel av 90-talet, Norge gjekk frå å ha 50 000 mc til >100 000 motorsyklar på få år. 90-tals sykklar er nokså moderne og har demping, bremsar og motor minst på nivå med føraren.

## Her er også nokre andre viktige grunnar:

a) Sidan foreldra ofte er involvert i finansieringa på ein eller annan måte, kan her kandidaten sjølv få litt drahjelp. Dei fleste foreldre vil kaste seg over ein 90-tals sykkel og rope ut 'Åh, sjå så fin den er ... har du sett, den var flott ... ein sånn ein burde du ha ...' og andre lovande kommentarar. Nymotens design slår vanlegvis ikkje an og foreldra vil finne på alle slags grunnar til å vri seg unna ein 2023-modell.



b) Ein skikkeleg klassikar vil halde seg godt i pris. Syklar frå 90-talet når prisbotn omtrent no for tida; dei triste modellane vil falle til 10 000,- og dei populære vil halde seg eller krype oppover. Prisane på A2-syklar i dag ligg ca 10 000,- over prisane på same sykkel med A-reg på grunn av etterspørsel/tilbod. Forretningsideen er altså ganske god.

c) Det er mykje glede i ein praktisk 90-taler. Dei fleste 90-tals syklar kan både mekkast på og modifiserast. Det er altså mykje god lærdom i det å ha ein 90-taler, alltid noko å skru på, lett å skaffe delar. Lite elektronikk som kan drive oss til vanvidd.

#### **Enkelt, men det kostar litt**

Finn den lekraste sykkelen, som kandidaten sjølv også synes er 'kul'. Kva no det betyr? Det som er det andre hovudpoenget her, er å velje å ein motorsykkel med så nært 48 HK som råd. Det gjev ein mykje meir interessant sykkel å køyre, og dei aller fleste vil ikkje merke at dette er ein nedtrimma versjon. Som eksempel har me plukka ut nokre gode alternativ under. Alle eksempla er svært gode motorsyklar som vert flotte syklar å køyre og som i god stand allereie er klassikarar. Merk at det berre er eksempel, det finnast også mange andre. Nedtrimming går i hovudsak på tri måtar, teknisk sett får motorar med forgassar som regel struping av innsug. Motorar

frå 2000-talet med innsprøyting får i hovudsak ein brakett som sperrar for fullt gasspådrag og heilt nye syklar justarast ofte elektronisk, utan fysiske inngrep. Alt dette må gjerast av sertifisert verkstad, både innkjøp av nedtrimsett og installasjon. Merk at me har spora nokre lokale tolkingar av denne regelen, så det kan vere lurt å ta kontakt med lokalt Statens Vegvesen før du går vidare. Den mest vanlege leverandøren av slike sett er tyske Alpha Technik, som leverer med TÜV-godkjenning og alt som skal til. Rekn med eit totalbudsjett på 5 – 10 000,- for nedtrimsett og montering på verkstad, avhengig av type sett og type sykkel. Brakett for pådrag på naken sykkel er billigast, innsugsreduksjon på kåpesykkel er i den andre enden.

#### **Siste etappe**

Med papir som viser sertifisert nedtrimming, kan du bestille time til køyretøykontroll på Statens Vegvesen Trafikkstasjon, møte opp med godkjent teknisk stand på sykkelen og ju-hu så har du nytt vognkort og ferdig registrert A2-klassikar. Sykkelen har kanskje auka 10 000,- i salgsverdi og du har ein sykkel som alle (gamlingar) snur seg etter og som kan gje deg mykje moro. Ein flott og god motorsykkel held seg brukbart i verdi.

**Takk til Sigbjørn Harboe for gode tips!**



Suzuki Bandit

#### **Eksempel 1**

##### **Ducati Monster 600**

Original effekt: 54 HK  
Sylindervolum: 583 ccm  
Motor: V2, 90-grader, 4V  
Modellår: 1994 – 2000/-  
Tørrvekt: 174 kg

**Kommentar:** Ikonisk sykkel som sette standarden for moderne naken-syklar på 90-talet. Gode køyreegenskapar, flott lyd, intens køyre-oppleving og lekre design-detaljar. Italia på sitt beste.

#### **Eksempel 2**

##### **Kawasaki Zephyr 550**

Original effekt: 48/50 HK  
Sylindervolum: 553 ccm  
Motor: Rekke-4, 8V  
Modellår: 1991 – 1998  
Tørrvekt: 179 kg

**Kommentar:** Zephyr finnast også som 750 (og 1100), men den er allereie så klassikar at den er kostbar, og vil berre gje større nedtrimming, gå for 550'n. Sjekk blocket.se for import frå Sverige.

#### **Eksempel 3**

##### **Suzuki Bandit 600**

Original effekt: 77 HK  
Sylindervolum: 599 ccm  
Motor: Rekke-4, 16V  
Modellår: 1995 – 1999/2003  
Tørrvekt: 208 kg

**Kommentar:** Lettkjørt, stilig og enkel retrosykkel som er slitesterk og robust, trass litt billig finish. Sykkelen har den kjente luft/olje-kjølte Suzuki-motoren som finnast på ei rekke modellar som t.d. tidlege GSXR. Bandit finnast både som nakensykkel og med halvkåpe. Kåpesykkelen GSX600F har omtrent same motor, men må trimmast ned ifrå 86 HK.

