



Classic HONDA

Medlemsorgan for Classic Honda Club Norway Nr. 4 - Oktober 2012 - 21. årgang



20 ÅR

*"You meet the nicest people on a **Honda**"*

www.classichonda.no



Classic HONDA

Medlemsorgan for Classic Honda Club Norway

ISSN 1502-0681



9 771502 068003

Classic Honda Redaksjon

Redaktør:	Morten Slang	Tlf. 951 91 989	red@classichonda.no
Red.medarbeider:	Tormod Vold	Tlf. 411 26 727	vold.tormod@gmail.com
Red.medarbeider:	Terje Sæthre	Tlf. 907 61 828	tesaethr@online.no
Red.medarbeider:	Bjarne Højsgaard Christiansen	Tlf. 481 35 820	bja-c@online.no

Layout/ferdiggjøring: TS-Design©

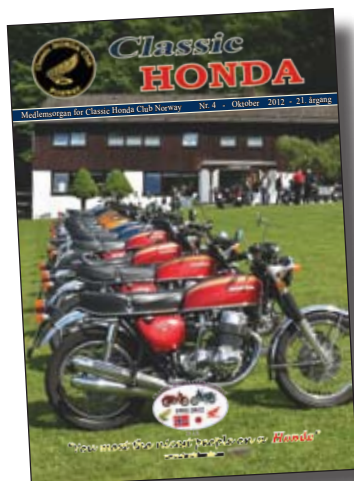
Trykk: Arena Media AS

INNLEVERINGSFRIST FOR STOFF TIL NESTE AVIS: 9. NOVEMBER 2012

Bidrag til medlemsavisen sendes til: red@classichonda.no

Annonsepriser i Classic Honda:

½ side kr. 400,- og helside kr. 700,- pr. nummer.



Forsidebildet: Fargerike sykler på rekke foran hovedhuset på årets Edersee-treff for CB 750'er nær Kassel i Tyskland - bildet tatt av Tormod Vold.

Baksidebildet: 30 år gammel og fortsatt like stilig! 1982-modell CB900F. Doble overliggende kammer, 4 sylindere, 16 ventiler, 91 HK v/9.000 omdr., fulltransistorisert tenning. Ikke rart moderne MC-industri sliter!

OBS!

Redaksjonen og Classic Honda Club Norway er ikke ansvarlig for innhold i artikler som er sendt inn av leserne og publisert i denne trykksak.



LMK-Forsikring:



Kontaktperson:

Lars Chr. Dahl, Oslo Tlf. 22 29 62 12

LMK- Besiktigelsesmenn:

Terje Bøie, Vågåmo	Tlf. 61 23 76 58
Øystein Geirmo, Stavanger	Tlf. 51 89 55 99
Knut Hugo Hansen, Oslo	Tlf. 906 81 838
Erling Kleve, Molde	Tlf. 71 24 44 96
Harald Kallevik, Haugesund	Tlf. 52 83 20 18
Kenneth Semmingsen, Bergen	Tlf. 991 68 520
Kai Sandberg, Halden	Tlf. 930 49 775
Runar Hogstvedt, Siljan	Tlf. 35 94 14 92
Tom Erik Nilsen, Siggerud	Tlf. 951 20 970
Harald Steinmo, Bjørnevatn	Tlf. 78 99 81 64

LMK-Komité:

Knut Hugo Hansen, Oslo	Tlf. 906 81 838
Lars Chr. Dahl, Oslo	Tlf. 22 29 62 12

Opplysninger om LMK finner du på:

www.lmk.no

Medlemsregisteret:	Helge Kracht	Tlf. 905 43 825	heho51@online.no
Klubb-effekter:	Sigurd Logn	Tlf. 22 64 40 12	mat@classichonda.no
Web-ansvarlig:	Lars Eriksson	Tlf. 907 86 807	webmaster@classichonda.no

OBS! Inn/utmeldinger, adresseforandringer og forandringer i sykkelstatus sendes til: Classic Honda Club, P.b. 117, 1469 Rasta eller heho51@online.no

www.classichonda.no





Classic Honda Club Norway

Classic Honda Club, Norway ble startet 29-2-1992. Klubbens formål er ved samarbeid og kameratskap å fremme bevaring og bruk av klassiske Honda motorsykler. Klubben er LMK-tilsluttet. Classic Honda Club's medlemsorgan utgis 5 ganger i året. Alt innsendt materiale (bilder/tekst) betraktes som CHC's eiendom hvis ikke annet er avtalt på forhånd, send da med ferdig frankert og adressert konvolutt. Kopiering og reproduisering anbefales, men oppgi da kilde.

Styret i Classic HONDA Club:



Formann: Knut Hugo Hansen Tlf. 906 81 838 dreamhugo@gmail.com



Nestformann: Lars Chr. Dahl Tlf. 905 92 255 lcd@benly.no



Kasserer: Elin Rudsjordet Tlf. 906 59 546 elin.rudsjordet@online.no



Sekretær: Helge Kracht Tlf. 905 43 825 heho51@online.no



Redaktør: Morten Slang Tlf. 951 91 989 red@classichonda.no



Materialforvalter: Sigurd Logn Tlf. 22 64 40 12 mat@classichonda.no



Red.medarbeider: Tormod Vold Tlf. 411 26 727 vold.tormod@gmail.com



Web-ansvarlig: Lars Eriksson Tlf. 907 86 807 webmaster@classichonda.no



Varamann: Terje Sæthre Tlf. 907 61 828 tesaethr@online.no

KONTAKTPERSONER FOR TEKNISK HJELP:

60-67 mod.	Knut Hugo Hansen, Oslo	Tlf. 906 81 838
CB 100	Vidar Sagbakk, Oslo	Tlf. 22 10 33 91
CD 125	Edwin Holm, Eidsvoll	Tlf. 63 96 53 91
CB 350 F	Vidar Sagbakk, Oslo	Tlf. 22 10 33 91
CB/CL 350 T	Arthur Smaamo, Sand	Arthur.smaamo@online.no Tlf. 52 79 78 61
CB 400 F	Leif Kristiansen, Aurskog	Tlf. 63 86 21 13
CB 450 T	Arnstein Vågbø, Kr.sund N	a-vaagbo@frisurf.no Tlf. 971 14 923
CB 500 T	Morten Myran, Halsøy	Tlf. 75 17 35 14
CB 500/550 F	Håkon Skarsbø, Molde	haaskar@online.no Tlf. 71 21 23 22
CB 750 K0-K2-K7 F1-F2	Leif Kristiansen, Aurskog	cr750@online.no Tlf. 63 86 21 13
CBX 1000 Z-A-B	Gunnar Hoel, Oslo	Tlf. 22 32 19 23
Nyere sykler:	Åsmund Olason	Tlf. 908 81 914



Formannen har ordet

Dette har jo gått inn i rekka av elendig sommervær, men ved et vanvittig hell har vi da her i sør-øst-Norge fått kjempeklaff ved 3 av de 4 viktigste treffene i år. En 5 dagers periode med finvær ble innledet før pinsen med Trollvannstreffet. Der var det borti 70 Hondaklassikere i alle størrelser. Finværet fortsatte inn i pinsen da det var Grensetreff i Sverige. 16. juni regnet det i Gjøvik ved Innlandsgjengens jubileumstreff der, men 30. juni var det knallvær ved det tilsvarende treffet på Hamar. Så var det bare elendighet fram til knallværet i helgen med Seljord-treffet. Mekan til vær og veier og Hondaklassikere! De som ikke var der kan bare gremmes. Det sies at det er ikke noe som heter gratis lunsj, men det var det på Dalen hotell som serverte

Telemarks-buffet til CHCN-medlemmer. Her var det også rekordoppslutning med 65 påmeldte.

Ellers får vi her i Oslo-området håpe på at noen vil drifte Tyngrave som stenger 1. oktober. Det hadde vært utrolig trist om dette stedet stenger da dette har blitt et kultsted for mc og biler. Da jeg forteller utenlandske mc-folk at det kan være opp mot 500 mc der på en onsdag nekter de å tro det. Stedet er perfekt langs den gamle Mossevei, med stor parkering og ingen naboer så det blir vel helt umulig å erstatte dette.

Det er vel «hope in a hanging snore» som Eggen sa.

Knut Hugo Hansen



Editor's Corner

Ei, ei, for et Honda-år! Det har stått i jubileets tegn: Trollvannstreffet i Oslo, Mjøstreffene i Gjøvik og på Hamar og Seljordtreffet. Ved hvert av de faste treffene møtte det opp flere deltakere enn noensinne, og ved Mjøstreffene, særlig det på Hamar, var det også "stinn brakke" og super stemning. I Gjøvik var værgudene mot oss, men med det i betraktning synes vi likevel fremmøtet var over forventning.

20 år er nesten en generasjon. Av stifterne i 1992 var det vel ingen som hadde forutsett at klubben skulle bli så stor som den er i dag, og de er selvsagt – og har all grunn til å være – stolte av sitt verk. Uten stifterne Leif og Irene Kristiansen, Knut Hugo Hansen, Trond Iversen, Erling Kleve og Åsmund Olason hadde du ikke lest denne artikkelen!

Vi tar dette som et tegn på at Classic Honda Club Norway fyller et behov: Være bindeleddet mellom og forumet for alle som er interessert i klassiske Hondaer av alle slag. Og vi tror mye av dette bl.a. skyldes at vi har en rullerende aldersgrense for hva som er klassikere: Alle Hondaer som er 15 år eller eldre. Vi tror at dersom vi hadde konsentrert oss bare om én tidsepoke, ville ikke klubben ha vært hva den er i dag. For Honda-fabrikken har jo hatt en så vanvittig modellbredde opp gjennom tidene at det blant alle modeller er noe for enhver smak. Hvor ofte har vi ikke hørt noe sånt som at "den modellen jeg hadde som 16-åring er den som har brent seg fast i minnet – den må jeg bare ha!" Dette nummeret blir et jubileumsnummer med repor-

tasjer fra alle treffene som sto i jubileets tegn. Og vi tror at alle treffene har betydd litt PR for klubben, for tilstrømningen av publikum har vært stor.

I den forbindelse er det grunn til å minne om kjørestevne: Nå har vesten også fått klubbens logo på ryggen. Bestill en slik vest og bruk den, så kjører du enda tryggere, samtidig som du reklamerer for klubben! Se bilde av vesten bak i bladet.

Red

Innholdsfortegnelse

Side 6: 750-treff i Edersee Tyskland

Side 8: Honda Magna og Super Magna

Side 13: Bokomtale

Side 14: Honda CR750

Side 16: Tekniske tips

Side 17: Jubileumstreffet i Seljord 2012

Side 26: Han som kjørte lengst til Seljord-treffet!

