

PROVENCE første del.

• Ketil Greve



Frammøte på Stavanger stadion kl. 18:00 fredag den 1.juli, var beskjedent vi som skulle på tur til Provence fikk.

Hvor blir de andre av? Det skulle da være flere enn dette? Vi får vente litt til, eller kanskje de andre er på parkeringsplassen og ikke foran stadionet? Joda, ganske riktig, der var de.

Den franske presidenten Charles De Gaulle sa en gang; Hvem kan styre et land hvor det finnes mer enn hundre sorter ost? Motorsyklister er minst like balstyrige. Legg til en smule individualisme, rist

det godt og del det i smått, og vips du har 24 personer på 17 motorsykler på tur. Turen gikk fra Stadion til f e r g e t e r m i n a l e n . Turlederen, Ketil Nylund, hadde sjekket oss inn, så det var bare å snike i køen, og gjøre seg klar til å kjøre ombord. Jeg traff tre tyske damer på motorsykkel som jeg snakket med på fergen fra Nesvik og til Hjelmeland 2 dager før, og de misunte oss som skulle ta toget fra Hamburg til Munchen. Selv skulle de kjøre Autobahn til Karlsruhe distriktet.

Turen til Hirtshals var en fin oppladning. Og etter en god natt søvn var det en opplagt og spent gjeng som stilte på kaien. Turen gjennom Danmark gikk

greit, og på den siste rasteplassen før grensen, var beskjedent; Vi møtes på Holmoor utenfor Hamburg og kjører i samlet flokk til byen. Da det var 400 000 tilreisende i forbindelse med et musikk og karnevals arrangement, var hele St.Pauli bydelen avsperrert og rundkjøringen ikke særlig godt merket.

Meningen var at vi skulle besøke en del motorsykkel-forhandlere før vi skulle spise på en Argentinsk/Brasiliansk restaurant. På grunn av trafikkomleggingene med tilhørende kaos, gikk den gamle damen min helt heit. Hun kokte til og med. Da det er best å la hissige damer roe seg en smule ned, parkerte jeg ved siden av en kirke. Tom Karlsen forbarmet seg over meg så vi kunne være to fortapte sjeler istedet for en. Da damen hadde roet seg ned en smule, rotet vi litt rundt, før jeg fant ut at det var lettere å sette fra meg sykkelen ved jernbanestasjonen i Altona, da veien dit er skiltet for halvblinde.

fortsettelse side 2.

I dette nummer:

Det mest spennende.

Provenceturen

Geirs tur.

Airbag for mc.

Route 66.

Tur til ACR.

Hva skjer:

19.10

Temakveld politiet.

Natteravner

21.10

Pubkveld

26.10

Siste tur til Spinneriet



• Ketil Greve



Da det var gjort, skulle jeg innta en rolle jeg ikke så fram til; Passasjer på motorsykkel. De som kjenner meg vet at jeg er passasjer fra HELVETE. Ja, ja, tenkte jeg, hold kjeft, sitt pent og hjelp heller til med navigeringen.

Jeg har vært i Hamburg en gang før, men har god peiling på hvor de forskjellige stedene er i byen. Fjernsynstårnet er et godt landemerke, og Innen og Aussen Alstern er ikke verst de heller. Så vi endte opp med å finne Hauptbahnhof ganske smertefritt. Tom karakteriserte meg som en 100 kilos GPS uten lademuligheter og uten av knapp. Jeg fant meg godt tilrette på Tom sin sykkel.

Middagen var gedigen. Servitørene sprang omkring med grillt kjøtt av forskjellige fabrikat og utførelser. Maten var velsmakende og porsjonene ubegrenset, så det var en mett gjeng som kjørte til Altona. Jeg ble gjenforent med min temperamentsfulle dame på to hjul. Hun startet lett og skramlet videre på sin velkjente måte.

Mer venting og så opplasting på toget. Sovevognene var en opplevelse. Du snakker om sovesal 1. Jeg utlovet prompte en belønning på 10 Euro til de som hadde 6 på toget.

