



NEWSLETTER

Utgis av Harley Owners Group H.O.G. – Norway

Nr. 2 – 1999



Magnar
Hetland

Leder

Bedre sent eller aldri. Jeg håper virkelig at leserne mener det om denne utgaven av Newsletter og ikke at dere ikke hadde brydd dere om den slettes ikke kom ut. For en "enmannsbe-drift" som Newsletter merkes det veldig når denne ene ikke får gjort jobben sin. Trøst dere med at samvittigheten har vært konstant dårlig de siste månedene. Bladet skulle vært ute i begynnelsen av august for å få med presentasjonen av de nye modellene. La oss håpe at neste utgave kommer som planlagt i begynnelsen av desember. Vårens utgave kom også en måned forsinket. Den gang var bladet ferdig trykket men vi klarte ikke å få medlemslistene ut av HOG Europa som var på flyttefot. Mange av medlemmene fikk problemer med dette. Innbetalinger og nyregistreringer ble ikke registrert og det tok evigheter før det skjedde noe. Disse problemene skal for lengst være ordnet, men det kan være noen etterslengere grunnet at HOG Europa ikke har registrert feilen. Har du hatt problemer kan du ta kontakt med HOG Europa eller In Country Rep Aud Ingebretsen hos Harley-Davidson Norge A.S. i Lyngdal.

Året har igjen vært begivenhets-rikt med mange treff og turer. Noen nøyer seg med turer i eget nærområde, mens andre ikke sier nei takk til en langhelg på flere hundre mil. Tove Meringen imponerte oss i 97 med å være eneste dame som kjørte Cadiz – Nordkapp. Nå har hun vært ute på en liten tur igjen sammen med mann og venner. På egen sykkel helt til Syd Spania, over til Marokko hvor de kjørte en ukes rundtur i opp til 75 varmegrader i sola og selvfølgelig i retur på sykkel. Og under returen var det selvfølgelig om å gjøre å nå Bike Week i Sverige. Les mer om dette i hennes egen beretning lengre bak i bladet. En beretning det virkelig står respekt av.

Rypetreffet i Sirdal

11. – 13. juni ble en suksess



Rypetreffet er over og vi er vel hjemme igjen. Me klarte det!! 120 treffhungrige HD-fans var innom. Mange nye, mange gamle og en hel gjeng med unger.

Sjef Magnus hadde kontrollen på barneflokken. Folk koste seg selv om været ikke var det beste. Gjester fra Bergen, Skien, Arendal, Haugalandet, Kris-



tiansand og Lyndal. Det var Chapter 1 Lyngdal som fikk premien for største reir. Lengst kjørte kilometer gikk til ekteparet Sletten Hansen fra Hordaland på hver sin Harley 570 km. Vinner av Poker Run ble vår egen private blues pianist Reidar Larsen, som virkelig laget god stemning på lørdagskvelden. Takk Reidar!! Han framførte også den ny

HD låta som han er opphav til. Må bare hørrast. Takk til dere som hadde skaffet så fine premier, slik at vi kunne ha litt leker for små og store. Og takk til alle som ga under krone rullingen til Bjørn. Det kom inn 2450,-

Rolf

H.O.G. EUROPA

På slutten av 98 ble det besluttet å øke effektiviteten av H.O.G. administrasjonen ved å ha lokale representanter i Tyskland (inkludert Østerrike, Polen, Ungarn og Tsjekkia) Frankrike, Benelux landene, England inkl. Irland og Windsor for øvrige Europeiske, Midt-østen og Syd-Afrika. Dette ble gjort for å kunne få en nærmere kontakt med medlemmene og for å kunne yte en bedre service. For å få dette til måtte alle representantene komme på plass. Administrasjonen måtte flytte til Windsor og

det samme måtte gjøres med hele data anlegget, som samtidig også skulle oppdateres. Å få alle H.O.G. representantene på plass og flytte administrasjonen gikk greit, men det oppstod store problemer med data/IT prosjektet. Sistnevnte førte til store problemer med registrering av nye og gamle medlemmer. H.O.G. Europa ved Daniela Gabriel takker for all forståelse hun har blitt møtt med av medlemmer hun har vært i kontakt med. Alle problemer skulle nå være

ordnet. Skulle du fortsatt ha et problem med ditt medlemskap vennligst ta kontakt med din nasjonale representant.

Norske medlemmer kan kontakte Aud Ingebretsen hos Harley-Davidson Norge A.S. på tlf. 38331100 eller fax 38345805. E-mail: Aud@harley-davidson.no

Eller direkte til Norges rep. I Windsor
Renata Mosca
Tel.0044 1753 829548
Fax 0044 1753 829526



HOG News Letter utgis av Harley Owners Group Norge ved midler sponset av Harley-Davidson Norge A.S. og samtlige offisielle Harley-Davidson forhandlere. Bladet sendes alle fullverdige medlemmer. HOG News Letter utgis etter retningslinjer fra HOG Milwaukee og Harley-Davidson Norge A.S. Det utgis 3 nummer i året. Neste nummer kommer høst/vinter 99. Skrevne ord og bilder mottas med takk. Det samme gjelder ris og ros, det være vedrørende bladet eller H.O.G.

Adressen er: **HOG News Letter – Baunevn. 25 4300 SANDNES**

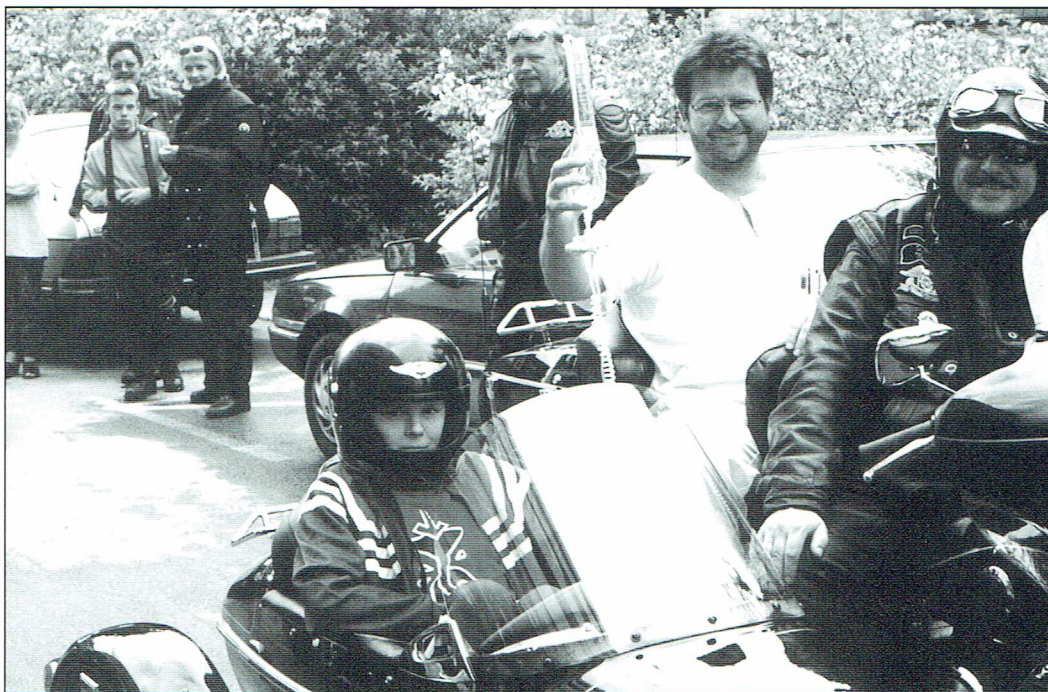
Vellykket utflukt for barneklunikken

Kanskje bidro vi til et minnerikt arrangement for barneklunikken på Regionsykehuset i Trondheim. De hadde sommerfest 15.6. 99 og Chapter 5 Trondheim stilte med blankpussete motorsykler og varme pølser.

Leger og pleiere utviste stor oppfinnsomhet når det gjaldt å få med brukne ben, skeptiske småtasser og barn som måtte ha tilførsel av medisin til enhver tid. De to syklene med sidevogn - produsert med en mannsalders mellomrom - var gode å ha i så måte.

Også en del av pleierne snek seg til en tur på sykehusområdet mens barna stod i pølsekø hos Byrge Aspaas. Han serverer for øvrig fra et klenodium av en trehjuler - en sann "servicar" med Sachs-motor.

Aktiviteten i Chapteret er høy for tia, folk slutter opp om samlingstedet "Stallen" i Ila. Der planlegges sommer og høstturer med forbausende stor oppslutning. Når dette leses er det kjørt to større fellesturer, en Trondheim-Tydal-Rørø. Og en til Wilhelmina i Nord-Sverige for midtsommerfeiring. Planlegginga av egen chapter samling 30.7.99 er i godt gjenge, og forventningene er selvsagt store foran



Sidevogna var eneste mulighet for å få med Jo og all apparaturen han trenger for å bli frisk. Henry holder medisinflaska og Jens er sjåfør. God Tur!

