



Siv Jorunn Fossum er klar for to hjul igjen, takket være F.B.S.

# MC-eventyret

TEKST: SIV JORUNN FOSSUM

Det var en gang ei mc-prinsesse som fikk livet sitt snudd fullstendig på hodet. En vakker dag i mai gikk turen på to hjul til skogs, og to hjul ble plutselig byttet ut med fire. Men prinsessa visste råd, hun jobbet hardt og målbevisst, lenge og vel. Etter seks vintre og seks somrer var hun tilbake på to hjul.

Jeg er muligens ingen mc-prinsesse, men mc-babe, det kan jeg kalle meg! Etter ulykken min i 2003 har jeg hatt suget etter å komme tilbake til livet som motorsyklist, og i mai 2010 ble jeg skikkelig hektet etter en påsittertur. En god venn var så modig at han tok meg med bakpå sin Honda XX, festet min høgre fot med strikk og kjørte rolig i vei. Etter noen kilometer mente jeg at han godt kunne teste ut litt mer, jeg følte meg trygg og stabil der jeg satt og smilte. Smilet ble om mulig enda større da jeg virkelig fikk kjenne følelsen av å kjøre motorsykel igjen! Ubeskrivelig! Etter denne turen ble suget enda større, og det var bare en ting å gjøre - høre med Likevel MC om de hadde noen tips om hvem som kunne hjelpe meg tilbake på to hjul igjen, ikke tre eller fire, men to! Likevel MC ga meg hjemmesiden til ombyggeren Wilhelm (Willi) Költgen i Krefeld i Tyskland. Han driver et av de få firmaene i verden som driver ombygging av motorsyklar med "støttehjul" som kan slås opp og ned ved behov. Systemet heter F.B.S. - Feetless

Bike System (se rammesak). Hos Willi sto det et glis av en BMW til salgs, som allerede hadde dette systemet - en BMW R1200 R, 2008-modell. Mon tro om denne kunne bli min?

Fra første kontakt med ombyggeren gikk det slag i slag, og bare etter noen få uker var turen til Tyskland planlagt. For å være på den sikre siden, tenkte jeg at det kunne være greit å kommunisere med ombyggeren på tysk, så Christian Doll ble min reddende engel. Han er også medlem i Bodø MC, opprinnelig fra Tyskland, og var ikke sen om å hive seg rundt for å bistå en mc-babe i nød. Han telefonerte og formulerte e-poster både med Költgen og Fahrschule Schopphoven. Selv undersøkte jeg med Biltilsynet om godkjenning av en motorsykel med F.B.S. for norske veier. En TÜV-godkjenning fra Tyskland veier sterkt, og det skal mye til for at denne godkjenningen ikke vil gjelde også for Norge. Vedkommende i Biltilsynet mente derfor at det ikke ville bli noe problem å få godkjent en slik motorsykel på lik linje med andre kjøretøy med tilpassing for funksjons-



Kontrollenheten er plassert ved styret og inneholder aktivering for F.B.S., og en elektronisk pneumatisk styring for girskiftet.

hemming. Spørsmålet lå mer i om jeg kunne mestre en slik motorsykel, og at det kunne bli behov for å avlegge en kjøreprøve. Jaja, det kan jeg nok klare! Dessuten var det ikke snakk om å handle motorsykel fra Költgen uten å ha hatt noen form for kjøreopplæring. Willi er en mann som tar jobben sin svært seriøst og setter sikkerheten i høysetet. Han samarbeider tett med kjøreskolen Schopphoven for å tilby en sikker og komplett kjøreopplæring for funksjonshemmede. I Tyskland er det slik at du får eget førerkort for kjøring av ombygd kjøretøy pga funksjonshemming.

Ei uke i september tok Christian og jeg turen til Krefeld i Tyskland. Målet? Jeg skulle bli en mc-babe igjen! Første dag - ankomst Költgen sine lokaler. "Gliset" sto og skinte mot meg i det vi kjørte inn på plassen, jeg kunne ikke komme meg fort nok ut av bilen! For en do-ning! Ja, denne kunne jeg helt sikkert bli glad i! Det var en sveitser som hadde fått sykkelen bygd om etter et hjerneslag. Dessverre ble gleden hans kortvarig, på grunn av store smerter greier han ikke lenger å kjøre sykkel og må selge den.