Det var ingen som gjorde krav på belønningen da vi kom fram til Munchen.

Etter to netter med bevegelig liggeunderlag var det flere av oss som så fram til en seng som sto i ro. Da denne befant seg i Davos, var det bare å legge i vei. Første stopp var i en by som lå på vestkysten av Stamberger See. Da frokosten på toget var heller begrenset, smakte det godt med mat. Det ble klart for oss at bespisning og ikke minst betaling av regninger for 24 personer tok laaaaang tid. Noen benyttet tiden til å bade i innsjøen, da morgenstellet hadde vært rimelig symbolsk.

Etter en kort rådslaging ble gruppen delt i to. De som ville kjøre fort og mye, og de som heller ville ta det med ro. Da noen av oss svært gjerne ville kjøre over Paso Stelvio, ble denne turen en del lenger. Stelvio-passet er en av de tingene som bør oppleves før en dør, hvis en er glad i alpepass. Hvis du ikke er glad i alpepass, IKKE gjør det!

På den siste bensin fyller og tisseplassen (Naturdassens venner) ble vi rimelig spredd, da de som ikke trengte drivstoff, drev videre mot hotellet til

velkomstdrink, et godt måltid og mye skrøyd og lyg. Dagens Gule ledertrøye ble tildelt Tom K for avansert bading.

Dagen etter sto den lengst kjøreetappen foran oss. Vi skulle fra Davos og over Albulapasset og via St.Moritz til Comosjøen, hvor vi valgte vestsiden. Albulapasset er spesielt, fordi det er jernbane ved siden av veien. Denne går i tunneler og spiraler, og ser ut til å gå i kryss og krake. Det minnet om en stor utgave av Flåmbanen. Plutselig forsvinner jernbanen inn i fjellet, og dukker ikke opp igjen før etter nedstigningen på andre siden.

Vi hadde lunch i Dongo eller der omkring. Det tok sin tid, frustrasjonen over utkjørt distanse kontra gjenværende veilengde, var tydelig. Da hele veien på vestsiden er 50 km/t pga tettbebyggelse var det ikke særlig framdrift. Skulle det være slik så ville vi være framme neste dag kl. 10:00. Kjekt med alt det GPS'en kan opplyse om. Da det bare var 40 km ned til Como og motorveien, gikk det bedre enn fryktet. Gruppen ble igjen delt i to. De som ville ta motorvei mest mulig for å komme fort frem, og de som ville kjøre den opprinnelige planlagte ruten.

Som vanlig surret jeg rundt i min egen verden, og fikk ikke med meg diskusjonen. Men hengte meg på Dag Hålands utbryter gruppe og lurte fælt på hvor de hadde tenkt seg hen da de kjørte forbi skiltet til Torino og heller ville til Genoa. Pytt tenkte jeg, det er jo bare å kjøre til Genoa og så ta til høyre. Hold så Middelhavet på venstre hånd, så vil du før eller senere komme inn i Frankrike, og da hadde du kjørt for langt.

Fortsettelse side 4.

Geirs tur

Jeg føler av og til at jeg er litt gal. Nå er det ingenting i veien med å være litt gal, så lenge helsevesenet og politiet ikke blir innblandet.

Problemet er at jeg føler meg litt alene. Kanskje til og med litt utenfor. Jeg trøster meg med at "De gjerne har det godt" men alligavel. Derfor var det en stor trøst å høre om Geir sin Nord Norge tur:

Første dagsetappe gikk til Kristiansund. En sånn cirka 670 km- piece of cake. Neste etappe var til Trondhjem, men da været var litt usikkert der nordpå ble kursen satt til Gudbrandsdalen. Da det var litt dårlig med overnattings muligheter, endte dagen på Lillestrøm. Hotellet var såpass behagelig og det var en fotballkamp Viking - Lillestrøm som fristet. Det skulle jo være kjekt å se Viking sydre Lillestrøm på Åråsen stadion. Da det ikke gikk som forventet, kunne en jo like godt kjøre til Tønsberg. Det ble 2 netter der også gitt. Hjemtur via

Kristiansand, sund og sand henger liksom litt sammen, kjekt å få med begge. Så var det været da. Turen gikk over Evje. Geir vil gjerne rette en stor takk til Rainbow kjeden.