HOG-Rallyet til Nordkapp/Murmansk.

Vi melder oss ved en senere anledning med en oppsummering av aktivitetene i sommer/høst. Vi gir oss ikke før "Final Run" første helga i oktober. HDOCN i vårt område har ryktet på seg for å skaffe både godvær og stor oppslutning.

Alf Skille
Chapter 5 Trondheim



Vigdis og Jørn flankerer Kjell på sin -55 Panhead m/sidevogn.

Reunion Lillehammer Treffet 1999

Tilbud til H.O.G. og Harley 8. – 10. Oktober 1999

Som en tradisjon etter Lillehammer Treffet har vi i komiteen hatt en hyggelig samling på senhøsten. Dette skal vi også gjøre i år, men ikke bare komiteen. Alle de som har lyst til å møte HD venner i et lystig lag er hjertelig velkommen. For å få dette til har komiteen forhandlet med hotellet og igjen fått en spesialordning. Datoen er satt til 8.-10 oktober. Hva skjer denne weekend?

Fredag 8.10:

-ankomst
-middag ca kl. 20
-vi møtes i Baglørn
Bar og Pub etter middag

Lørdag 9.10:

-frokost 07-10
-bakkeløp for biler i
Lysegårdsbakken
-møte i komiteen 10-13
-besøk på Maihaugen
ca kl. 1500 (frivillig)
-middag ca. Kl. 2000.
Viltmenyer m.m.

-bandet "The Fabulous
Could Have Beens" spiller
med bla Eivind Rølles (tidl.
Monroes) Guren Hagen m.fl.
-pit stop i Baglørn før vi går
på byen og ender på Bryggerikjelleren.

Prisen er forhandlet til kr. 600,- pr. Person i dobbeltrom pr. Døgn (1200 for 2 døgn) og som for weekenden inkluderer 2 frokoster, 2 middager og gitarist i Baglørn. Kan du bare delta

en dag, kan dette også la seg gjøre.

Dersom dette høres fristen de ut og dere vil være med på Reunion Lillehammer i oktober, kontakt meg, på tlf. 612-86057, eller fax 612-62470.

**Beste hilsener
Dag Koppervik**

Super Rally 1999

Wiener Neustadt, Øserrike

Å hildrande du – kor me har gleda oss til den vidgjetne og årvisse Super Rally turen for HD-folk. I år reiste Sven "Down Town – Sviland", Finn O., Magnus, Vidar, Oli, Martin, Bodvard og Per Magne.

Første etappe var ein fryd å køyra (overnatting – hytta til Finn O.), og som ballast hadde me med oss godt med reisehumør og strålende ver med knall blå himmel. Velkomstkomiteen (Sven, Finn O., Magnus, Vidar og Bodvard starta tidligare på dag) med Finn O. i spissen, tok i mot oss ca. kl. 21.15. Det var topp stemning på hytta med bl.a. servering av cola og "langbiff" (pølse & brød.) for "GUTTA PÅ TUR". Magalause og absolutt ein kjempekveld.

Etter ei natt med ein del veasaging (snorking), vakna me til sterke kaffilukt. Med ein kopp gloheite kaffi, kunne me frå benken nyta utsikten – og få med seg fullkomen panorama billete med sol frå ein skyfrie himmel, blikkstill på fjorden og måseskrik som bakgrunnsmusikk. Absolutt ein god start på dagen. Martin

takka for seg i første omgang (skulle ta 8.15. ferja), og me andre hadde god tid til å samla krefter, før me pakka i hop. Avgang frå Kr. Sand kl.9.00. og ankomst Hirtshals kl.11.30. Turen sørover gjekk på "skinner" med "Down Town-Sviland" som los. TOPP TUR !!

Ca. kl.20.00 ankom gjengen Hamburg og nærmare bestemt Autozug. Me kom oss velberga om bord i natt toget både med sykkel og HD-folk. Fine stemning på nattoget med endå meir cola og dårlege køyer. På morgonkvisten møtte München oss med det same fine veret, og alt låg til rettes for ein fine dagsetappe til målet vårt – Wiener Neustadt. Gutta køyrde disiplinert og marsjfarten var 110 – 120 km/t.

I forkant av Linz møtte me igjen Martin med vanen. I Baden området møtte vi "opne sluser", kan ein sei. Det styrtregna, og enkelte hadde forberedt seg med Gor Tex og regnklede. Og andre konkurrerte visst om kven som skulle få den tyngste skinnjakka på turen. Finn O. vann med sine 70 kg. Siste strekket var rett og slett pyton – med særsl dårleg sikt med "skoddeheimen" både på innsida og utsida av køyrebrillene.



Det er ikkje enkelte å beskriva det synet som møtte oss på treffstaden. Dette må berre opplevast. I etterkant kan me berre le av heile greiene, men mens det stod på som verst....., ja,

det var reine helvete. "Gjev eg var i eit anna land, tenkte vel dei fleste". REGN, REGN og atter REGN. Motet svikta oss nesten, men samholdet og kameratskapet tok overhand. Joker MC tok i mot oss, og geleida oss til ei glimrande stad. I fellesskap rigga me opp 2 x 16 mannstelt og rundt oss skaut fjeltelta opp som små vorter på ei blaut, skita og rukkete barnerompe. For eit syn !!!!! Uteområdet var verre enn den verste blaute myra i gamle landet. Enkelte byrja nesten å få symjehud mellom tærnene. Ja, det var so gale at me etter dette - byrja å kalla oss for Sjøpeter Helselaus.

HOG Rogaland' s telt fekk etter kort tid status som innandørsbasseng. Eg er sikker på at mange misunnte oss Havanna Badeland nr. 2. På den "høgste toppen" stod Joker MC' s telt tørt plassert – med "lånt"



ovn med god lunk i. Her fekk me alle varma opp blaute kroppar og tørka kle-
da våre.

"Bror min" (Magnus) møtte veggen, dagen derpå fekk vi referat at han hadde det fortreffelig natt på hotellet.

"Vikingane" vakna til ny dag med optimalt ver med lettskya dekket og ca. 20 grader.

Dagen blei fullkomen med masse forskjellige inntrykk: telt av alle slags modellar, Harleyar som både vår stilige og somme såg ut som treskjeverk, lydar med variable desibel, skjøne & brystfagre Harley ladies, sløve personar, vimplar som veia i takt med brisen, musikk av forskjellige karakterar, barfotte mannfolk med sveitte kroppar med tatoveringar samt ymse andre opplevingar som ikkje eignar seg på trykk.

Etter eit par dagar i leiren, tok likegodt Bodvard og Per Magne seg ein dagstur



på måfå. Dei fekk oppleva folkemyldret i Wien' messeområder på lysaste dagen, før ferden gjekk vidare til Slovenia.

Fine tur, Bodvard. Me var ikkje langt frå "krigssona".

I godt selskap går alltid tida fort, og det var på tide å pakka i hop "snippøskja" – for å tenkja på heim turen. Neste mål var Ceska Republika, og i Praha la Harley folket seg like godt inn på det fasjonable hotellet Renaissance Prague hotel.

Dei fleste er sikkert einige med underteikna; Praha må vera ein av dei finaste byane i Europa, og er man i tillegg interessert i kultur og gamle byggverk, er Praha den rette byen å reisa til. Det kan underteikna skriva under på, fordi det er andre gongen eg har vore her. Her var det yrande folkeliv, utendørsrestaurantane florerte, og med sine 23-24 grader i skuggen - var det ikkje direkte ubehageleg å sitja under parasollen å få nytta ein halv liter med god kald PILS & cola. Absolutt verdt å få med seg.

Seinare på dag tok Bodvard, Vidar og Per Magne turen til Harley dealeren i Praha. Det er ein opplevelse i seg sjølv å få sjå "fortet" til einaste Harley representanten i Ceska Republika. Nordmennene vart godt mottekne av både ansatte og Harley frelste. Dagen vart fullkomen etter dette besøket.

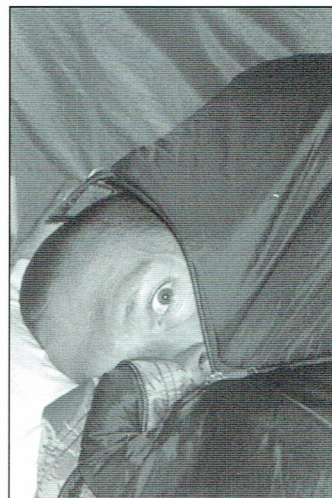
Ja, livet kan av og til vera hardt og brutalt – ferien varer ikkje evig – veit du. No, var det på tide å tenkja på å koma seg heim, og neste siste etappe bar til Hamburg. Hamburg på nattes tid, må berre opplevast.

