

Vestlandstur på to dager, med innlagt manndomsprøve

14. og 15. august 2016.

Turkamerater:

Ulf Gusgård, Jevnaker/Hønefoss og

Tom-Erik Samuelsen fra Jessheim

(men egentlig ekte Finnmarking!)

Det fine med å være medlem i en MC klubb som CHCN, er at en ikke kan unngå å treffe trivelige MC kjørere, om en deltar i klubbens arrangementer. Og vi to (Tom-Erik og Ulf) som skriver dette innlegget til Classic Honda Club Norway, har ofte kjørt sammen til og fra turer de siste 10 årene. Og ofte når vi har tatt oss en pause, så har vi snakket om å ta en Vestlandstur med besøk på **Vestkapp på Stadlandet**. Sommeren 2016 ble det endelig satt en dato som passet for oss begge og jeg (Ulf) nevnte at vi burde legge inn en liten «manndomsprøve» på turen, ved å kjøre Offerdalstunnelen opp og ned. Dette er en av verdens bratteste biltunneler, med en stigning på ca. 16 %. Tunnelen var egentlig planlagt med en stigning som de fleste andre Norske tunneler. En stund etter at byggingen ble satt i gang, ble det oppdaget at tunnelåpningen ikke ville komme ut på rett plass og derfor måtte stigningen bli så ekstremt bratt. Ved å søke på internett, vil du selv kunne lese hele historien om tunnelbyggingen.

Tom-Erik og våre sykler på Roa, før avreise.



Og på søndag den 14. august, møttes vi to ved 7:30 tiden om morgenen, på Shellstasjonen på Roa. Siden jeg sjelden har matlyst når jeg står opp på morgenen, ble Shell stasjonen, en god unnskyldning for meg, til å spise turens første pølsemeny. Fra Roa fulgte vi veien mot Jaren og videre forbi Brandbu og langs østsiden av Randsfjorden opp til Flubergbrua. Dette er en fin MC vei, med mange slake svinger og enkelte rette partier.

Ved Flubergbrua svingte vi over til vestsida av fjorden og kjørte den veien opp mot Dokka. Og så fulgte vi fylkesvei 33 oppover bakkene, forbi den gamle campingen ved Etna. Her blir veien fin for litt aktiv kjøring, i perfekte svinger på den neste kilometeren eller to, før vi

kommer opp i skogen, hvor veien er litt mere uoversiktlig. I den lange svingen ved Tonsåsen åpner det seg litt, for så igjen gå over til skog og smal vei. Men når vi kommer ut av skogen på neste topp, åpner veien seg på nytt og enda en gang dukker de lange fine svingene fram helt til vi kommer til krysset ved Bjørgo. Fra Bjørgo kan vi slappe av og nyet utsikten i de neste i 14 km, hvor det er mye 50-60 og 70 km soner fram til Fagernes. Her hadde undertegnende sin andre pølsepause og det ble samtidig fylt bensin. Vi benyttet også sjansen til å kjøpe hver vår bagett, som kan være kjekt å ha om vi skulle bli sultne langs veien.

Jeg kjørte denne turen med min Africa Twin i fra 1990 og kan med den fint kjøre mellom 350 til opp i mot 400 km mellom hver tanking. Tom-Erik brukte sin gode gamle 1984 modell 750 Honda V4 Magna, med forholdsvis liten tank og måtte derfor fylle noe oftere enn meg. Noe som jo passet fint, for da ble det naturlig å ta flere bensin og hvilepauser på turen. Etter å ha studert kartet ble Øvre Årdal satt som neste stopp, men etter 5 mil, begynte pølsemenyen som ble spist en liten time tidligere og «presse på», så ved enden av Vangsmjøsa ble det helt naturlig å stoppe ved en tømmerlunne.

Siden vi begynte å komme litt opp i høyden og skulle opp til Tyinkrysset, for så å kjøre over fjellet til Øvre Årdal, så ble det behov for å ta på seg et ekstra lag med varmere klær. Veien fra Tyinkrysset har noen fine men lange slakke svinger hvor en kan nyte MC kjøringa mens en ser den svingete veien framover. Og plutselig kommer vi opp på flata og med Tyinvannet foran oss, med en fantastisk samling snødekte høye fjelltopper, med Jotunheimen aller bakerst.

Ulf og litt av utsikten ved Tyinvannet



Her må en jo bare ta seg en ekstra pause for å fotografere. Det er alltid kjekt å ta bilder av sykler med en slik fantastisk bakgrunn. Vi kjørte nå i strålende augustvær og det var ingen snø å se langs vår vei. Kjører en tidlig på året kan det fortsatt ligge mye snø i dette området. Etter omtrent 12 km begynner veien å stupe ned **Moadalen** mot Årdal. Ja, da mener jeg virkelig at det STUPER ned. Det er flere skarpe og uoversiktlige svinger her og de gangene en møter en bil og således må legge seg helt til høyre ut i mot veikanten, kan en se flere hundre meter ned i den bratte ura. Så nedover her er det ikke rette plassen å leke seg med og

«drapå» med høyre hånda. Derimot er utsikten fantastisk god. Jeg nevnte at vi var på vei mot en **manddomsprøve**, men jammen innbyr en av de nederste svingene, som nesten er en 180 graders sving, også en utfordring. For denne svingen ligger inne i en trang, kort og veldig mørk tunnel, uten lys, med rennende vann i fra både taket og på veien, hvor en bare må ta det helt med ro og håpe på at en ikke møter en stor bil der inne. Så kjører du her, må du være OBS på denne utfordringen. Jeg tror at alle som kjører her første gangen, vil kjenne ett lite sug i magen ved passering av denne svingen.

Og så er vi nede i Øvre Årdal og det er tid for en ny pause med noe og spise og den obligatoriske bensinfyllinga. Den som tror det ble pølseespising tror feil, for her tar vi fram bagetten, vi kjøpte på Fagernes. Det er noen fine bord og benker å sitte på i hjørnet av bensinstasjonen og det er her vi slapper av og nyter sola, mens vi snakker litt om den «spennende» nedkjøringa i Moadalen. Vi bestemmer oss nå for å ta den avstikkeren til Offerdalen og kjøre derfor til Årdalstangen. Her svinger vi av i mot **Offerdalen** og etter bare noen få km å kjøre, kommer vi opp til en sving med en fin utsikt.