TIRELLI AVON TYRES
BRIDGESTONE
MICHELIN
JAREN DEKK
Solavegen 464, 4354 Voll.
Tlf. 51 78 68 60.
www.jaren-dekk.no
Man.-fred. 8-16, Tors. 8-18.
Lørdag 9-13.



MOTORROSSI
lidenskap
MOTORROSSI Postboksen 40, 4007 Stavanger
post@rossi.no www.rossi.no

Rogalands største innen MC, utstyr og verksted

Vi på Motorhuset ønsker å se fornøyde kunder. Derfor tilbyr vi alle typer sykler: cross, enduro, gatesykler, custom, touring og sport. Vi forhandler BMW og Yamaha motorsykler/ATV. Gjennom disse merkenes modellutvalg har du tilgang til det aller mest! Er du interessert i Scooter har vi et riktigholdig utvalg med Vespa ET-2 LX i spissen anført av Yamaha, Piaggio og Gilera modeller.

Skal du har det godt på en sykkel og atv trenger du skikkelig utstyr. Hos oss finner du distriktets største utvalg innen utstyr og tilbehør til deg og din MC. Vi anbefaler IXS, BMW, Arai og Rukka når det gjelder klær, hjelmer, støvler og hansker.

På vårt autoriserte verksted - som er distriktets største - har vi alt av verktøy og kyndige hender slik at vi kan reparere din MC, scooter, lettvekter, moped og atv raskt og til avtalt pris. Mer info og vårt utvalg av brukte mc finner du på www.motorhuset.no



BRIDGESTONE IXS RUKKA Arai IXS Shell Schuberth Helms ALUFOCOM
BMW YAMAHA PIAGGIO GILERA
MOTORHUSET ROVIKAS
www.motorhuset.no
tlf: 51 63 63 63
fax: 51 63 63 88
Luramyrvn 75, Forus
Du finner oss i krysset ved rv44 og kea på Forus
Åpningstider:
Man-Fre: 10.00-17.00
Tirsdag: 10.00-19.00
Lørdag: 10.00-14.00

PROVENCE fortsettelse

Jeg hadde tidligere erfart at jeg hadde ubalanse i forhjulet som ble godt merkbar i hastigheter over 135km/t. Jeg har av erfaring funnet ut at å kjøre fortere krever mer konsentrasjon og er derfor for meg, mer trettende. Jeg måtte dermed se de andre forsvinne ut av synsfeltet, og være Palle alene i verden. Til alt hell trives jeg med å være Palle. Jeg er helt sikker på at i værste fall vil de ikke ha meg, verken i Italia eller Sveits eller andre land. Når de finner ut hvor du kommer fra blir du sendt hjem om du vil eller ikke. Regningen får du fra Finansdepartementet.

Da jeg var litt slitt i baken, svingte jeg inn på en bensinstasjon for å ta en liten pause. Gjett hvem som hadde fått samme ideen? Da jeg ikke røker trenger jeg ikke så lang tid på pauser, så jeg regnet med å bli tatt igjen av ekspressstoget om ikke så lenge. Det er rart hva 10 minutters forsprang betyr. Jeg koste meg da jeg kunne bokføre å ha sett Middelhavet først.

Jeg koste meg på motorveien langs Middelhavet, med et utall av tunneller. Alle hadde egne navn, så den komiteen må ha hatt det travelt. Jeg hadde ikke langt igjen til St.Remo da jeg trengte mer bensin og et lite mig. Den ene tanken fylles opp og den andre tømmes. Da jeg akselererte ut på veien, så jeg en kjent gruppe motorsykkelistere kjøre inn på stasjonen. Dag H er lommekjent i området og jeg hadde spurt han om hvor hotellet lå i St.Remo. Ikke ta den første avkjøringen, men den vestlige. Det er lettere og mindre bykjøring da. Hotellet ligger ved casinoet. Det var lett å navigere til casinoet. Kanskje best å finne ut hva hotellet het, før jeg kjører for langt. Gaten jeg sto i var enveiskjørt. Hotell Nazionale, sa huskelappen min. Og da jeg løftet blikket kunne jeg bare sette sykkelen på støtten.