Dag to skulle det kjøres motorsykel! Etter sju år som rullestolbruker skulle jeg igjen prøve meg som motorsyklist. Nervene var i høyspenn og magen full av sommerfugler på speed! Sykkelen jeg skulle lære å kjøre på var en 16 år gammel BMW 1100, ombygd med F.B.S. i 1999. Willi var klar på at dette var en gammel sykkel, og greide jeg å mestre denne ville jeg kunne kjøre hvilken som helst annen sykkel! Etter litt fomling og prøving fant jeg ut at det beste var å gå av og på sykkelen på vrangside, da min venstre side er bedre enn min høgre. Ingen hjelp, stor pike, greie selv!



Systemet virker helt enkelt ved at støttehjul foldes ut når det er behov for dem.

Den første timen ble brukt til å kjøre med hjulene nede, ingen følelse av å kjøre motorsykel i det hele tatt! Stor svingradius, og alt måtte tas i sakte fart. Likevel veldig greit å få kjørt litt for å bli kjent med gass og giring, det var jo tross alt noen år siden sist. Etter lunsj skulle jeg til

pers på to hjul. Før jeg prøvde i fart prøvde vi stående i ro, der Willi holdt tak i styret mens jeg trykket på bryteren for å kjenne hvordan sykkelen satte seg på bakenden når hjulene ble slått opp. Litt skremmende! Men jeg hadde ikke kommet til Tyskland for å kjøre på fire



Når motorsykkelen har styrefart foldes hjulene opp.

hjul, jeg skulle på to! Det var bare å kaste seg ut i det! Første tur sviktet motet mitt! Jeg slet med å finne bryteren fordi jeg hadde litt fort korte fingre. Jeg stoppet derfor, pustet dypt, fikk en pep-talk av Willi og så var det å prøve igjen, dette skulle jeg klare! Og jeg greide det! Noe vinglete, men jeg greide det! For en følelse! Jeg var på nytt blitt en motorsyklist! Hadde det ikke vært for ørene hadde nok gliset mitt gått hele veien rundt. Det boblet og kokte i meg, jeg kunne ikke la være å smile og le. Jubelen var kjempestor, både hos meg og de flotte menneskene rundt meg.

Denne første dagen med kjøring var som et klimaks. Jeg ble kjempesliten, tung i hodet, og det gikk ikke opp for meg hva jeg hadde greid. Etter noen uker med en kropp full av adrenalin for det som skulle skje, falt jeg helt sammen da jeg endelig var til stede, men jeg mestret det! Jeg mestret det! Lykkerusen var enorm!

Tredje dag startet der andre dag stoppet, kjøring på rett strekning for å bli kjent med hvordan sykkelene reagerte med og uten ekstra hjul. Willi hadde selvfølgelig laget en liten

forlengelse til bryteren for hjulene slik at jeg skulle kjenne meg enda sikrere på at jeg hadde kontroll. Etter noen runder fram og tilbake tok jeg min første sving på to hjul. Det var motorsykkelen sin det! Endelig! Dag to med kjøring gikk som en drøm, jeg var allerede mye tryggere på systemet, og mer avslappet. Timen etter lunsj gikk med til å kjøre kjegler, i rask fart og i krypfart. Herlig! Siste dag fortsatte med kjeglekjøring. Jeg skulle egentlig kjøre fredag også, men kroppen hadde visst fått juling. Jeg hadde ondt over alt, og jeg var så sliten! Men så vanvittig gøy det hadde vært!

Siste dagen ble en dag med avklaring av hvilke tilpasninger jeg trengte for at godbiten skulle bli optimal for meg. Ja, for jeg var ikke lenger i tvil, om jeg noen sinne hadde tvil! Jeg skulle bli eier av et glis av en BMW R1200R F.B.S! Min motorsykel! Og navnet? Willi, selvfølgelig!