Innkjøringa til Offerdalstunellen



Og der er det en åpning inn i fjellet - Tunnelen. Når vi parkerer og går et stykke innover og titter, ser dette ut som en helt vanlig Norsk tunnel, men denne virker forholdsvis trang. For info; det er bare plass til en bil om gangen, men det er møteplasser inne i tunnelen. Bilene som er på vei nedover, må svinge inn på disse og stoppe for biler som er på vei opp. Det er antageligvis ikke så mye trafikk her, men på den halvtimen vi sto parkert, kom det faktisk tre biler. Jeg har for fire år siden kjørt denne tunnelen med en 1985, VF1000FI og den gangen begynte jeg å spinne med bakhjulet i den øverste delen av tunnelen, på min vei oppover i den bratteste delen. Den gangen regnet jeg med at dette kom av at jeg kjørte i hjulsporet hvor det rant vann. Så min plan denne gangen, var å holde meg i midten av veien imellom hjulsporene. Tom-Erik mente at jeg måtte være første prøvekanin, slik at han kunne se hvordan jeg greide meg.

Ok, da var det bare å sette i gang. Jeg satte MC'n i gang og begynte å kjøre. Veien gikk slakt innover og reflekser langs tunnelsiden lyste langs fjellsiden på veien. Etter en stund, kunne jeg se at refleksmarkeringen langs veien forsvant «opp i taket» av tunnelen. Ok, nå begynte

stigningen og siden det ikke kom bil imot, la jeg meg som planlagt midt i mellom hjulsporene. Jeg ga «passelig med gass» for å holde turtallet, for her i mørket var det viktig at sykkelen ikke stoppet. Skulle jeg miste kontrollen i bakken, kvele motoren og kanskje velte, ja da er jeg ikke sikker på om jeg hadde funnet igjen sykkel der inne i mørket. Jeg følte at veien aldri tok slutt og plutselig mistet jeg bakhjulsgrepet og begynte å spinne, sykkelen vred seg litt i mot høyre og hjulet fikk igjen fast grep, puuuh - jeg slapp med skrekken. Og etter noe som kjentes ut som en evighet, så skimtet jeg endelig lyset i enden av tunnelen. Jeg pustet lettet ut da jeg kjørte ut av åpningen på toppen og sa til meg selv «det gikk bra denne gangen også».

På toppen av tunnelen, - tatt før jeg skal kjøre ned igjen.



Etter å ha tatt ett par bilder, begynte nedoverturen. Jeg slapp meg forsiktig over kanten og inn i åpningen. Det virket som om det var et sleipt belegg av vann og veistøv inne i tunnelen denne dagen, men det er det kanskje alltid? Jeg håpet på at jeg hadde rett gir. Ikke for høyt og ikke for lavt, for det å dra inn bremsene, om sykkelen skulle trille for fort, kunne være skjebnesvangert. Og jo lengre jeg kom nedover, jo mere avslappet ble jeg. Ja, da jeg så at det flatet ut og åpningen lyste imot meg, var det jo rett og slett en artig tunneltur.

På vei ut etter å ha kjørt ned igjen



Men jeg må innrømme at jeg ikke var like høy i hatten på vei oppover. Etter å ha fortalt Tom-Erik at jeg miste hjulgrepet, ble vi enige om at han IKKE skulle ta denne «manndomsprøven». Selv om hans dekk hadde mer enn lovlig mønster, så hadde hans dekk mindre gjenværende mønster enn det jeg hadde på min.

Deretter gikk turen tilbake til Øvre Årdal, hvor vi nå skulle vi ta **Tindevegen til Turtagrø**.

Når en kjører i den retningen vi kjørte, så begynner veien med en bratt oppstigning med flere krappe svinger. Etter hvert, kommer en opp på fjellet og svingene blir slakere. Her var det fortsatt snø i skyggepartiene langs veien. Vi var godt kledd og det var fint vær, så temperaturen passet helt ypperlig for MC kjøring. Da vi kom på toppen av veien kom vi til en bom.

Bomstasjonen på Tindevegen mot Turtagrø



Her må alle betale, også vi som kjører motorsykkel og det eneste gyldige betalingsmiddel er plastikk kort. Noen hundre meter etter bommen begynner veien med å gå nedover igjen og her er det også flere fine svinger. Da vi nærmer oss Turtagrø finner vi en utsiktsplass og tar en stopp, med litt fotografering.

Pause på Tindevegen, med utsikt mot Turtagrø og Sognefjellet



Det er mange fine fotomuligheter på denne veien som er litt over 3 mil lang. Ved ankomst Turtagrø kan vi velge om vi kjører mot venstre mot Sogndal eller ta av til høyre og kjører over Sognefjellet.

En liten stopp på Sognefjellet.



Og for oss var valget greit, Vi var blitt sultne og hadde lyst på kanelsnurrene som selges på det kjente **bakeriet i Lom**. Og etter atter nye 30 kilometre på spennende og svingete vei over Sognefjellet, i strålende sol, ankom vi Lom og svingte der til venstre inn på parkeringa foran bakeriet. Her er det alltid kø på sommeren, noe det var nå også. På meg ble det ett par kanelsnurrer og en pekanbolle. Og ja, det smakte MEGET godt.

Stopp ved bakeriet i Lom



Ulf nyter sin pekanbolle



Tom-Erik med sin pekanbolle



Etter kakepausen kjørte vi opp til bensinstasjonen for den obligatoriske bensinfyllinga, som Tom-Erik trengte på sin sykkel, og pga alle kanelsnurrer var det ingen av oss som trengte «pølsepåfylling».