Bedre blir det bare ikke. Da garasjen befant seg et stykke fra hotellet, var det bare å sette seg ned og vente på de andre.

Motorsykkelen ble behørig parkert i låst garasje, og den første duggende var ikke langt unna.

Etter en fiskemiddag ble det gul ledetrøye til Arne Dydland for kreativ tissing på offentlig sted, uten å bli arrestert.

Hvordan turen gikk videre ?

Vel, les neste Senior Rapport !

bank · fond · forsikring · eiendomsmegling

Verdier skapes lokalt



Lokal verdiskaping er et hovedmål for oss i SpareBank 1 SR-Bank. Og ingen skaper større verdier enn overskuddsmennesker som får anledning til å utfolde seg.

I en årrekke har vi vært regionens største støttespiller til lokal kultur og idrett. Vi gjør det fordi slike aktiviteter skaper uerstattelige verdier på lokalplanet. Verdier som gjør samfunnet vårt verd å leve i. Fordi kultur, idrett og utfoldelse gir oss et samfunn som preges av overskudd. Langt utover det økonomiske.

SpareBank 1 SR-Bank

Airbag for MC!

• Nina.C.Thorkildsen

Nå har de laget den, og vil at vi motorsykkelistere skal ha den!

Fant denne artikkelen på Internett og ble ikke helt overbevist om at denne nyvinningen kan berge liv. Med tanke på at vi motorsykkelistere sjelden forflytter oss i hastigheter under 80 km/t. Les og bedøm selv:

”Produsenten Hondas håp er å benytte den gjennomtestede nyvinningen på den nye Gold Wing tursykkelen, som kommet til USA til våren.

Airbagen er innebygd mellom sykkelens håndtak, og aktiveres når fire sensorer registrer en kraftig frontkollisjon.

Honda mener at dette vil effektivt redusere

dødsfall og alvorlige skader. Siden airbagen virker ved å absorbere energien fra føreren i det han kastes forover, må sykkelisten selv være tung nok til ikke å tippe over, og kaste føreren over airbagen.

Luftputen må også ha stor nok plass til å utløse seg sikkert foran føreren. Dermed er den uegnet for sportssykler, der føreren sitter foroverlent.

Systemet fungerer best i direkte frontkollisjoner i hastigheter opp til 50km/t, men kan likevel begrense skadeomfanget i hastigheter opp til 100 km/t. I Norge er de fleste ulykker med motorsykel såkalte singelulykker.

Direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg trafikk er glad over at airbagen endelig er et faktum.

- Dette er blitt forsket på i mange år, det er veldig bra hvis de nå endelig har fått det til. Motorsyklistene har bare klærne og hjelmen til beskyttelse når ulykken først er ute.

Selv om dette kun tar av for frontkollisjoner, er Ellevset ikke i tvil om at dette er et skritt i riktig retning.

- Ulykker vil alltid skje, men det er klart dette kan være med å begrense skadeomfanget betraktelig.

Bjørn Magnussen i Norsk Motorcykel Union (NMCU) synes utviklingen er spennende, men er skeptisk til om dette vil utgjøre noen stor forskjell for norske motorsykkelkjørere.

- For de som velger å kjøpe en motorsykel som Gold Wing, kan dette være spennende. Men den vanlige motorsykkelenutusiast vil nok ikke kjøpe sykkel utelukkende fordi den har airbag, sier Magnussen som også er litt skeptiske til hvor mye ekstra dette kommer til å koste.