Siste etappe mot kalde nord gjekk smertefritt, og ferja frå Hirtshals gjekk kl. 20.30 - og dei fleste var heima i 3-4 tida på morgon kvisten.

Super Rally har gitt oss nyttige erfaringar samt mange nye opplevingar. Ja, Super Rally er allereie no historie.

Takkar for ein fine tur.

Per Magne Kleven





Harley-Davidson Norge A.S. Forsikring

Harley-Davidson Norge A.S. Forsikring er et samarbeid mellom Harley-Davidson Norge A.S. , Harley Owners Group og Dial Forsikring.

Slik får du HDN Forsikring:

Ta kontakt med din forhandler. Han har et søknadsskjema som han faxer inn til HDN Forsikring og du vil i løpet av kort tid få et tilbud tilbake som du da kan akseptere, signere og returnere. Alternativt kan en forsikringsansvarlig i chapteret ta seg av dette for deg.

For å få forsikringen til den rimelige prisen må du skaffe deg et identifikasjonshefte. Dette har din forhandler/chapter. Forhandleren skal fylle dette ut etter å ha kontrollert identiteten på din Harley. Meningen med dette er at ved å kontrollere at bare riktige ramme og motor numre blir godkjent, vil vi unngå forfalskede identiteter. Med dette unngår vi å være med å hjelpe til med å registrere stjalne kjøretøy som har fått ny i.d. Dermed det ikke lar seg gjøre å registrere forfalskede kjøretøy vil det

også være mindre interessant å stjele dem.

For å få en rimelig forsikring i HDN Forsikring, må du være medlem av Harley Owners Group og helst være over 30 år. Medlemmer av din familie kan kjøre sykelen din og det samme kan alle andre H.O.G. medlemmer idet disse regnes som en del av din familie.

Det har vært noen misforståelser vedrørende bruk av Harleyen på vinterstid. Det riktige er at de som velger å ikke bruke den om vinteren, som riktig er får en liten ekstra bonus.

Harley-Davidson Norge A.S. Forsikring er et eget forsikringsselskap med egen logo på innmeldingskjema og eget tlf. nr. å ringe for å komme i kontakt med rep. fra selskapet. Skulle du være så uheldig å få en skade er vi så pass få medlemmer og har så få skader at du vil bli personlig kjent med saksbehandler og få dertil hyggelig service. Formålet er å tilby et forsikringsprodukt som er gunstig for H.O.G. medlemmer og som bidrar til å underbygge H.O.G.

chapternes arbeid for å bygge opp et positivt Harley-Davidson miljø og drive skadeforebyggende aktiviteter rundt Harley-Davidson produktet.

Målsetningen er at vi i fellesskap skal sørge for at de som aksepteres som kunder er opptatt av å sikre sin Harley mot tyveri og skader, slik at skadeutbetalingene og forsikringsprisene blir liggende på et lavt nivå.

Forsikringene skal distribueres gjennom HD forhandlerne og tilhørende chapters. Kun H.O.G. medlemmer får forsikringen og man må søke om medlemskap.

Etter den korte perioden vi har hatt forsikringen finnes det mange eksempler på at medlemmer har spart tusener av kroner på å flytte sin Harley forsikring til HDN Forsikring.

Telefon-nummer til Harley-Davidson Norge A.S. Forsikring er 81 00 1340

Adressen er Dial Forsikring AS, Ulvenveien 75A, 0508 OSLO

Lindesnes – Nordkapp



Utsikt over Tromsø.



*Stemningsbilde
fra «Trollfjorden».*

*«Radarpar» på tur
i flott natur.*



Lofoten-utflukt.



Vi koser oss i Lofoten med hvalbiff og pils.



Flott natur, flotte sykler, alt stemmer.



Kjell er stolt av den nye Fatboyén, 2000 mod.

Dick laget sine egne pannekaker, made i USA!



«Kalle» Kabelvåg.



Honningsvåg. Veteraner – «Nordkapp Riders».



Endelig fremme i Murmansk.



Nikkel, fryktelig natur.



Kaffipause på vei til Murmansk. Kafeén til venstre!



XLH883

XL1200C



XL1200S

De nye 2000 modellene



FXDWG

FXDX



FXST

FXSTD



FXSTB

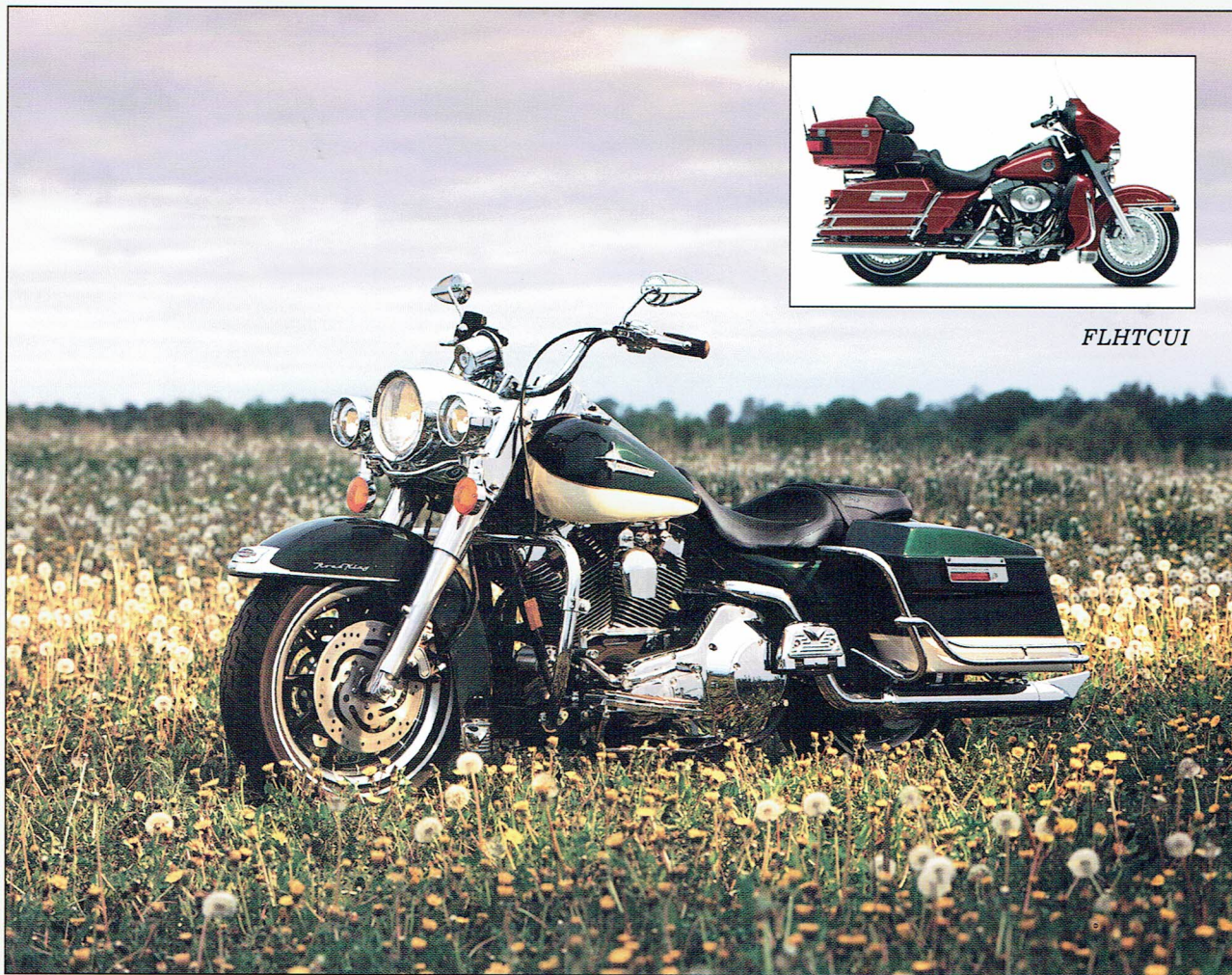


FLSTC



FLSTS

FLSTF



FLHTCUI

FLHR



FLHRCI

FLSTF

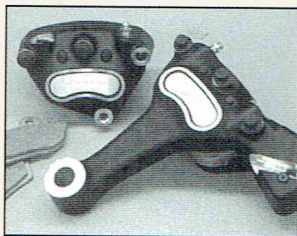
Modellår 2000

Alle 2000 Millenium modeller blir utstyrt med nye 4-caliper skivebremser og nye skiver både bak og framme, med unntak av Springermodeellene som bare får nye bak. Det nye bremsesystemet minsker behovet for muskelkraft med opp til 25%.

Fire stempel og fast montert caliper sammen med ny bremseskive som effektivt transporterer varme er det som skal til. Fremre og bakre bremsesystem deler alle komponenter, noe som gjør servicen mye lettere. Alle modeller har også fått nye tette hjul lager. Disse er nærmest vedlikeholdsfri og serviceintervallene har gått fra 16000 km til 160 000 km. Ja, du leste riktig. De nye lagrene er også motstandsdyktige mot høytrykksvaskeren, men sistnevnte er og forblir et onde mot en motorsykel.

