

MED'A HONDIL PÅ LANGTUR.

Ja nå kan du vel kanskje lure på hvem Hondil egentlig er da.

Hun er en 1974 mod. Honda CB 750 K2, som ble innkjøpt i April i 1986 som min tredje store motorsykkel etter en '78 Honda CB750 F2 Supersport og en '85 Suzuki GSX 750 ES.

Lysten på en motorsykkel med noe som kanskje kunne minne om noe bortimot egen sjel, gjorde at jeg havnet opp med Honda 750 igjen. En av de få japanske motorsykler som kan vekke slik entusiasme hos sin egen eier at han oppdager sjelen i motorsykkelen sin.

Uansett, Hondil er en motorsykkel med en noe brokete fortid, og til tross for sin mørke blå mirra-flake lakkering, og en ca. 160-170 000 km.

harde km bak seg har hun allikevel gitt meg mange fine turer på motorsykkel. I mange år har jeg og mine venner i Nord Odal MC klubb reist på turer nedover kontinentet.

Mange av mine kamerater har gjennomført disse turene på til tider ytterst miserable doninger, men alle har hatt en tendens til å klare seg i de ytterste tekniske nødsfall.



Slik skulle en Honda engang se ut i Odal'n.



Hondil's "breakdown" sør for Hamburg 1987....

Hondil har på alle disse turene klart seg rimelig bra uten de altfor store tekniske problemene. Min største knekk med Hondil skjedde under relativt hurtig kjøring på tyske autobahn sommeren '87. Jeg trodde Hondil hadde skuffet meg med et kraftig motorhavari.



...hindret meg ikke i å komme til Spania.

Mine forsikringer var godt i orden og en telefon til ADAC (det tyske svaret på NAF) resulterte i at Hondil ble sendt hjem på planet av en lastebil. Selv gjennomførte jeg turen ved å sitte bakpå med en kompis som kjørte en Yamaha XT 600 offroader. Turen den gang gikk ned til Spania og opp igjen og jeg sitter aldri bakpå en sånn sykkel så langt igjen. Det er utrolig hvor vondt det går an å ha i ræva og enda overleve. Vel hjemme i Odal'n igjen ble det ca. en dag å vente før Hondil ankom med lastebil fra Tyskland. Motoren ble plukket opp, men for å redde min egen tekniske innsikts ære, vil jeg ikke her gå inn på hva som var årsaken til

dette ”motorhavariet” mitt, men det ble til at jeg skrudde sammen motoren igjen og kjørte likegodt som før.

Hondil og jeg gjorde mange turer etter dette, og hun gikk nå bra helt til sensommeren i 1990. Jeg hadde nok denne sommeren merket at den høye km. standen på motoren begynte å kreve sin rett, men jeg mente at med pen kjøring så skulle det vel gå an å pine ut noen mil til før det ble vinteren. På vei til noen kamerater som var på hyttetur i en av Østlandets mer turistvennlige dalfører sånn en ca. 20 miles vei fra Odal'n, holdt jeg kanskje en noe høy marsjhastighet da jeg plutselig ble oppmerksom på to statsansatte øvrighetspersoner i en møtende sølvgrå Peugeot med blå pærer i ekstralysene. Disse to personene viste ganske umiddelbart rimelig stor interesse for Hondil's fartsressurser og jeg kunne i speilet observere deres hektiske bremsing og forsøk på å snu. Jeg foretok en kjapp vurdering av strafferammene for mitt ganske åpenbare lovbrudd, og avstanden til denne hytta hvor mine kamerater befant seg. Hva som videre hendte skal jeg ikke gå inn på i detalj her, men jeg kom fram til hytta med førerkort og helse i behold og disse øvrighetspersonene så jeg ikke noe mer til. Hondil derimot hadde i kampens hete spyttet ut en ventil så nå så det ut til at en motor overhaling ikke lenger var til å unngå. Når motoren ble plukket opp så var det ingen tvil om at når en CB 750 motor for lengst har passert 200 000 km. og vedlikeholdet hele tiden har vært ”sånn der”, så er det ingen tvil om at det blir dyrt å overhale. Delesykkel med brukbar motor ble derfor innhandlet, en vraket '77 Honda CB 750 F1 Supersport med 16000 km. på telleren. Nå ble jeg også oppmerksom på alle de restaurerte og fine gamle Hondaer som begynte å dukke opp, og lysten til å ”shine” opp a Hondil ble etter hvert så sterk at den mørkeblå ”mirra”lakken ble mattet ned og erstattet med sølv grunnfarge og pålakkerte striper i British Racing Green, men med det originale mønsteret på stripene. (alle andre har jo de originale fargene). Et brukt originalt eksosanlegg ble også skaffet til veie. Det er riktignok ikke helt strøket, men nå er Hondil først og fremst en bruksmotorsykkel og ikke en overrestaurert pyntegjenstand som ikke kan brukes. Det var også på denne tiden at medlemskap i Classic Honda Club ble tegnet.

Som jeg før har nevnt så har det i årenes løp blitt mange turer både i Skandinavia og nedover på kontinentet gjennom årene sammen med mine venner i Nord Odal MC klubb, og selvfølgelig kunne jeg skrevet mye om alle turene, men her vil jeg konsentrere meg om turen nå sist sommer. Grunnen til det er vel kanskje det at det var nå, sommeren '95, jeg innså det at Hondil var noe mer for meg enn bare en motorsykkel. Vi har på våre turer aldri planlagt noen nøyaktig reiserute. Vi har bare bestemt om vi skal kjøre øst eller vest Europa, avreisedato, bestilt billetter til en eller annen båt og deretter reist etter værkart, lommebok og lyst.

Noen bestemt reiserute ble ikke satt opp denne sommeren heller. Vi hadde bestilt billetter til ferga fra Gøteborg til Amsterdam første sønda'n i fellesferien og etter mange år så vet vi av erfaring at vi en eller annen gang i løpet av ferien kommer til å havne på Camping Beauregard like utenfor Toulon på den franske riviera. Ellers skulle vi som vanlig feriere etter lyst, form og lommebok.

Første Lørdag i ferien var vi klare for første etappe. Fire personer og fire sykler. Det var Per Arne på en tilårskommen Moto Guzzi Le Mans, en gang i tiden bygd for å ha et noe ”racingpreget” utseende med aluminiumstank, enkelsits-sal og en ytterst sparsommelig oppakning. Med sine 43 år var Per Arne eldstemann i følget, men med et for lengst avsluttet ekteskap så er'n den av oss som er mest ”race” både i kjørestil og livsstil generelt.

For ”gammer'n” som han også blir kalt, så er ingen utfordringer for store, og tekniske problemer av alle slag ser'n på som rimelig overkommelige så lenge det finnes sveiseutstyr, et

minimum av verktøy, ståltråd og vinservering innen en viss rekkevidde. Jeg tror ikke jeg lyver om jeg sier at hans livsmotto ser ut til å være: *"æææhh, vi prøver"*.

Nestemann var Helge på 31 år med Harley Davidson Softail og en smule større men kanskje mer fornuftig oppakning. Helga før ferien knyttet det seg en smule spekulasjoner til om Helge i det hele tatt kunne bli med på turen da han på vei til et MC treff i Sverige blåste hele sin Evolution motor utover det svenske veinettet. Helge kikket etter dette uhellet utrolig dypt i lommeboka, og en ny 1600 kubikks S&S motor ble montert hos AC cycle i Karlstad, og Helge kunne hente sykkelen torsdag før avreisehelga. De som påstår at det ikke går an å få en HD til å gå fælt veit ikke hva de snakker om, eller de vil ikke innse det. Helge var følgets mest ordensfikserte person og et av hans favoritt uttrykk er: *"det kan være greit å ha det i orden, jussom"*.

Tredjemann var Tore på 26 på hjemmebygd stivramme HD med Evolution motor, GSX-R framgaffel og bremses. Tore utmerket seg også med å ha en ytterst sparsommelig oppakning, men han klarte seg da. Sykkelen til Tore ble ferdigbygd natta før avreisedagen, noe den bar preg av resten av turen da diverse saker og ting ikke var helt ferdig eller utprøvd enda. Tore er vel den i følget som sysler mest med idrettslige aktiviteter av forskjellige slag, og dette har igjen ført til at han har en noe spenstig utstråling som (for han) har en noe positiv påvirkning på det svake kjønn.