Side 28: Jubileumsutstilling - Gjøvik

Side 31: Jubileumsutstilling - Hamar

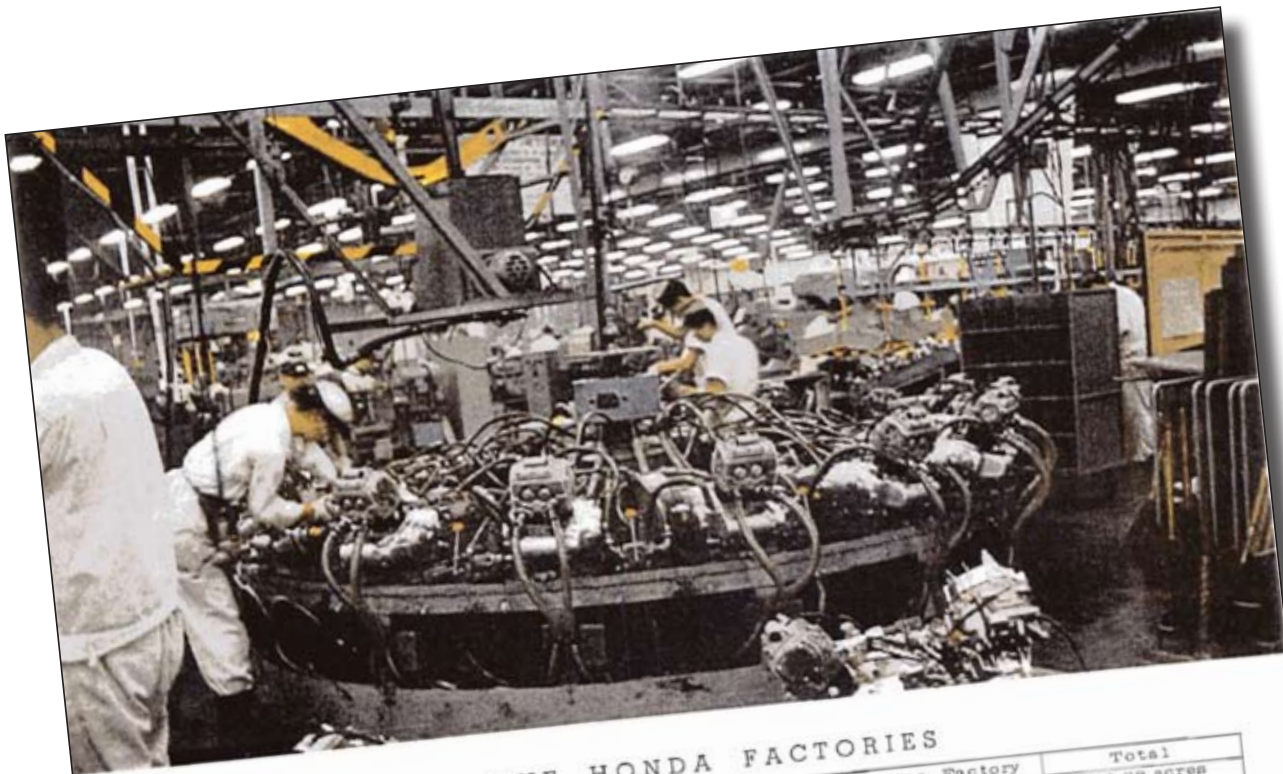
Side 35: Grensetreffet 2012

Side 37: Follo-gjengens høsttur





HONDA NOSTALGI



THE HONDA FACTORIES

	Suzuka Factory	Hamamatsu Factory	Saitama Factory	Total
Area	157.9 acres	20.68 acres	23.3 acres	207.88 acres
Buildings	55.177m'	28.376m'	37.867m'	121.420m'
Amount of Investment on Facilities	US\$19,444Thousand	US\$11,111Thousand	US\$ 2,500Thousand	US\$43,055Thousand
Number of Workers	(7 Billion YEN)	(4 Billion YEN)	(4.5Billion YEN)	(15.5Billion YEN)
Average Age	1,800	1,346	1,690	5,036
(PRODUCTS)	20Yrs9m	24Yrs6m	24Yrs4m	23Yrs3m
MODEL				
Honda 250 (300)				
Honda 125 (150)				
Honda 50 (55)				
HONDA TILLER				
HONDA F150 F60				
HONDA SCOOTER125				
TOTAL				
(Factory Equipments)				
Exclusive machine designed and made by Honda	580 (units)	750 (units)	949 (units)	2,279 (units)
Tools Common Machine Imported Machine.	56.8% 17.4%	64% 18%	71.8% 16.1%	65.5% 17.0%
Monthly Electricity Consumption	2,066,500KWH	1,200,000KWA	1,660,000KWH	4,926,500KWH

Fra våre venner i CHCS har vi fått en kopi av en heftet bok fra 1962 som heter "This is Honda", og som forteller om status for Honda-konsernet den gang, med salgs- og produksjonsstatistikker, beskrivelser av produksjonen, hvilke fabrikker, sosiale forhold etc. Interessant å lese at allerede i 1962 leverte samlebandet en 125-kubikker hvert 40. sekund!
Her et bilde fra motorproduksjonen. Vi kjenner igjen utseendet på motorene.



750-TREFF I EDERSEE TYSKLAND

Årets treff for CB750-entusiaster gikk av stabelen 7. - 10. juni i Edersee, Tyskland. Arrangør var den tyske 750-klubben, 1. Honda CB 750 Four-Club e.V. Deutschland.

Treffet gikk av stabelen i naturskjønne omgivelser ved Edersee, i nærheten av Kassel. De fleste deltagerne kom naturligvis fra Tyskland, men det var også noen fra Luxembourg og Nederland, foruten oss fra Norden.

Vi var to nordmenn og to svensker som dro sammen fra Norden til Kontinentet. Det var Arnfinn Ringstad, Peter Lundin, Ronny Rønning og undertegnede, Tormod Vold.

Første etappe gikk til Göteborg. Andre dag gjennom syd-Sverige via ferge Hälsingborg-Helsingør og Danmark (Sjælland) til Haslev. Tredje dag sydover via Rødby havn til Puttgarden og Fehmarn. Vi kjørte til syd for Hamburg, til en liten by som heter Soltau. Fjerde dag kjørte vi de resterende milene til målet : Albert Schweizer Ferien-centrum ved Edersee. – På treffet fikk undertegnede plakett for lengste reisevei, 1250 km hver vei.

Under reisen valgte vi å unngå motorveier. Isteden tok vi landeveier og småveier. Dermed unngikk vi mye av biltrafikken, som bare sjenerer når man skal kjøre langt. Vi kom innom mange sjarmerende, pittoreske landsbyer med bindingsverkshus. Vi følte oss hensatt til en annen tid. – Det ble dagsetapper på 30-40 mil. –Men GPS er en vidunderlig oppfinnelse! Den ledet oss trygt og langs korteste vei til målet. Førstemann hadde GPS'en og holdt også et øye i speilet for å se om han hadde med seg de andre tre.

På en så lang tur blir selve reisen en vesentlig del av tur-opplevelsen. Det å reise i følge, være sammen med andre klubbkompiser, ryster oss sammen og knytter sterke bånd mellom oss. På en Bierstube om kvelden blir mange pro-

blemer løst, og samholdet og felleskapet blir styrket.

Vi var tre som kjørte CB750 og en som hadde en CB450. Det var ingen problemer underveis med syklene, bortsett fra en incident med en sikring som ikke ledet strømmen. Men den feilen ble fort rettet og vi kunne fortsette turen i fellesskap. – Alt i alt må vi si at påliteligheten på Honda veteran-motorsykler er fremragende. – Å kjøre 250 mil på en uke er en krevende prøve for maskineriet. Hvilke andre merker med 30-40 år gamle sykler ville greid en slik prøve –uten hendelser av noe slag ?

På landeveien holdt vi 80-100 km/t. Det er langsomt nok til å få se mange ting langs veien, ta inn lukter fra naturen osv. Det var en hastighet som ikke stresset oss. Dessuten gav det oss et lavt bensinforbruk, for mitt vedkommende bare 0,5 liter pr. mil.

Vi tok inn på rimelige hoteller underveis, men i Edersee bodde vi i campinghytter, og hadde med sovepose til overnattingene der.

Mange av de tyske deltagerne kan engelsk, så la ikke manglende tysk-kunnskaper hindre deg i å reise.

Det var mange fint restaurerte CB750 «sandcast» å se. Dessuten mange ombygde CB750. Det virker som mange tyskere ønsker å sette sitt eget personlige preg på 750'en.

Det var et veldig sosialt treff. Det ble mye tid til å prate sammen og utveksle erfaringer. Hadde du tekniske problemer, kunne du være sikker på at du fant en som kunne gi deg svaret.

Alt, bortsett fra frokosten, foregikk utendørs. Det var store vogner som sørget for mat og drikke, store stykker kjøtt eller kylling, og godt, tysk øl. Og prisene var rimelige. Været var tørt hele tiden, men kaldt om natten, nede i ca. 5 grader. Men en norsk Ajungilac (sovepose) gjorde susen!

Neste års treff er planlagt allerede og hytte i Edersee er reservert. Treffet finner sted noe tidligere enn i år, nemlig 30. mai til 2. juni 2013.

Velkommen til å være med da!! Interesserte kan melde seg til Tormod Vold, tlf. 411 267 27.



Tormod Vold

"Die Nordischen": Peter Lundin, Ronny Rønning og Arnfinn Ringstad. Tormod bak kameraet



Bildet over og til høyre:og flere bodde i telt.



Honda Magna og Super Magna

Magna på amerikansk – VF750C og VF1100C på norsk

Magna produsert 1982-1988 og 1994-2003

Super Magna, produsert 1987-1988



Sort Super Magna

I dette nummeret vil vi rette søkelyset mot en av Hondas amerikanske modell-serier, en cruiser/chopper motorsykkels-serie med navnet Magna.

– Den var utstyrt med en V4-motor som var hentet fra VF og VFR-serien.

Motorteknologien og konstruksjonen stammet fra Hondas racing V4'ere, slike som NS750 og NR750.

Motorgangen var silkemyk, takket være fullstendig utbalansering av vibrasjonene av første klasse. Du kan kjøre den opp i 10 000 o/min og verken støy eller vibrasjoner røper at motoren nærmer seg topp-turtall. Det var til å begynne med to størrelser, V45 og V65, tallene refererte seg til motorstørrelsen angitt i kubikk-tommer. V45 var en 750 og V65 var på hele 1100 kubikk. – Begge modeller hadde en god blanding av ytelser, pålitelighet og raffinement.

Hondas bruk av V4-motorer i Magna var et dristig valg. Det førte med seg to problemer : Ett var nedgangen i motorsykkelsalget etter de gode tidene på 70-tallet. Selv om man kunne ta Hondas kvalitet for gitt og utstyrsnivået var høyt, så var prisen relativt høy, for sin tid. Det er vanskelig å selge en dyr, komplisert motor-sykkel i et marked som krymper. – Det andre problemet var knyttet til produksjon og motorkonstruksjon, problemer som Honda møtte etter lanseringen i 1982. Det førte blant annet til hele 40 service bulletin'er !

V45 Magna alias VF750C i Europa : En ny super-chopper

Den fikk samme motor som VF750S, men en annen ramme, med to



VF 4-motor

støtdempere bak og en lengre «leading-axle» gaffel med Anti-Dive. Designet var rendyrket amerikansk chopper : med en slank, peanøtt-formet tank, «bobbed rear fender», «slash-cut» eksosrør, og høyt bukkehorn-styre. Cruiser-designet var «spot-on» kombinert med en motor som var «smooth» og «competent». – Det tiltrakk amerikanske kjøpere.

Den hadde 86 HK ved 9500 og en toppfart på 187 km/t. Akselerasjon : 0-100 km/t på 7,1 sek.

V4-motoren var et kompromiss mellom god akselerasjon og høy (topp)ytelse.

Fordelene med V4

V4 er muligens den ultimate sylindersammensetning for en veisykkel., fordi den forener alle de tradisjonelle fordelene med fler-sylindre med noen få viktige fordeler sammenlignet med rekke-motorer. V4 er mye mer kompakt enn en rekkemotor, noe som gjør det lettere å finne den optimale plasseringen av motoren og motorblokka blir smalere, sykkelen blir smalere og får fremragende markfrigang. – Inni motoren er veiva mye kortere og stivere enn på en rekke-firer. Den bruker færre lagere, noe som reduserer indre friksjon og forbedrer holdbarheten. Og ikke minst : en 90 graders V4 med en 360 graders veiv-konstruksjon demper alle vibrasjoner av første grad – det gir en motor som går utrolig jevt og rolig. Det er viktig på en veisykkel.

Naturligvis hadde V4 også sine spesielle ulemper – den ble mer komplisert og med to rekker med sylindre fulgte det med ekstra kamaksel(er) og en ekstra kamdrift. Dette var ikke nødvendigvis en hindring for Honda, for omkostningene kunne nedskrives ved en lang produksjonstid. Dessuten kunne kunnskaper Honda hadde ervervet seg på NR-prosjektet føre til at man vendte topplokket på bakre sylindre 180 grader så man fikk ett enkelt innsugnings-luftkammern (såkalt air-box) og dertil enklere føring av eksosrørene.

Magna fikk skryt for sin rå akselerasjon og pepper for (manglende) langdistanse komfort. Uansett, en canadisk bestemor ved navn Doris Maron kjørte jorda rundt på en Magna – og det alene, uten en støtte-gruppe. Det gjorde hun i årene 2001-2004. – Meget imponerende! se linken : <http://www2.canada.com/vancouver/sun/news/travel/story.html?id=519ff754-79d1-4c8d-a445-e5ec1509b2c1>

Magna var en cruiser, og cruiser-markedet var dominert av v-twin-modeller. – Kundene spurte ikke etter doble overliggende kamakslar og high-tech. Magna RS var en Magna med en mini-kåpe rundt hovedlyset.