Alle modeller får nytt tett batteri. Dette er også nærmest vedlikeholdsfritt. Lades det et par tre ganger i løpet av vinteren med elektronisk lader (lader som gir fast amper må ikke brukes) vil Harley eieren ha glede av det nye batteriet i mange år.

Den nye Softail gearkassen har fått ny design. Dette har ført til at gearingen går utrolig mye lettere. Presisjonen er mye bedre og den avgir mindre støy under kjøring. Neutral er lett å finne. Dette ble utprøvd på følgende måte. Softailen



ble stanset i en oppoverbakke med sykkelene i første gir. Clutchen ble sluppet lett ut for å sette press. Deretter inn igjen og gearpedalen ble presset lett opp og rett i fri. Ikke en lyd og ikke en protest. Deretter ble den satt i andre gir, clutchen litt ut for å sette press og inn igjen. Et lett trykk på gearpedalen og gearkassen ble satt i fri uten en eneste liten protest. Under kjøring og gearing var det merkelig forskjell på ny og gammel gearkasse. En av forskjellene var at når gearkassen var satt i første gir og en igjen forsøkte å geare nedover stoppet gearpedalen opp og møtte naturlig motstand. Det samme skjedde når en forsøkte å geare oppover fra femte. En var ikke i tvil om at laveste eller høyeste gir allerede var nådd.

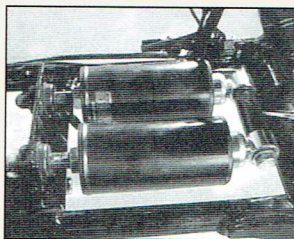
Alle Big Twins har fått nytt belte. Det nye er smalere og gir plass til et bredere bakdekk. Den nye belten er smalere, sterkere og varer lengre enn den gamle. Den er bygget opp av 12 lag med karbon fibre, hver og en av dem sterke nok til å løfte vekten av en Electra Glide.

De nye Softail modellene

Det var naturlig å starte med Softail modellen som egentlig framstår som en helt ny motorsykel, men i kjent utseende. Kun få deler vil passe

fra den eldre til den nye modell. Her er det snakk om ny ramme, ny motor, ny gearkasse, ny bakskjerm, nytt baklys, nytt batteri, nytt ledningsopplegg, nytt setefeste, nye saler, ny bensintank, ny oljetank, nytt eksossystem, nye bremses, nye hjullagre og nye hjul.

Den første Softail modellen ble introdusert i 1984. Den kombinerte 50 talls utseende med 80 talls teknologi. I motsetning til Hardtail, stivramma, hadde Softailen 2 skjulte støtdempere på undersiden av ramma. Softailen ble en stor succes over hele verden.



Nå femten år senere presenterer Harley for oss en helt ny Softail serie. Den allerede klassiske Evo motoren byttes ut med en helt ny Twin Cam 88B motor, der B står for balanse og henviser til to kontra balanse vektorer som tar bort vibrasjonene.

Twin Cam 88B

La oss ta en titt på den nye Twin Cam 88B motoren. Først kan vi fjerne alt det som ikke har forandret seg fra 99, D.v.s. luftfilter, forgasser, komplette topper, sylindrer, stempler, støtstenger, hydraulene og kam dekket. Alt annet er forandret i forhold til Twin Cam 88.

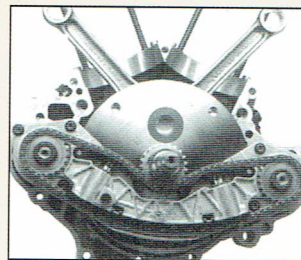
Motorblokken har blitt forandret for å gjøre rom for balansevektene, en

foran og en bak. Gearkassen måtte forandres for å passe til den større motorblokken. Sammen satt er det allikevel liten forskjell å se fra Twin Cam 88. Som nevnt tidligere er seteposten festet til en brakket på toppen av gearkassen.

De fremre motorfestene er like Sportster. Hullene i motorblokken har stål innsatser. Det er god plass mellom motor og fremre rammerør. Oljefilteret blir nå skrudd rett inn i et feste som er en del av motorblokken. Når samtidig regulatoren er skrudd direkte i motorblokken er det fjernet 2 festebraketter fra fremre rammerør.

Avbalanseringssystemet

Systemet har 2 vektorer som er forbundet med veiven ved hjelp av et kjede. Hver vekt er en halvmåne på ca 2 kg. Vektene er opplagret i store lagre og det er ikke forventet noe nødvendig service på disse. Kjede har fjærbelastede strammere. Om du lurer på om alt dette kan fjernes for å få tilbake "good old vibrations" så er dette fullt mulig, men blokken må altså kløyves.



Twin Cam 88 med og uten B har fått ny støtteplate for kammene. Dette gjør det enklere å bytte til andre kammer. Den eneste forskjellen i denne delen av motorene er at balanse motoren har boret opp et ekstra hull for smøring til avbalansering systemet.

Gearkassen

Felles for alle Twin Cam gearkassene er nytt trøstelager og ny press plate. Clutch huset er noe større og pressplaten er merket med 00. Det er ellers gjort forandringer på noen lagre og skifte trommelen.

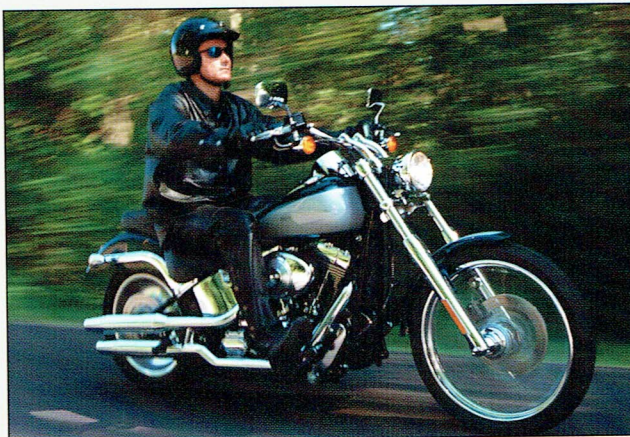
Sammenlignet med Evo modellene merkes det i de nye Softailmodellene en merkbar forbedring i rå kraft, mye mykere gange, bedre holdbarhet og en nesten total uteblivelse av vibrasjoner ved alle turtall. Det var nesten trist å se en Harley gå på lav tomgang uten at framgaffelen så ut som om den ville gå sin veg helt alene. Å ta på styret føltes som å ta på en katt som maler. En villkatt.

Harley ingeniørene beskriver det nye Softail prosjektet som det største gjennomførte prosjekt i The Motor Company's historie.

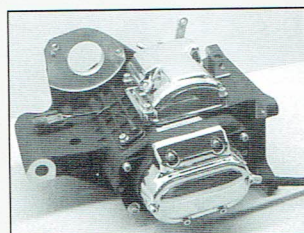
Motoren er på 1450 ccm med 2 kontra balanse vekter. Motoren er basert på den som ble introdusert i 99 på Touring og Dyna modellene. Det er første gang i Harleys 96 årige historie at balanse vekter blir brukt.

Utseende på de nye Softailmodellene er merkbart forandret. Som på Touring og Dyna modellene er det luftfilteret som i første omgang synes godt. Det samme gjør kam dekelet og de større kjøleribbene på motoren. Nye krom ytre oljeslanger minner om de brukt på Knuckleheaden i 40 årene.

Også Softail modellene nyter godt av den ekstra stivheten som er oppnådd ved å skru gearkas-



Den nye flotte FXSTD Softail Deuce.



sen stivt direkte på motoren. På Evo modellen stod sammenføyningen via primæren for ca 10 prosent av kjøretøyets stivhet. På den nye modellen står sammenføyningen for 50 prosent. Den gamle rammen bestod av 34 deler mens den nye kun består av 17, noe som reduserer behovet for sveising betraktelig under produksjonen og igjen øker stivheten. De nye sveisene blir for øvrig nå gjort av roboter. Den nye bakramme øker stivheten og gir mulighet for bredere bakdekk samtidig som skifte av belt blir lettere.

Den nye ramma hadde egentlig ikke lenger behov for seteposten, stanga som "alltid" har vært mellom motor og gearkassa på en Harley. Seteposten fordi den innvendig hadde de lange fjærene til salen på eldre modeller. Nå er seteposten tatt med mest for utseendets skyld men også som festebrakett for coilen, som er lik forrige års Dyna. Seteposten er skrudd fast på en liten brakett oppe på gearkas-

sen og kan enkelt fjernes ved service.