Skal en fra Lom til Vestlandet, er det kun en vei å kjøre. Riksvei 15 opp mot Strynefjellet. Fra Lom og forbi Skjåk og Bismo er det en litt kjedelig strekning på noe rund 25 -30 kilometer å kjøre, med mye 60 og 70 soner. Men når en kommer til **Høgfossen**, så forandrer veien karakter og opp mot Pollfoss og Billingen er det mange fine svinger og en spennende MC kjørevei. Deretter strekker veien seg ut med noen lengre og rette strekninger med 90 km sone opp mot Grotli. For de som liker å kjøre svingete grusvei, kan en her ta av mot venstre og kjøre den **Gamle Strynefjellveien**. Det var ikke med i vår plan, så vi fortsetter videre oppover snaufjellet. Her er det også noen kilometer med fin vei og en kan få luftet seg litt i fartsvinden. Da er det viktig å ha på seg nok klær, for også om sommeren kan det ligge snø i dette området og da blir det fort kjølig. Jeg hadde tatt på meg mine regnklær, noe som er fint for å holde den kjølige vinden ute. Det var lite trafikk, så vi kunne holde jamn fart over fjellet, for så å kjøre videre inn i noen lange tunneler hvor det er redusert hastighet. Møter en større kjøretøyer her inne, bør en redusere hastigheten enda litt til, for veien er smal og det er litt ujamn veibane. Plutselig, når vi kommer ut av den siste av dem, så kan vi skue utover en storslått dal med høye fjellsider.

Her synes jeg at det alltid er kjekt å stoppe for en liten pause, med litt obligatorisk fotografering, gjerne med MC'ne fint dandert på bildet sammen med den storslåtte utsikten.

Utsikten etter Strynefjellet og nedkjøringen mot Stryn	



Nå begynte det å skye over og vi kunne se at det lå mørke regnskyer i horisonten. Men en skal ikke klage, for så langt på turen hadde vi kun kjørt i fint vær. Vel, været er det lite vi kan gjøre noe med og fortsatt var det heldigvis oppholdsvær. Så det er bare å hive seg i salen og fortsette vår reise på veier som svinger seg nedover dalsiden i fine hårnålssvinger. På denne veien så synes jeg jo at det egentlig er mest givende å kjøre oppover. Vi er nå kommet inn i en helt annen natur, og for oss som er i fra Østlandet er vestlandsnaturen storslagen å se på. Og når veiene også er fine for MC, så er det jo bare å nyte stemningen og kjøre videre mot Stryn, hvor det på nytt er bensinfylling og en liten stopp for å strekke på beina.

Været ser enda mørkere ut nå og dessverre er det mørkest i den retningen vi skal kjøre. Men vi er da optimister og vi satser på at nedbøren som vi forstår er «på vei», vil holde seg unna i enda noen timer. Etter en passelig pause, så starter vi opp igjen. Og vi fortsetter vår reise på riksvei 15. I mellom Stryn og Hornindalsvatnet er det en ny liten fjellovergang, med de vanlige svingene og i øyekroken flimrer den fine vestlandsnaturen. Vi passerer Hornindalsvatnet på vår venstre side mens vi har kursen mot Nordfjordeid. Hornindalsvatnet er forresten en av Europas dypeste innsjøer, med en dybde på over 500 meter.

Litt før vi kommer til Nordfjordeid tar vi av mot venstre inn på E39 og kjører Stigedalen mot Straumshavn. Litt før Straumshavn begynner det og duskregne og jeg stopper for å høre om Tom-Erik vil ta på seg mere regntøy, men han er optimist og mener at det går greit, for vi er jo ikke så langt unna overnattingsplassen, så vi fortsetter. Litt senere begynner det å regne enda mere, ja det er nå blitt «ekte vestlandsvær» og vi svinger av mot høyre og inn på Fylkesvei 651. Dette er en skikkelig god gammel og smal vestlandsvei. Slike veier eksisterer snart ikke lenger, da det stadig skjer utbedringer på det Norske veinettet. Her er det i store

delar av veien kun plass til en bil og det er derfor rikelig med møteplasser i en strekning av 20 km. Vi fortsatte på denne veien fram til Fyrde, hvor vi tar en liten avstikker til Lisjevatnet og «**PADDE land**». Her har kunstneren Robert Steinnes laget en 2,5 meter høy skulptur av en padde. Dette området har en av Europas største populasjoner med paddar og her er det satt opp ledegjerde for paddene mot en tunnel, som leder paddene under veien. Slik at de på denne måten skal prøve å berge disse utsatte amfibiene. Alle som har sett en padde gå over en vei, vet jo at dette er farlig for padda. Her er det også en bok, hvor en kan skrive sitt navn og en hilsen til andre som stopper her. Det er også noen informasjonsskilt med opplysninger om paddene som holder til i dette området.

Pause ved Paddeland



Det er nå blitt opphold i nedbøren og vi benytter sjansen til å ta noen bilder. Jeg benytter samtidig muligheten til en liten tissepause oppe i skogkanten. Det er kjekt å gjøre slikt mens det er opphold, for en vet jo aldri når neste regnbyge kommer. Veien fra Fyrde til Volda, var tidligere av samme smale karakter som den vi nettopp hadde kjørt, men her har det pågått veiarbeid i flere år og nå er veien nesten blitt oppgradert til motorvei standard. For brukere av veien er dette en stor forbedring, ikke mins sikkerhetsmessig for å unngå ulykker. Men for oss motorsyklister betyr det at veien nå er blitt en kjedeligere veistrekning. Siden veien er lettere å kjøre nå, så kan en jo nå bruke mere tid til å se på naturen og utsikten mot Austefjorden. Men for Tom-Erik og meg var det ingen utsikt, for det begynte nå med litt duskregn, så det eneste vi så, var en grå vegg med tåkeskyer. Etter Volda tok vi av på Fylkesvei 653. Her ble det ett opphold i regnet. Ja regnet sluttet ikke, men vi kjørte her inn i verdens dypeste veitunnel, som går 279 meter under havflaten før den kommer opp på andre siden av fjorden. Ved Garnes (litt før Ulsteinvik) svinger vi mot venstre på Fylkesvei 61 og kjører over Kjelsundbrua og videre opp Leikongeide mot Gurskebotten. Her skal en være

ekstra oppmerksom på at det plutselig kan hoppe Hjort over veien, ja det med hjort i veien er jo noe en må tenke på over alt på Vestlandet. På Østlandet er det Elgen som er skogens konge, men her er det Hjorten som regjerer i skogene (og langs veiene). Fra Gursken stiger veien relativt bratt oppover med fine svinger og vi passere skilte med det artige stedsnavnet Knotten, på vår vei oppover mot toppen. Og for en fantastisk utsikt vi får der opp. Her er det en fin parkeringsplass med utsiktspunkt og en kan her se ut mot Åramsundet og Kvamsøya og de andre omliggende øyene, med det mektig lange Stadlandet i bakgrunnen.