Ekstraustyret vil etter hvert tilbys også i Europa og Japan, men produsenten vil ikke si noe om hvor mye dette eventuelt kommer til å koste. ”



Motorcenteret

Ove Rovik startet filialen på Bryne, og kalte den Motorhuset, som i Sandnes.

I turbulensen etter etableringen og konkursen for Motorhuset TCM, og Rowiks overtagelse, ville Rovik legge ned Bryne avdelingen, men Jørn Myklebust ville fortsette på egenhånd.

På skiltet står Honda, men de selger

Aprillia, Piaggio, Vespa og Gilera, og da lette motorkjøretøy. Verkstedet tar i mot alle typer, og Gold Wing eiere: De liker å skru på Gold Wing! Service og reparasjoner er absolutt hovedgeskjeften. Da det er stort behov for skift og avbalansering av dekk, skal den biten utvides i fremtiden.

Tilbehør/ klær har en fremtredende plass i den, i MC sammenheng, lille butikken. Klesmerkene Held, Clover og Corell og hjelmer fra HJC, Airoth, låsesystemer fra Abus og den franske hjelm revolusjonen Reevu bor sammen med oljer og andre produkter fra Motul. Stopp en halv, fransk rev-

olusjon? For de av oss som er lei av å studere våre albuer i speilene, (og ikke ser den uniformerte politibilen som prøver å holde følge!) er det håp. Innebygd speil i hjelmen! Aldeles ikke noe for de som har passasjer, men for oss andre ser det lovende ut. Jeg kommer tilbake med omtale når jeg har prøvet systemet en stund. Hjelmen er high tech med karbon, glassfiber og plast, og er ikke akkurat rimelig med snaut 4 tusen NOK'er på prislappen, men men. Jeg hadde litt trøbbel med å finne butikken da den ligger like ved siden av Shell stasjonen....

Route 66 – The Mother Road

• Laila M. Lunde

Etter en lang flytur møtte en gjeng forventningsfulle og spente Seniorer, fra avd. Rogaland, Arvid Mæland på flyplassen i Chicago.

Kvelden ble brukt til info, og sight seeing downtown Chicago. Like ved startpunktet for Route 66 ligger en av verdens høyeste bygninger, Sears Tower. Utsikten var fantastisk, og sikkerhetsopplegget på nivå med en stor norsk flyplass. Chicago har flott arkitektur, og over Lake Michigan lå en lett dis. Vi ble "dumpet" i en park et par timer, sikkert for at vi ikke skulle falle for fristelsen til å krype til køys. Her skulle døgnet snus med en gang.

Med skjelvende hender overtok vi neste dag ansvaret for 13 flotte blanke Harleyer. Seniormedlem Bodvar, som er bosatt store deler av året i Daytona i Florida, kom kjørende fra Daytona sammen med sørlendingen Per som var på USA-besøk. De ville følge oss på turen fra Chicago til Los Angeles. Noe som viste seg å være nyttig. De kjente godt til både Harley, trafikk og kjøring i USA etter mange mil på salen. Så bar det rett ut i trafikken. Vi hadde 8 stater og over 2400 miles (3867 km) foran oss. Det vakte behørig oppsikt langs veien med 15 Harleyer cruisende gjennom store og små byer og på highwayen. Noen med norske flagg festet på sykkel.

For at følgebilen skulle ha kontroll på at alle var med kjørte sistemann med fullt lys. Det gikk likevel ikke lang tid før bakerste del av gruppe forsvant for oss. Etter å ha fått alle på rett kurs igjen kjørte vi til Springfield, Abraham Lincolns hjemby. Arvid hadde god kjennskap til ruten etter å ha kjørt den flere ganger. Han viste og fortalte. De som satt i følgebilen, og den var stort sett full av både folk og bagasje, fikk nok vite mer enn oss som kjørte bak. Men de gikk til gjengjeld glipp av kjekk kjøring og sterke inntrykk. I tillegg til at våre egne bakpassetere fulgte bilen i perioder, var det med en liten gruppe som ikke kjørte sykkel i det hele tatt. De gjorde stor nytte når det skulle fylles bensin og lese kart. Etterhvert fikk de som hadde lyst sitte på med dem

som hadde ledig plass på salen. Det blir nok noen nye bikere etter den turen.