Nye lydpotter. Den såkalte crossover mellom rørene i nedre kant av sylindrene er borte. På modellene med Shorty Duels fungerer festebraketten til lydnettene som mellomstykke. Shorty Duels er nå øket i diameter til 3 tomme

Den nye bensintanken er 5 gallon på alle Softail modeller og det er nå en hel tank og ikke 2 tanker som tidligere. Den nye tanken har gummi isolasjon og kun 2 festbolter til rammen. Den nye tanken har som Dyna Wide Glide og Road King det venstre "bensinlokket" med innebygget bensinmåler.

FXSTD Softail Deuce

Den nye Softail Deuce (uttales djus) setter ny standard for customiserte motorsykler inn i det nye århundre. Med den nye Twin Cam 88B har den 63 hestekrefter og en maksimum torq på 106 NM ved 3500 omdreining-er. Den har selvfølgelig alle de andre forbedringene som nevnt.

Den har et radikalt og unikt nytt utseende med noe fra både en cruiser og en chopper. Alle deler har blitt berørt av designerne for å gi et kvalitets utseende og sette et eksempel for framtidens custom sykler.

Softail Deuce har et

avbalansert utseende med en slank og velformet front og en kraftfull bakre del. Hele framgaffelen med lykt er i krom. Framskjermen har fått nye festebraketter som sett fra siden er skjult bak gaffelen. Den nye forlenga bensintanken har fått et nytt like langt krom instrument deksel. Harley satser på en helt ny baklykt for første gang siden den forrige kom i 73. Også bakskjermen er helt ny og minner om en fremre FL skjerm snudd og brukt som bakskjerm. Dette har vært mye brukt av custom byggere oppover helt siden 50 tallet. Trodde du virkelig at Harley kom med en ny bakskjerm uten fortid og en lang egen historie. Nydelig, og som alt vakert blir den flottere dess lengre den blir studert. Deuce kommer med 17 tommers disc bakfelg med et 160 bakdekk. Merkbart mye bredere enn 130 dekket. Stacked shotgun kaller Harley det nye eksos systemet for. Det samme sitter også på Fat Boy'en. Til slutt nevnes blinklysene. Disse minner om bullet lights og har innebygd reflektor for å gi styrke selv om størrelsen blir liten. Med shotgun og bullet lights skulle den nye Deuce'n bli litt av en Peacemaker.

Øvrige 2000 modeller

Totalt tilbyr Harley-Davidson 21 forskjellige modeller for modell året 2000. Sportster 1200 (XL1200) som har vært med en stund er ute av programmet

For å fortsette med Softail modellene utover det som allerede er nevnt, nevnes at Softail Standard kommer i hele 4 farger og Heritage Classic kommer med ny sal og nye større vesker. Den nye salen gjør at føreren kan sitte lengre bak og strekke mer på bena. Foruten å være større har de nye lærveskene fått hurtig kobling av spennene lik Road King.

Touring modellene

Harley-Davidson har bygget Touring motorsykler helt siden begynnelsen av 20 tallet. En tradisjon som har fortsatt helt til i dag med Electra Glide, Road King og Road Glide modeller. Harley eiere sammen med Harley oppfant begrepet og all den fantastiske gleden det er med å kjøre lange turer med motorsykkel. Ikke la andre kopieringsmaskiner prøve å fortelle deg annet. Styrekåpen på Electra Glide så dagens lys i 1969. Ikke la deg irritere av uvitende som forteller at den ligner for mye på de ujevne. Godt å vite hvem som kopierte hvem.

Utover de forbedringer som allerede er nevnt har Touring modellene fått ny fremre hjulaksling og 9 ekrers støpt hjul. Det nye hjulet er lettere, sterkere og lettere å holde rent. Clutchwiren er trådd på en nye måte og det er mindre rammeendringer for å lette service på toppene.

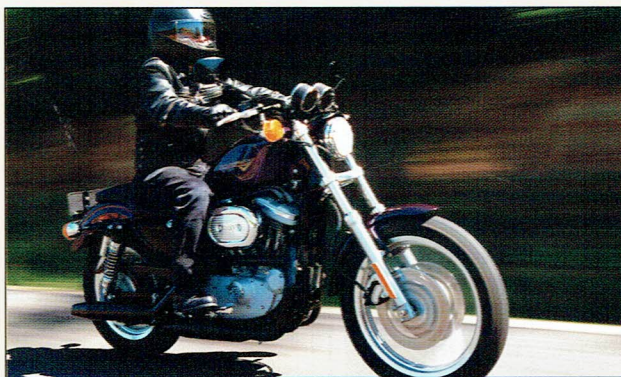
FLHT modellene har nå fått elektronisk speedometer som alle andre modeller. Salen skal være enda mer komfortabel. Road King modellene har fått nytt smalere og høyere styre. Modellene med radio har fått programmerbar automatisk volumkontroll.

Dyna modellene

Spesielle forandringer kun for Dyna modellene er nye belte beskyttelses deksler som sammen med det smalere beltet gjør det mulig å sette på bredere bakdekk. Swingarmen er ny konstruert med ny aksling og fester for støtdemperne.

På 2000 modellene er det nytt sikringsboks system der de gamle "automat" sikringene er byttet ut med vanlige "bilsikringer"

Dyna Super Glide Sport, FXDX, har fått de største forandringene. Både



Sportster XL 1200 C.

framgaffel og bakre støtdempere har blitt justerbare, de bakre med gass. Den har fått et 150/80 B16 bakdekk og 100/90-19 framdekk med mykere og sportsligere gummi. Ny sal med bedre komfort og sammen med de andre Dyna modellene ny sidestøtte som er lettere å nå. Super Glide'n har fått nytt XR-style lavt styre.

Sportster

Introdusert i 1957 gjør Sportsteren til den eldste modellen fra Harley-Davidson. Helt siden starten har den forblitt en slank, lettkjørt, uten tøys gate motorsykkel. En virkelig rå og ekte motorsykkel.

I lange tider har Sportsteren blitt customiserte av sine eiere med større bensintank. Harley-Davidson med Willie G i spissen er kjent for å være blant de fremste til å lytte til sine kunder slik at den nye 4.4 gallon/16.7 liter tanken som kommer har vært ventet. "Som kommer" ser dessverre ut til å være riktig. De første 2000 modellene av custom utgavene kommer med gamle tanken grunnet produksjons problemer. La oss håpe at den kommer i produksjon før vår sesong starter for fullt igjen på nyåret. Problemene er ikke uoverkommelige da den nye tanken vil passe på alle modeller helt tilbake til 82. En festebrakett er alt som trengs.

Motoren har fått rett veivaksel som er presset inn på samme måte som i Twin Cam 88. Den har også fått nye hydrauler tilsvarende de på Twin Cam 88. Det er ny motorblokk for å passe til de nye hydraulene. Det er også nye olje passasjer i høyre blokk halvdel og deksel. Utlufting-slangen er nå festet bak festet for startmotoren.

Kam nr. 2 og Pinion tannhjul er nå High Contact Ratio, HCR. Det er viktig å merke seg at det er flere merkinger på kammene. Dette for at kammene også brukes på Buell. Dette kan være viktig å huske om du skulle forsøke å sette merkene på disse nye kammene.

2000 modellene er her. Den nye Softailen uten vibrasjoner vil være et stort samtale objekt blant Harley folket. En prøvetur viste at vibrasjonene var vekk enten den stod og gikk på tom-

gang eller farten var oppe i 130 - 140 km/t. Den ble prøvet på turtall fra under 1000 til opp mot 4000. Tærne ble presset mot stigbrettene for å kjenne etter vibrasjoner. Det var ingen!

Nå kommer spørsmålet. Var det virkelig slik vi ville ha det. For noen få er det triste faktum at det store flertall ville ha det slik. Og som kjent kan ikke Harley-Davidson

Motor Company overleve av alle som kjører Harley bygget før 1969. Trøsten er at alle Harleyer bygget i det gamle årtusen fortsatt vil være der. En Harley blir aldri kastet fordi den er utslitt slik som de ujevne. Den trenger bare litt service og utskifting av deler og kan glede eieren i nye tiår. Det er nå en million Evo'er ute på vegene og disse vil med tiden bli virkelige klassikere.

Maskinene har vært fantastiske og kommer fortsatt til å være det. Noen holder fortsatt fast ved Shovel motorene. En mye større mengde vil i lang tid tviholde på Evo motorene. Dette er med på å bygge legender rundt Harley-Davidson og er slik vi vil ha det. Egentlig er det vel slik at vi ville hatt en Harley av hver modell til hvert sitt bruk og til alle våre forskjellige sinn stemninger. 1999 vil være det siste året en kan få kjøpt en ny Evo og ta vare på den selv.

Chapter Haugaland

Det er ikke så mange ordene vi har fått fra Chapter Haugaland, men det er svært mye mer enn vi har fått fra de aller fleste andre chapterne i Norge. Det merkelige med Chapter Haugaland er at de fleste er med i "Hansens Venner" Vil du vite mer om denne menigheten kan du nytte muligheten når de har møte på Akssdal Kro hver torsdag fra ca. Kl. 1800.