VF750C 1982



USA fikk også litt forminske-
de Magna-modeller (kalt V42
eller VF700C), - på 700cc.
Grunnen var president Rea-
gan. I et forsøk på å beskytte
amerikansk mc-produksjon,
(les : Harley-Davidson) la
man toll på utenlandske mc'er
som var på mer enn 700cc.
Denne «down-sizing» av
VF750 ble utført ved å redu-
sere slaglengden fra 48,6mm
til 45,4mm . Effekten ble re-
duisert med 6 HK til 76 HK.
Forskjellen i utseende i f.h.t.
VF750C er ikke stor: Litt an-
nerledes potter og en litt en-
dret bakpart. Magna hadde et
slående utseende. Den hadde
en akselavstand på 166 cm,
mot 148 cm på en standard
VFR - takket være en styre-



geometri som gjorde det nødvendig med et 19 tommer
forhjul. Det nådde reisen mål lenge før resten av syklen
! Bak fant man et 15 toms hjul med trommelbrems og to
«kicked-up» sylindriske lyddempere som så ut som og
lød som bombekastere.

Den gikk ufortrødent rett frem, stabilt og greit, men
ville du gjennom en kurve, måtte du bruke krefter.

VF1100C V65

V65 Magna var en såkalt «power-cruiser». Det vil si at
den hadde masser av motorkraft i et cruiser-chassis. Den
ble lansert i 1983 og kombinerte cruiser- og sportssyk-
kel-egenskaper. Den ble udiskutabelt King of Streets
det året. - Motoren var en V4 på 1100 kubikk med aner
fra RVF-raceren. Den hadde en dreiemoment-kurve så
bred som Sunset Boulevard ! Og kjørte dragstripen (1/4
mile) på 10,92 sek. Det var dengang det raskeste som
var målt på en produksjons-syssel. - Med andre ord :
Magna hadde ytelser i massevis. Lanseringen av denne
modellen – power cruiser'en – ble snart årtiets domine-
rende cruiser-kategori. - Forresten ti år senere ble dette
konseptet ført videre av Honda i modellen VTX1800.

Den var laget 100% for amerikanske motorsyklister.
Utseendet var inspirert av Easy Rider, med en «step-
ped» sal, bitteliten peanøtt tank, «slash-cut» mufflers og
«kicked-out» «leading-link» forgaffel.

Sitteposisjonen var passende «laid-back», med hen-
dene høyt plassert på «the pullback bars» og bena for-
over, akkurat passende for den cruising som amerikanske
motorsyklister var vant til å gjøre. - Til og med ytelsene
(og det var mye av dem) var tilpasset amerikansk kjøre-
stil, dvs. drag-strip'en. - Bortsett fra en liten minoritet så
betød «race-track handling» eller «cornering prowess»
lite for den vanlige amerikanske motorsyssel-kjører. -
Men enhver amerikaner forsto en enkel sannhet: tiden

på ¼ mile sprint, og den største Magna gjorde det frem-
ragende på denne enkle testen.

Dette foredrag om amerikansk kultur og tenkemåte
betød ikke at Magna var en «crude, retro-grade cruiser»
– som de som en viss amerikansk produsent leverte/mar-
kedsførte. - Tvert imot, Magna representerte det fremste
av Hondas motorsyssel-teknologi. Hjertet i Magna var
en av Hondas «signature» V4-motorer, - den motorty-
pen som Honda mente snart ville være fremherskende i
motorsyssel-verdenen.

1100cc Magna (V65) var ikke en opp-boret V45 med
lengre slaglengde, men i virkeligheten en fullstendig ny
motor. Motorblokka var en tomme lenger og halvannen
tomme bredere enn blokka på V45, og de to motorene
hadde ikke en eneste felles/identisk del.

V65 s motor hadde en boring på 79,5 og slaglengde på
55,3mm, til sammen 1098 kubikk. Den hadde en ytelse
på 100 HK (ved 8500) i Europa, men full effekt var på
120 HK og den hadde trekk-kraft fra bunn til rødmerket
på turtelleren. (max 90 Nm ved 7000) Cycle World ut-



trykte det slik : «More horsepower over a broader range of rpm than any motorcycle ever sold for street use.»

V65 hadde lengre akselavstand enn V45, 169,5cm versus 154cm. Dessuten sterkere rørforsterkninger enn på V45 – for å tøyke kreftene fra motoren. Men den sterke motoren viste chassisets begrensninger. Kardang-reaksjonen fra chassiset var enda mer utpreget enn på V45 og det måtte en veldig følsom gasshånd til for å tøyke kreftene ved krappe svinger.

Bremser : det var akkurat som på V45 dobbelte skivebremser foran og en trommel bak.

Sitteposisjon og kjørefølelse var ganske lik V45. Men den dreiemomentsterke motoren passet merkbart bedre til chopper-ideen. For allerede ved 3000 o/min hadde man rikelig med kraft til å kunne gli/cruise bedagelig omkring.

Magna var en forward-looking, modern-style cruiser.

Honda produserte en «factory-custom-sykkel» – og de analyserte det amerikanske markedets behov/ønsker bedre enn konkurrentene.

Magna var en av de første dedikerte japanske cruiser'ne. Og som sådan hevet den kjøpernes forventninger til fit, finish og feel av «cruiser» motorsykler. Den var definitivt den første «power cruiser». Og «power cruiser» ble den viktigste cruiser-type gjennom 80-tallet. Et av de tydeligste tegn på det, var at innen to år var gått – etter lanseringen av V65 Magna, - hadde både Kawasaki og Yamaha lansert sine egne power-cruisere, henholdsvis Kawasaki Eliminator og Yamaha V-Max. Dermed håpet de å høste fordel av den «runaway» suksess som var blitt Hondas store, brutale Magna til del. – For å si det med en noe nyere Magna-annonse : «Bad news travel fast».

Super Magna 1987-88

Den har en veldig karakteristisk design. Det mest iøynefallende trekk er de oppsvingte eksosrørene. For Magna begynte å ligne for mye på Shadow-modellen, Hondas egen V-twin cruiser. Og den likheten forvirret mange kunder. – Designeren het Iwakura og jobbet for Honda Research of America. Han fikk oppdraget å designe en ny Magna. Han hadde tidligere tegnet 1982 CBX Six Pro-link og 1983 CX 650 Custom. Den siste var kjent for ha en god sittestilling – og den kopierte Iwakura på Super Magna'en. – Resultatet ble en tydelig forskjell mellom



Magna og Shadow – takket være hr. Iwakura.

Linker

Magna Riders Association : <http://home.comcast.net/~magnariders/>

Super Magna Owners Group : <http://www.supermagna.com/>

En russisk SuperMagna – side : <http://supermagna.ru/>
Magna Owners of Texas : <http://www.magnaownersoftexas.com/main.htm>

Magna 1993-2003

I 1993 kom det en ny Magna, denne gang med et mer trendy retro-utseende.

Da var chopper-trenden også nådd Europa. Og derfor ble den nye Magna også lansert her.

Den hadde 17 toms forhjul med flate «sirkelsag»-eker, mye krom på de glatte motordekslene og rett avkuttet rør plus 70-talls krommet hovedlykt og krom-instrumenthus og krom-blinkers. Den virket langstrakt med en utpreget lang akselavstand på hele 165,5 cm. Akkurat som den forrige Magna-modellen, hadde også denne 4 til 4 –eksosanlegg.

Motoren var hentet fra VFR 750 F (RC36). Den var på 88 HK ved 9500 og hadde en toppfart på 198 km/t. Akselerasjon ¼ mile på 12,76 sek.

Ingeniørene hos Honda vippet motoren 13 grader bakover for å gjøre V'en på Vmotoren mer synlig.

Andre chopper-detalljer var med : forkrommede ventildeksler og dynamo- og clutch-deksler pluss kjøleribber på topplokket. - En chopper-kjører legger stor vekt på motorens dragkraft eller dreiemoment. Det kravet møtte Honda med en motor som hadde mye dreiemoment allerede ved lave turtall. Det reduserte naturlig nok topeffekten



fra 98 til 88 HK, men ved hjelp av endrede ventiltider og tenning økte dreiemomentet med 10% i turtallsområdet 2500 til 5500. Denne utgaven av Magna hadde O-ring kjede, mot kardan-drift på den tidligere Magna. Kraften ble overført til et fett 150mm bakhjul.

Ved kjøring opplevde man at sykkelens hadde trekkraft fra lave turtall. Det gjorde det unødvendig å bruke 5-trinns girkassa ofte. Samtidig var den veldig kvikk til chopper å være – over 200 km/t var mulig.

Chassiet på sykkelens ble ikke stresset av slike øvelser. Ingen problem. For takket være den lange akselavstanden var sykkelens veldig stabil også i høy fart.

Fjæringen var utpreget komfortabel, med 150mm fjæringsvei foran og 100 mm bak. Det lave tyngdepunktet bidro til overraskende gode kjøreegenskaper.

Rammen var utført som en dobbelt rør-ramme av stål. Enkeltsetet lå rett på ramma, bak en 13 liters tank og foran den brede bakskjermen. Det separate passasjer-setet lot seg demontere ved behov.

Forgaffelen var laget av 41 mm rør uten instillingsmuligheter. Men den kunne pumpes opp med lufttrykk og hadde Hondas TRAC-antidive.



Sykkelen hadde lavt vedlikeholdsbehov, takket være hydrauliske ventilløftere, selvjusterende hydraulisk betjent clutch og kardan-drift. 6. gir gav avslappet cruising

Hjulene var støpt i lettmetall og hadde 5 eiker. Hjulene målte 17 tommer foran og 15 tommer bak.

Bremsene : Foran var det en enkelt skive på 316 mm diameter med en kaliper med to stempler og i bakhjulet fant man en trommelbrems på 180 mm .

Utstyret på sykkelen var stilriktig for en chopper. Et bredt flatt og hevet styre, som var 70mm bredere og 40 mm nærmere føreren enn forgjengermodellen. Det var en massiv gaffelkrone av aluminium og forkrommede instrumenter.

Magna hadde alle de detaljene som en chopper-fan forlangte av sin mc : Det stilige utseende med mye krom, lav salhøyde og lang akselavstand foruten en kraftig eksoslyd. – Likevel ble ikke Magna en stor salgssuksess. – For forbildet Harley-Davidson hadde ganske enkelt fasttømret målestokken på enkelte områder . Dermed var mer enn to sylindre forkastet og støpte hjul ble avvist som lite stilriktig av mange interessenter. Honda reagerte på det og presenterte høsten 1994 VT1100, som var en renraset to-sylindret chopper i Harley-stil.

En RS modell kom i 1994 med en bitteliten lyskasterkåpe ga et visst preg av «pro-stock drag-racer». V65 ble produsert ved Hondas fabrikk i Marysville i Ohio, USA.

Linker:

<http://www.motorcycle.com/manufacturers/honda/first-impression-1997-honda-750-magna-15058.html>

http://www.motorcyclecruiser.com/roadtests/honda_magna_750/index.html

Tormod Vold

Deadlines for stoff til Classic Honda 2012

Nr.

5

Kalender

Deadline stoff: Dato

9. november

9. november

Classic Honda Club Norway har fått nytt postnummer.

Den nye adressen er:

Classic Honda Club Norway, P. b. 117, 1469 Rasta

Bokomtale

“Honda CB 750 Four”

Av Giorgio Sarti

Utgitt av Giorgio Nada Editore s.r.l., Vimodrone-Milano år 2012

ISBN 978-88-7911-548-3

Boken er utgitt på italiensk, men la ikke det avskrekke deg. Den er gjennomillustrert, med fargebilder på hver side, noe som gjør det lett å fatte innholdet, selv om du ikke kan italiensk. Den tar for seg hele «single-cam-serien» fra 1969 til 1978.

Forfatteren har vært flink til å ta frem originale brosjyrer og tidsriktig reklame for CB750 – det gir boka en koloritt fra «forna da'r».

Forfatteren lanserer blant annet en teori om hva K'en står for. Han hevder at den står for Kariyo som på japansk betyr Forbedring (Improvement). Så da vet vi det...

Kvaliteten på bilder og trykk er veldig god. Det merkes at forlaget har spesialisert seg på bil- og motorsykel-litteratur.