Sistemann i følget var undertegnede, eller "Kiss" som jeg blir kalt blant venner. Noen nærmere presentasjon av "Hondil" trenger dere vel ikke nå. Jeg hadde montert en god gammeldags Tempo bagasjebærer, pakket på sykkelen med både tankveske, en stor bag tversover salen som ryggstøtte, sidevesker, telt, sovepose, liggeunderlag samt en hel del andre ting som jeg mente kunne være kjekt å ha. Det skal innrømmes at jeg under tidligere turer har



Pakkeselet Hondil. Kiel 1987.

hatt en ørliten tendens til å dra med meg en anelse for mye bagasje.

Nå var det flere år siden sist jeg hadde vært på kontinentet og minnene om mine tidligere "litt for store" oppakninger var nå havnet litt i bakleksa, og da var det nok enkelt og pakke ned litt ekstra så lenge det var plass. Det er ikke til å legge skjul på at min oppakning umiddelbart fremkalte tendenser til begynnende latterkrampe hos mine reisekamerater, og de klarte etter hvert å få fremført hikstende spørsmål om jeg virkelig skulle ha med meg "alt det der". De klarte nå ikke å knekke min stolthet og jeg argumenterte med at mye av det jeg hadde med meg faktisk kunne være ganske kjekt å ha. Nå ble da også dette

argumentet mitt hengende ved meg hele turen: *"kjekt å ha"*. Til sist må det vel også tas med at våre klubbkompiser Ola og Natalie skulle være med samme ferga som oss. Natalie er fra Sveits og de hadde giftet seg tidligere på sommeren og tok dette som en bryllupsreise. De skulle derfor ta en båt videre fra Belgia og over til de Britiske øyer der de skulle kjøre rundt på hver sin sykkel i sitt eget tempo de neste tre ukene. Det er rart å tenke på det, men de ble foreldre 9 måneder etter denne turen. Mye rart kan skje folk som vil kjøre alene gitt.

Slik smått om senn ble det nå avreise fra Odal'n da. Om enn noe oppdelt i puljer. (Som før nevnt var nok ikke sykkelen til Tore helt utprøvd enda). I løpet av kvelden (og natta) kom iallfall alle fram til det første bestemmelses stedet, en campingplass i Strømstad i Sverige der dattera til Per Arne driver restaurant. Hun hadde ordnet med en campingvogn vi kunne overnatte i. Under turen fra Odal'n til Strømstad utgjorde jeg, Helge og Per Arne første pulje, og da "Gammer'n" på død og liv måtte kjøre de svingete småveiene på østsida av Øyeren og gjennom "Indre Enfold" så gjorde jeg meg mine første funderinger på om min oppakning allikevel var av en slik størrelse og tyngde at gleden over å kjøre på det som vanligvis karakteriseres som fine motorsykkelveier ville bli noe redusert. Vektfordeling og fjæringskomponenter på gamle Honda 750'er har aldri vært helt ideelle med tom sykkel heller.

Uansett, disse funderingene ble hastig glemt etter å ha smakt på diverse bedøvende drikker fra campingrestaurantens vinkjeller. I ettertid kan nok vårt konsum av disse forfriskningene på ferieturens første kveld synes å ha vært noe stort, men som Helge så treffende fikk snøvlet frem: "...det kan jo være greit å setta standarden med en gang,jussom".

Søndag "morgen" trengte sakte og smertefullt inn i hodets sansende organer og minnet oss etter hvert på at turen videre fra Strømstad til Gøteborg måtte iverksettes i løpet av temmelig umiddelbar

fremtid hvis vi i det hele tatt skulle ha noen nytte av billettene fra Scandinavian Seaways. En skikkelig svensk frokost bestående av "pytt-i-panna och stekt egg" ble inntatt, og etter en skikkelig omgang i munnen med produkter fra Pepsodent eller Solidox så ble vi etterhvert klare for videre avreise, dog med en vag følelse snurrende i det lett bankende hodet av at promillegrensen i Sverige er kun 0,2 –men det gjaldt sikkert ikke oss nordmenn.

Men, turen gikk bra den, hadde det ikke vært for det at jeg etter at vi kom til Gøteborg, to ganger klarte å kjøre forbi det skiltet som det stod SCANDIAHAMNEN på, dette også til en lettere irritert munterhet fra mine reisekamerater.

Vi kom da etterhvert om bord, og da jeg er av den lett bekymrede typen når det gjelder stabiliteten og plasstilørigheten av andre motorsykler på bildekket, så er det vel kanskje ikke til å stikke under en stol at jeg muligens brukte tre ganger så lang tid som mine kamerater på å få surret a Hondil skikkelig.

Da jeg vel kanskje på en måte..., ...eh, vel, for å sitere mitt reisefølge så hadde jeg jo "tre ganger så mye bagasje som normale folk" så da gadd dem ikke å vente lenger, med det til følge at en rødsprenget, svettende og småbannende Odøling med "litt" for mye bagasje å dra på selv måtte finne frem til lugaren. Men, noe trening i dette hadde jeg da, så jeg vil nok ikke påstå at dette var feriens største utfordring.

Litt utpå kvelden kom jeg i "delvis" kontakt med noen Hallingdøler som etter et tilsynelatende aktivt inntak av de forskjellige barenes forfriskende tilbud hadde funnet tiden moden for å kritisere en av sine reisekamerater for et, -i deres øyne, et meget dårlig



Moto Guzzi, Hondil og HD i Østfold et sted.



Pakkeselet Hondil og Tore på båten.

valg av motorsykkel å reise på tur med. Denne motorsykkelen av et meget kjent Japansk fabrikat og med mange bokstaver i modellbetegnelsen, var i deres øyne en alt for gammel og upålitelig sykkel til å reise på en så lang tur som det de hadde planlagt. Da det etter videre samtale kom frem at jeg hadde planlagt en reise som var nesten dobbelt så lang, og på en motorsykkel som var mer enn tolv år eldre enn den sykkelen som de betraktet som museumsgjenstand, så ble de hoderystende enige om at jeg ikke kunne være helt normal. Jeg kom etter deres antagelser garantert til å spolere ferien min med utallige reparasjoner og bekymringer. Jeg ønsket etter hvert disse, - etter min mening, noe pessimistiske Hallingdøler en god natt og en god tur videre dagen etter, der de stod lykkelig pissende i en stor blomsterpotte og skrålte noe om at de håpet jeg hadde mye verktøy med meg. Og det hadde jeg jo.

Ijmuiden i Nederland. Denne lille havnebyen utenfor Amsterdam var utrolig varm og fuktig denne mandag formiddagen da vi tok farvel med Ola og Natalie på Shell stasjonen like utenfor havne området. De skulle innom Amsterdam sentrum, og ettersom vi andre helst ville prøve å unngå storbyer, iallfall i begynnelsen av ferien, så ble det til at vi skilte lag her.

Da resten av mitt reisefølge bar preg av ettervirkningene av forrige natt's lystige utskielser på ferga, - med forfriskende leskedrikker av forskjellige slag, og dette i kombinasjon med den trykkende varmen, gjorde at tankene ble fylt opp, slik noenlunde reiserute ble tatt ut på kartet, og den "kontinentale" delen av ferien var for så vidt i gang.

Ettersom jeg var en eneste i følget med tankveske, og dermed også et oversiktlig sted å ha kartet så ble jeg valgt til "Roadcaptain", dvs kjøre først å prøve å løse oss inn på de veiene vi hadde valgt som reiserute. Dette gikk veldig bra det, de første ti – tolv milene. Men ettersom Nederland er et land som for meg som om det bare består av motorveier, fabrikker, motorveier, småbyer, motorveier, kanaler, jorder, motorveier, pene jenter på tråsykkel og motorveier så klarte jeg etter hvert å komme så mye ut av vår på forhånd utstakede kurs, så en ny hastig måtte tas ut på kartet. Det ble fortsatt litt mye "knotkjøring" for vi (med meg i spissen) klarte å kjøre feil igjen. Er det forresten noen som vet at motorveien som bringer deg rundt Europool, - havne området ved Rotterdam, er ni mil lang? Det vet vi, - nå.



Bro öppning i Nederland.