Chapter Haugaland er en flott gjeng og alle Harley eiere blir tatt godt i mot enten det er på Akssdal Kro eller hos Johnny på Veakrossen

Marokko Raid 1999

29.05.-06.06. 1999

Tekst og Bilder: Tove Meringen

Endelig var dagen kommet. Etter forholds- messig kort forberedelse skulle vi møtes den 23.mai på kaia i Oslo for å reise med Kielferga. Vi, det var Per Kristiansen, Per Nielsen, Bjørn Lande, Tove og Ingvald Meringen. Alt gikk etter planen så langt.

Den første dagen i Tyskland hadde Per Nielsen et uhell på Autobanen. Han fikk en liten skade i hånden, men heldigvis var sykkelene kjørbare. Vi overnattet 4 mil syd for Kassel. Ingvald hadde en punktering 1 mil tidligere. Dagen etter valgte Per Nielsen å returnere hjem, ettersom vi ikke hadde kommet så langt. Det gikk halve dagen før vi hadde fått nytt dekk i Kassel. Vi var nå 4 stykker som reiste videre til Algeciras i Spania. Vi kjørte over Freiburg, Lyon i Frankrike, Barcelona og solkysten ned til Alicante. Her tok vi over de Andaluciske stepper og ned til Malaga og videre til Algeciras. Algeciras ligger på grensen til Gibraltar. Vi var fremme som planlagt, fredag 28.mai. Her var møtestedet for de som skulle være med til Marokko.

De første vi møtte var to franskmenn. De kom med bil med henger og skulle kun kjøre sykkel i Marokko. Spanjolene, tre italienske og noen flere franskmenn som skulle være med kom kjørende på lørdag. Det var også noen fra England. De hadde sendt syklene med båt og kom selv med fly. Vi ble til slutt 35 sykler og ca 45 personer som skulle kjøre halve Marokko rundt. Lørdag var det sjekking av syklene. Bjørn og Per tok oljeskift i tillegg.



Per skifter olje

Dag 1 Marokko:

Avreisedagen til Marokko var 30.mai med ferge fra Algeciras i Spania til Ceuta. Fergen tok kun 45 min. Vel over i Afrika kjørte vi til grensen. Spania har en liten bit av den nordligste tuppen. Det var litt av en opplevelse. Det tok ca 2 timer før vi kunne passere grensen, selv om vi var et reisefølge. Grensestasjonen var militært område. Per tok et bilde av oss, da kom det en bort og rev fotoapparatet ut av hendene hans og ville ta ut filmen, men han fant ikke ut hvordan han skulle gjøre det med en gang. Det kom en politimann til som sa at det var ok, men ikke flere bilder.



Bjørn, Ingvald og Tove på grensa i Marokko.

Etter at alle hadde passert grensen, skulle vi kjøre i følge noen mil til vi kom frem til den byen hvor vi skulle spise lunch. Dette ble en fartsetappe. Her ble vi møtt av politiet som dirigerte oss til forskjellige parkeringsplasser, hvor de også passet på syklene våre. Lunchen ble en opplevelse. Vi fikk fisk av forskjellige slag og fasonger. Herfra kjørte vi i forskjellige puljer og på motorveier sørover til Rabat som var vår første overnatting. Vi kom frem til det luksushotellet. Før middag var alle samlet for å få informasjon om resten av turen og Road-book, slik at vi kunne kjøre i vårt egen tempo de neste dagene. Middagene var alltid buffet, med kjøtt, fisk, kylling, grønnsaker og frukt. Prisene på øl, vin og sprit var de samme som hjemme. Den Marokkanske vinen var billigere og smakte ikke så verst.

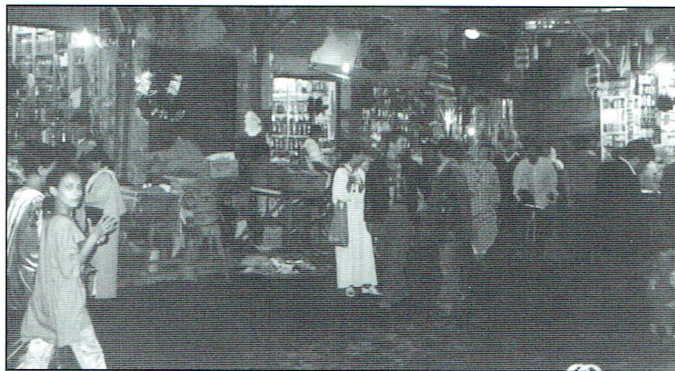


Per og Ingvald utenfor hotellet i Rabat

Dag 2 skulle vi kjøre til Marrakech. Vi kjørte ut av Rabat i en gruppe. Vi var nok litt av et syn for menneskene som kjørte og gikk langs gatene i Rabat der vi kom kjørende 35 sykler på rekke og rad med våre Harleyer. Politiet stod på hvert gatehjørne og stoppet all annen trafikk slik at vi fikk kjøre uhindret gjennom byen. Folk vinket. Da vi kom ut av byen delte vi oss opp i flere grupper for å kjøre videre til Marrakech. Denne dagen skulle vi kjøre ca 320 km.. Det ble mye ørken og sletter som du ikke så noen ende på og varmere for hver time som gikk. Vi kom frem til Marrakech i tordenvær, men det kom bare litt regn.

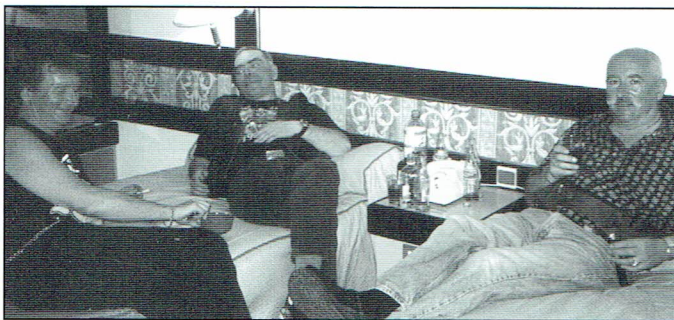
Vi måtte en tur på markedet i Marrakech, eller Souk som det heter i Marokko. Vi tok taxi fra hotellet til markedet. Her ble vi overfalt av forskjellige guider som ønsket å følge oss rundt. Vi takket først nei, men en av dem sa at vi kunne komme til å gå oss bort, da markedet var to kvadatkilometer. Så vi bestemte oss for å ha med oss en guid. Vi kunne selv bestemme hva vi skulle betale ham. Dette var litt av en opplevelse. Han tok oss kun med til familie eller bekjente hvor han sannsynligvis fikk prosenter av salget.

Ingvald og jeg fikk en noe uvant opplevelse på markedet. Guiden tok oss med til en teppe- handler. Vi behøvde ikke kjøpe noe. Men vi ble tatt helt på senga. Da vi gikk derfra hadde vi kjøpt teppe, som skulle sendes hjem til Norge med fly. Vi ble helt hypnotisert av teppe- handle- ren. Bjørn og Per satt og hadde det forferdelig morsomt på våre vegne.



Markedsplassen i Marrakech.

Vel tilbake på hotellet med taxi som selvfølgelig guiden kjente, var det middag. Dette var også et luksushotell. Alle hotellene vi overnattet i var det. Nesten hver kveld før vi la oss, tok vi en siste nightcap på rommet. Det vi syntes var mest slitsomt ved turen var all tiggingen fra både barn og voksne når vi stoppet for en pause. Det var kun på hotellet vi slapp dette. Bortsett fra når vi kom, og pikkoloene nesten dro bagasjen ut av hendene våre eller nøkkelen til rommet hvis vi fomlet litt med den.



Bjørn, Per og Ingvald på hotell rommet.



Ingvald foran hotellet.

Dag 3: Reiste tidlig fra Marrakech for å kjøre sørvest til Agadir. Vi skulle kjøre 260 km. Det var litt kjølig så tidlig om morgenen. Vi fylte bensin på vei ut av Marrakech. Som vanlig samlet det seg en del mennesker rundt oss. Det var spesielt en gutt på ca 14-15 år som kom bort til meg. Han satte store øyne på meg da han så at det var ei jente som kjørte sykkel. Han spurte om å få sitte på en tur, men han hadde ikke hjelm og vi hadde ikke tid. Vi kjørte denne dagen i et fantastisk landskap med ørken og landsbyer. Plutselig kom varmen for fuldt da vi nærmet oss Agadir. Vi kom frem tidlig, ca 12.30. Her skulle vi også spise lunch. Agadir er en typisk turistby. Vannet i sjøen var litt kaldt, ble vi fortalt, så gutta badet i bassenget.



Bjørn bader.