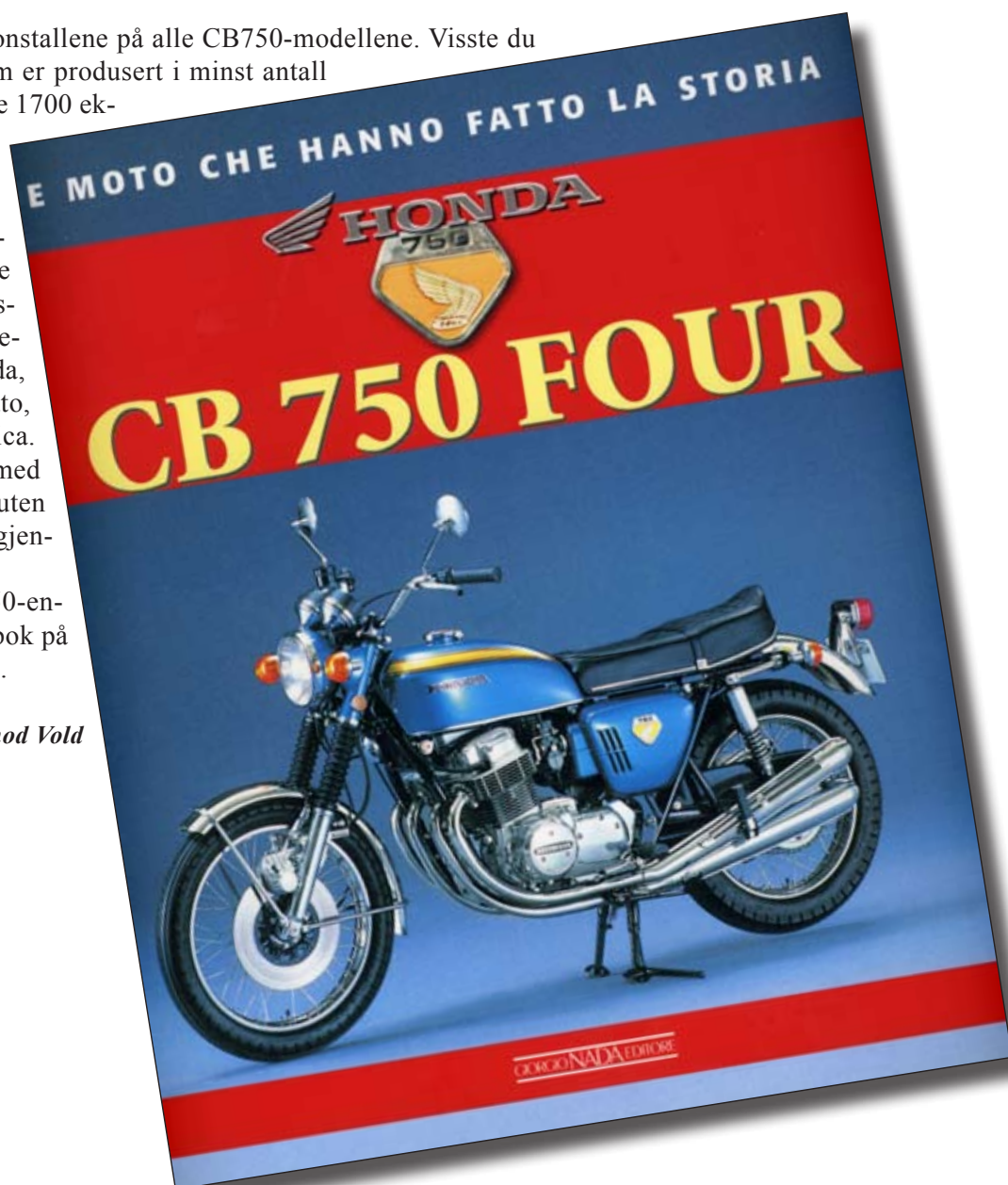
Det burde ikke være noe problem å få tak i boka på amazon.co.uk. Den koster £ 16. Det var i hvert fall der jeg fikk tak i den. Dessuten kan den fås direkte fra forlaget www.giorgionadaeditore.it og bestilles via nettet.

Forfatteren tar med produksjonstallene på alle CB750-modellene. Visste du forresten at den modellen som er produsert i minst antall er CB 750 Four A2 – med bare 1700 eksemplarer !

Boken er i stort format og på hele 96 sider. Her får forfatteren plass til tilblivelses-historien, omtale av de enkelte modellen gjennom ni år. Dessuten omtale av rammebyggeren Rickmann, Seeley, Dresda, Bimota, Egli, Dunstall, Japauto, Samoto og Phil Read Replica. Den tidlige racing-historen med CR750 får god plass – foruten konkurrentene i markedet gjennom 70-tallet.

Boken kan anbefales til alle 750-entusiater som gjerne vil ha en bok på kaffebordet gjennom vinteren.

Tormod Vold



HONDA CR750

- eller historien om raceren
som ikke skulle bygges.

DEL 5



Stolt eier Magnus med sin CR750 i Gøteborg.

Honda CR750 er ferdig! Vel, det vil si uten kåpe. Håvard og jeg hadde en lang kveld for å lage festebraketter til megafonene. Min venn Jan Wold fikk laget mange av de låsbare racingboltene som den helt sikkert har blitt levert med. Honda var veldig påpasselig med at alt skulle låses så ingenting skulle løsne og falle av under racet. Begge gasswirene var for korte av en eller annen grunn så jeg måtte forlenge disse. Tanken ble forseglett innvendig med tank cure så jeg var sikker på at den skulle bli helt tett etter alle reparasjonene. Hendelen på bensinkrana var røket så her felte jeg inn en fra S90, den passet helt utmerket.

Jobben Robert gjorde med retting og lakk var jo bare helt hinsides. Alt fra fargen og dekor som han tok fra bilder som jeg leverte.

16. juni var Magnus og jeg invitert til Gøteborg for å feire Honda 50 år i Sverige. De hadde reservert en bane for øvelseskjøring og hele området var fylt opp med Honda motorsykler og andre Hondaprodukter. Vi var sammen med CHCS og viste fram CR750'en som fikk stor oppmerksomhet. Alle kjenner jo Stigefelt og husker hans CR750 som han kjørte i 1972-73. Ingvar Johansson, som var forhandler i Gøteborg og var med på å ta i mot denne sykkelen, kom bort til bilen, tok av seg capsen og sto lenge andektig og så før han sa: "Den var jettesnygg"

Jeg gjorde flere forsøk på å starte den, men var usikker på prosedyrene med å tippe forgassere og om det var nok gnist fra magnettenningen. Her blir det ikke gnist før motoren går rundt, og den krever en viss fart før det



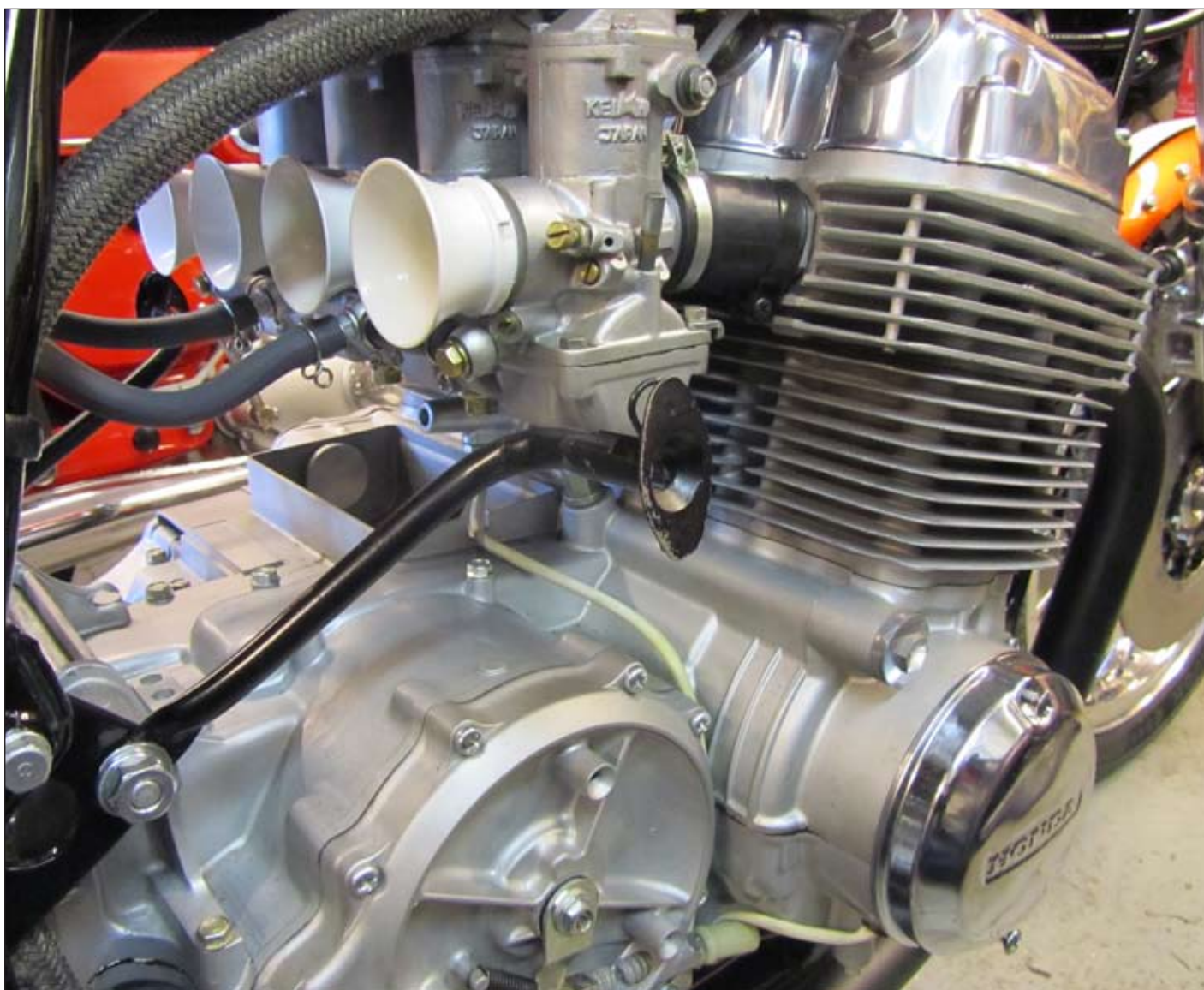
Restauratør prøvesitter CR750.

blir noe kraft i gnisten. Det var først når jeg kom hjem og lånte startapparatet til Harrfelt at det ble liv i motoren. Og for en lyd!

Tekst og bilder: Knut Hugo Hansen



*Til høyre:
Ingvar Johansson tok av Cap-
sen i ærbødighet da han så
igjen sykkelen etter 40 år.*



Over: CR750 med sandstøpte KEI HIN racing forgassere.



Teknisk Tips

Synkronisering av forgassere.

Dette er siste finpussen på en motor etter at alt annet er sjekket. Skal du få en CB750 til å gå pent uten den vanlige raklingen er dette et must. Forutsetningen er at kompresjonen er bra, tenning og ventiler er justert og at motoren ikke har slitne kjeder.

Det er 2 hovedtyper måleinstrumenter: Klokker eller søyler. Klokkene er mye dyrere og jeg synes det er lettere å se på søyler. Dette er 4 små metallstaver som suges opp i et rør. Det var også noen som brukte kvikksølv, men med tanke på hvor giftig dette er frister det ikke å bruke. Jeg har også noe hendig verktøy som gjør jobben lettere. En separat bensintank med kran, en spesialtrekker hvor jeg kan låse fast skruen og en «sukkerklype» for å få tak i skruer jeg mister. Problemet er de 2 innerste skruene på vakuumuttaket som må av og på. Her er det fint med en trekker som holder skruen fast i sporet.

Slangene koples på og motoren kjøres varm. I verkstedboka står det hvor du skal justere. Det er egentlig forgasserstemplene som blir justert så det suger likt på alle sylindere. Det rare er at når jeg skrur på en forgasser er det ofte en annen som forandrer seg. Men det er bare å holde på til alle er like og innen den verdien som står i boka.

Det er sjelden man hører en CB750 gå uten noe rakling, men det er mulig med en godt justert motor!

*Knut Hugo
Honda Classic Technical Institute.*



Over: Løs bensintank.



Over: Måleinstrument med søyler.



Skrutrekker som holder fast skruen i sporet.



Justeringene på CB750

Jubileumstreffet i Seljord 2012

SOL OVER TELEMARKE ! Classic Honda Club Norway 20 år! Jubileumslunsj for alle klubbmedlemmer på Seljordtreffet på tradisjonsrike Dalen hotel.

Intet kunne stemme bedre på årets Seljord-treff, som satte rekord så langt på mange måter: Aldri har det vært så mange deltakere - 65 personer påmeldt – på noe Seljord-treff. Aldri har klubben feiret 20 år, og været viste seg fra sin aller beste side. Klubbens historie kan du lese om i nr.1/2012. Det er grunn til å dvele litt ved historien her: Fra det første møte hjemme hos Leif og Irene Kristiansen i 1992 da klubben ble startet (se for eksempel bildet fra stiftelsesmøtet s. 13 i nr. 1/2012) til dagens klubb med rundt 1.200 medlemmer. Seljord-treffet ble tidlig en tradisjon der det ligger "sånn passe" midt i Sør-Norge i "motorsykkelfylket" Telemark med alle sine flotte kjøreveier: Fast dekke, svingete veier og lite trafikk.