Vi snirklet oss gjennom tett trafikk og besøkte bl.a. St. Louis. Der stoppet vi under den kjente buen i sentrum av byen. Det ble et kort stopp. Det var ikke alle som godtok at vi var norske mc-turister på tur, som stoppet der det passet oss. Vi ble ganske raskt bedt om å fjerne oss.

Illinois var passert og Missouri lå foran oss. Det var varmt, men vi passet på å få i oss nok væske så det gikk godt. Vi stoppet med jevne mellomrom enten for å se på forskjellige Route 66 minner eller fylle bensin. Fire av oss kjørte Heritages. De hadde minst tank og trengte oftest fylling. Derfor var det en av dem som ble "bensinmåler". Resten av gruppen kjørte Elektra Glide, og der var tanken større. Bensinfyllingen var effektiv bortsett fra de gangene det satt en dust bak disken på bensinstasjonen som ikke forsto systemet vårt. Vi måtte betale først, og så okkuperte vi to pumper, og passasjerene i følgebilen fylte uten stopp etter hvert som vi kjørte fram til pumpene. Det tok ikke mange minutter å fylle opp alle syklene.

Vi tok en avstikker fra Route 66 og besøkte Branson. En by som er blitt kjent fordi flere kjendiser bla. Dolly Parton har en bar der. Vi kjørte gjennom hovedgaten i perfekt formasjon. Det var en meget spesiell

by. Det var bare hoteller, restauranter, butikker og spillebuler overalt. Vi besøkte også en park i nærheten. Men etter at personale hadde overbevist oss om at det på den tiden var året bare var arrangementer for barn, og at det ikke var noen ting for oss selv om vi var aldri så barnslige, så droppet vi den.

Om kvelden var det amerikansk show. Showet var flott det, men det som gjorde sterkest inntrykk var den sterke nasjonalfølelsen hos amerikanerne. Forestillingen ble avsluttet med stående applaus for en gruppe soldat-veteraner som var tilstedet. Samtidig som aktørene i flotte stars and stripes kostymer sang nasjonalsangen med andakt i blikket. Det var nesten skremmende...

Fortsettelse neste nummer.



Senior Rapport

Senior Rapport er et informasjonsblad for medlemmene tilsluttet Senior MC Norge, avdeling Rogaland og kommer ut 6 ganger årlig. Opplag: 600.

Postadresse:

Senior Rapport, postboks 349,
4067 Stavanger
Bankgiro: 3204 68 05002

Ansvarlig redaktør:

Nina.C.Thorkildsen
Mobil : 99370521
e-post: goldwing@time.online.no

Journalister:

Jan Ketil Greve.
e-post: edmond.dantes@c2i.net
mobil : 92021531

Terje Kvalvåg
91590027
e-post: tkvalvag@online.no

Annonsekontakt:

Arild Holmen: 91 76 50 06

Medlemsregister:

Marthe Roa: 51892564 / 90547073

Formgiving og Internettansvarlig:

Jarle Strønstad: Mob. 40 45 44 14
jar-stro@online.no

Huskomiteen 2005

Leder og styre;

Sture Ericsson
90 13 33 50
Terje Byberg:

Irene Ericsson:

Marianne Garborg:

Torfinn Aasbø:

Festgeneral:

Astrid Berg

Danmarkstur Ons.- Søndag. 24. – 28. mai 2006.

I 2006 går turen til Skanderborg, nærmer bestemt Hotel Skanderborghus. Skanderborg ligger meget sentralt med motorvei E45 like forbi Skanderborg by, ca. 20 km. fra Århus.

Vi seiler med Prinsesse Ragnhild onsdag kveld, og ankommer Hirtshals torsdag morgen. Kjører videre til Skanderborg, ca. 20 mil fra Hirtshals. Returnere med Silvia Ana søndag kl. 12.30 fra Hirtshals.