Det var ganske fascinerende å kjøre på veiene langs dikene, der du har havet på den ene siden og en kornåker eller noe lignende en to – tre meter lavere på den andre siden. Plutselig kan en stor tankbåt (eller noe lignende) komme glidende gjennom åkeren og all trafikk på motorveien stopper opp, veien reiser seg rett opp i lufta, båten passerer, veien senkes og alt går som normalt igjen. Slike kryssende ferdselsårer er ikke akkurat hverdagskost for en Odøling med liten "kanalerfaring" utover den forundring han gjorde seg over de veier som vannet tok under storflommen på østlandet våren '95.

Tidlig på kvelden ble grensen til Belgia passert, det var trykkende varmt. Vi satt faktisk å kjørte i kun olabukse, T-skjorte og skinnvest da klokka nærmet seg åtte på kvelden. Men akk, hvor lenge var Adam i Drøbak, eller hva det nå heter. Det begynte riktignok å mørkne, men det fikk nå virkelig være grenser for hvor svart himmelen i sør skulle være, også alle disse truende blinkene som stadig blafret over horisonten. Vel, ikke så lenge etterpå var det på med regntøy for alle, unntatt Tore da. Han hadde bestemt seg for å ha pent vær hele ferien, så derfor hadde han ikke tatt med seg noen regndress heller. I utkanten av Brugge, en

by med ganske mye bevart industribebyggelse fra rundt århundreskiftet (mye teglstein), begynte å fuske, feiltenne og gå kun på tre. Da vi stoppet for å undersøke dette så viste det seg at det fuktige været hadde forårsaket et skikkelig overslag i ene pluggetta mi. Det er nå da jaggu rart da, - at slike ting aldri skjer hjemme når det regner. Vel, uansett Tore er elektriker og Helge er lysverk-kar, så med den tapen de disponerte så var problemet snart løst og vi var på vei igjen. Da været ikke fristet til noen overnatting i ”grøftekanten” som vi først hadde snakket om, eller telt heller for den saks skyld, så ble et vertshus et par – tre mil utenfor byen en glimrende løsning for vår del. Dessuten så var kjøkkenet åpent ennå da vi sjekket inn og det viste seg også, - etter en kjapp dusj, at både ølet og vinen var av prima kvalitet.

Tirsdag morgen, og det er ”the day after” igjen. Avreisen fra vertshuset ble utsatt et par timer, og hoved årsaken til dette var at uværet fra kvelden før skulle tømme seg for sine siste krefter før de lot oss fire fra Norge dra videre.

Sørover i Belgia og etter hvert inn i Frankrike ble landskapet gradvis mer kupert og bosetningene lå ikke lenger så kloss innpå hverandre som de gjorde i Nederland og Belgia. Store kornåkrer som allerede på denne tiden er klare for årets første skuronn bølger seg utover landskapet. Her og der er de delt opp av områder med store bugnende løvtrær. Mine botaniske kunnskaper er heller noe mangelfulle, men jeg tror det kunne være eik, lønn, bøk eller noe sånt. Det slår deg mens du kjører gjennom Normandie at de som en gang vandret ut fra steinrøysa i nord og ga navnet til dette vakre området de slo seg ned i, sannsynligvis var de første EU tilhengerne i Norden.

Den litt mindre ”riksveien” som vi fulgte, eller ”*route du national*” som det heter på originalspråket, - var en aldeles nydelig motorsykelvei selv om Hondil muligens kunne være en smule handikappet i form av en anelse svulmende og topptung bagasje. Vi lekte og brøyt oss allikevel gjennom svingene som best vi kunne og syntes dette var en dag det virkelig var godt å være til.

Etter hvert syntes jeg allikevel at det var noe som ikke stemte. Hondil hadde lagt til seg en noe ”sladdende” og ekkel oppførsel i svingene som hun ikke hadde hatt før, og etter bare en snau kilometer hadde denne oppførselen tiltatt så meget i styrke at jeg fant det nødvendig å varsle mine kompiser om at en stopp for å lappe hjul ikke var til å unngå. Etter mange turer var dette min første punktering på kontinentet.

Det viste seg ganske umiddelbart at en liten spiker hadde forårsaket dette lille ufrivillige serviceoppholdet, og et par timer med verktøy, lappesaker og en tur på det lokale Renault verkstedet for å fylle luft var påkrevd før vi kunne fortsette reisen. Men, etter ca ei mil dukket den samme ”sladdende” følelsen opp igjen, og ”den gamle grå” som kjørte bak meg gjorde et tydelig tegn om at bakdekket mitt led av ”hastig trykkfall” igjen.



Punktering i Frankrike.

Det viste seg at lappinga mi ikke hadde holdt, og videre forsøk på å lappe den samme slangen ville ganske overbevisende ikke ha noen virkning. Det er ikke bestandig man greier å holde humøret på topp en hel dag igjennom, dette hadde etter hvert blitt en slik dag. Men, det skulle bli verre.

Ny slange måtte skaffes til veie, hvorpå Tore og Per Arne dro ut i den store verden for å prøve å skaffe meg en. Umiddelbart etter at de hadde forlatt åstedet stoppet en liten lastebil med en unggutt oppi som, - så langt jeg skjønnte, antagelig lurte på om jeg trengte

hjelp. Da jeg bestandig har opplevd franskmenn som lite villige til å skjønne noe annet enn sitt eget morsmål, noe som også i aller høyeste grad gjaldt dette individet, så ble det til at jeg, - til Helge's store fornøyelse, på brei "odøling" prøvde å forklare individet at jeg hadde to kompiser et eller annet sted ute i hjemlandet hans på jakt etter ny slange til meg.

Da han fortsatt virket meget oppsatt på å hjelpe meg, så tenkte jeg etter hvert at han kanskje hadde tilgang på en ny slange eller at han på en eller annen måte hadde muligheter til å hjelpe meg. Jeg tok derfor med meg bakhjulet mitt, hoppet inn i lastebilen og vinket til Helge som nå ble stående helt alene igjen iden lange Franske veikanten. Etter hvert ble jeg fraktet til en mellomstor by som het Abbeville, der vi etter å ha kjørt lenge gjennom smale gater og trange smug etterhvert havnet på et industriområde der denne guttens, - etter det jeg kunne bedømme: far, drev karosseriverksted.

Denne "faren" var tydelig interessert i hva poden hadde bedrevet tiden med, og hva det var for en raring han hadde med seg, som gikk og drasset på et motorsykelbakhjul.

Da det heller ikke her var noen som skjønnte engelsk eller tysk ble det igjen til at jeg på brei "odøling" og fingerspråk klarte å få forklart at jeg trengte en ny slange til bakhjulet mitt, hvorpå en heftig diskusjon ble utvekslet mellom far og sønn, men det endte opp med at jeg ble befraktet til denne byens sentrum der en ganske stor og velutstyrt motorsykelbutikk med tilhørende verksted åpenbarte seg for mitt åsyn. En drøy halvtime senere satt jeg i bilen igjen, denne gang med ny slange og stabile atmosfæriske forhold i bakdekket mitt. Men mine forhåpninger om en befraktelse ut dit som Hondil og mine kompiser befant seg, svant hen da jeg på nytt ble kjørt til "farens" karosseriverksted, men denne gang langs en annen vei, og da vi kom fram ble jeg avkrevd 400 Fr. for hjelpen (ca 520 Nkr). Jeg var jo forberedt på at dette ikke ble gjort gratis men jeg syntes nå allikevel at prisen var noe i høyeste laget, men da jeg gjorde noen forsøk på å prute, ble jeg ganske utvetydig gjort oppmerksom på at jeg kunne begynne å gå tilbake, det skjønnte jeg iallfall, og da jeg ikke hadde klart å gjøre meg så veldig kjent i disse traktene den tiden vi hadde hatt til rådighet under vårt ufrivillige opphold her, så ble det til at reisekassa ble lettet mer enn jeg likte. Det skal dog legges til at jeg fikk gratis skyss ut til Hondil og de andre igjen.

Det at Tre og "Gammer'n" hadde fått tak i slange til meg i en stor og velutstyrt motorsykelbutikk i en by som het Abbeville, ga mitt reisefølge et ganske interessant tilfelle av oppgitt ansiktsuttrykk å studere.