Bilde 104. Utsiktspunkt ved Larsnes, mot Stadlandet



Etter den obligatoriske fotograferinga, fortsetter vi den siste kilometeren ned til og Larsnes, med ankomst klokka 22:00. På Larsnes hadde vi fått låne et lite hus, hvor vi overnatter i fra søndag til mandag. Og ingen ting er bedre enn å komme seg innomhus når en har kjørt i 15 lange, men begivenhetsrike timer på MC'n. Planen var at Tom-Erik skulle sove i senga på soverommet og jeg skulle sove på en gammelsovesofa i stua. Men døra til soverommet var av en eller annen grunn låst og vi fant ikke nøkkelen. Så det ble søvn på en liten 3 seters sofa i naborommet for Tom-Erik den natta. Vi var begge «mette» av alle synsintrykkene etter MC turen, så jeg tror vi nok hadde sovnet uansett liggeunderlag.

Dagen etter skulle vi kjøre videre til Stadlandet for å besøke Vestkapp, som ofte blir regnet som Norges vestligste punkt. Så da vi neste morgen våknet og tittet ut for å sjekke været, ble vi litt skuffet. For der vi overnattet, er det ved pent vær, fin utsikt utover mot Stadlandet. Og denne morgenen det var nå lite å se av den kjente avlange landformasjonen. For ute var det lettduskregn, overskyet og grått vær. Huff -dette var ikke noe godt MC kjørevær. Ja – er en på Vestlandet, så må en jo bare akseptere litt «vestlandsvær». Vi diskuterte litt om vi burde utsette avreisen for å se an været, men Tom-Erik er en evig optimist og mente at været kunne bli bedre bare vi fikk startet opp syklene. Jeg som hadde erfaring med å kjøre på Vestlandet, mente at det med stor sannsynlighet ville fortsette med den samme værtypen. Ved 8:30 tiden ble syklene klargjort og vi startet opp. Vi skulle nå kjøre til Årvik ferjekai, for å ta ferja mot Koparnes. Og fergetidene var vi litt usikre på, men jeg vet at denne ferja går ofte og skulle en bomme litt på ferjeavgangen, så var det sjelden lenge å vente til neste ferje. Første stopp, var etter kun 500 meter – bensin fylling. Og etter

enda en 3-4 km kunne jeg se en ferje som gikk utover i fjorden, med kurs mot Koparnes. Ja – dette betydde at vi hadde bommet på fergetiden. Ergerlig, at vi ikke beregnet dette litt bedre, men det positive (selv om skodda fortsatt lå tykk og klam nedover fjellsidene) var at nå hadde det sluttet å regne. Da vi svinger inn på ferjekaia, så vi at det var flere enn oss som hadde «feilberegnet» og vi parkerte derfor syklene i en strategisk posisjon, slik at vi kunne kjøre om bord før de andre bilene.

Bilde 127 . Ferjekø på Årvik kai.



Det er lite å finne på mens en står slik i ferjekø, men en kan jo ta fram telefonen og sende ett par tekstmeldinger. Her ved denne ferjekaia er det forresten også en mulighet til å ringe i fra en slik gammel rød telefonboks som tidligere sto «over alt». Før «mobiltelefonens tid», så var det jo slike røde bokser en så etter, når en trengte og ringe til noen. Boksen som står her, er en av de få gjenværende telefonbokser som er Vernet og som nå står som et symbol på en svunnetid, hvor disse røde boksene var viktig for kommunikasjonen i Norge. Det er jo rart å tenke på nå, hvor mobiltelefonen er blitt allemannseie. Og når en står slik og drømmer seg litt bort, så kommer plutselig ferja og det blir litt småstress, med å få stuet vekk telefonen, få på seg hjelm og å huske og ikke miste ned hanskene, som ligger løse oppe på bensintanken. Ja en vil jo nødig hefte de andre som også står i kø. Og kanskje allerede er irritert for at to frekke MC kjørere sniker seg forbi dem i køen og parkerer forrest. Det gikk greit, for da bommen åpner seg og vi blir vinket om bord, var vi begge klare. Vi kjører om bord og får henvist en plass framme i et hjørne, slik at vi kan komme oss tidlig ut ved ankomst andre siden av fjorden (Koparnes). Fra Koparnes kan vi svinge av mot høyre og kjøre mot SørBrandal og videre til Åram og til Vanylven. Dette er en fin kjøretur med utsikt til øyene rundt og kan anbefales, men vi hadde jo en annen plan- Vestkapp, så vi kjører rett

fram. Etter 7 km deler veien seg igjen. Og om en da tar av til venstre inn på vei 652, kommer en inn på nok en vei som kan anbefales. I Cappelens MC kart, er denne veien merket som anbefalt MC vei til Lauvstad og der kan en ta ferje mot Volda. Men jeg mener at når en først er i dette området, så bør en fortsette veien rundt Dalsfjorden til Folkestad og eventuelt ta ferje derfra hvis en skal videre nordover, eller hvis en skal Østover, kan en fortsette videre til Straumshamn. Og kanskje å kjøre den samme smale vei 651 til Paddeland, som vi kjørte dagen før, for så og kjøre mot Hornindal og Stryn. Men nå sitter jeg her og drømmer meg litt bort mens jeg skriver. Vår plan er Vestkapp, så vi fortsetter rett fram på fylkesvei 61 og suser forbi Fiskå og videre til Åheim.