Folk kom i år fra nær og fjern. Vi tillater oss å nevne enkelte aldri sviktende langveisfarere, som for eksempel Inger og Christer Tengvall fra Småland i Sverige. Og svensk-norske Ronny Rønning kom helt fra Malmø. Vi har også fam. Fjermestad fra Stavanger-kanten som kom med både barn og svigerbarn. I flere år på rad har også John Morten Sverkmo fra Namdalseid deltatt, og fra Fosen dukket Bjørn Morten Groven opp for første gang. Erling Kleve – som var med og stiftet klubben (se nevnte bilde), hadde også tatt turen fra Molde. Men Ole Lydersen var jo den suverent lengstkjørt av alle deltakerne, som kom helt fra Kirkenes til Seljord!! Les mer om ham i neste artikkel.

I tillegg har vi de mange "faste" deltakerne fra rundt om i Sør-Norge ellers, som kanskje ikke bor 70 mil unna, men som også legger mange mil bak seg på turen til Seljord, og som dukker opp år etter år.

Deltakerne ség inn i løpet av fredagen og inntok hyttene. Det er også en grunn til at Seljord er blitt en tradisjon: Hyttene holder god standard, noe som er uunnværlig etter mange mil i salen. Mange av oss har vokst fra det å ligge i telt..... For å si det som en sa: Det er mange kilo siden det!.....

Fredagskvelden gikk som vanlig med til å "mingle" blant gamle kjente og nye deltakere, titte på hverandres sykler og prate. Med en ølboks i hånda. Lars Eriksson gjorde en flott jobb og hadde full kontroll som treffgeneral, og ga informasjon om hva som skulle skje på lørdagen. Da var som kjent alle klubbmedlemmer blant deltakerne på Seljordtreffet invitert til jubileumslunsj på klubbens regning på Dalen hotell.

Lørdag morgen opprant med jubileumsvær: Knallsol over Seljordvannet. Og det gamle ordtaket kom så absolutt til sin rett: Solen skinner alltid på livets glade gutter (og jenter)! For om ikke jentene akkurat har gjort inntog i CHCN, så har vi noen kvinnelige medlemmer – veldig hyggelig. Og flere kvinnelige medlemmer deltok på Seljord.

Lars hadde lagt opp til tre alternative forslag til tur på



Over: Erling Kleve og hans sykkel. Han har eid den i 43 år og kjørt 580.000 km med den – en og samme motor!



Hytter og sykler



Menn og Honda'er på Garvikstrondi



1. premie



Over: 2. premie

lørdag: Kort, litt lenger og lang, som alle endte opp i Dalen. Der startet lunsjen kl. 14:00. Her til lands skal man ikke klage på været når solen skinner, for det gjorde den til gangs denne lørdagen. Noen av oss tok den korte turen med nedkjøring til Dalen via RV45 og de bratte kleivene. Der gikk det ikke så fort, ispedd mange stopp for å nyte utsikten. Da renner man bort inni plastikk-klærne som vi motorsyklister må ha på oss.

Foran hotellet ble syklene fint stilt opp på formannens kommando. Flere skuelystne gikk rundt og tittet på herlighetene med vinge på tanken.

Så var det duket for lunsj. Mye snadder-mat. Hva lunsjen besto av går langt over redaksjonens kompetanse, men fint var'e ! Og godt!. Og man blir andektig av å gå rundt i lokalene på Dalen hotell, som er pietetsfullt restaurert slik det var på slutten av 1800-tallet da kong Oscar II besøkte hotellet. Fotografiene på veggen taler sitt om hvordan fiffen den gang hadde det. Nå var hotellet inntatt av Honda-fiffen....Det er oss, det!

Etter lunsjen vinket gjengen farvel på trappen (midtsidebildet), og så tok mange en rundtur i finværet på vei tilbake til Garvikstrondi.

Der var det duket for kåring av treffets 3 vakreste sykler, og de som ønsket å delta, parkerte på "Tingplassen", og stemmesedler ble delt ut. Det er alltid morsomt å se med hvilken iver og engasjement folk deltar i kåringen. De som ble kåret som de fineste syklene på treffet var:

1. plass: Knut Hugo Hansen med sin 1973-modell CB 750 Police
2. plass: Helge Kracht med sin 1990-modell VFR 750 R (RC30)
3. plass: Elin Rudsjordet med sin 1962-modell CB72 (250 ccm)

Og som alltid: Demokratisk avstemming, dvs. dette var syklene som publikum likte aller best – på dette treffet.

Om kvelden var det fellesmiddag på "Låven" med gryterett bestilt av Garvikstrondi. Dette skulle være "Festmiddagen" i anledning jubileet, og dette samt antall påmeldte var meddelt kokken på Garvikstrondi i god tid på forhånd. Likevel greier de å tukle det til med for lite mat! De siste i køen fikk bare ris og saus. Dette har skjedd så ofte på Garvikstrondi at vi nesten er blitt vant til det. Det er dumt, for plassen har så mange andre kvaliteter.

Og formannen holdt tale hvor han fortalte om klubbens historie, og overrakte premier for de premiekårede syklene. Premien for lengst ►

kjørte gikk til Ole Lydersen, som hadde kommet helt fra Kirkenes for å delta på Jubileumstreffet!. Les mer om ham i neste artikkel.

Etter middagen hadde Innlandsgjengen forberedt å vise noen Honda- og racingfilmer på lerretet, men flertallet av deltakerne var mest stemt for å følge med på OL-finalen i håndball mellom Norge og Montenegro. Da det var slutt, forsvant de fleste til sine hytter, mens tilbake var en gjeng som hygget seg med Honda racing-stoff og noen opptak av Jan Sabro, den norske designeren i Nord-Italia som har et privat motorsykel-museum med mange Honda-lekkerheter.

Søndagen opprant med like fint vær. Alt tidlig på morgenen brummet det rundt i bakkene på Garvikstrondi. De som hadde lengst vei hjem, dro naturlig nok tidlig av gårde. Og utover dagen var alle dratt hjem til sitt. 20-års jubileumstreffet i Classic Honda Club Norway var over – og er blitt historie. Nå ser vi frem mot 25-års jubileet i 2017!



Over: 3. premie



Fra festmiddagen på låven.



Formannen holder jubileumstale.



Fra festmiddagen på låven.







20









Han som kjørte lengst til Seljord-treffet !

En tredel av Finnmarksmedlemmene på Seljord-treffet!

I dette jubileumsåret har det skjedd mye på jubileumsfronten i CHCN. Vi har hatt treff/utstilling både i Gjøvik og på Hamar i tillegg til Seljord-treffet. På treffene ved Mjøskanten ble det tildelt to plaketter for fineste Honda, og derfor ble det ved en glipp ikke bestilt lengst-kjørt-plakett til Seljord-treffet. Dette beklager klubben VELDIG !

Det må nok ha vært ganske skuffende for Ole Lydersen, som kjørte helt fra KIRKENES ene og alene for å komme på Seljord-treffet! Men vi fikk bestilt en lengst-kjørt-plakett som vi ettersendte hjem til Ole, og håper det kan være et plaster på såret. Applausen han gikk glipp av under midt dagen i Seljord får vi heller gi hver for oss når vi leser denne artikkelen. Da klapper vi, folkens !

Ikke verst å kjøre 2250 km. for å komme på Honda-treff! Det er det kanskje bare finnmarkinger som gjør? – De er som kjent vant til litt lengre avstander enn hva vi er vant til her på Østlandet. Ole kjørte hjemmefra på mandag, og var i Seljord på fredag formiddag. Han kjørte sydover gjennom Sverige – Haparanda til Søderhamn og videre til Mora, Orsa, Malung og videre inn i gamlelandet til Seljord.

Ole het han, og gråt sikkert da han ble født... (Kanskje det var fordi han ikke fikk Honda i dåps gave...). Nei, fleip til side: Ole er født og oppvokst i Kirkenes hvor han også bor i dag. Som ungdom i 1978 kjørte han Puch 50-kubikk moped. Denne har han faktisk registrert enda! Han tok lett-lappen som 16-åring, og kjørte en kort stund en Puch MS 125 før han kom til fornuften i 1979 og anskaffet en Honda CB 100 – en blå herlighet som han rakk å kjøre 110.000 kilometer med! Inntil MC-karrieren midlertidig fikk en lang pause fordi han hadde lyst på tung sykkel. Det var den gang man hadde slik respekt for foreldrene at man til og med hørte på dem. Og de sa: "Kjøp heller bil, du". Så slik ble det, det vanlige løpet som for så mange av oss: Med bilen fulgte ti-år med kjerring og unger, og da var det ikke tid eller penger til tung sykkel. Men etter hvert ble ungene tenåringer, og fars MC-drømmer kunne lures inn i egg- og mel-budsjettet! Innimellom kjørte han lånt sykkel når anledningen bød seg. Eldstemann syntes det var tilstrekkelig å kjøre moped, han ville ikke ta MC-lappen. Men yngstemann derimot ble ledet inn på den smale sti. En godt brukt Husqvarna 125 ble innkjøpt, som dessverre viste seg å bli en dyr fornøyelse. Den ble skiftet ut med en Suzuki DR 350E 1998-modell, og er på gården ennå.

Etter hvert var det fars tur til å handle. Valg av merke gjorde han allerede i 1979, Ole er en fornuftig kar! At det måtte bli en Honda, var en selvfølge. CB750 hadde han derimot ikke lyst på, for det hadde jo alle andre! Import-



sykkel fristet heller ikke.

Men så kom han over en annonse på Finn.no som sa at på Jevnaker var en CB 550 F1 SS 1976-modell til salgs. Ole falt for den. Riktignok var den delvis nedplukket, fordi tidligere eier hadde tenkt å pusse den opp. Men som så ofte syntes han "proschhhektet" ble for stort. Ole tok kontakt og sa at dersom den er "rullbar", så ville han komme ned og se på den. Ettersom sykkelens befant seg 250 mil unna, tok Ole et fly for å se på sykkelens. Alt stemte som selger hadde sagt, og dermed ble det handel.

Hvordan få sykkelens tilbake til Kirkenes? Ettersom Ole har livnært seg som tankbilsjåfør i mange år - han har bl.a. i 10 år kjørt tankbil på Russland! - hadde han kontakter i Oslo. En kamerat der eide flere vogntog, og det passet seg slik at et vogntog skulle til Kirkenes, men de manglet sjåfør. Litt flaks skal man ha! Dermed kunne Ole laste opp sin nyervervede Honda og legge i vei hemmatt - uten kostnader for Ole!

Denne sykkelens kjørte han til Seljord-treffet med. Lar vi dette synke inn over oss, kan man ikke slutte å undres over at vi her snakker om en 36 år gammel doning som man uten videre setter seg på for å kjøre 500 mil tur-retur, som om det skulle være en vanlig moderne motorsykkel. Et annet sted i bladet kan vi lese om Tormod Volds tur til Midt-Tyskland på en CB 750 av omtrent samme årgang. Dette er for oss et ugjendrivelig bevis for kvaliteten på Honda - det ypperste!

Utover jobben som "långtradare" har Ole gamle traktorer som en liten lidenskap, og på fritiden blir det mye mekking på motorer og mekanikk. I tillegg til MC-kjøring. Hver tirsdag og onsdag er det turkjøring i Kirkenes-traktene i regi av NMV - "Norsk Motorveteran", og da er de på tur alle de tre som utgjør kjernen av Finnmarksavdelingen i CHCN.

Etter Seljordtreffet salte Ole opp for hjemturen, som gikk et stykke oppover i Norge for så å svinge av til Saariselkä ved Ivalo et stykke nord for Rovaniemi for å "hente seg inn" et par dager på Nord-Finlands største MC-treff. Pytt sann, "bare" ca. 250 mil å kjøre! Hjelmen av for slike deltakere. Ser vi deg på neste års Seljord-treff, Ole?

Tekst og foto: Ole Lydersen/Red.