Da vi endelig kom oss på hjula igjen ble det til at farten ble lagt til et noe høyere nivå enn vi hadde hatt hittil på turen. Vi satte oss som mål at vi skulle prøve å komme oss så nærme den "motorsporthistoriske" byen Le Mans før det ble kvelden. Kveldstid kan det være ganske heftig trailertrafikk på enkelte strekninger i Frankrike, og med Tore kjørende først i sporet så ble det ikke akkurat noen solskinnshistorie for oss som lå lenger bak i feltet å holde følge.

Eter at vi spiste en meget sen middag på et slik etablissement som på godt norsk kalles en "truckstop", og så skipperene på disse landeveiens frakteskuteres trang til å slukke tørsten med til dels store mengder vin, la vi til oss en "noe" mer forsiktig kjørestil videre. Da kvelden forlengst hadde blitt natt begynte Tore å bli en smule betenkt over at bensinbeholdningen på HD'n hans svant ned mot det absolutte minimum, og døgnåpne bensinstasjoner fantes tydeligvis ikke etter den veien vi kjørte. Til slutt var det ingen annen utvei enn å svinge inn på første og beste bussholdeplass og rulle ut soveposene rett på asfalten. Dette var forresten eneste gangen på turen at jeg brukte stormkjøkkenet mitt, mitt og det var heller ingen som klaget på min noe omfangsrike oppakning da en helflaske whisky ble tryllet fram.

Allikevel sov vi dårlig alle mann den natta. For det første var et helvetes leven fra trafikken som gikk bare tre – fire meter fra oss, og det var mange biler som stoppet og bare stod å kikka på oss. Jeg hadde aldri buck'n (kniven) og den store mag lite'n (lommelykt i solid aluminium med 6 store batterier) langt unna hendene mine den natta.

Det samme gjaldt de tre andre, så det var en ganske slagkraftig gjeng som sov dårlig den natta.

Onsdag morgen var vi mildt sagt lite uthvilte alle mann, men vi fikk da omsider karet oss på beina, stive og støle som vi var. Den nærmeste bensinstasjonen ble avlagt et besøk for fylling av dette brennbare men akk så viktige fluidium som vi motorsyklister sitter med mellom beina. Frokosten ble inntatt hos den lokale avdelingen av verdens største MC organisasjon (neida, det er verken Hells Angeles, Bandidos, Outlaws) men nemlig Mc Donalds.



Grøfteovernatting med whisky utenfor Le Mans.

Vi hadde vel nå kanskje innsett at med den snitthastigheten vi hadde holdt hittil, så ville det gå veldig lang tid før vi var på rivieraen, derfor ble det nå bestemt at så fort vi hadde passert Le Mans så ville vi bli nødt til å benytte de større men dog veldig så effektive (og dyre) motorveiene, eller autoroute som det heter i Frankrike.

Per Arne var veldig hissig på at vi skulle stoppe opp litt i Le Mans og ta en titt på anleggene rundt racing banen der, denne byen hadde nå tross alt gitt navnet til sykkelens hans. Men, da omtrent halvparten av denne byens veinett består av rød/hvite kantsteiner, forsterkede autovern, sjikaner, oppmerkede felt inn til depot områder og lignende, så var det ikke godt å vite når vi var ved selve hovedanlegget, eller om vi noen gang var i nærheten av det i det hele tatt. Jeg passet i hvert fall på å slepe beina etter bakken der den så mest "racetrack" lignende ut. "Gammer'n" derimot var litt såret, - når vi stoppet først mange mil senere, over at vi ikke hadde stoppet på "motorsporthistorisk" grunn som han kalte det. Nå begynte milene virkelig å renne unna for alvor. På motorveiene fant alle seg til rette med marsjhastigheter på ca 130 km/t. Til å begynne med var jeg litt skeptisk til om tempoet kunne være noe høyt for 'a Hondil, men hun ga ikke fra seg noen signaler eller hint om at hun ble kjørt for hardt. Hun murret derimot meget glad og fornøyd under meg der vi forflyttet oss stadig lenger sørover. Hun hadde nå tross alt gjort dette noen ganger før da.

Jeg vet at det er mange som synes det er høl i hue å kjøre motorsykkelen uten sikkerhetsutstyr som gjør at en ser ut som mannskap om bord i et månelandingsfartøy eller noe lignende. Disse personer har helt rett sett fra et typisk norsk, fornuftig, sosialdemokratisk standpunkt. Jeg mener at fornuften skal kun brukes når det ufornuftige tar totalt overhånd.

Jeg prøver også å finne en middelvei mellom høy livskvalitet og risiko, jo nærmere du beveger deg det som er farlig, jo mer intenst kjenner du at du lever.

Derfor tilsa vær og temperatur at vi trivdes best med å kjøre i olabukser, T-skjorte og skinnvest, Halvhjelm og solbriller er også obligatorisk. Det kan jo legges til at helt blåst i hue er vi ikke, - vi brukte solkrem med høy faktor så vi ikke ble solbrente.

Sent på ettermiddagen hadde vi akkurat passert Bordeaux og det var brennende hett, da ble vi sittende fast i rushtrafikken ut av byen. Nå var jeg virkelig i tvil om hvor varm en luftavkjølt motor kan bli før det blir krise. Ettersom køen beveget seg med mellom 0 og 10 km/t så ble det ikke mye fartsvind til å kjøle motor å sjåfør.

HD'n til Tore var som før nevnt ikke helt ferdig enda, og dette kom oftest frem under køkjøring, inne i byer og på rødt lys. Det var en kombinasjon av en clutch som ikke ville løse



helt ut og en giroverføring som stadig satt fast i første gir. Resultatet av alt dette ble til at vi svingte inn på den første bensinstasjonen som dukket opp. Nå var a Hondil så varm at jeg hadde følelsen av at olja nærmest kokte i oljetanken, og da jeg sjekket olja så var det også tid for turens første etterfylling av olje, ca en halv liter. Da det gjelder olje så er Hondil en ganske kvalitetsbevisst eldre dame, og jeg lot henne bare nyte vår medbrakte Castrol GPS 10w/40. Når jeg slik i ettertid tenker på hvor tynn olja blir under de temperaturforhold som råder i de sydligere deler av Europa så hadde det nok vært mer fornuftig å bruke en olje med noe tykkere viskositet, for eksempel Castrol's GPS 15w/50.

Nå led det sakte men sikkert mot kveld igjen, og våre kropper utsondret en odør som helt klart stod i stil med det utseendet vi hadde fått av alt støv og skitt som hadde lagt seg på svetteblandede solkrem i ansikt og på armer. I den forbindelse var det dog heller ingen som hadde noe imot å ta inn på hotell denne natten. Vi kjørte derfor bare en sånn ca ti – femten mil før vi fant et hotell med et utseende som tilsa at det hadde et kostnadsnivå som passet oss. Dette var "Hotel de Bordeaux" i en by som het Agen, et eller annet sted i det sydlige Frankrike. Det første som slo oss etter at vi hadde sjekket inn (med meg pesende aller sist med min bagasje, som vanlig) var at dette muligens var et hotell som baserte seg mer på times utleie enn turister. Dette er ting som du egentlig ikke tenker så mye på etter at du har fått den etterlengtede dusjen (og den trengtes) og sitter med en kald halvliter å studerer spisekartet. Da vi etter en kveld som atter en gang beveget seg i den noe mere lystige retningen, trakk inn på våre rom for natten ble jeg sittende en stund på en pinnestol ved vinduet for å sjekke at det ikke ble altfor stor aktivitet rundt våre motorsykler, selv om de var godt låst. Det er klart at når den foregående natten ble tilbrakt på asfalten, så ville det bli utrolig godt å strekke seg ut i en ordentlig seng. Jeg derimot med min vanlige flaks klarte selvfølgelig å sovne på denne stolen ved vinduet, og sove der mesteparten av natten. Slik blir en jaggu skikkelig uthvilt av gitt!!