Bilde 137 og 139. Infoskilt på vei til Vestkapp



Her tok vi av til høyre inn på vei 620. Det er fortsatt grått og trist vær og vi kan nå skimte Stadlandet i det fjerne, men noe utsiktswær blir det garantert ikke denne dagen. Dette er en fin vei og det er lett å glemme seg litt bort, mens en studerer storslått natur. Plutselig (ved Skorge) er det en sving som er MYE skarpere enn den ser ut og er en ikke oppmerksom her, er det lett å få seg en stor overraskelse. Så vær obs om du eventuelt kjører denne strekningen. Etter enda noen kilometer kommer vi inn i tett skog, på en vei som er både smal og uoversiktlig, med flere møteplasser. Vi fortsetter framover og etter en stund åpner landskapet seg opp og vi ser en fin badestrand på høyre side. Noe bademodus var ikke vi i og dessuten er det nok sikkert kjølig vann, siden utsikten herfra er rett ut i det værharde Atlanterhavet, så vi fortsetter og ankommer Leikanger. Her tar vi det rolig, mens vi passerer skolen og så stiger veien oppover. Veien er fin og en kan benytte både gir og gass aktivt, for den som vil det. Etter å ha kommet over opp på toppen, går veien slakt nedover og vi har noen vann på vår venstre side. Vi kan nå se at utsiktspunktet Kjerringa på Vestkapp er innhyllet i tåke. Noe som også på solfylte dager slettes ikke er uvanlig. På vår Høyre side passere vi en Joker dagligvare butikk og en Campingplass og vi svinger skarpt mot høyre, girer ned ett par gir, for her stiger veien bratt oppover. Her bør en passe seg litt, for det ligger en del glatt sauemøkk i veien. På nytt kommer vi opp på en topp, før det går litt slakt nedover og endelig ser vi krysset som er merket med skilt Vestkapp. Jeg ser fint den nedre delen av den smale svingete veien som slynger seg oppover mot toppen, men den aller øverste toppen er som forventet skult i tåka. Vi kan jo ikke gi oss nå, her er det bare å kjøre oppover og så får en håpe at en ikke møter biler som er på veien nedover mot oss. Veien er smal og det er lite med møteplasser og også her ligger det svart sleip sauemøkk. Vi møtte

ingen biler på den smale veien til toppen. Dessverre var innkjøringa til parkeringa foran huset, som ligger på utsiktsplassen, sperret med en stor kjetting.

Bilde 146B. På toppen av Vestkapp platået (Kjerringa)



Tidligere ble det her solgt kaffe og noe og bite i, men høst stormen knuste visstnok vinduene og raserte plassen for noen år siden. Vi kunne se at det pågikk oppussing av bygget, så kanskje det på nytt vil bli aktivitet her i 2017-18? Tidligere kunne MC kjørere som ville dokumenter at de hadde vært på Vestkapp, parkere MC'n foran ett stort skilt på denne parkeringa, hvor det står VESTKAPP med lengde og breddgrad. Men pga av kjettingen var dette nå ikke mulig å få med syklene på bildet.

Bilde 179. Fotografering ved Vestkapp skiltet . Bilde 172 «Tåkehavet»



Vi spaserte litt rundt opp på toppen, hvor det står en stor antenne og tok der noen bilder (av tåkehavet). Men som Tom-Erik så positivt sier, det regner i hvert fall ikke. Og så ler vi litt, mens vi titter på et filmopptak jeg tok den 27. mai 2016. Da filmet jeg en liten videosnutt, på den samme plassen vi nå står, i så godt som helt skyfritt vær. Så om vi ikke så, så mye av utsikten mens vi sto der, så kunne vi jo i hvert fall se på filmen hvordan det skulle ha sett ut.

Nei, nå begynte vi å bli sugen på å komme oss videre og syklene blir på nytt startet opp og vi stuper inn i tåkehavet på vei nedover den smale stien i fra toppen. Nede ved skilte, hvor det står Vestkapp, finner jeg ut at vi må ta biler. Og syklene blir parkert slik at jeg skal kunne ta bilde med syklene i front og med veien opp mot Vestkapp som bakgrunn. Og uansett hvordan jeg prøver å finne det «rette» utsnittet med mitt kamera, så får jeg ikke med meg alt jeg vil. Så jeg hopper ut fra veikanten og ned på noe som jeg tror er fast mark med gress på. Oi der var det bare myr, og da står jeg der med våt svart myrgjørme til langt opp på støvleskaftet på mine MC støvler. Der og da ba jeg en liten bønn om at støvlene fortsatt måtte være vanntette. Bilder ble tatt og ferden fortsatte.

Bilde 184. På vei hjem, med veien opp til Vestkapp i bakgrunnen



Vi hadde nå nådd vårt hovedmål for turen og kursen pekte på en måte hjemover. Og vi følte at vi derfor kunne slappe litt av og ble enige om å ta en stoppepause/kafferast på Jokerbutikken vi passerte på veien hit. Dit var det jo kun en liten kilometer å kjøre. Butikken hadde trivelig betjening, som solgte fersk kaffe for 20 kroner pr kopp og de solgte også nystekte wienerbrød og annet godt å spise. Kjekt å vite om du skulle bli kaffetørst og passerer i butikkens åpningstid. Som jeg mener var i fra 09:00 til 18:00 – hver eneste dag?

Bilde 189 og 191. Hvilepause ved Jokerbutikken



Fra Jokerbutikken fulgte vi samme kjørerute som vi kom, men for de som har god tid og har lyst, så anbefaler jeg at de prøver å kjøre mot Silje og vei 618 mot Måløy, som også er en fin MC kjørerstrekning. Men som nevnt, vi kjørte tilbake mot Åheim og så svinget vi til høyre og inn på vei 61. Etter noen få hundre meter stiger veien bratt og vi kjører på en vei med kjempefine hårnålssvinger og den som liker svingkjøring vil her like seg godt. Oppe på toppen er det rette strekninger med slake svinger, men en av svingene på siste del, før en begynner å kjøre nedover igjen, er krappere enn den ser ut - så pass på her. Rett før vi kommer til krysset ved Maurstad, er det noen hundre meter med en smal og uoversiktlig vei. Etter krysset ligger det en bensinstasjon og på nytt ble det en pause og bensinfylling (men så langt denne dagen, har det ikke blitt noen pølsespising). Det er greit å passe på å ha full bensintank og samtidig kan en jo benytte sjansen til å tømme sin egen «tank». Herfra følger vi hovedveien mot Nordfjordeid, hvoretter vi følger hovedveien ned i mot ferjeleiet ved Lote. Vår plan nå, er IKKE å kjøre med ferja til Anda og derfra til Byrkjelo. For selv om vi også skal til Byrkjelo, er planen å kjøre en noe lengre omvei. Ja – for hvorfor skal en kjøre en kort vei, når det finnes fine omveier? Så ved Lote, skal vi ta av og inn på vei 613 mot Randabygd.