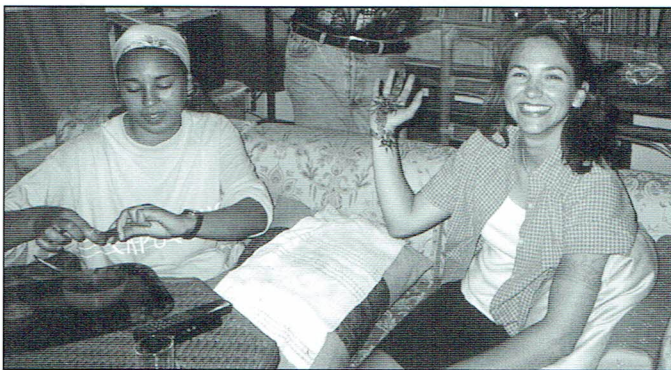
Vi syntes det var for varmt å ligge solen, så vi valgte skyggen med en kald øl. Esther og Tati, fra Harley-dealer i Cadiz, fikk besøk av et vennepar som bor i Agadir. Han var Spanjol og hun fra Marokko. Vi ble invitert hjem til dem på kvelden. Men først skulle Bjørn ut å handle gave til sine kjære.

Dette var en av de få gangene vi gikk ut av hotellet. Man får ikke gå i fred når man beveger seg utenfor hotellets murer. Bjørn fikk kjøpt gaven, og vi satte oss på et ute- sted og kjøpte te. Etterpå gikk vi på supermarkedet og kjøpte oss noe kaldt å drikke. Han som satt i kassa snakket svensk.

Bjørn og Per hadde disse første dagene fightet om hvem som hadde de beste og største rommene på hotellene. Dette p.g.a. at Per og Per skulle dele rom og Bjørn hadde bestilt enkeltrom på turen. Derfor hadde Per de største rommene hittil på turen. Men i Agadir fikk Bjørn den suiten. Så dette måtte jo påpekes til Per.

Om kvelden var vi hjemme hos venneparet til Esther og Tati. Vi var 12 personer i en 7 seters bil, men politiet snudde seg bare en annen vei. Vi ble servert typisk Marokkansk mat. En venninne av henne som serverte oss, kom på besøk og ville tatovere Esther og meg. Dette er typisk marokkansk pynting av jenter. Den forsvinner etter ca to uker. Saften er laget av planter og ble lagt på med en liten sprøyte.

Verten kjørte oss hjem ut på natten



Esther tatoveres.



Vertskapet, Esther og Tati.



Bjørn, Per og Ingvald.

Dag 4 skulle vi kjøre til Ouarzazate og det var 374 km. Dette er en gammel garnisonsby. Det ble bare steinørken og fjell. Atlasfjell. Veiene ble smale. Fæl å kjøre på. Når vi møtte andre biler håpet vi alltid på at de ville kjøre ut på siden, da asfalten kun var en liten stripe i midten av veien. På sidene var det stein sand og grus. Ikke så veldig morsomt for oss å kjøre ut for asfaltstripa. Det gikk heldigvis bra. Varmere og varmere ble det. Vi hadde kjørt noen kilometer ut av Agadir, da vi møtte en kamelflokk på vei inn til landsbyen. De gikk på begge sider av den smale veien. Vi hadde ikke noen god følelse, da vi kjørte i sneglefart mellom kamelen. De virket uberegnelige og sure. Da vi kom rundt en sving oppe i fjellene var det skjedd en ulykke med en militærbil full av proviant. Tre soldater var hardt skadet. Vi stoppet for å se om de trengte hjelp. Følgebilen var rett etter oss. De hadde med seg førstehjelpsutstyr. Noen av oss forsøkte å samle sammen noe av provianten som var falt av lastebilen. De hadde sannsynligvis mistet bremsene i svingen og veltet. Vi så at alle lastebilene var fylt til randen. Det med høybilene var et skue. De var høye, med overheng i alle retninger.



Opprydding etter velten.

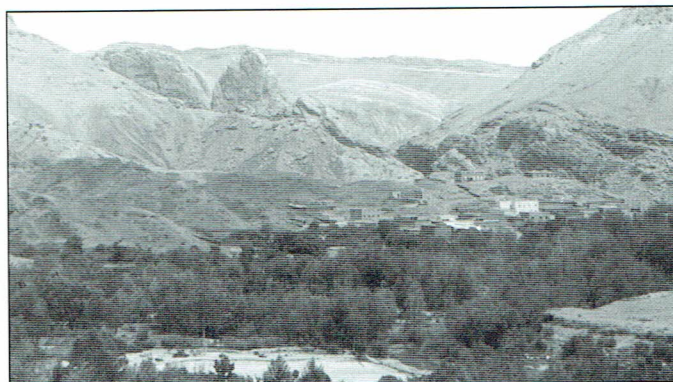


Bjørn, Per, Tove og Ingvald utenfor hotellet i Ouarzazate.

Vi kjørte videre på smale svingete fjellveier mot Ouarzazate og kom frem til en nydelig by midt i ørken og fjellandskap. Hotellet var en drøm, lik alle de andre hotellene.

Dag 5 gikk turen videre til Gorges du Todra. 214 km. Bare Atlasfjell. Vi kjørte gjennom flere landsbyer som lå på rekke og rad. Nede i noen av dalene rant det ei lita elv og der var noe jordbruk. Menneskene her så ut til å ikke være så fattige og det så ut til at alle barna gikk på skole her. Da vi kom kjørende forbi kom de ut på veien for å se og vinke til oss. Det så ut til at dette var årets store begivenhet.

Veien var et kapittel for seg selv. Den var veldig svingete og i meget dårlig forfatning. P.g.a dårlig vedlikehold forsvant asfalten i veikanten. Den korroderte og det var mange hull i det som var igjen.

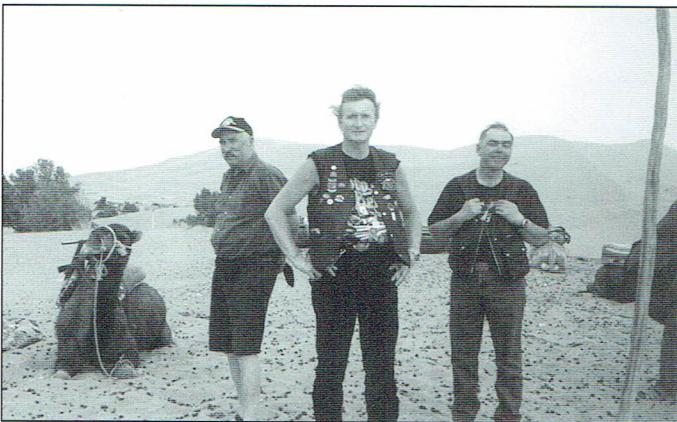


En dal mellom Atlasfjellene.

Vi tok en avstikker fra hovedveien for å lunche i en liten landsby. Veien ble enda verre. Spiste lunch under et stort teppetak for å få skygge. Kjørte tilbake for å komme frem til Gorges du Todra. En kløft ca 400 m lang, ca 50 m bred og ca 100 m høy. Plutselig var veien slutt, sperret av en elv. Det var bare å ta sats og kjøre over, halv meter med vann. Jeg kjørte litt for fort, spruten ble for stor. Da jeg kom over stoppet sykkel. Jeg fikk start til slutt, men da gikk den på en sylinder. Var blitt gjennomvåt. Vi kjørte ca 50 m, så var det en bred bekk. Her måtte Ingvald kjøre sykkel over. Det var bare rullesteiner begge steder. Ørkenteltet var et hus med et rom som var dekket med teppe og benker langs sidene. Her skulle vi ligge. Per, Bjørn og Ingvald gikk en tur. Da de var på vei tilbake, møtte de noe som lignet en tepperull. Det viste seg å være en gammel mann som kom gående ned fra fjellet. Han gikk og snakket på arabisk og gutta på norsk. Men de skjønnte at han ville overnatte i ei hule i fjellet i nærheten av teltet.

Harley-dealer i Cadiz holdt en fest for oss. I og med at vi var i et muslimsk land hadde ikke dette hotellet servering av øl og sprit. Dette var medbrakt fra Spania. Dette var en av to kvelder vi alle sammen var samlet og hadde en hyggelig kveld.

Dag 6 gikk turen videre mot øst til Erfoud. Kun 155 km. Men først skulle vi over disse elvene igjen. Jeg grudde for dette og allierte meg med en Italiener og fotografen fra Spania som satt på med ham. De ville kjøre min sykkel over, men jeg ville gjøre et forsøk og kom over. Nå begynte varmen for fullt. Det ble ca 40-45 grader i skyggen, og vi kjørte nå mer eller mindre i ørken. Men heldigvis var ikke denne etappen så lang. Vi kom frem til Erfoud til lunch. Her kunne vi bade og sole oss. Gutta badet men vi orket ikke ligge i sola. På ettermiddagen var det arrangert en tur ut til Sanddynene i Sahara økenen. Dette skulle koste 450 dirham pr. bil. Men da de skjønnte at vi var et reiseselskap ble prisen 550 diham. Vi kjørte ut i steinørkenen mot sanddynene og kom ut til en liten landsby. Det var alltid slik at de som guidet oss tok oss med til sine familier eller bekjente, slik at de tidde oss i hjel. Her ute kunne vi ri på kameler. Vi nøyde oss med å gå en tur på Sanddynene.