Torsdag morgen valgte vi igjen å kjøre utenom motorveiene, og hvis jeg unngikk punkteringer og Tore slapp køkjøring og alt for mye heftige giringer så ville det ikke være noen umulighet for oss å være i lilleputtlandet Andorra utpå kveldingen en gang. Ettersom vi kom lenger sørover forandret landskapet seg gradvis da vi nærmet oss Pyreneene, fjellkjeden som skiller Frankrike og Spania. Det ble mer kupert, vegetasjonen forandret seg og veiene ble også mer underholdende å kjøre med motorsykkel. Enn så lenge til og med for en som hadde en anelse mer topptung bagasje enn de andre. Noen få mil før grensepasseringen begynte det dessverre å regne, og Tore som ikke hadde noen regndress kjørte først. Etter at vi hadde kjørt så lenge i regnet at alle hadde blitt sånn passelig gjennomvåte, stoppet han og



Tore bruker ikke regndress.

spurte med et dårlig skjult flir om vi andre hadde lyst til å sette på oss regntøy. Den tosken.



Her aksepteres ikke greske drakmer.

Et stykke inn i Spania hadde vi etter hvert klatret såpass høyt at det ble en smule kaldt, og derfor ble det til at vi for første gang etter at vi forlot Norge dro på oss langermet genser og skinnbukse. Siden den ene regnskuren avløste den andre ble det til at regndressen ble sittende ytterst. Nå hadde etter hvert lysten på en kaffekopp og noe å bite i blitt så sterk at vi stoppet opp ved en liten kafé oppe i et fjellpass. Det var her Helge's ordenssans for første gang fikk en liten knekk. Vi hadde akkurat bestilt kaffe og kaker da vi ble oppmerksomme på at det ikke var noe skilt som forkynte at de tok visa her og vi tre som stod først i køen hadde ikke tatt med oss spansk valuta da vi for det meste hadde belaget oss på å bruke dette lille plastkortet med de store mulighetene. Da var det at Helge med stolt og myndig røst proklamerte fra køens bakerste plass at han hadde tatt ut noen spanske pesetas før vi reiste fra Odal'n, så han kunne legge ut for oss så lenge. Vi andre tok det vi hadde bestilt og satte oss, men da Helge bladde opp sine "pesetas" kunne vi fort se at det var noe som ikke stemte. Det kyrilliske alfabetet hadde aldri vært benyttet i Spania! Helge hadde fått greske drakmer i stedet for pesetas, og til Hellas hadde vi ikke tenkt oss på denne turen iallfall!!

Gresk valuta var absolutt ikke gangbart på dette etablissementet, etter mye om og men, gestikulering og diskusjon fikk vi tilslutt betale med nederlandske gylden, men fy f... for en kurs det ble! Etter en stund kom vi oss da tross alt av gårde igjen, men jeg tror Helge i sitt stille sinn bannet skranke personalet i Odal sparebank opp og ned.

Vi hadde nå snudd nesa noe mer østlig ettersom Andorra var målet. Været ble hele tiden verre og verre, og landskapet enda mer øde, vilt og forrevet. Jeg er på mange måter glad at skylaget lå så lavt og var så tett som det de gjorde, for når jeg kikket over kanten på autovernet så kunne jeg se at lynet slo mellom dalsidene langt under meg, samtidig som regnet hadde forårsaket små ras ut i veien. Jeg er født med til dels kraftig høydeskrekk og var derfor glad at det ikke gikk an å se hvor langt det var ned til bunnen. Ikke mange kilometerne etterpå opplevde vi en skikkelig kombinasjon av "tor'vær og holkeføre" da regnet gikk over til sludd og snø. Jeg vil nok i grunn si at hvite vidder og 5cm snø i veibanen ikke var det jeg ventet meg i Spania midt i juli.

En annen ting som nå hadde begynt å bekymre meg, var at a Hondil hadde fått en lei tendens til å slure med clutchen sin, selv med forsiktig gasspådrag. Dette i kombinasjon med at Hondil's kjøreegenskaper ikke var av de aller beste, - med denne noe ...eeh... topptunge bagasjen, gjorde at jeg mistet totalt kontakten med de andre på disse våte og glatte serpenturveiene nå et stykke før vi skulle passere grensen til Andorra.

På tidligere turer har det et par ganger hendt at jeg har kommet bort fra mitt reisefølge, og det er bestandig en ubehagelig opplevelse selv om det så langt har gått bra til slutt. Men uansett, - det er utrolig hvor liten du føler deg når du driver å "virrer" frem og tilbake for å prøve å finne ut om det er deg selv eller reisekameratene dine som har kjørt feil. Det var nå begynt å mørkne, jeg var etter hvert blitt gjennomblaut, jeg var sliten, møkkete, måtte på dass, hadde trøbbel med sykkelen, brillene dugget og jeg var sånn geografisk sett på det stadiet av reisen hvor jeg var lengst hjemmefra.

Jeg må si at da jeg etter vel halvannen time møtte Helge, - som var ute å kikket etter meg, da falt en utrolig tung bølge av mine skuldre. Etter at jeg var gjenforent med de andre så ble jeg fortalt at jeg hadde passert dem på et par armlengders avstand uten å se dem.

"Det var ikke bare det at jeg kjørte med meg tre ganger så mye bagasje som normale folk. Jeg var jo faen danse meg blind au". Det var godt å havne blant kamerater igjen.

Den kvelden var det himmelsk deilig å kunne ta inn på hotell i hovedstaden Andorra La Vella. Jeg har vært der før og etter min, - og snart de andres mening også fant vi ut at dette måtte være Europas smaleste hovedstad der den er klemt inne i en trang dal mellom de stupbratte og høye fjellsidene. Faktisk er hele dette knøttlille landet, dets folk, natur og historie ganske fascinerende.

Det var fredag morgen og uværet fra dagen før hadde måttet vike plass for et aldeles nydelig solskinn, selv om temperaturen fortsatt var ”nordisk” frisk nede i dalbunnen som vi befant oss og hvor sola ikke hadde fått ordentlig tak ennå. Per Arne var allerede oppsatt på å skru motoren min i småbiter for å finne ut hvorfor clutchen min sluret. Det var bare så vidt jeg fikk stoppet hans iver etter å utøve sitt tekniske pågangsmot da jeg fikk se at clutch vaieren min hadde brent seg fast til det ene eksosrøret, med det til følger at alt inne i strømpa satt like fastbrent. ”Gammer’n” var nesten allerede på vei ut i verden for å finne emner til en ny vaier men jeg fikk holdt ham tilbake så lenge at han fikk se meg dra frem en ny vaier fra min omfangsrige oppakning. Kjekt å ha vet du. Det var allikevel på tide å spandere en liten service på alle syklene. Kjeder ble strammet og smurt, det ble etterfylt olje, skruer og muttere ble dratt etter og forskjellige andre ting ble sjekket.

Omsider var vi på tur igjen. Vi klarte riktignok å kjøre feil med en gang, så vi havnet i en lang blindvei som gikk opp til et skisenter. Etter at vi kom riktig av sted så gikk det ikke lang tid før Tore igjen ble nødt til å demontere giroverføringa si. Denne gang var vi faktisk så heldige



Tore og Per Arne i smia i Andorra.

at det var ei smie like ved der vi stoppet. Og hvilken smie! Å komme inn der var som å komme 70 – 80 år tilbake i tid. Den innretningen det så ut til at de var mest stolt over (og redd for) var en ganske ny vinkelsliper fra Black & Decker, en sånn du får for en 5 – 600 kr her hjemme. Men, uansett om det andre utstyret de hadde var gammelt så var det i aller høyeste grad brukbart, og for første gang på turen så var HD’n til Tore noe bortimot ferdigbygd.

Veien videre opp mot det siste fjellpasset før det tippet nedover og inn i Frankrike var en sann drøm av en vei å kjøre motorsykkel på (for de som har litt mindre bagasje og en sykkel som fungerer i tynn luft). På toppen, som ligger 2407 m.o.h. måtte vi bare stoppe en halvtimes tid og

nyte utsikten. Jeg har vært på det samme stedet noen år tidligere og jeg må si at pyreneene er et av mine favoritt reisemål i Europa. Nå var følelsen av å være på ferietur adskillig høyere enn dagen før. Veien som gikk videre nedover mot Perpignan på den franske siden var om mulig en enda mer underholdende vei, hvis vi hadde kjørt den motsatt vei, og i mitt stille sinn satt jeg og forbannet alt dette som tårnet seg opp bak ryggen min og som jeg trodde skulle være så kjekt å ha, det eneste positive med det nå var at det var deilig å hvile ryggen mot så lenge det går rett fram (jeg kan ikke huske at jeg har hatt med meg så mye bagasje før, men det har vel vokst gradvis år for år).