Vær obs når du kommer ned til ferjeleiet, for her må en krysse E39 og dette krysset er litt finurlig laget. Vi forstår med en gang vi begynner å kjøre langs fjorden innover mot Randabygd, at dette blir en fin MC opplevelse. Veien er tidvis trang, med flere møteplasser og den snor seg både oppover og nedover langs fjorden. Her er det også noen tunneler og i en av dem, er det så trangt at jeg krysser fingrene for at jeg ikke møter noen der inne, for her ser det ut som om det vil bli vanskelig å møte kjøretøyer større enn en motorsykkel. Og skrekk og gru, akkurat her inne, kommer det plutselig en bil imot. Men ved å manøvrere MC'n inn i mot tunnelveggen og stå helt stille, så går det merkelig nok helt fint. Hele veistrekningen er ikke så lang, bare litt over 30 kilometer, men her skader det ikke å sette av litt ekstra tid. Dette er IKKE veien for de store hastighetene. Men vi kan på det varmeste anbefale denne kjørestrekningen om en er i dette området. I krysset ut i fra vei 613, svinger vi til høyre ut på riksvei 15 og etter noen få kilometer er vi på Stryn. Her er det en stor Esso stasjon (og mange andre butikker) men for oss som skal ha bensin er det Esso som er viktigst. Tom-Erik tar fram litt nistemat som vi har tatt med og det blir da brødsiver med jordbærsyltetøy i fra en hendig sprutflaske (ala ketchupflaske). Jeg synes ikke dette syltetøyet er noen stor kulinariske opplevelse, men det er utrolig lettvint å ha med når en er på MC tur. Om noen fortsatt husker min hendelse da jeg hoppet ut i myra for å ta bilde, så kan jeg bare opplyse om at støvlene var vanntette. Mens vi sitter her og slapper av, sjekker jeg inni MC støvlene og de inneholder ikke annet en «tåfis». PS sjekken ble gjort etter at maten var fortært. Og hadde det vært lekkasje i dem, burde jeg nok ha blitt våt på beina før denne stoppen.

Bilde 73B. Spisepause i Stryn.



Som nevnt, vår rute går mot Byrkjelo og for å komme oss dit, tar vi av mot vei fylkesvei 60. Denne strekningen har tidligere vært kåret av Lind Eide (i Norske attraksjoner på NRK TV) som Norge dårligste vei. Dette er heldigvis/dessverre noen år siden og på denne veien har det pågått en kontinuerlig utbedring av veien igjennom mange år. Heldigvis for de som må kjøre her, men for oss MC kjørere og turister, har dette gjort veien til en mye kjedeligere kjørestrekning. Veien passerer Loen og Olden, som er kjente turistplasser for de som vil besøke Jostedalssbreen og dens brearmer. Videre kjører vi forbi tettstedene Innvik og Utvik og også her er det fine MC vei og som også nevnt flere ganger tidligere, en kan se på storslått Vestlandsnatur. Ved Utvik, svinger veien bratt oppover i noen lange svinger og etter en kort rett strekning begynner det med en serie krappe svinger. En får litt Trollstigen

følelse, men utsikten her er tett kun skog til vi passerer Karistova på vår venstre side. Her er det ett utsiktspunkt for de som har tid til slikt. Vi kjører forbi og så er vi på en måte oppe på høyfjellet igjen. Og etter en kort kjørestrekning, begynner veien på nytt å stupe nedover med nye svinger, før veien flater ut og vi kommer ned til Byrkjelo. Vi svinger av til venstre og kjører inn på E39 igjennom Våtedalen mot Klakegg. Våtedalen fortjener sitt navn, for her renner det vann fra fjellvegen, som samler seg til en elv av grønt brevann. Jeg som bor på Østlandet blir alltid like fasinert av dette grønne vannet. Er det den lyse elvebunnen som gjør at vannet fra breene ser så grønt ut tro? Vi passerer Klakegg og kjører så inn til Skei sentrum. På Skei, har husfliden en butikk som heter JULEHUSET og som er full av nisser og julepynt hele året. Tom-Erik og jeg bare måtte stoppe der for å ta en titt, for dette må vel sies å være skikkelig Norsk kultur. Kan ikke huske at vi kjøpte noe der, men å finne en butikk full av julepynt på sommeren, ja det er jo noe en ikke glemmer så lett. Jeg anbefaler lesere å ta en stopp der, hvis dere greier å finne parkeringsplass. Det var tydelig at stedet var populært, for parkeringen var hele tiden fylt opp med turistbussene som var i dette området.

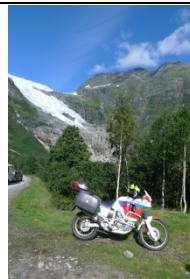
Bilde 200 og 202C fra Julehuset i Skei



I Skei er det en stor rundkjøring og her kan man velge om man vil fortsette på E39 mot Førde. For så å kjøre langs Jølstravatnet mot Moskog og Førde, det en litt kjedelig strekning (synes jeg) men det å kjøre MC er vel aldri helt kjedelig? Og om en ved Moskog svinger av og inn på Vei 13, så er gir dette en meget spennende vei videre over Gaularfjellet. Etter Gaularfjellet kan en deretter for eksempel kjøre videre med ferje og videre over Vikafjellet mot Voss og Hardanger. Dette er en rute som kan anbefales på det sterkeste. Selv så foretrekker jeg (hvis det passer slik) å kjøre veien over Gaularfjellet i retningen i fra Balestrand og mot Moskog. Da dette innbyr til flere motbakker, med utfordrende svingkjøring oppover mot toppen av Gaularfjellet, istedenfor å kjøre disse svingene i nedoverbakke (PS: nedoverbakke gir bedre utsikt utover dalen). Men nå sporer jeg av igjen, Tom-Erik og jeg skal jo ikke den veien. Vi svinger av i rundkjøringa på Skei og inn på Riksvei 5, med kursen mot Sogndal. Vi kjører nå langs et vann på vår høyre side. Veien slynger seg at og fram langs vannet i noen fine litt lange svinger og i enden av vannet er det noen tunneler. Når en kommer ut av den øverste av disse, kan det være lurt å ta seg en stopp. Der er det på venstre side (med en gang du kommer ut av tunnelen) en avkjøring til Bøyabreen. Dette er en av brearmene som tilhører Jostedalsbreen. Da jeg for 14 år siden stoppet her og