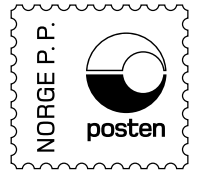
#### **To andre gode alternativ:**

Alle Suzuki SV650 og V-Strom 650, opprinneleg effekt 70 HK, svært godt drag, kan ikkje merke nedtrimming, ikkje klassikar enno, men svært gode syklar. Same motor finnast også i Cagiva Raptor 650. Honda XL600V TransAlp, motoreffekt 55 HK, svært solid, ikonisk, men truleg vanskeleg å finne rimelege eksemplar.



RETUR:

Holy Riders MC  
Power, Åveslandsvn. 39  
4580 LYNGDAL



# Den beste sykkelen

På med den tunge skinnjakka med oransje på skuldre og rygg, drar på støvlene, og vagger ut til krom og polert svart lakk. Skinnende stempelløfterdeksler og kjøleribber i V brysker seg bak flaggermusvingen. Fyrer opp og kjenner den rolige rumlingen, tyngden som merkes i de små balansejusteringene mens jeg sitter og finstiller speilene, og det smeller og gir gjenlyd i husveggene når jeg ruser opp i par kjappe dreininger på håndtaket. Lener meg tilbake og kjenner jeg synker litt ned men har støtte under og bak som pusher tilbake når jeg slipper clutchen og svinger ut på asfalten. Jeg har bare den beste sykkelen som finnes. Men kanskje den jeg så på i forrige uke hadde vært enda bedre, er det på tide å oppgradere?

\*

Hjelmen matcher dressen og hanskene, i samme farge som sykkelen som har deksler som fjerner det som er mulig av luftmotstand. Jeg kler på meg sykkelen, glir ned på setet og legger meg mot tanken, blir ett med hissige hester som er så travle at de kjennes som vepser som kjemper for å komme ut under meg. Setter sykkelen forsiktig i gang for det er grus på gårdsplassen og når jeg er litt uforsiktig løsner grepet så det blir et lite rykk sidelengs før jeg får rettet opp og kommet meg ut på asfalten - der sykkelen suger seg fast og gir en aksellerasjon som gir gysninger nedover ryggraden. Jeg har bare den beste sykkelen som finnes. Men kanskje den jeg så på i forrige uke hadde vært enda bedre, er det på tide å oppgradere?

\*

Kjapp kveldstur på traktorveien opp til lavvoen, må nesten ta på kne- og albuebeskytterne selv om jeg kjenner ruta og tenker å balansere rundt steiner og søledammer. Må passe på kneet som fikk en vridning i fjor, en ny trøkk kan gjøre det verre. Men det er morsomt å kjenne vippepunktet over knausen, kjenne samspillet mellom sykkelens fart, vinkel, drag som jobber sammen med og styrer og lar seg styre av

gasspådrag, brems og clutch, kroppsposisjon og kroppens lille dans der jeg står oppreist og ser etter beste rute videre. Vanskelig å forklare alle detaljene teknisk, det er dels en følelse, intuisjon, automatisk samspill. Jeg har bare den beste sykkelen som finnes. Men kanskje den jeg så på i forrige uke hadde vært enda bedre, er det på tide å oppgradere?

\*

Slenger datasekken i toppboksen, strammer stroppen til posen med hengekøye og sovepose på passasjeret, legger mat i innerbagen til sideveska og et klesskift i den andre sideveska. Calimoto viser Twisty Roads men dessverre må jeg legge til grusveiene selv. Jobboppdrag på andre siden av landet gjør ingenting når jeg har tid til å lete etter nye ukjente veier på vei hjem. Og sykkelen jeg er har er stabil og komfortabel for langkjøring, masse bagasjeplass, samtidig lett nok til at den kan håndteres på grusveiene og i skogen, billig i drift og vedlikehold, vidundersykkel som ikke er best på noe men ganske bra på nesten alt. Jeg har bare den beste sykkelen som finnes. Men kanskje den jeg så på i forrige uke hadde vært enda bedre, er det på tide å oppgradere?

\*

Madammen setter seg i sofaen bak og slår ned armlenet på begge sider. Jeg legger inn adressen til campingplassen, setter på stereoanlegget, rygger ut på asfalten og vi er på vei, TUR! Seks sylindere med mange hundre kubikk bare summer, det er tungt det her men greit å kunne fylle opp med det vi har lyst til å ha med. Koster litt å kjøpe inn, forsikring koster litt, men den gamle modellen jeg kjører er overkommelig. Jeg har bare den beste sykkelen som finnes. Men kanskje den jeg så på i forrige uke hadde vært enda bedre, er det på tide å oppgradere?

*Odd Arvid Stykket*