2407 meter over havet i Andorra.

Etter at vi kom ut på motorveien ved Perpignan så kunne en sjekk av klokkeslett og kart bekrefte at hvis vi la oss litt i selen, og ikke hadde noen tidkrevende opphold av noen art, - utenom mat og tankstopp, så kunne faktisk Camping Beauregard være innen rekkevidde denne dagen.

Nå ble det til at vi kjørte mellom 17 og 20 mil før vi fylte bensin, heten krevde også at vi med samme intervall drakk ca en halv liter vann og "Gamle Grå" krevde en rullings blå strek. Mellom Montpellier og Nimes fornemmet jeg noen svake vibrasjoner i a Hondil de gangene farten havnet i overkant av 140km.t. men ettersom vi vanligvis marsjet ca 10km.t. lavere så la jeg ikke så stor vekt på det de gangene farten var så høy.

Tidlig på kvelden passerte vi Aix-En-Provence og Marseille og vi svingte av motorveien for så å lete oss fram til La Garde like øst for Toulon.

Det er rart med det, selv om vi har vært der før så kjører vi litt feil hvert år.



Dette kjære hølet i murveggen.

Men så omsider da, så fant vi dette kjære hølet i murveggen inne i et bolig område, og da visste vi at vi var fremme. Når vi stoppet foran camping restauranten,- der hvor vertskapet satt, så tror jeg ikke jeg lyver da jeg sier at de brukte under to sekunder på å kjenne oss igjen, Tårré, Hølgé, Kizz som vi blir kalt, åsså "Gammer'n" da, - eller "Pierre la Cathastroph", som han blir kalt her nede. Maken til mottagelse er sjelden man får, gamle kjerringer, gubber, gutter og jenter, ja nesten bikkja også skal klemmes og kysset på hvert kinn. Ganske hurtig kom vinen på bordet og det ble ropt både "Salud!" og "Santè!" - mange ganger. Den natta sviktet Helge's ordenssans totalt, for første gang på turen. Han sovnet med teltpluggen i handa da han skulle hjelpe meg å sette opp teltet..... Jeg la med på bakken selv også...

Lørdag morgen var det en befrielse å stå opp å vite at du ikke behøvde å stresse videre. Det var ikke nødvendig med så omfattende vurderinger for å finne ut at syklene våre trengte en vask. Så etter frokost gikk vi i gang. Det var nå jeg oppdaget det som muligens var årsaken til vibrasjonene og skjelvingen som Hondil hadde hatt i de relativt høye hastighetene dagen før. Seks eiker i bakhjulet var tvers av og to var helt løse! Med pen kjøring og denne gang ingen oppakning så ble det da et besøk på stranda og en oppdagelsestur i de nærmeste omgivelser denne dagen. Søndag ble også brukt til totalavslapning og moderat beruselse. Chris, - sønnen til vertskapet på camping, er HD mekaniker i Toulon og han lovet å hjelpe til med å skaffe eiker til Hondil så snart det ble arbeidsdag igjen. Camping Beauregard er et godt innarbeidet navn i norsk og svensk motorsykkel miljø, kanskje mest



"Keba" underholder, og det kan han!

blant HD folket og det er mulig dette skremmer en del andre motorsyklister fra å besøke stedet, noe som er veldig synd, for her blir alle like godt mottatt. Av andre nordboere som var her kan jo nevnes Morten og Grete fra Rubbish MC i Trondheim, og det var en hel gjeng fra Ramblers MC, Mora i Dalarna i Sverige. Av disse svenskene vil jeg spesielt trekke frem han de kalte "Keba".

I alle disse årene jeg har fartet rundt på motorsykkelfester og treffer av alle slag, der personer har kastet seg ut i den dypeste beruselse, har jeg aldri sett noen holde seg full så lenge og være med på så mye uten å sovne, som han gjorde. Han var en sånn fyr som fikk latterdøra på vidt gap hos alle, på tvers av nasjonalitet og språkbarrierer.

Andre vi ble svært godt kjent med var Theo og Mettie fra Elsloo like utenfor Assen i Nederland. De hadde giftet seg på forsommeren og denne turen på hver sin motorsykkel betraktet de som sin bryllupsreise. Det er ikke til å legge skjul på at hvis ikke denne Theo hadde vist seg å være en så forbannet trivelig fyr som han var, så kunne jeg nok vært en kandidat til å komme med visse amorøse utspill til hans kone, som jeg må si at hadde et meget vinnende vesen.

Ikke bare det at hun var særdeles heldig med sitt utseende, - jeg mener nå bestemt å huske at hun hadde en bra jobb også.

Det var da litt rart å tenke på at hun for noen år siden hadde fått halve ansiktet knust da hun på motorsykkel hadde kollidert med en lastebil. Når hun fortalte at hun etter dette hadde fått den mest maltrakterte delen av ansiktet bygd opp igjen på en stålplate, og etter mange operasjoner hadde fått sitt opprinnelige utseende tilbake, - var det at vår medbrakte "Gamle Grå" på sin til dels stammende talemåte fikk uttrykt sitt kompliment til hennes utseende på denne måten:

"...ff..ff..f.fy f..faen å..å b..bra b..b..blikkens..slagere d..dem har i N..N..Nederland a".

Da Per Arne selvfølgelig ikke greide å få sagt dette på noe annet enn odalsdialekt så ble det jeg som fikk oppgaven med å forklare hvorfor denne samtalen med det til dels alvorlige temaet påkalte dette latterutbruddet hos den skandinaviske delen av tilhørerne p.g.a.

"Gammern's" kommentar. Heldigvis hadde de samme sans for humor som oss.



Tore, Theo, Mettie og Per Arne.

Per Arne er en av de som absolutt ikke har evnen til å se på seg selv med kritisk blick. Ta for eksempel da vi var i en stor badepark og "den gamle" stod på toppen av vannsklia med solbriller anno 1975, flettet lærpannebånd, sneipen med blå strek i munnviken og badebuksa bestod av ei avklipt olabukse der det ikke var gjort noen forsøk på å få bena like

lange. Selvfølgelig hadde badevakten innvendinger mot at i hvert fall sneip og solbriller skulle være med i sklia, men "Gammer'n" skjønte jo ikke fransk, så han bare kastet seg utfor sklia og hadde det vel så moro som alle de 12 – 13 åringene med litt mer "up to date" bade antrekk som det tydeligvis var flest av der den dagen.

Det er ikke sikkert alle forstår det, men slike folk er det vanvittig morsomt å ha med seg på tur, selv om de etter hvert skjønner at de selv er årsaken til at andre holder på å le seg skakke.

Chris hadde etter hvert sporet opp ei sjappe der de hadde en del brukte eiker, så jeg dro dit og plukket med meg en god neve så jeg skulle ha litt ”å slite på” på veien hjem igjen. Så var det av med bakhjulet igjen. Eikene var en anelse for lange så jeg måtte legge et par skiver under muttera inne i felgen for at jeg skulle klare å stramme dem nok. Så var a Hondil i ordning igjen, enn så lenge iallfall.



Per Arne, lokal ”fransøse” og Chris.

Dagene gikk med strandbesøk om dagen og nyting av fine franske viner – på kanne, om kvelden. Det sosiale samværet var helt topp. Vi ble en gjeng bestående av nordmenn, svensker, dansker, nederlendere og sveitsere, samt franske motorsyklister på ferie i eget land, som ikke hadde det minste problemer med å ha det gøy sammen om kvelden. De eneste som ikke gjorde noen forsøk på å ha det gøy med oss var en gjeng tyskere som hele tiden satt og surmulte for seg sjøl. Unntaket var en fra Berlin, - jeg tror han het Klaus, som heller ville være med oss enn sine egne landsmenn. Han insisterte da også ganske klart på at han ville bli kalt europeer, og ikke tysker. Jeg liker egentlig ikke å si noe galt om folk fra andre land, men jeg tror tyskere er mindre sosialt anlagt enn andre. De var iallfall det for en 55 – 60 års tid siden. Dessuten syns jeg BMW er en forbanna kjedelig motorsykkel. Overfornuftig, på en måte.