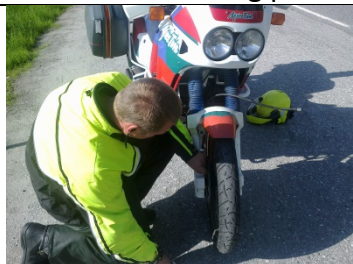
tittet på breen, så gikk isen helt ned i bunnen av fjellveggen, som en tykk bølgende bunadsstakk. Nå henger den slapt oppe i dalen som et lite kjøkkenforkle. Om dette har noe med naturlige variasjoner i naturen å gjøre, eller dette er pga global oppvarming, har jeg ingen formening om. Jeg synes uansett at dette er en fin plass å stoppe for å strekke litt på beina.

Bilde 208 og 212 En stopp ved Bøyabreen



Etter å ha tatt en pause, tittet på breen og fått i oss noe å drikke (å drikke rikelig er viktig når en kjører motorsykel) kjører vi videre, men hva Fxxx har skjedd nå? Min speedometernål hopper og spretter mellom 0 og 30 km da vi begynner å kjøre. Kan det være metret som har tatt kvelden, eller wiren som har gått i stykker? Akkurat da passer det dårlig å stoppe, men litt lengre nede er det en plass vi kan stå uten å være til hinder for trafikken. Wiren ser ut til å være hel og når jeg snurrer på den så fungerer speedometernåla som den skal. OK, her må det være en feil nede i drivmekanismen i forhjulet. Så det ble til at jeg koblet i fra wiren nede ved hjulakselen og jeg brukte tape til å henge opp wiren på forgaffelen. Det viste seg senere at det var plastikkdrevet i hjulnavet som hadde gått i stykker. Dette er nå fikset med nytt drev og for sikkerhet skyld, også en ny wire. Men pytt pytt, jeg har jo med meg en GPS, så det å følge med på hastigheten går fortsatt greit.

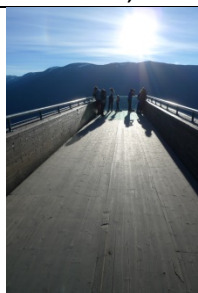
Bilde 218 Feilsøking på ustabilt speedometer.



Litt senere passerer vi Norsk bremuseum i Fjærland. Jeg har aldri stoppet her, så jeg vet ikke hva det er å se der. Vi fortsetter inn i nye tunneler og etter å ha kjørt de vanlige oppoverbakkene, kommer vi på nytt til nedoverbakker med lange fine svinger som innbyr til jamn fart. Og plutselig er vi nede i Sogndal og vi svinger til Venstre mot sentrum. Nå skal jeg ikke på nytt henge meg opp i for mye alternative veier, men vei 55 mot Lustrafjorden og Sognefjellet er slettes ingen dum vei. Men Tom-Erik og jeg, vi fortsetter over brua mot Kaupanger og videre til Mannheller ferjekai. For å hindre kryssing av veibanen for biler som

skal til og fra ferja, er det laget en fiffig tunnelløsning ved denne kaia. Skal ikke gå inn på dette, men du legger sikkert merke til det når du er der. Vi traff ikke helt ferja her heller, så det innbyr til en pause, med litt nøtter og noe å drikke. Noe som er en fin kombinasjon når en kjører tur. Både Tom-Erik og jeg pleier å ha med en pose med blande nøtter, på lengre MC turer. Vi entrer ferja og rekker bare ett par tekstmeldinger på telefonen, før vi må gjøre oss klar for å kjøre i land på Fodnes. Vi følger fortsatt Riksvei 5 inn i en ny tunnel og kommer ut i Lærdal. Her stopper vi for å fylle bensin og jeg bare MÅTTE ha i meg en stor Hamburger. Vår plan nå, er å komme oss til Aurland, for å kjøre Aurlandsdalen og riksvei 7 til Gol, Nesbyen, Sokna og Hønefoss, hvor jeg skal kjøre hjem til Hønefoss, mens Tom-Erik fortsetter videre mot Gardermoen og Jessheim for å komme seg hjem. Letteste, men kjedeligste veien fra Lærdal til Aurland, er jo å kjøre verdens lengste Biltunnel. Men og kjører rett fram i 24.500 meter inne i en tunnel, er ikke noen god løsning. Vi føler nå at vi har kjørt nok tunneler og dessuten blir det enda flere tunneler å kjøre, innen vi kommer hjem. Nei, vi titter på kartet og bestemmer oss for å kjøre gamleveien over fjellet til Aurland. Så rett etter at vi kjører ut fra sentrum, svinger vi mot høyre og fortsetter utover mot noen ferjekaier og litt senere kan vi svinge av mot venstre inn på en smal vei. Rett etterpå kjører vi over en liten bru og så er det bare å fortsette på denne forholdsvis smale veien. Veien går stadig oppover og oppover og i enkelte partier av veien er det hull og sprekker i asfalten. Sola begynner nå å gå ned, så på denne siden av fjellet begynner det nå å bli kjølig. Oppe på toppen blir sola igjen synlig. Men noen varme kan jeg ikke si at den gir. Vi er nå på 1306 meters høyde og her ligger det fortsatt igjen snøflekker i fra vinteren som var. Siden vi kjører så seint på kvelden (19:30), er det ingen bobiler eller turisttrafikk og vi har hele veien for oss selv. Her er det bare å kose seg og nyte alle svingene og de rette strekningene. Ja, og så må en jo også her titte litt på utsikten og det er jo fortsatt fare for å møte andre kjøretøyer, så en må ikke sitte og «sløve». Når en kjører MC må en alltid ha full konsentrasjon. Og om en begynner å føle seg sliten, får en heller stoppe og ta seg en liten «høneblund». På veien nedover mot Aurland, er det en fin utsiktsplass som vi stopper ved.