*Bildet over:
CB 550 F uten
bagasje.*



*Bildet til høyre
og under: Ole
ferdigpakket
for hjemtur til
Kirkenes. Teltet
er med!*



Jubileumsutstilling - Gjøvik



”Oppå Lauvåsen fins’ det jordbær, raue jordbær, bære jordbær...” heter det i Prøysens ”Vise til gjerne jinter”. Vi kunne være fristet til å omskrive den lett: ”Oppi Mjøstrakten fins’ det Honda, æll’ slags Honda’r, lækre Honda’r”. Andre verset passer godt til klubbens motto (15 år gamle sykler eller eldre).:

”En er for gammel, hæin ska få stå.
En er for ung, hæin går vi ifrå,
men æille andre ska vi ta med hematt
og leve lykkelig med sukker på”

Rundt Mjøsa har Honda-klubben en meget entusiastisk og driftig lokal gren som kalles Innlandsgjengen. Og i anledning klubbens 20-års jubileum dro de virkelig til i sommer med to flotte arrangementer – gatetreff/utstilling av våre klassiske Hondaer både i Gjøvik og på Hamar. Merk det: Det heter i Gjøvik, og på Hamar! Åffer det heter slik må dekk spørre Gjøvikenserne og Hamarsingene om! Du får nåkk tæll svar at: ”Dæ bære ær slik”

Begge arrangementene var annonsert i lokalpressen, samt på lokale plakater, websider, her i bladet, jungelt-elegraf osv. Og byens administrasjon og den lokale handelsstanden var velvilligheten selv, iflg. ”Gjengen”. Her er intensjonen med arrangementet som ble annonsert på forhånd:

”Tanken er å mønstre flest mulig sykler blant medlemmer i området til en jubileumsutstilling i hver av disse to Mjøsbyene. Dette skal være en markering av klubben med oppstilling av flest mulig sykler rundt en stand med klubbens bannere og salg av klubbens forskjellige



Bjarne fikk 1.pris for sin CB 125 K3 1971-modell.



Tore H. Evensen fikk 2. pris for sin GL 1000 1976-modell.

T-skjorter, merker, pins etc. Det skal også kunne bys på litt enkel kaffeservering til publikum, og håpet er å få til mang en hyggelig prat med folk med interesse for disse klassikerne.

Målsettingen er å kunne vise fram den store bredden av Hondamodeller fra 60-tallet og framover. Spesielt artig er det om det kan vises fram sykler i alle vektclasser fra 50 ccm og oppover. I utgangspunktet gjelder klubbens 15-års regel og siste årsmodeller som stilles ut er derfor til og med 1997.

Vi ønsker både utstillingssmykker, pene brukssykler, godt brukte som er preget av tidens tann, ombygde sykler, racere mv. Her er det mangfoldet som gjør disse to mønstringene spennende. Her skal det bli mye flott å se på for enhver.”

Lars Eriksson og undertegnede dro lørdag 16. juni ut fra Hovedstaden under regntunge skyer til Gjøvik for å delta på det tillyste arrangementet. Vel fremme i gågata i sentrum av Gjøvik glemte vi fort regnet, for der var duket til fest, og vi ble ønsket hjertelig velkommen av arrangementskomiteen. Lederen for arrangement på Gjøvik var Svein Arild Kolbu. I et stort party-telt lyste klubb-banneret. Det skulle ikke være noen tvil om hvem det var som hadde inntatt sentrum i Gjøvik. Vi var der rundt kl. 11:00, allerede var der en del sykler, og flere kom til etter hvert. Vi talte etter hvert 24 sykler, som må sies å være veldig bra, været tatt i betraktning. Syklene ble linet opp på hver side av gata, foran butikkvindue. Og det var totalt fravær av protester fra de lokale butikk-eierne, tvert i mot fikk arrangørene låne strøm fra en av dem. Tenk for en positivisme!

Det er klart at været her til lands er veldig bestemmende for suksessen av slike arrangementer. Når det regner, holder gjerne Ola Dunk seg innendørs. Men flekkevis utover den tidlige ettermiddagen var det noen opphold i nedbøren, og vips var det noen mennesker ute og gikk i gatene, og som tittet interessert på disse eksemplarene av verdens flotteste motorsykler. For de fleste hadde vært nede på nærmeste bensinstasjon og vasket, slik at doningene fremsto i sin skinnende prakt slik de bør. Det ble mang en MC-prat med publikum, og mange nostalgiske minner ble utvekslet. Ved lignende arrangementer dukker det alltid opp folk som hadde en Honda i sin første ungdom, og som blir fuktige i blikket av å se drømmen fra den gang.

For oss som var til stede ved arrangementet var også tilværelsen rimelig fuktig, for regnet var der litt hele tiden. Dog bøttet det ikke ned, så tilværelsen var til å holde ut. Man blir jo varm i sjelen av å prate Honda. Og ”Gjengen” serverte varm kaffe og noe tyggbart attåt.

Det ligger mye arbeid bak et slikt arrangement. Alt skal planlegges, arbeid fordeles, tillatelser innhentes, PR spres rundt om, det skal rigges og ordnes, skjemaer og



Over: Innimellom skurene töt folk frem i gågata...



Over: ...og i perioder var det bare oss Honda-folket...



Over: Hondaer tar seg godt ut også i regnvær



Over: Fra v: Svein Arild Kolbu og Steinar Berntsen.

plakater skrives osv. Noen sykler kom på hengere (som kjent vanskelig å kjøre flere motorsykler på en gang).

Utpå ettermiddagen holdt regnet litt opp igjen, og det var tid for å kjøre kortesje. Så å si alle syklene var med, og kortesjen gikk rundt i sentrumsgatene av Gjøvik. Akkurat da var det ikke mange sjelene ute og gikk – vet ikke om publikum var hjemme til middag eller lignende, men dersom kortesjen ble sett av noen, må de ha stått bak kjøkkengardinene! Vi var alene med Gjøvik sentrum. Men den eneste tilskueren, den eldre damen som sto og ventet på å krysse en gate, fikk til fulle erfare ordtaket: ”You meet the nicest people on a Honda!”

Vel tilbake i gågata var det tid for å telle opp stemmene som publikum hadde avgitt for fineste sykkel. Det fine med slike demokratiske sykkelkåringer, er at det til enhver tid er publikum som avgjør hva som er fineste sykkel av dem som er møtt frem. På denne måten kan en og samme sykkel oppnå priser på flere treff, eller kanskje en 1. pris på ett treff men ikke noe på et annet – helt avhengig av hvilke ande sykler om er til stede og de tilstedeværendes oppfatning der og da.

Ved opptelling av stemmene viste det seg at en nydelig CB 125 K3 1971-mod. hadde fått flest stemmer, med en lekker GL 1000 1976 mod på andreplassen, og en like fin GL 1000 Ltd., også fra 1976, på tredje plass. Syklene på første og tredje plass eies av Bjarne Højsgaard Christiansen fra Tangen ved Hamar. Sykkelen på andre plass eies av Tore H. Evensen fra Bybrua. Den lokale MC-forretningen, GMS Gjøvik motorservice, sto for sponning av premiene til vinnerne.

Rundt 16-tiden var det absolutt folketomt i Gjøvik, og ”Gjengen” fant ut at det var på tide å rigge ned. Da fikk man igjen et eksempel på alt arbeidet som ligger bak et slikt arrangement: ”Leiren” skal rives og alt skal pakkes ned. Motorsykler skal trilles opp på tilhengere og stropes grundig. Teltene skal rives og pakkes, nye biltilhengere trilles fram for å pakke ned bord og stoler, effekter og utstyr skal ned i esker, kabler skal kveiles opp, pengekassa skal gjøres opp osv. Vi to CB750’er fra sydligere egne takket pent for oss og salte opp til en hjemtur som nå gikk på stort sett tørre veier – regnværsskyene var omsider tomme!

All ære til Innlandsgjengen for et flott arrangement! Initiativtakere var Bjarne Højsgaard Christiansen, Steinar Berntsen og Svein Arild Kolbu, godt hjulpet av mange andre som vi ikke kjenner navnet til. Været har ingen kontroll på, men de gutta hadde kontroll på alt annet. I lys av det dårlige været kom det flere folk enn vi hadde drømt om, og Gjøvikenserne er et hyggelig og Honda-interessert folkeferd. Vi sendte en vennlig tanke til de publikummere som besøkte klubbens stand. Vi vet ikke om de kom ene og alene på grunn av utstillingen, men uansett var det de som gjorde det ekstra hyggelig å være samlet i gågata den lørdagen. Samværet med Innlandsgjengens blide og entusiastiske personer er alltid hyggelig uansett vær !

Tekst: Svein Arild Kolbu/Bjarne Højsgaard Christiansen/Red.

Foto: Bjarne Højsgaard Christiansen/Knut Johansen



Over: Ivrige modelldiskusjoner



Over: 1. premie-sykkelen trilles inn for hjemtur



Over: Tor Gillebo på vei hjem



Over: Morten Storsveen, tidligere vinner av Nordisk Classic Racing.

Jubileumsutstilling - Hamar



“Rett ska’ vara rett”, er det noe som heter. Og i sommer hadde det også den betydningen at vi i “innlandsgjengen” ikke kunne nøye oss med bare én jubileumsutstilling. Nei, - det måtte i alle fall være likt på begge sider av Mjøsa. På ett av vårens siste Honda-kaffetreff på Biri ble det fastsatt to datoer. Det ga flere mulighet til å delta og det ga også økt mulighet for bra vær på minst ett arrangement. Som det går fram av redaktørens beretning fra Gjøvik så skulle dette vise seg å være et fornuftig valg.

Til forskjell fra Gjøvik to uker tidligere var værgudene i godlune på Hamar den 30. juni. De bød opp til dans på Østre Torg sammen med en danseskole som skulle ha sommeravslutning for elevene sine. Bortsett fra at danseskolen nesten overdøvet hele torget med musikkanlegget sitt så var de også med på å skape liv og røre. I tillegg var Hamar gjestet av mange tilreisende i forbindelse med Hamar Music Festival. Alt dette var med på å legge grunnlaget for den flotte dagen dette ble.

Initiativgjengen var på plass fra kl 10 på formiddagen og rigget opp klubb-teltet med bannere og diverse materiell og utstyr. Kaffekoker og litt biteti ble også satt på plass i god tid. Fra klokken 11 begynte de første medlemmene å dukke opp. Samtidig ble tilfeldig forbigående stadig mer nysgjerrige på hva som skulle foregå. “Motor sykkelutstilling ?.. – gamle Hondaer ? _åja, - det leste jeg visst om i avisen. Jeg har visst sett noen plakater også, tror jeg”. Vi hadde gjort en brukbar markedsføring på forhånd med både egne plakater, mailutsendinger, annonseringer både i lokalaviser og på kommunenes reiselivssider på web, samt omtale på MC-avisas hjemmeside.



Over: De mindre klassikerne



Over: Lekkert! Så fikk den også 1.premie!

Etter litt fram og tilbake ble vi enige om hvordan syklene skulle stilles opp og ved tolvtida var det nærmere 30 sykler oppstilt. Da var vi for lengst trygge på at det skulle bli en fin dag. Men det fortsatte med jevnt innrykk og etter nok en time var torget nesten fylt opp med 48 flotte Honda-klassikere ! Dette var godt i overkant av det vi hadde turt å håpe på forhånd.

Modellutvalget var stort. Fra PX50 til Gold Wing 1500. Det fører for langt å nevne alle, det får vi overlate til fotogalleriet etterhvert, men noen eksempler kan vi jo likevel nevne: CB100, CB125, CB72, CB250, CL350, CB500Four, CB650C, CB750 K0 Sandcast, CB750F, VF1000F, V65, NV650, Seventy, Shadow 750, ST1300 Pan European ++++

En egen skinnende rekke med GL1000 og CBX1000. I midten sto en eksklusiv rekke med en CR750Racer, en CB1100R og faktisk to stk VFR750R (RC30) Ved siden av de to RC30 var det ikke mindre enn tre stk GL1000 Ltd-er.

Som dere skjønner var det en utrolig stor bredde og også noen riktige sjeldenheter.

Det hører også med at et ektepar (Inge og Tove Langholm) kom enkomst på sin GL1200 Aspencade hele veien over fra Kristiansund denne dagen. De hadde reist fra nordmøre kvelden før og gjorde denne turen for å kunne delta på Hamar. De hadde hatt en riktig fin tur med oppholdsvær hele vegen. Det var nesten en bragd i seg selv. Etter avslutningen kl 16.00 dro de tilbake til nordvestlandet!

Østre Torg var fylt opp av CHC-ere og publikum gjennom hele dagen og folk storkoste seg i det fine været. Det var unge par med barnevogner, barnefamilier og ungdom. Unge, voksne og gamle vandret mellom rekene av sykler hele dagen. De strøk med hånden over saltrekkene og lot baksiden av en langfinger gli forsiktig langs en tankstripe. Noen dristet seg i et stjålent øyeblikk å prøve gasspådraget. Mange la også turen innom teltet for å avlegge sin stemme på sin favorittsykkel.