... og snipp, snapp, snute, så var eventyret på langt nær over! Költgen skal bruke vinteren på siste finish, jeg må ha noe annen utforming og plassering av bryterne. Han lovet meg at det

skulle se bra ut, det var tross alt første gang han bygde en slik sykkel for ei mc-prinsesse. Overleveringen av sykkelene er enda noe uklare, vi leker med ideen om en "Wheelonastour 2011" i Norge der Wilhelm Költgen og Fahrschule Schopphoven tar med seg gliset mitt og andre sykler for å promotere F.B.S.-systemet. Som dere sikker forstår har eventyret derfor knapt begynt, så følg meg gjerne på bloggen min for fortsettelsen: [www.wheelonass.blogspot.com](http://www.wheelonass.blogspot.com)



#### Likevel MC Norge

er en interesseorganisasjon for deg som er interessert i motorsykelkjøring og som har en eller annen

funksjonshemming som krever ombygning eller tilpasning og som gjør at en standard-sykel umiddelbart ikke passer for deg. Kontakt oss på telefon 90994800.

### Dette er F.B.S.:

Wilhelm Költgen sine ombygde motorsykler er et paradeeksempel på tysk ingeniørkunst. Kanskje ingen stor overraskelse at han foretrekker BMW. En BMW har den fordelen at rammen er stiv, og modellene med boxermotor vil også kunne gi en ekstra sikkerhet slik at beina ikke kommer i klem ved velt.

Systemet heter F.B.S. (Footless Bike System), og fungerer med trykkluft og elektronikk. I en toppkoffert bak på motorsykkelen sitter to uavhengige trykkluftsystemer som jobber simultant, eller hver for seg dersom de skulle oppstå en teknisk defekt på det ene.

Støttehjulene er hengslet fast på rammen til motorsykkelen. Fra hvert

støttehjul går det et stag bakover til trykkluftsynderen. Når systemet er aktivert skyves stemplene ut og hjulene løftes opp. Det er alltid nok trykkluft i de to reservebeholderne i tilfelle begge systemene skulle svikte samtidig, slik at hjulene likevel kommer ned. Wilhelm Költgen kan fortelle at han aldri har hatt noe feil med dette systemet i løpet av de 20 årene han har utarbeidet det, så kvalitet og sikkerhet er helt klart i fokus.

Komponentene er av rustfritt stål og er produsert i hans eget verksted. De pneumatiske elementene er utviklet i samarbeid med FESTO som er en ledende fabrikant for pneumatikk-systemer. Aktivert av systemet blir tilpasset

brukerens behov. Kontrollenheten er plassert ved styret og inneholder aktivert for F.B.S., og en elektronisk pneumatisk styring for girskiftet. Girskiftet kan også ordnes i sin helhet med en elektronisk komponent. Fotbremsen er også flyttet til styret. I en vanlig kjøresituasjon er den originale integralbremsen med ABS mer enn god nok, men ved behov kan den bakre bremsen aktiveres med en liten bryter som står innerst ved bremsbandtaket.

For brukere med bevegelsehemming lager Költgen forskjellige løsninger av fothvilere som er tilpasset brukerens behov, det viktigste er at beina ikke fikseres på sykkel slik at sjåføren ikke sitter fast i sykkel ved eventuelle uhell.

**KJØP JULEGAVENE I NMCU-BUTIKKEN**

**NMCU** NORSK MOTORCYKEL UNION

**FEMA**

**NYHET!**

Transparent klistremerke som passer under flagget på de nye skiltene **kr. 5**

**NMCU** NORSK MOTORCYKEL UNION

Tøymerke **kr. 20,-**

T-skjorte, sort, grå, alle str. **kr. 100,-**

**NMCU** NORSK MOTORCYKEL UNION

Klistremerke **kr. 5**

**N** NORSK MOTORCYKEL UNION

N-merke **kr. 10**

**NMCU - BÅ ROPPE!**

Jeg kjører helst **MOTORSYKKE!**

Klistremerke bakrute bil (innvendig) **kr. 30,-**

**NMCU**

Hals **kr. 100,-**

Caps **kr. 100,-**