Bilde 225, 226 og 227 Plattform - utsiktspunkt over ned mot Aurlandsvangen



Bilde 237. Parkeringsplassen ved Utsiktspunktet.



Her er det laget en plattform ut i fra fjellveggen, med en glassplate i enden. De som er skikkelig tøffe, bør her prøve å lene seg mot denne mens de ser ned i ura. Dette er ikke noe jeg vil forsøke, for jeg får da garantert et snev av høydeskrekk. Vi må jo også ha tatt noen bilder, men akkurat her er det faktisk en del turister, men vi greier tilslutt å få tatt ett par bilder av kun oss to + MC'ene uten at andre er med på bildene. Vel, tiden går og vi skal hjemover. Så enda en gang starter vi opp og på nytt triller vi utover en i svingete bakke. Akkurat nå, er det ikke tiden for å begynne å undre på om bremseklossene har nok belegg, eller om det er to, tre, eller enda flere år siden bremsevæsken var skiftet. Vi lar det stå til og etter en hel masse svinger, så kommer vi ned til gamle Aurlandsvangen. Det er ikke lenge siden vi fylte bensin, men siden vi nå skal kjøre inn i ett område med langt til neste bensinstasjon, så stopper vi og toppe opp bensintanken på Sognaporten (en spiseplass med god mat, som var stengt da vi stoppet der).

Bilde 240. Bensinfylling og pause ved Sognaporten



Her ligger veikrysset hvor vi skal svinge av, for å fortsette vår reise hjemover. Etter noen håndfuller med nøtter og litt drikke, fortsetter vi vår ferd videre inn på vei 50 og oppover Aurlandsdalen mot Hol. Vi slipper heller ikke her unna en del fine MC svinger og tunneler. Spesielt nederst i dalen. Ja her er jo også en av tunnelene «enveiskjørt» med trafikklys i hver ende – og vær obs på at denne tunnelen har en skarp 90 graders sving. Vi fortsetter å kjøre og nå begynner det å bli mørkere.

Bilde 246. Over fjellet, på vei til Hagafoss.



Etter å ha kjørt rundt 80 km (og ett par stopp med litt beinstrekk/hvilepause), kommer vi inn i krysset ved Hagafoss, hvor vi så skal kjøre videre på vei 7. Trafikken er lav nå og det er mest en og annen trailer å se langs veien. Vi passerer både Ål og Torpo før vi endelig ser lysene ifra bensinstasjonen på Gol, hvor vi på nytt trenger påfyll av bensin. Jeg kjenner nå at det har blitt en del timer på sykkelsetet, så her snakker vi litt om det er behov for å ta en lengre pause, men NEI, vi er begge enige om å kjøre videre.

Bilde 249. Bensinfylling og pause på Gol ved 22 tiden på kvelden



Men så fornuftige som vi er, tar vi det med ro. Vi er jo nå kommet inn i Elgenes kongerike og da må en være klar, hvis et slikt stort dyr kommer ut i veien. Vi passerer Nesbyen, Flå og finner passelig plass for en stopp, med nytt påfyll for både drikke inn i kroppen og annen væske ut. Vi påstår fortsatt begge to at vi ikke er slitne og vi fortsetter derfor videre på vår vei. Dette blir jo bare å regne som en «transportetappe» på vår vei hjem. Etter en stund nærmer oss Ørgenvika, hvor vi skal svinge av og inn på den nye veien som tar av mot Sokna. Jeg kjører foran og Tom-Erik kjørre bak, siden det er jeg som er mest kjent i dette området vi nå kjører. Her er det på deler av veien høyere fartsgrense enn 80 km/t, men vi holder kun 80, vi har tross alt vært på veien i mange timer denne dagen. Begynner Tom-Erik å kjøre saktere tro? Hmmm, jeg slakker av til 70 km/t, jammen meg blir han også nå liggende lengre bak meg en han var da vi kjørte i 80. Så jeg slakker av til 60 km/t for å se om han greier å holde den farten. Jeg begynner nå å bli redd for at Tom-Erik skal sovne på sykkelsetet. Nei dette går ikke. Jeg svinger inn mot grøftkantene og stopper. Og det samme gjør Tom-Erik. Og jeg roper til han at «nå begynner du nok å bli trøtt, for du greier ikke å holde farta». Og

får til svar: NEI jeg er ikke trøtt, det er jo DU som begynner å bli trøtt, for det er DU, som jo ikke greier å holde fart oppe. Jeg bare slakker av på farta, siden du har begynt å kjøre så sakte. Og vi begynner begge å le. Det er nå ca. 10 km igjen til Sokna og vi svinger der inn på bensinstasjonen for å ta en skikkelig hvil, med litt å spise. Bensinstasjonen er stengt, men vi har jo begge med oss nøtteblanding og drikke. Vi humrer og ler enda litt mere over fadesen med at vi trodde den andre var trøtt og derfor stadig slakket på farten, slik at begge to stoppet opp.

Bilde 256. En litt lengre stopp ved midnatt på Sokna, før Hønefoss



Klokka har passert midnatt, da vi begynner på de siste 5 milene til Hønefoss. Her ble det en ny bensinfylling på oss begge og vi fortsetter mot Jevnaker. Her skilles våre veier og jeg kjører jeg inn på fylkesvei 241 og hjem, mens Tom-Erik fortsetter videre mot Jessheim og hjem.

Hele turen ble for meg på 1.402 km, mens Tom-Erik hadde lengre kjørevei til og fra sitt hjemsted og han kjørte derfor opp i mot 1.500km. Dette er vel en tur som med fordel kunne blitt fordelt på 3-4 dager. Men vi hadde kun avsatt to feriedager til denne turen og vi synes at vi fikk mye fin kjøreopplevelse ut av disse 2 dagene (+ noen timer over midnatt.)

Tekst og foto: Tom-Erik Samuelsen og Ulf Gusgård.