Det er utrolig hvor mange som en gang har hatt en CB100 og drømt om en CB750 !! For mange ble det med drømmen. Med familie, hus og bil var det ikke lenger så aktuelt å tenke motorsykel. Men nå, - etter nye 20-30 år kan drømmen kanskje realiseres ? Utstillingen ga åpenbart flere inspirasjon til å gjøre noe med saken. Kanskje ser vi noen av dem som medlemmer i klubben allerede neste sesong ?

Materiellsalget fra klubb-teltet gikk også veldig bra denne dagen og jubileums-



Over: Honda-vingen lyste fra teltet...



Over: ...og i teltet gikk klubbartiklene raskt unna...



Fin rekke av 4-sylinder-maskiner



Mektige GL1000-kubikkere

merkene ble vi nesten tomme for.

Men alt har en ende, slik også dette. Svein Arild Kolbu fra arrangørgjengen brukte stemmen og samlet publikum og utstillerne ved teltet og gjorde klart for prisutdelingen. Opptellingen i stemmerna viste at 3 sykler hadde endt opp med høyeste stemmetall ! Med en hovedpremie fra klubben og øvrige premier fra MC-Huset var det ingen vei utenom. Selv om alle var likeverdige vinnere så måtte man ved loddtrekning avgjøre hvem som skulle få æresplaketten fra klubbstyret. Det var ikke fritt for at denne loddtrekningen, som ble gjort blant de frammøte der og da, skapte litt ekstra spenning.



Over: Nyere sykler, fra 90-tallet og fremover



Over: To verstinger fra 80-tallet: VFR750R (RC30)

Spenningen ble utløst da kåringen av utstillingens fineste Honda endte slik:

1. pris: CB100 K3 - Kjell Erik Dagfinrud, Hamar
2. premie: CB72, 1962- Elin Rudsjordet, Blaker
3. premie: VFR750R (RC30) - Arild Thomassen, Stange

VI GRATULERER !

Til slutt takket vi alle frammøtte medlemmer og publikum for frammøtet og at de hadde gjort dette til en så fin og vellykket dag. Som avslutning på dagen kjørte syklene parade gjennom gågata og ut på Stortorget ved Kirkebakken. Derfra en liten runde gjennom et par andre sentrumsgater før de vendte tilbake inn på Østre Torg. Så gjorde folk seg klare til hjemveien. Noen ville være hjemme i løpet av ti minutter, mens for noen andre ventet flere timers kjøring.

Vi vil også rette en takk til klubbledelsen som stilte velvillig opp med positiv holdning, utstyr, materiell og ikke minst med fine plaketter til prisvinnerne våre både i Gjøvik og på Hamar. Takk også til våre lokale sponsorer GMS på Gjøvik og MC-Huset Nydal på Hamar.

Det er mye arbeid som ligger bak planlegging og andre forberedelser for et slikt arrangement, men DU så moro det er når det blir vellykket !

Vi takker alle som var med og hjalp til med stort og smått – før, under og etter arrangementene. Men først og fremst må vi takke alle de som møtte fram med syklene sine i så vel sol som i regn. De var med og gjorde jubileumsåret til noe litt mer ekstra enn det ellers ville blitt. Takk skal dere ha!

Det noen ivrige ildsjeler gjorde hjemme hos Leif Kristiansen for 20-år siden har vist seg å stå seg godt disse årene. Klubben er i beste velgående og interessen for gamle klassiske Hondaer er stor. Det ble ikke minst bevist gjennom publikumsinteressen på disse to utstillingene ved Mjøskanten.





Over: Stint på Østre Torg i Hamar. VF'ene fra 80-tallet var godt representert



*Til venstre: De tre premievin-
nerne, fra venstre Arild Thomas-
sen, Elin Rudsjordet og Kjell Erik
Dagfinrud.*

*Under: Kjell Erik Dagfinrud mot-
tar 1.premien fra Jan Myhre*

På vegne av initiativtakerne
(Svein Arild Kolbu, Bjarne H. Christiansen og Steinar
Berntsen)

Ønsker du å se de mange fine bildene som ble tatt i Gjø-
vik og på Hamar, kan du gå inn på denne linken:

<https://plus.google.com/photos/113886171193745570593/albums/5784591912769642705#photos/113886171193745570593/albums>

Bjarne Højsgaard Christiansen



Grensetreffet 2012



I år var det våre venner i CHCS som skulle arrangere grensetreffet. Det ble lagt til idylliske Dals Ed like innenfor Halden. Været var jo helt topp, men timingen dårlig. Dette var i pinsen hvor vi i Norge har ferie, så det var heller magert oppmøte fra Norskeklubben. I fjor var det samme pro-

blem med at svenskene feiret midtsommer, så dette krever nøye planlegging fra begge klubber. Opplegget med et felles treff er veldig god og jeg håper det fortsetter, men det krever at flere møter opp, ellers er det ikke sikkert at noen vil ta på seg jobben med å arrangere dette.



Treffet var på en campingplass ved sjøen og det var små, enkle hytter som vi kunne bo i. Jeg kom ned på lørdag, så jeg mistet festen på fredagskvelden. Det var satt opp partytelt og det var sørget for servering av både mat og drikke. Denne gangen trengte vi ikke teltet til å holde oss tørre, her var det bare for å få skygge for sola.

Premiene gikk til en nydelig helrestaurert CB750 sandcast og en helt original urørt CB750. Sandcasten kom forøvrig fra Norge og jeg hadde med en kamerat som så på den med tanke på kjøp. Den så så ille ut at han trakk seg så jeg ble mektig imponert over jobben de hadde gjort med den.

Tekst og bilder: Knut Hugo Hansen



Honda Refleksvest

Refleksvesten i forbedret utgave

På s. nr. 42 i årets nr. 3 av Hondabladet hadde vi en side om klubbens nye refleksvest som er å få kjøpt via klubbens hjemmeside. Nå er vesten blitt enda bedre: På ryggen har vi fått tiltrykket klubbens logo. Så når du kjører med vesten, vil alle bakenforkjørende (alle blir jo kjørende bak når du kjører Honda!....) trafikanter se vårt emblem - i dagslys som i mørket. Vesten koster kr. 150,-.

Løp og kjøp – og reklamer samtidig for klubben !

Red.

Vesten kan bestilles over nettet på klubbens hjemmeside.



*Billedtekster:
Lengst til venstre:
Slik ser vesten ut i dagslys*

*I midten:
...og slik ser vesten ut i mørket for de bakenforkjørende...*

*Til venstre:
Refleksvestens forside er som før (Unge O. G. Taugland følger med til spesialpris)*

Follo-gjengens høsttur

Høstturen ble en fin opplevelse på mange måter: Flotte kjøreveier, vakkert landskap – og ikke minst den nye kunnskapen om at ikonet CB750 også går på diesel!

5 spreke Honda-entusiaster hadde møtt fram på Statoil'en i Ski til Follo-gjengens høsttur 9. september. Lars Tur-sjef hadde proklamert avgass senest kl. 12:00, alle hadde håndhilst på hverandre, og vi var i ferd med å fyre opp syklene da en gild, rød 60-taller rullet inn med Per Arne Dabrosin i salen. Så da ble vi 6 karer med på turen: Lars Eriksson (turansvarlig altså), Tom Verner Hansen og undertegnede, alle på CB 750, Henry Arnfinn Vangseng på CB 550 F, Terje Mehren på sin lekre XBR 500 (les om den litt sjeldne modellen i forrige nummer (nr. 3) av Honda-bladet, sykkelen til Terje er også avbildet i årets klubbkalender), og altså Per Arne på sin C72 (305 kubikk) fra 1964. Været var litt skyet sol og ikke for varmt, perfekt MC-turvær.

Ruta var lagt opp på forhånd og gikk fra Ski via Skjønhaug, Hemnessjøen, Bjørklangen, Setten, Rømsjøen, Kroksundveien, Havnås, Langerudåsen, Tosebygda og tilbake til Ski via Solbergfossveien. Eller indre Akershus/Østfold for dem som ikke er lokalkjent,

akkurat som undertegnede. Jeg visste bare sporadisk hvor jeg var, men hva spiller vel det for rolle? Vi er et sted i Kongeriket på fine, svingete motorsykkelveier sammen med likesinnede, og med en brummende og villig 750-motor mellom bena.

På en slik fellestur hersker frihet under ansvar: De raskeste syklene (ellers de freskeste kuskene: Lars og Terje) kjører gjerne først og koser seg med sporty kjøring på de kurvete veiene, mens en tar ansvaret bakerst slik at vi ikke mister dem som går litt langsommere. Og på strategiske steder stopper de første slik at vi igjen får sluttet rekkene. Landskapet innover i Akershus er primært bølgende jordbruksområder med åker og eng og skog i vekslende blanding. Rett som det er kjørte vi gjennom tettsteder der folk gikk søndagstur med barnevogn og gumman i armen. Ikke sjelden stoppet folk opp og tittet nysgjerrig – og anerkjennende – på vårt eksklusive følge. Både syn og hørsel må jo bli tilfredsstilt av slike sykler!



Per Arne, Terje, Lars og undertegnede.

Forbi Bjørkelangen stoppet vi for en kort pause på en Shell-stasjon. Opp noen bakker etterpå begynte sykkelene til Tom å ryke mistenkelig. Undertegnede som kjørte bak Tom tenkte umiddelbart på stempelringer som hadde røket, fordi det så ut som om røyken bare kom fra det venstre potteteket. Full stopp. Tom likte ikke forslaget i retning av motor-skjæring, så vi ble enige om å kjøre den kilometren som manglet til rasteplassen som Lars allerede hadde inntatt. Der ble 750'n til Tom underkastet nærmere undersøkelse. Flere teorier ble diskutert, men Tom hadde tydeligvis en mistanke: Fingeren dyppet i bensintanken og så en liten smak. Og flere snuste ned i tanken. Konklusjonen ble: Det var diesel! Tom kom på at på Shell-pumpene står det "Nitro" både på 95-bensin og på diesel, og han har flere ganger vært nær ved å ta feil. Denne gangen skjedde det altså. Tom hadde kommet i skade for å fylle diesel på tanken! Tanken ble tømt så naturvennlig det lar seg gjøre ute i naturen (men vi sier ikke hvor!), en bensinskvett ble donert fra andres sykler via en tom brusflaske, men Toms sykkel ville fortsatt ikke fyre. Min egen sykkel har det også slik: Det virker som om det må være et minimum av søyletrykk i bensinen for at den skal renne ned i forgasserne

Plutselig kommer to kjente fjes inn på stien: Svend-Erik Selvaag og fru May-Beth var på biltur med barnebarnet, hadde sett syklene og stoppet for å ta en titt. De var elskverdige og kjørte til bensinstasjonen med en 5 liters kanne. Da den var fylt på tanken til Tom, fyrte hans røde 750 med en gang. Denne lille episoden bekrefter Hondas umiskjennelige kvalitet: Selv med diesel på tanken er det mulig å kjøre. Litt hakkete, riktignok, og du tåkelegger landskapet, men det går fremover!

Imens hadde tursjefen også fyrst opp. Ikke en sykkel, men engangsgrillen. Lars stilte på klubbens vegne med skikkelig guttemat: Pølser, lomper, ketchup og sennep. Mens vi rastet, dundret det stadig forbi tohjulinger på veien, det er mye motorsykeltrafikk innover på disse kanter. Forståelig nok, for veiene er som skapt for MC-kjøring, og landskapet er vakkert med stadige innsjøer og små vann som passerer forbi når man kjører.

Idet vi salte opp for å dra videre, kjente vi to regndrypp, og Henry Arnfinn tok på seg regnbuxsa bare for at det ikke skulle regne. Men overtrua var ikke sterk nok, for vi fikk litt vann på oss en liten stund, men ikke lenge nok til å bli våte. Etter hvert kom det litt nedbør da vi kjørte på RV 21, den som går gjennom indre Østfold ned til Halden. Men da vi tok en ny rast i krysset RV21 og RV125 hadde det holdt opp og regne. Vi hadde nå kjørt rundt 15 mil fra Ski, og Henry Arnfinn takket for seg for å ta RV21 tilbake til Halden, ca. 10 mil. Han var den som kjørte lengst denne dagen: Fra Halden til Ski, så turen og så hjemturen til Halden.

Senere takket også Per Arne for seg og svingte av i retning Skiptvet (eller "Skjettve" som det heter på de kanter). Når så Terje også svingte av ut på E18 for en raskere vei hjem, var vi tre igjen som ønsket å kjøre Solbergfossveien. Fra Askim City til Solbergfoss kraftverk er det 6 - 7 km. med skikkelig berg- og dalbane-vei. Vri på litt her,



Over: Tom skjenker sin sykkel med frisk bensin



Over: Le chef de pølser



Over: Spredt måltid

og du har det nesten som i Roller-coasteren i Tusenfryd Fornøylespark utenfor Oslo.