Så en dag formelig skrek virkeligheten til oss fra både lommebok og kalender, og det var bare å innse at Hondil på nytt måtte overtales til å bære med seg undertegnede og et lass med bagasje hjem til steinrøysa langt der oppe i nord. Morten og Grete fra Trondheim hadde billetter for biltoget som går fra Lörrach – helt sør i Tyskland, på grensen til Basel i Sveits, - og til Hamburg.

Dette sparte dem for nesten hundre mils kjøring, så vi skulle kjøre med dem til Lörrach og undersøke om det ikke var mulig å skaffe til veie billetter for oss fire fra Odal’n også.



Torsdag kveld kl 21.15 tok vi farvel med vertskap og venner på camping.

Tore, Helge, Morten og Grete drikker 1664. Frankrikes beste øl.

Men nye nordmenn ankom omtrent når vi skulle reise, en gjeng fra Snorre MC i Molde og en fra Headstones MC i Ålesund. Jeg håper virkelig de folka trivdes like bra der som vi hadde gjort. Vi valgte kvelden og natta å kjøre på fordi de to siste dagene hadde dagtemperaturen ligget på opp i mot 45 varmegrader, og det er – tro det eller ei, for varmt å kjøre motorsykkel i.

Vi skulle kjøre å langt vi maktet denne natta, men gjorde allikevel en avtale om at den første som følte seg så trett at han ikke var i stand til å kjøre lenger skulle bestemme om vi skulle stoppe, - uansett hvor opplagte de andre måtte føle seg. Den kvelden var det så varmt at vi ikke maktet å ta på skinnjakke og hansker før etter klokka ett på natta. Det må også nevnes at i mangel på andre kjørebriller enn solbriller, så satt Morten å kjørte i svømmebriller, - med signalgrønn dekor!

Ved halvseks tiden på morrakvisten, - en stund etter at vi hadde passert Lyon, var på forespørsel ingen trette, men ingen protesterte mot at vi tok en aldri så liten blund på grasbakken på en rasteplass ved en bensinstasjon. Skjønt sove og sove fru Blom, sånn nærmest i veikanten har ikke jeg tradisjon for å klare å sove noe særlig iallfall, og ved halv åtte tiden var det for varmt til å sove uansett, så om vi ikke akkurat var uthvilte så var vi klare for å dra videre iallfall. En hurtig frokost bestående av en liten baguette, en king-size snickers



Rast på morrakvisten ved Lyon.

og en boks cola ble inntatt på bensinstasjonen, og så rant milene unna på ny.

Morten hadde en noe mindre rekkevidde på tanken sin en oss andre, så nå ble det til at vi tanket ca. hver 12 –13'nde mil, - for ikke å ta noen sjanser.

Ved etpar av tankstoppene vi hadde så stoppet det også et tysk par på hver sin sykkel som sikkert hadde lagt seg til samme kjørerytmen som oss. Hun kjørte en Harley Davidson

883 Sportster, og han kjørte en for meg ganske eksotisk sykkel som jeg til nå kun hadde sett bilder av i blader, - nemlig en svart Triumph 900 Speed Triple.

Jeg må innrømme at den kåpeløse muskelmaskinen hadde en utstråling som jeg ikke lot gå ubemerket hen. Og hvilken lyd! Dette var et møte som skulle få følger, men det visste ikke jeg enda da.

Hondil nøys etpar ganger i forgasserne sine, men lot det være med disse sjalusinykkene sine da vi ikke så noe mer til disse syklene på turen.

Godt utpå dagen passerte vi Mulhouse og grensen til Tyskland. Vi ble med Morten og Grete ned til Lörrach bare for å konstatere at biltoget til Hamburg var fullbooket for ihvertfall de neste tre dagene. Vel, det var ikke noe å gjøre med det. Vi passet på å gå i en bank å ta ut tyske mark, samt få oss noe mat i hvert fall.

Utpå fredags ettermiddagen tok vi farvel med Morten og Grete, for vi hadde nå bestemt oss for å kjøre så langt opp i Tyskland som vi bare maktet før vi la oss til for natten, mens de kunne ligge i en sovekupé å bli befraktet til Hamburg, der de ville være kl0900 på lørdagsmorrn, helt uthvilte - 10 mil fra Kiel og ferga.

Fy faen, å mye jævligere trafikken er i Tyskland enn i Frankrike!
Dette var vi alle enige om etter å ha kjørt etpar tanketapper på autobahn. Jeg regner med at alle som har kjørt der vet hva jeg snakker om. Det er helt morderisk. Og utpå natta – som det etter hvert ble, så vart trailer trafikken det virkelige store problemet.



Ved jernbanestasjonen i Lörrach.

Når du ligger i den midterste fila, tungtrafikken i den høyre og BMW'ene, Porche'ene og Mercedesene ligger i 180km.t. ++ i den venstre fila, da blir du liten når en trailer bestemmer seg for å kjøre forbi og skifter fil fordi han har 3km høyere fart enn den foran seg, og han driter fullstendig i om du blir presset ut foran fartsmonstrene i den venstre fila. Vi opplevde faktisk etpar ganger at trailerne var fysisk borti oss hvis vi ikke kom oss unna fort nok. For å si det mildt så var dette her livsfarlig, i hvert fall når vi ikke hadde sovet på snart et og et halvt døgn.

Et sted mellom Kassel og Hannover hadde vi denne feriens første episode der vi var mer eller mindre uvenner. Jeg og Tore var så slitne at vi snart visste verken opp eller ned på verden, og hadde mest lyst til å legge oss der og da. Helge og Per Arne derimot påstod at de nesten ikke var slitne i det hele tatt og kunne kjøre mye lenger ennå.

Sånn er tull å si etter den kjøringa vår! Allikevel ble det til at vi skulle prøve noen mil til. Jeg hadde de siste par timene begynt å merke at a Hondil virket så "lealaus" når vegen var litt sporete, og neste tankstopp avslørte at svingarmsopplagringen var helt utslitt. Jeg kunne bevege bakhjulet nesten en centimeter når jeg tok tak i over og underkant på hjulet og nappet fra side til side.

Dette var skuffende. Det var ikke mer enn ca. et og et halvt år siden jeg byttet dem, dette gjorde i hvert fall ikke humøret mitt noe bedre.

Etter noen mil videre i natten så fikk Tore motorstopp da ledningen på kondensatoren hans hadde løsnet. Der stod vi da, på veiskuldra på autobahn, og mens de andre skrudde så greide faktisk jeg å sovne, sittende på sykkelen og med hodet hvilende på tankveska.

Da ble det bestemt at ved neste rasteplass eller bensinstasjon skulle vi prøve å sove litt – endelig!

Like ved Hannover tok vi en rast på plenen ved en bensinstasjon ved den tiden himmelen begynte å bli litt lysere. Jeg la meg rett ned på bakken med hjelm, kjørebriker og hansker på, og ifølge de andre hadde jeg snorket i løpet av 10 sekunder.

Jeg hadde ingen anelse om hvor lang tid det hadde gått, men jeg våknet av at Tore stod å sparket i meg og jeg frøys som bare faen, hvilket ikke var noe rart for jeg var gjennomblaut og det regnet som om alle himmelens sluser var åpne. En og en halvtime var alt vi hadde fått hvile. Bensinstasjonens kafeteria ble avlagt et besøk for inntak av et eller annet spiselig mens regnet fikk rast fra seg som verst. Jeg må si at en og en halv time med en søvn som nærmest hadde utartet seg som bevisstløshet, ikke hadde gjort meg særlig mottagelig for mat og jeg følte meg i en aldeles elendig forfatning. Så må det da også innrømmes at da vi etter en stund strammet hakereimene på hjelmene våre for videre avreise – i det etter hvert noe lettere regnet, da kom den nylig inntatte ungarske gulasjsuppa med et ufattelig trykk opp igjen. Noe som sikkert var et meget appetittlig syn for alle som stod å betraktet disse noe slitne motorsyklisters avreise.