Gutta i Sahara ørkenen.

Da vi skulle kjøre tilbake kjørte sjåføren innom flere landsbyer. Alle steder hvor han stoppet kom barna bort og tigde penger. I en av landsbyene gikk gutta inn for å se på tepper. Her var det også pågang om kjøp, men denne gangen var Ingvald standhaftig. Da vi kom tilbake på hotellet spurte vi hvor mye han skulle ha for turen, han skulle plutselig ha 1000 diham. Prisen var avtalt med 550, og dette fikk han. Så løp vi inn.

Dag 7 var nest siste dagen i Marokko. Vi skulle til Fes. Det var 339 km å kjøre i drepende varme. Da vi hadde kjørt ca 113 km, kom vi inn i en by. Vi fire og 2 engelskmenn kjørte sammen. I et lyskryss var det en buss foran oss. Han bråstoppet og jeg bremsset ganske kraftig. Asfalten var såpe glatt. Jeg visste ikke ordet av det før sykkelene seilte på siden foran meg og jeg etter. Hørte at Ingvald kom bak og hadde problemer med å stoppe. Jeg forsøkte å vri meg bort fra lyden. Det gikk bra. Han måtte også legge sykkelene ned, men gjorde dette kontrollert og ble ikke skadet. Jeg falt på skulderen som ble vridd og fikk skrubbsår på venstre arm som så ganske stygt ut. Jeg reiste meg fort opp og sjekket om jeg kunne bevege armen. Det var ganske bra. Vi måtte kjøre et lite stykke for å vente på følgebilen. Sykepleieren som var med skulle rense og bandasjere armene mine. Det ble harde 226 km å kjøre til Fes. Vi kjørte nå over i et landskap som var mer gårdsdrift og frodigere. Vi kjørte igjennom byen hvor kongen har sitt feriested. Blir kalt Sveitserbyen. Skråtak på alle hus. Denne kvelden var vi samlet for å få premier. Vi fra Norge

fikk prisen for lengst kjørte nasjon. Den som fikk prisen for bruk av mye olje var en BMW 1200 C. Den eneste ikke Harleyen.

Nå var det bare en dag igjen i Marokko. Vi begynte å bli litt slitne. Hadde kjørt en del Km. Sent om kvelden og tidlig opp om morgen, og ikke snakke om varmen 70-75 grader i sola hver dag..

Dag 8 var siste dagen i Marokko. Vi skulle reise tilbake til Ceuta. Det var 313 km. Landskapet i Nord-Øst var mer frodig enn det vi hadde kjørt i de første 6 dagene. Vi kom nå over et frodig dalføre og ned til Middelhavet med feriebyer på rad og rekke. Noen få Km før grensa opplevde vi en ulykke til. Det var en politimann som stoppet alle på grønt slik at motorsyklene kunne kjøre på rødt. En Taxi ignorerte politiet og kjørte ut i krysset. Det var tre sykler i følge som skulle krysse veien, da på rødt. Da taxien kom bråbremsset førstemann og nr. 2 kjørte rett inn i denne. Den 3. fikk kjørt utenom. Politimannen satte seg inn i bilen og stakk av. Ville ikke ha noe med dette å gjøre. Den ene føreren fikk skade i hånda og den ene sykkelene var ikke kjørbar etterpå.

I alle veikryss var det politi, selv midt ute i ørkenen hvor det ikke var et hus å se på mils omkrets. De var veldig flinke til å stoppe all annen trafikk da vi kom kjørende for å la oss passere først.

Grensen var et kapittel for seg selv. Ingvald fikk ikke kjøre ut av Marokko fordi han ikke hadde fått stempel i passet. Det måtte ordnes først. Masse krøll. Vi følte at vi var kommet hjem, da vi kom tilbake til Spania.

På tross av uhellet vårt på slutten og Arabere er nå en gang Arabere med det som følger var turen en opplevelse en sent vil glemme. Vi så mye forskjellige landskap på turen, og fikk mange nye bekjentskaper.

Vi lå over en natt i Algeciras før vi på mandag satte kursen hjemover. Planen nå var å nå opp til Sverige og Swedish Bikeweek på fredag. Dette ville bli ganske tøft da vi hadde ca 3000 km å kjøre på 4-5 dager. Det var fortsatt varm og fint vær. Vi bestemt oss for å prøve å ta toget fra Narabonne i Frankrike til Hamburg. Vi kom til Narabonne onsdag formiddag. Toget til Hamburg var fullt. Det gikk på torsdag, så vi hadde ikke nådd Sverige til fredag. Vi fikk tog til Calais på nord franskekysten. Vi var der torsdag morgen og kjørte videre gjennom Belgia, Nederland og inn i Tyskland og ca 100 km syd for Hamburg den dagen. På torsdag kveld begynte det å regne. Da hadde vi hatt fint og varmt vær på hele turen i neste 3 uker. Dagen etter var det regn hele veien og ikke noe godt å kjøre, men vi kom frem til High Chaparral fredag kveld i oppholdsvær og kunne sette opp teltet. Lørdag var det skyet, og på søndag morgen regnet det. Det ble opphold etter hvert som vi kjørte. Vi kom hjem søndag kveld etter tre uker på sykkel.

Vi hadde en annerledes ferie i Marokko. Ingvald og jeg vil takke Per og Bjørn for en kjempefin tur og hyggelig selskap.

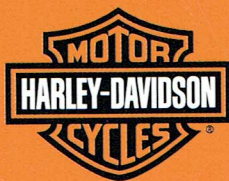


Noen av syklene som var med på turen.

C

RETURADRESSE:

Bauneveien 25, 4300 Sandnes



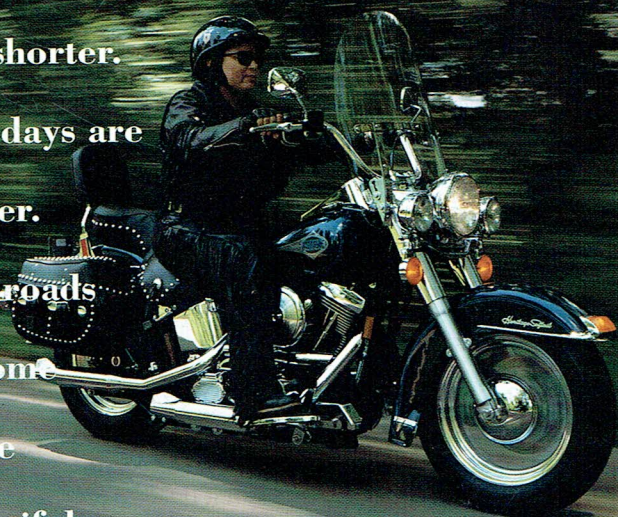
HARLEY-DAVIDSON NORGE AS

www.harley-davidson.no

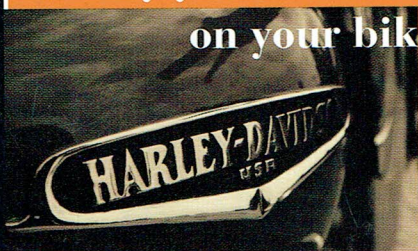
The nights
are shorter.

The days are
longer.

The roads
become
more
beautiful.



If only you could stick this
on your bike at trade-in time



*In most cases,
Harleys cost more to buy.
But that's because they
cost more to build.*

On the other hand, in most cases they're worth more when you sell. They cost more because we put more into them. Lots of hand-made parts, lots of meticulous assembly and constant quality control. This is what makes the difference in the purchase price. And what makes the difference at trade-in time. So don't write off a Harley-Davidson because of the price. You could end up writing off a lot more if you don't buy one.

How good
can a work
of art be,
if it's not an
original?



Paris, Milan,
London,
Milwaukee.



Take a look at the
NEW European
Core Line from
Harley-Davidson.



Forhandlerliste:

Veakrossen Motorsenter, Karmøy - Twin Motor, Bergen - Dale Maskin, Voss - West Motor, Florø - Harley-Davidson, Ålesund - Motorhuset, Sandnes - Hog Parts, Trondheim - Bredeesen Sykkelservice, Mosjøen - Harley-Davidson Bodø, Bodø - U.S. Car & Cycle, Ballangen - Harley-Davidson Tromsø, Tromsø - Harley-Davidson Hamar, Hamar - Harley-Davidson Oslo, Oslo - Harley-Davidson Hokksund, Hokksund - Østfold MC-Senter, Sarpsborg - Harley-Davidson Skien, Skien - Harley-Davidson Arendal, Arendal - Harley-Davidson Kristiansand - Harley-Davidson Lyngdal, Lyngdal