

# MC på Filippinene:

## Fremkomstmiddel for de mange

TEKST & FOTO: VIDAR HAUGEN

Jeg har lagt meg til en ny vane; Når nettene blir lange osv., pakker jeg sekken og drar til Filippinene! Det starta for å finne et sted jeg og min ødelagte rygg kunne overleve noen harde vintermåned, men etter at jeg fant den store kjærligheten og sågar gifta meg med henne er vinteroppholdet økt til halve året. For en uheldelig MC-entusiast er én av fordelene med et slikt "bostedsmønster" at man har mulighet for å kjøpe MC heile året. Uten å verken fryse i hjel eller bruke halve lønna på vinterklær og piggdekk og masse ekstra vedlikehold.



Undertegnede på en Yamaha YBR leiesykkel, ved Bandila-an naturpark på Siquijor

**D**et kryr av motorsykler på Filippinene. OK, jeg mobber vel de innfødte en smule når jeg omtaler syklene deres som "moped", for her regnes alt over de små "U-bone" mopedene som stor sykkel. Det vi kaller stor sykkel er det ikke mange av, og de fleste av dem eies av utlendinger eller ekstra rike filippinere. For i tillegg til at store sykler er dyre, er de også fysisk i største laget for relativt små filippinere.

Men at syklene er små forhindrer på ingen måte at de brukes – og belastes – noe helt enormt.

"Habal-habal" er en form for MC-taxi hvor en vanlig, liten 100 - 175cc tohjuler gjerne frakter 5-6 voksne mennesker! Det er aldeles ikke uvanlig med én på styret, én på tanken, føreren, og deretter 3-4 bak ham igjen. Dette er riktignok en "business" som offisielle myndigheter enten prøver å forby, eller i det minste gir uttrykk for at de ikke

liker, men så lenge det er et stort behov for billig transport vil nok "habal-habal" fortsette i lang tid framover. Spesielt i områder med dårlige veier eller utafor allfarvei uten annen kollektivtransport. Dessuten er dette er en jobb du verken trenger lisens eller annen tillatelse for å drive. Jeg har selv prøvd dette, både som passasjer og som fører med kun to passasjerer, og jeg trives ikke med det. Men, det å frakte heile familien på en liten motorsykkel er helt vanlig på Filippinene. Uten hjelm og kun iført T-skjorte, shorts og sandaler, er imidlertid ikke trygghetsfølelsen hos en norsk motorsyklist spesielt stor.

Da er nok den andre MC-varianten noe bedre. Tricycle eller pedicab er en liten motorsykkel med en relativt stor sidevogn. Med sitteplass for fra 2 til 7-8 passasjerer. Plus 3-4 på sykkelen, et par stående eller hengende bakpå. Og med plass til bagasje og eventuelt flere personer på taket. For tricyklene har

nemlig tak. Veldig fornuftig, både på grunn av sola og regnet.

Mange utlendinger klager over vanvittig trafikk, hensynsløse bilister, i overkant ivrige trafikkpolitifolk og tidvis elendige og elendig vedlikeholdte, veier. Trafikken er klart anarkistisk, men går som regel så sakte at om du bare er skikkelig oppmerksom, og anser absolutt alle medtrafikanter som potensielle drapsmenn og dine fiender, er det ikke noe stort problem. Som nordmann er man jo også relativt vant til både dårlige veier, strengt politi og medtrafikanter som oppfører seg uforutsigbart. Forskjellen er at i Norge følger 99% de vesentligste trafikkreglene. På Filippinene er det omvendt. Og den ene prosenten som forholder seg til reglene (for det er regler), overlever neppe lenge. Men "er man først i Rom, får man forholde seg til romerne" - og på Filippinene betyr det å alltid være 110% skjerpa. Hvilket også betyr at

# - nytelsesmiddel for ytterst få!



En typisk Tricycle. Legg merke til Volkswagen hjulkapselen.



Vanlig bruk av MC på Filippinene: To mødre med hvert sitt barn på én sykkel.



Filippinsk oppfinnsomhet. Når det er mye sol og regn er det praktisk med tak og frontrute, også på en MC.

kjøring her er ganske mye mer slitsomt enn hjemme i Norge. I tillegg kommer selvsagt varmen, spesielt solsteiken. Den gjør at du bare kan glemme alt du er innpoda med i Norge om sikkerhetsutstyr ved MC-kjøring. Skindress i 35 varme er oppskrift på heteslag. Spesielt siden de 35 er målt i skyggen, og du kjører jo hovedsakelig ikke der. Det er faktisk påbud om bruk av hjelm når du kjører MC på Filippinene, men omtrent ingen bruker det utafør de største byene. Heller ikke politiet. Og heller ikke nordmenn. I valget mellom sjansen for en ulykke og garantert heteslag, tar man sjansen. Men jeg har sett en type luftig sykkelhjelme med visir, og den skal jeg prøve til vinteren.

Til vinteren planlegger jeg også å kjøpe min egen motorsykkel. En skikkelig stor sykkel har jeg ikke råd til. Brukte er ikke så ille dyre, men de er som regel til gjengjeld ille dårlig vedlikeholdte. Men nye 125-200cc er

prisa fra snau 60.000 pesos til det dobbelte, noe som tilsvarer fra 8.000 til nærmere 20.000 kroner. Da får du en kinesisk, indisk eller thailandskprodusert sykkel, gjerne et lisensprodukt eller en kopi av en Honda, Suzuki eller Yamaha. For eksempel er Yamaha YBR125 veldig populær. De som selges i Norge er bygd i Japan, har bensininnspøytning og koster nærmere 35.000. De lisensproduserte lavkostlandproduserte YBRene som monteres og selges på Filippinene koster til sammenligning snau 10.000. Alternativene for meg er en kinesiskprodusert Motorstar off-roader på 200cc eller Hondas XR 200, som også er produsert i Kina. Vi får se hva jeg ender opp med. Drømmen er jo å komme over en pent brukt og godt vedlikeholdt stor off-roader, men foreløpig blir en 125cc eller 200cc ny sykkel. Når nettene er blitt for lange og kulda har satt inn her nord ...



Typisk filippinsk bygdevei. Off-road sykkel er absolutt å foretrekke.