Turen inkluderer overnatting med frokost fredag, lørdag og søndag, samt en festmiddag fredag kveld.

Prisen vil være kr. 2400,- pr. person i dobbeltrom. Tillegg for enkeltrom er kr. 500,-.

Påmelding til Øyvind tlf. 908 97 747 / javel@chello.no, eller til Bjørn tlf. 909 25 369 / blaland@start.no.

NB!!! Påmelding fra 2. Januar 2006 og frem til 31. Januar 2006.

Begnset med plasser, så første mann til mølla!!!

Styret i SMC Rogaland 2005

Leder:

Jane Cave: 51 55 70 45 /
41 51 93 46. jcave@online.no

Nestleder/Sekretær:

Ann Helen Ravndal: 51 66 33 54 /
93 42 89 17

Kasserer:

Marthe Roa: 51 89 25 64 /
90 54 70 73

Redaktør:

Nina.C.Thorkildsen
Tlf: 51426113
Mobil : 99370521
goldwing@time.online.no

Turkomite leder:

Øyvind Rønneberg: 90 89 77 47
javel@chello.no

Huskomite leder:

Svein Rønneberg:
51 59 53 21 / 91 10 77 32

Varamedlem/sikkerhet- sansvarlig:

Henning Hilde: 90 87 44 92

 **DUNLOP**

DRIVERS
KNOW.

NÅR
DUNLOP
SEIRER
VINNER
DU


NYHET!

SPORTMAX D 208

Radialdekk for landevei. Dekket er en videreutvikling av racingdekket D2086P.

Kjøpes hos:

 **MADLA
GUMMISERVICE AS**

Revheimsvn. 74.
Tlf. 51 55 71 01 4043 Hafersfjord
v/gamle Madla Bygg

Tur til ACR

• Ketil Greve

Debutantløp? Da må jeg ta turen for å se på og være (u)moralsk støtte. Hvor sa du? ACR? Åja der oppe under polarsirkelen? Ikke noe problem, VoFR og jeg har bare godt av turen.

Tirsdag 9. August startet vi på turen sammen, VoFR, Taz og jeg. Jeg hadde spandert en ekstra back pack til å ha på salen bak meg. Plass til varme klær, dette er ikke Provence, dette er Norge med tre årstiden på en dag.

Været var topp da vi la i vei langs RV 13. Fergie fra Lauvik til Oanes og sprett veien over heien fra Jørpeland til Bjørheimsbygd. Da jeg hadde spandert et nytt bakdekk med litt for lav profil, fikk jeg det første problemet: Hovedstøtten skrapte altfor tidlig under nedlegg. De var ikke i nærheten av å være heftige engang! Jeg traff pausefergen fra Hjelmeland, slik at jeg hadde en time til å fjerne hovedstøtten, god tid. Turen gikk videre over Gullingen og til Røldal. Jeg hadde bestemt meg for å finne den gamle Røldalsfjellveien og kjøre minst mulig tunneler. Jeg mente jeg hadde god tid, da jeg beregnet 3 dager på turen. Tid for tull. Det er viktig det. Jeg fant ut at jeg ville ta over Vikafjellet, fergen over sognefjorden ved Vangsnes og videre over sognefjellet til Lom. Jeg fikk følge (les grundig frakjørt) av en ung mann på en nydelig blå Blackbird. Han holdt igjen fergen slik at jeg også nådde avgangen, (tusen takk).

Oppstigningen til Turtagrø var, om ikke nedtur, i alle fall ikke så spektakulær som jeg håpet på. Sognefjells veien er jo bare verd turen. På eller i Lom var det tid for overnatting med tilhørende bespisning og hvinging. Dagsetappe 592 km.