Vi tre siste deltakerne endte opp i utkanten av Oslo hvor vi takket for turen for å dra hver til vårt – enige om at vi hadde hatt en fin tur. Takk til Lars for turopplegget, og til deltakerne for hyggelig selskap!

Tekst og bilder: Red.

Bildet til høyre: Henry Arnfinns speedometer: Over 100 km/t tipper maskoten bakom klokkene!

Bildet lengst til høyre: Ooops! Henry Arnfinn ble avbildet!.....



Hittil var vi 6...



På Solbergfoss var vi 3...

TIL SALGS**Ny framskjerm CB350 K0-K1 1969 mod. (Twin) selges**

Tilstand: Som nytt

Ny framskjerm som passer tidlig utgave av CB350 twin. Er USA type, dvs denne har 2 hull for feste av en reflex. Reflex med festeanordning kan leveres med dersom ønskelig, en annen mulighet er i blinde hull.

Kontakt navn: Arthur Smaamo

E-post: arthur.smaamo@online.no

Telefon: 52797861-97067128

Brukt bremsekalipper CB750 SOHC 1972 mod. selges

Tilstand: Meget fin

Brukt kalipperhus med alle nye deler for montering, gode gjenger.

Har også ny kalipperarm med innfesting.

Kontakt navn: Arthur Smaamo

E-post: arthur.smaamo@online.no

Telefon: 52797861-97067128

Bøyle under sete for CB350K4 1972 mod. selges

Tilstand: Meget fin

Brukt, men god chrom. Er til CB350K4.

Kontakt navn: Arthur Smaamo

E-post: arthur.smaamo@online.no

Telefon: 52797861-97067128

Delebok 350 twin 1971 mod. selges

Tilstand: Godt brukt

Dekker CB250-350 K3, CL350K3. Honda org., ikke kopi

Kontakt navn: Arthur Smaamo

E-post: arthur.smaamo@online.no

Telefon: 52797861-97067128

Honda CT 70 Trial selges

Tilstand: Meget fin

Meget fin CT 70 Trial med bare 967 miles, dvs ca 1550 km siden 1971. Sykkelen er for salg fra Estate i USA, så denne går fort. Pris er \$1600, normal pris vil være nærmere \$2500 i følge samler og ekspert på disse modellene i USA. Flere bilder tilgjengelig.

Oppdaget i sommer at disse er svært populære og etterspurt i USA.

Innhenting og shipping til Norge vil bli ordnet.

Alle papirer, dvs title, er OK.

Interessert i noe slikt, så bør du være rask!

Pris: 9600

Kontakt navn: Lars Eriksson

E-post: Ler@mwa.no

Telefon: 90786807

Honda CB 550 Super Sport originalt 4-1 1976 mod.**Grenrør selges**

Jeg har for salg det meget attraktive originale 4-1 grenrøret til en Super Sport - vanskelig å få tak i.

Er i god stand, ikke riper eller bulker.

Original og derfor noe slitt crom.

Pris: 1900

Kontakt navn: Rolf Busch

E-post: rolf.bush@statkraft.com

Telefon: 97588354

Honda CB 550 Super Sport bensintank og sidedeksler selges

Årsmodell: 1976

Tilstand: Meget fin

Bensintank og sidedeksler samt nye decaler selges. Tanken har ny lås og ny kran med filter, men mangler "Honda" emblem. Alt i god stand, ikke rust i tanken.

Pris: 3900

Kontakt navn: Rolf Busch

E-post: rolf.bush@statkraft.com

Telefon: 97588354

Ny bakskjerm CB/CL 350 twin 1972 mod. selges

Tilstand: Som nytt

Ny bakskjerm, passer til alle modeller 1968-73

Kontakt navn: Arthur

E-post: arthur.smaamo@online.no Telefon: 52797861-97067128

Honda CB 400 F 1975 selges

Tilstand: Godt brukt

Ikke pen men starter og går pent, men lader ikke opp batteriet lenger. Svensk sykkel som ble hentet 2006. Har gått ca. 62000 km. Står i Gran på Hadeland.

Pris: 12000

Kontakt navn: Arild

E-post: brbidele@online.no

Telefon: 90101290

Sylinderrekke CB500 F- 1973 mod. selges

Tilstand: Godt brukt

Sylinderrekke Honda CB500 Four 1971-1973. Komplet med stempler,ringer og kryssbolter. Boring og stempler: standard + 0.5mm. God stand. Trenger rengjøring.

Pris: 1000

Kontakt navn: Kjell Folgerø

E-post: kefolger@online.no

GL 1000 K0-K1 Komplette instrumenter selges

Tilstand: Meget fin

GL 1000 K0-K1. Komplette brukte instrumenter i fin stand. Speed og turteller er ikke "faded"

Pris: 1500

Kontakt navn: Trond Iversen

E-post: tri.iver@online.no

Telefon: 90126700

CB 750 K0 Forgassere selges

Tilstand: Meget fin

CB 750 K0. Brukt komplett forgasser rekke i god stand

Pris: 2900

Kontakt navn: Trond Iversen

E-post: tri.iver@online.no

Telefon: 90126700

CB 750 K2-K6 eksospotter selges

Tilstand: Meget fin CB 750 K2-K6 brukt eksosspotte nr. 3 og 4 i pen stand uten lyddempere.

Pris: 800

Kontakt navn: Trond Iversen

E-post: tri.iver@online.no

Telefon: 90126700

CBX 1000 - deler til 1979 mod. selges

Tilstand: Som nytt

FORKROMMET CLUTCHDEKSEL. ER IKKE MONTERT ETTER FORKROMMING, OG ER 100 % STRØKENT

Pris: 3000

4 STK. FORKROMMEDE KAMDEKSLER. DETTE ER DE ORIGINAL DEKSLERNE SOM ER KROMMET. DE ER NYE, OG HAR IKKE VÆRT MONTERT ETTER FORKROMMING.

Pris: -1000

FORKROMMEDE VEIVDEKSLER OG KAMDEKSLER. DISSE ER NYE. 100 % STRØKNE.

Pris: 2500

FORKROMMET STAG TIL CALIPER BAK MED BOLT. DEN ER IKKE BRUKT ETTER FORKROMMING. 100 % STRØKEN.

Pris: 800

FORKROMMET BUNNPANNE, NY OG HAR IKKE VÆRT MONTERT ETTER FORKROMMING. 100 % STRØKEN.

Pris: 1500

FORKROMMEDE NEDRE OG ØVRE STYREKRONE. DISSE HAR VÆRT BRUKT ETTER AT DE BLE FORKROMMEDE. DE SER BRA UT.

Pris: 2000

FORKROMMEDE FOTHVILERPLATER TIL EUROPA Z-MODELL, KAN OGSÅ BRUKES PÅ US-MODELL. 100 % STRØKNE, HAR IKKE VÆRT MONTERT ETTER FORKROMMING

Pris: 2500

FORKROMMEDE NEDRE GAFFELBEIN (BEGGE), DISSE ER NYE, OG HAR ALDRI VÆRT MONTERT. 100 % STRØKNE.

Pris: 5000

KAN SENDES.

Kontakt navn: TOM ERIK NILSEN

E-post: tom.nilsen@hotmail.com

Telefon: 95120970

Pris: 5000

Kontakt navn: TOM ERIK NILSEN

E-post: tom.nilsen@hotmail.com

Telefon: 95120970

ØNSKES KJØPT

Bensin kran til 500 Four 1975 mod. ønskes kjøpt

Tilstand: Godt brukt

Ønsker å kjøpe bensin kran eventuelt brukt tank til 500 four som lekker til tross for nye pakninger

Kontakt navn: Jarle Larsen

E-post: jarlars@gmail.com

Telefon: 48106180

Nytt sete til CB500F-K0 1971 mod. ønskes kjøpt

Tilstand: Som nytt

Er på utkikk etter ett fabrikk-nytt sete til CB500F-K0-1971modell.

Kontakt navn: Kjetil Nygård

E-post: kjetiln@yahoo.no

Telefon: 91800391

Eksopotter til CB 500 / 550 K 1973 mod. ønskes kjøpt

Ønsker å kjøpe komplett sett nye potter evt. enkelt potte til CB 500 1971 - 1973 modell. Samme potter til CB 550 1974 - 1976 modell. Trenger 3 komplette sett.

Kontakt navn: Lars Eriksson

E-post: Ler@mwa.no

Telefon: 907 86 807



CB 750 deler

Årsmodell: 1970 selges

Tilstand: Som nytt

nytt topplokk selges 12200-300-060

Deler av Honda MC-samling selges!

Jeg vurderer å selge deler av min Honda-samling p.g.a. dårlig plass. Alt selges til selvkost!

- 1963 Dream (rød) Pen sykkel - registrert kr. 36.000
- 1964 C102 Super Cub (rød/hvit) Pen sykkel m/lav km – registrert kr. 25.000
- 1967 CB450 (sort) Black Bomber Superrestaurert! Klar til registrering kr. 63.000
- 1969 CB750 (sjøgrønn) Meget pen tidlig 750 - klar til registrering kr. 85.000
- 1972 S90 rød Restaurert - klar til registrering kr. 20.000
- 1973 ST50 (rød/sølv) Dax Nyrestaurert – klar til registrering kr. 25.000
- Nytt Honda neon-skilt fra 70-tallet – størrelse 1,20 x 1,85 Amerikansk (se Classic Honda nr. 4-2010) - kr. 4.000

Henv. Terje Sæthre

Email: tesaethr@online.no - mob. 907 61 828

Jeg kan sende bilder til interesserte og/eller avtal tid for visning!



Aktivitetskalender 2013

Januar

19.: Årsmøte Mortens Kro, Gjelleråsen kl.12.00

Siste torsdag i måneden, hele året er det "klassiske kvelder"
på Vindfjelltunet i Lardal, 20 km fra Skien.

Innlandsgjengen møtes til Hondakaffe siste torsdag hver måned på Vertshuset E6 på Biri.

CHCN- treff/aktiviteter er skrevet i rødt.
Andre arrangementer er skrevet i blått.
Se forøvrig: www.classichonda.no

Årets film!

Gå ikke glipp av denne dokumentaren om Hondahistorien i Norge og hvordan man restaurerer en klassiker.

Den vil bli til salgs på div. treff eller på mail dreamhugo@gmail.com eller ved telefon Tom: 92069958

Den koster kun kr.200,- pluss eventuell porto kr.57,-

Knut Hugo

HONDA 50 ÅR I NORGE

Innhold:

1. Pølsebua på Årvoll
- 2.. Monkey Bike Z50M
3. CB72 1962 Restaurering: Demontering
4. Gardermoen Racing
5. Trollvannstreff
6. CB72 1962 Restaurering: Montering
7. Hurum Rundt

Filmen er laget av Tom Bundli
og Knut Hugo Hansen

Super Sport



TS-Design©



HONDA 50 ÅR I NORGE

HONDA 50 ÅR I NORGE



KLUBBEFFEKTER

Klubben har fått inn nye Collegegensere med klubblogo (se bilde).
Farge: Marineblå.

Fåes i følgende størrelser:

Small - Medium - Large - XL

Pris Kr. 400,- inkl. frakt.



Tøymerke: Sort m/gull, 79 mm i diameter Kr. 40,-

Pin: sort m/gull, 18 mm i diameter Kr. 40,-

Klistremerker: 5 stk 40mm i diameter Kr. 40,-

Treffmerker: 1996-97-98-99-2000-01-02-03-04-05-06-07 Kr.50,- / stk

Alle priser er inkl. porto.

Husk at inntektene fra salget av klubb effekter går uavkortet til klubben!

Capser og T-shirts

NY!



Caps, med klubblogo **kr. 150,-**



T-skjorte, grå med logo.
str. L og XL **kr. 150,-**



T-skjorte, sort med logo både på bryst og
rygg **kr. 150,-**



Frakt kommer i tillegg hvis ikke annet er oppgitt!

DVD fra Jubileumsutstillingen



Klubben har noen få DVD'er igjen fra
Jubileumsutstillingen i mai '08
Over en time med film og bilder.

Kun kr. 125,- inkl. frakt

Send din bestilling til: E-post: mat@classichonda.no
eller Classic Honda Club Norway, P.b. 117, 1469 Rasta

Kontonummer for klubb effekter: 0530 07 38690

www.classichonda.no



HONDA
NO.1 IN THE WORLD

HOT NEWS FOR 1982

