

Gammel ruller



I ti år kjørte en Tempo Standard på to hjul fra Sula til barnevognfabrikken i Spjelkavik. Daglig. Veteranen ruller fortsatt, takket være Torgeir Båtnes.

MINNER. Her er motorsykkelen som var med på å få Norge i gang etter krigen. Som bidro til å bygge landet ved å skyssse arbeidsfolk til og fra. Med strenge restriksjoner på bilkjøp, ble motorsykkelen et vanlig framkomstmiddel. Ofte ble familien med på sondagstur. Med mor bakpå og ungene på tanken, bar det i veg. Ikke rart at folk flokker seg rundt en Tempo Standard 1954 modell med registreringsskilt T 13085, når Båtnes bremser ned.

– Tempo var så dagligdags på 1950 og -60-tallet. Folk har knyttet mange minner til den. Nyig så jeg et bilde i Sunnmørsposten av en 103-åring i Volda som kjørte maken Tempo i si tid, sier Torgeir Båtnes som er skipsingenior. Vi treffer ham under MC-messen i Ålesund. Veteranene har egen stand. Avdeling Sunnmøre teller ca 70 medlemmer, og Båtnes er sekretær i styret. Han synes det er stas at han har klart å bevare motorsykkelen som faren Ottar kjøpte hos Joh. Johansen Sport i byen for 53 år siden.

Middels. Modellen beskrives som middelung med seks hestekrefter og 150 kubikk. Den stod og rusta hjemme i kjelleren på Båtnes, og Torgeir gikk å smugkikka på den som guttunge.

– Jeg klodde etter å ta rusten. Så startet jeg med litt av konfirmasjonspengene, og var ferdig i 1994. Siden har den gått jevnt og trutt, mest i god vær. Men ikke mer enn 20.000 km. De første 150.000 kjørte far på i løpet av ti år. Da brukte han den til å komme seg på jobb på barnevognfabrikken. Det som nå er Spilka, forteller 31-åringen.

– Hva er den lengste turen?

– Til Færøyene og Shetland sommeren

2002. Det var en opplevelse. Jeg hadde følge av en kamerat med samme sykkel, en 1961 modell, sier Båtnes.

Vennlig. Når han starter motoren med manuell choke, lukter det ikke akkurat miljøvennlig. Eksos med duft av olje og bensin må tolereres blant veteraner. Men Båtnes minner om at det kjøres mest stasturer vår og sommer.

Geir Eide derimot benytter sin BSA 1953 modell med sidevogn litt oftere. Han kan du risikere å treffe på vinterføre også. I stallen hjemme på Valle står flere objekt. Fire sykler sørger for at han aldri har fritidsproblem.

– En 1966 modell Henky og en tråsykkel med hjelpmotor i bakhjulet, sier han når vi ber ham trekke fram noen. Eide er kasserer i Veteranklubben, og har rigget til et gammelt spissstelt av typen Gresvig, samt en ryggsekk lik de gutta på skauen brukte i høne hårde dager. Ellers har de tatt med to klassikere av nyere årgang, for å vise bredden i miljøet for publikum på MC-messe. Det skinner i gult og grønt fra en Triumph Trophy fra 1969 og en Yamaha som tilhører bror til Torgeir Båtnes.

Autentisk. Veteranen må være over 30 år. Klassikere er fra 20 til 30 år, får vi vite. At Einar Nygård sitter på samme stand med «Nylig så jeg et bilde av en 103-åring fra Volda, som kjørte maken Tempo i si tid»

TORGEIR BÅTNES

KRISTIN MARIDAL
kristin.maridal@smp.no
SIMON VIMALARAJAN (FOTO)



Einar Nygård lager hjul til veteranene. Sjøl kjører han BMW med sidevogn.



Manuell choke brukes på Tempo Standard anno 1954.

Geir Eide bak styret på en britisk BSA med sidenvogn fra Nürnberg.



Første helga i juni skal Gunnar Ole Vadset til Valldal på veterantreff. Da må bekledning kle sykkel, en Indian 1921 modell.

86-åring med marsjfart i 70

Sju år brukte Gunnar Ole Vadset i Vestfjorden på å skru sammen sin Indian Power Plus fra 1921.

LIDENSKAP. Estetikk kontra teknikk. Slike innfallsvinkler har Vadset i Haram på sin lidenskap for veteransykler. De skal være amerikanske, og helst produsert for 1925. Sist helg vakte han oppsikt på MC messe i Ålesund med sin steingamle Indian 1000 kkb som han fikk tak i i 1993. Da kom den i deler, og var langt fra kjørbar. Med registreringsskilt fra Haugesund. Nå ruller den på Sunnmørsveger med marsjfart 70 km i timen. Det er optimalt.

– Det trilla en del slik sykla rundt om i gamle dagers Norge. Og de ble tatt godt vare på. Noen ble brukt fram til 1950-tallet. Så stoppa det gjerne i mangel på deler. Sykkelen ble skrudd sund, men aldri satt sammen igjen. Og slik kommer de til oss som driver på å restaurerer veteraner, forteller Gunnar Ole.

Guidet. Vanligvis skjer det slik: En lidenskapelig samler guides rundt på en gard i jakten på delene til en gammel Indian. Vadset var heldig. For hos en nævnerbror på Vatne var dette klenodiet hentet hos en samler i øvre Årdal.

– Jan Kåre Vadset er «svirebror» og restaurerte maken sykkel parallelt med min. Vi kjører helst flere prosjekt samtidig, for dette er en hobby der det plutselig stopper opp. Vi må lete opp noen som har deler. Låne og kopiere. Altså lage dem sjøl. Alt må bli mest mulig autentisk. Her er ingen kompromiss. Så først i år 2000 fikk jeg denne 1921 modellen registrert, forteller Gunnar Ole Vadset.

– Om dette er den eldste motorsykelen han har?

– Slett ikke. En dansk Elham fra 1909 skal på veg en gang i framtida. Nå prøver han å få den komplet. Det er et lite detektiv arbeid bare det. Ellers kjører Gunnar Ole Vadset gjerne sin Harley Davidson 1920 modell, registrert for ti år siden.

– Argeste konkurrenten til Indian var Harley. Amerikanske begge to, akkurat slik jeg liker det, legger han til.

«Med skiftenøkkelen og skrujern kommer du langt»

GUNNAR OLE VADSET

Manuelt. Forskjellen mellom å kjøre ny motorsykkel og en så gammel veteran, er formidabel. Vadset peker på trafiksikkerheten. Kapasiteten på bremseene er helt annerledes for en 86-åring på to hjul. Derfor må han holde blikket langt framme i landskapet og bremse ned i god tid. Sykkelen gjikk mye på grus, og de møtte mer hester enn biler.

Dessuten må tenninga til motoren justeres manuelt mens du kjører. Likedan skal motorolje tilføres manuelt, via ei pumpemiddel. Kanskje i motbakke eller når farten skal opp til 70 km i timen.

– Ålage en slik sykkel i dag, ville bli svært dyrt. Her er masse små deler i enheter. Indian er lettksrudd. Med skiftenøkkelen og skrujern kommer du langt bare har peiling, ler han. Når han legger ut på tur, er det ingen rød lampe som lyser. Derimot kan ventiler inne i motoren demonteres i løpet av et kvarter, og blåses reine. En ny sykkel krever verksted til slikt.

Lyden fra en Tempo Standard 1956 modell vekker minner. Dette var framkomstmiddel i si tid, og Torgeir Båtnes har pusset opp sykkelen som faren Ottar flittig brukte.