Neste dag opprant med regn. Regn? Det regner jo aldri i Lom! Da det så lysere ut vestover valgte jeg veien over Slådalen og tok til høyre mot Dombås før jeg kom til Lesja. Neida, jeg slapp ikke ut av regndressen før jeg kom til Melhus. Da det hadde vært rimelig kaldt, tok jeg på meg de lange ujevnlige i ull. Litt nord for Steinkjer var været blitt så bra at jeg kunne ta en rask strip tease og fortsette turen i mitt gode skinn. Skinndress for all del, jeg er ikke Lady Godiva, selv om jeg har sans for utagerende oppførsel i klesveien. Da turen gikk så bra, og stumpen min tålte lange dagsetapper, fant jeg ut at RV 17 langs kysten tålte en gjensitt. Været sto den kjekke bi, og turen ble en opplevelse. Jeg savnet bare alle seniorene som skulle til Saltstraumen. Jeg savnet ikke tellet mitt. Overnatting i Brønnøysund. Dagsetappe 654 km.

Dagen derpå var det siste etappe med tre ferger. Pussig hvordan avgangstidene passer der oppe i det høye nord. De kan ikke ha mye å ta seg til om vinteren siden de kan ta seg tid til å avpasse fergeavgangene på den måten. 4,5 timer og 178 km senere kan jeg si hei til Rasmus, kone og barnebarn, samt gjengen fra Stavanger Road Racing.

Jeg fikk med meg tidstreningene og løpene på lørdag og søndag. Det er sjeldent at jeg ser på løp, men jeg må innrømme at det var skikkelig spennende da gutta fra Stavanger kjørte virkelig godt.

Meyers hotell i Mo i Rana er bra på alle vis, og "Ramona" tok seg av de ellers kjedelige kveldene på rommet. Jeg vil bare ha sagt at det er pianobaren som bærer det klingende navnet Ramona.

Søndag kl 1500 var showet over og hjemturen kunne begynne. Jeg pleier å se meg om etter overnattingsteder sånn ca kl 1900, og traff Grong kl 1930 etter 312 km. At

det var laksefiske som var greia der var det liten tvil om. Hele hotellet var prydet med bilder av stolte fiskere som holdt frem fangsten sin. Det var ikke akkurat sardiner, nei.

Etter en doven morgen ble det start kl. 0915. FY! Turen gikk på E6 i moderat trafikk. Trafikk er ikke det store problemet med motorsykel. Det har noe med akselerasjon å gjøre. Jeg har beholdt ubalansen i fordekket for å minne meg på hastigheten. Da været over Dovre var atskillig bedre enn da jeg kjørte oppover, kunne jeg observere at hele høysletten holder på å gro til med trær. Tydelig at det blir mildere i været. Valdresflya er mer værehardt. Det blåste stikker og strå, selvfølgelig feil vei. Ok, det regnet ikke og rømmegrøten er god. Overnatting på Geilo. Dagsetappe 685 km.

Neste dag opprant grå og fæl, men med litt flaks skulle jeg unngå regnbøylene.

Jommen sa jeg smør. Da jeg hadde frosset meg over halve vidda, kom regnet som ut av en sekk. Jeg lurte på om det var noen sludd flak innimellom. Jeg trodde jeg skulle fryse nøttene av meg, og da det var på tide å begynne nedstigningen, kom skyene og hilste på meg. Motvind, kaldt, vått og null sikt! Mangler bare snø, så er bildet komplett. Været lettet da jeg passerte Vøringsfossen, og temperaturen og humøret steg da jeg sank ned Måbødalen. En dag skal jeg ta trolldåget opp den gamle traseen i stedet for de dumme tunnelene. Da jeg kom helt ned til Sørfjorden, var det tid for morell pause. Oftring til Statoilguden i Odda, og hjem via Røldalsfjellveien og RV 13. Pausefergen til Hjelmeland ga meg en ekstra time, men er vi på tur, så er vi på tur. Hjemkomst kl 1740, 403 km kjørt den dagen.

Hele turen var på 3020 km, og effektiv kjøretid inkludert pauser var 28 timer og 15 minutter opp til Storforshei, og 22 timer og 35 minutter hjem. Fin tur!