Regnet ga seg jo lenger nordover vi kom, og merkelig nok så hadde kroppen noen små reservekrefter gjemt et eller annet sted for jeg følte meg ikke like sjaber lenger, selv om det ville være en stor overdrivelse å si at jeg var i toppform, men det er mulig at det var dagslyset og etter hvert sola som ga oss nytt overskudd. Vi visste også at fergekaia i Kiel var innen rekkevidde. Det var også som om Hondil hadde fått nye krefter, for hun murret og sang som aldri før under meg. Og det var da vi passerte det stedet sør for Hamburg hvor hun hadde fått motorstopp og blitt hjemsendt fra i '87, at jeg lente meg fram og klappet henne taknemlig på toppdeksel og bensintank. Jeg kjente inni meg selv at de følelsene jeg hadde for Hondil var noe som det virkelig hadde tatt tid å bygge opp.

Mange vil nok prøve å motsi min påstand om at det går an å ha samme følelser overfor en motorsykel som overfor ei dame du virkelig er glad i.

Jeg og a Hondil har nå holdt ut sammen i over ni år, og det har jeg ennå til gode å klare med noe kvinnfolk (eller de med meg).

Kvart over ni lørdag morgen kom: - en møkkete gammel Moto Guzzi med en like møkkete gråhåret gammel gubbe, en HD Softtail med en sliten solung, en etter hvert ferdigbygd hjemmesnekret HD med en såpass sliten fører at han denne gangen i hvert fall ikke tenkte på å gå Birkebeineren med det første og til slutt en møkkete gammel Honda 750 med et hav av oppakning, slark i svingarmopplagringene, tre defekte eiker i bakhjulet og med et kadaver av en fører oppå, - rullende bortover mot terminalbygningen til Color Line på kaia i Kiel.

Vi hadde brukt akkurat 36 timer fra Camping Beauregard. I og med at vi var så tidlig ute var det heller ikke noe problem å få billetter til ferga som gikk til Oslo samme dag.

Jeg tror aldri jeg kan få takket dem nok de som lot oss bruke dusjen i velferdsrommet for trailer sjåførene den morgenen. Litt senere satt vi nydusjet med en kald pils i handa og smådormet i formiddagssola på kaia da vi hørte en HD komme dunkende mellom bilkøene ut mot kaia. Sjelden har jeg sett øyne sperre seg slik opp som de gjorde på Morten og Grete når de så oss sitte der. Men deres uttrykk "*Dægen ka dokk må ha kjørt!*" passet vel ganske bra der og da.

Fergeturen opp igjen ble en smule gyngete, og da undertegnede ikke er av de mest sjøsterke ble det til at jeg tok det ganske rolig på båten den kvelden.

Allikevel vil jeg trekke frem en person vi møtte som var av det slaget som klarer å få latterdøra på vidt gap hos folk, nemlig den trailerkjørende motorsyklisten Malvin fra Headstones MC i Ålesund, hvis klubbkompis vi så vidt hadde vekslet ord med før vi reiste fra Camping Beauregard. Denne personen satte igjen et ganske tungt inntrykk hos oss.

Søndag morgen var sola enda ikke akkurat på sitt varmeste der jeg stod på dekk mens vi sakte gled inn på havna i Oslo. Turen ut av byen ble en ny opplevelse, for siden sist jeg var i Oslo så hadde Ekeberg tunnelen blitt åpnet, men vi kom da riktig av sted uansett. De ti milene fra Oslo fra Odal'n pleier vi nå som regel å ta i et jafs, men denne gangen stoppet vi på Nebbenes ved Eidsvoll for å ta en kaffekopp, og ønske Morten og Grete god tur videre til Trondheim.

Det er liksom rart med det, - det bruker å være ålreit å komme hjem igjen også, men det synet som møtte meg hjemme ga meg mest lyst til å snu nesa ut i verden igjen.

Er det noen som vet hvordan det kan bli seende ut inne i et hus etter at "Tor med hammeren" har vært på ferde? Det fikk jeg vite nå. Men jeg får være glad jeg ikke var hjemme da det skjedde. Da hadde jeg antagelig blitt skremt livet av!

Uansett, turen var over, og alle hadde kommet seg hjem med de doningene de reiste ut med. Vi kan vel også si at vi hadde sluppet alvorlige problemer hvis vi ser bort fra to punkteringer, eikeskifting, skifting av en kløtsjvaier og en mengde spekulasjoner på hvorfor ikke giroverføringa til Tore fungerte som den skulle. Hondil hadde brukt to og en halv liter olje på våre nesten 600 mil, noe jeg ikke synes var så ille tatt i betraktning at en god del av kjøringa gikk i til dels høye hastigheter på motorveier og i meget varmt vær. Jeg er litt skuffet over at ikke de originale svingarmopplagringene holdt lenger enn de gjorde, men det finnes visst noen "aftermarket" deler med nålelager å få tak i, så jeg får prøve det.

Det at eikene mine gikk føyka hele tiden skyldes vel kanskje det at de ikke er skiftet siden 1974, og at de måtte slite med en ganske tung oppakning og tildels frisk kjøring.

Nå er kanskje ikke kondensatorer det som tar mest plass i en oppakning, men Tore ble litt imponert over hva jeg hadde med meg da han hadde problemer med tenninga på HD'n sin og jeg tryllet frem en ny kondensator til ham. Han ble enda mer imponert da han et par dager etterpå stod i veikanten med det samme problemet, og jeg på nytt fant frem en kondensator til ham. Nå er vel kanskje kondensator det eneste som går om hverandre på Honda 750 og HD og da.

Som dere skjønner så var det mye rart jeg dro med meg, men jeg får bare være glad jeg ikke hadde noe kvinnfolk å dra på i tillegg (det hadde ikke gått heller – med det reisefølget mitt. Så tolerante kvinnfolk finnes ikke).

Da jeg pakket ut bagasjen min så fant jeg ut at etter mange turer med litt økning av bagasjevolumet hver gang, så var nå tiden kommet til en revurdering av hva som skal være med på en eventuell neste tur.

Stormkjøkkenet brukte vi en gang, men vi hadde overlevd uten også. Og blir det hjemme har du i grunn ikke bruk for hermetikk, kaffe, kinesiske nudler og suppeposer heller. Man får faktisk kjøpt mat de fleste steder i Europa, og det billigere enn i Norge. Og hva i all videste verden skulle jeg dra med meg hvitskjorte, slips og penbukser etter?! Dessuten hadde jeg med meg altfor mange reine T-skjorter, underbukser og sokker hjem igjen.

Hondil og jeg har gjort mange turer, og til tross for at hun nå virkelig begynner å dra på åra så tror jeg ikke jeg hadde vært redd for å ta enda en tur på kontinentet med henne.

Men av en eller annen grunn så var det som om denne turen brakte oss opp på et høyere nivå i samlivet vårt. Mange synes dette høres litt rart ut, men jeg tror Hondil og jeg forstår hverandre bedre nå. Jeg forstår at hun etter hvert har oppnådd en alder der det begynner å bli vanskelig å være en strøken gammel klassiker samtidig som hun også skal være hverdags og touring motorsykkel.

Samtidig skjønner nok også hun det at jeg ofte kan tenke meg noe mer krefter å dra på med nå og da. Det har nok også ofte hendt at jeg har pisket henne litt for hardt på svingete, og nydelige motorsykkelveier der hun har strukket seg helt til grensen for hva hun har kunnet prestere, og det bare for å tekkes meg.

Samtidig så vet hun at jeg etter alle disse årene har vendt meg til å ha en sykkel med til dels kraftig personlig utstråling, og det er det – etter min mening, dessverre ikke så mange motorsykler fra øyriket i det fjerne østen som har. Derfor var nok også Hondil ganske sikker på at jeg skulle bli et kommersialismens offer og gå hen og kjøpe meg en Harley Davidson, som så mange andre i min kameratkrets gjør. Hennes glede var derfor meget stor da jeg i høst kom hjem med en ”nesten” ny Triumph 900 Speed Triple.



Det har lett for å bli for mye bagasje.



Inne på kjøkkenet på vei til kammerset.

Dette var en motorsykkel hun visste ville klare å utfylle mine behov - sammen med henne selv, og hun lot seg villig smøre inn med fett og lot sine sylindre bli fylt opp med olje for deretter bli trillet gjennom gangen, kjøkkenet, stuen og inn på kammerset, der hun nå har gått i et midlertidig opplag i vente på at hennes eier har samlet nok deler til å sette henne i perfekt stand igjen.

Medl. Nr. 1206 Classic Honda Club Norway

Ole Kristian Såheim.



Arvtakeren.