



NEWSLETTER

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

Nr. 4 – 2001



Magnar
Hetland

Leder

For første gang sitter dere med 4. utgaven av et års Newsletter. Det var 2 grunner for å utvide. For det første har det blitt bra med tilgang på stoff, noe som også har resultert i jevnt over flere sider. Den andre grunnen var at Bladpost krever 4 utgaver i året men porto en på hver forsendelse blir bare ca. tredjeparten av vanlig adressert O post. Som alltid er det vemodig å gå inn i mørketiden, men solen snur denne måneden og ventetiden går ofte veldig fort. Planleggingen av neste sesong er allerede godt i gang og flere har allerede meldt seg på til European Rally i Italia. Vi hadde det fantastisk morsomt forrige gang vi var i Italia og føler oss derfor trygge på et godt arrangement. Les mer lengre bak og start planleggingen tidlig. Mai kommer ofte veldig fort på oss motorsyklister. 2002 ser allerede nå ut til å bli veldig begivenhetsrik med både gode gamle og også nye og spennende arrangement. Dersom du følger med på Harley-Davidson sine web sider har du sett at sikkerheten blir satt mer og mer i fokus. Også Harley forhandlerne og chapterne her hjemme snakker mer om sikkerhet og kursing er på veg. Det er ikke helt avgjort hvordan kursene skal gjennomføres, men foreløpig kan du kose deg med en OD rom. "Din sikkerhet" som er utgitt som et bidrag fra Harley-Davidson Norge AS og forhandlerne. Husk å spørre din lokale forhandler etter en når du er inne for å kjøpe julepresanger. God jul og riktig godt nytt år

Magnar

Chapter Director møte

Arendal, 2. september 2001

Årets director møte gikk av stabelen i Arendal i.f.m. lanseeringen av 2002 MY. Vi var heldige og fikk låne lokalene til Chapter Arendal i andre etasje på H-D Arendal. Det var et utrolig bra frammøte både fra chapter og forhandler.



Vi gikk nokså fort igjennom problematikken med medlemsregistreringen og manglende medlems-pakker etc., etc. Dette jobbes det hele tiden med å forbedre og medlemmene oppfordres til å ta kontakt med undertegnede som skal gjøre sitt beste i den anledning. Medlemsmassen i Norge øker men hva gjør vi for å få beholde våre medlemmer og få dem til å fornye sitt medlemskap? Her kom det også inn mange gode forslag som kan være til hjelp for både chapter og forhandler samt HOG generelt. Fordelene med å være HOG medlem skal økes og målet er å gjøre det så attraktivt at alle fornyer fra år til år. Det siste vi har fått til her hjemme når det gjelder slike fordeler er avtalen med Rica Hotellene samt Statoil. En

avtale med Fjordline er på gang og vi håper på å få til en avtale med ett eller annet forsikrings selskap. Chapterne oppfordres imidlertid også lokalt til å inngå avtaler med for eksempel kafeer, restauranter og lignende. Vi tar med takk imot tips som kan komme alle til gode.

Noe av det viktigste med årets møte var også å få frem noe konkret når det gjelder forventninger - chapter kontra forhandler. Kunne vi få satt ned noen punkter og lage en såkalt "HOG Standard" som kunne være til nytte for begge parter? Dette føler jeg langt på vei at vi klarte og det gjenstår nå evt. å formulere/standardisere denne. Et annet veldig aktuelt tema som directorene brakte på bane var dette med HOG rabatter og den ulike praktiseringen av dette blant forhandlerne. Harley-Davidson Company anbefaler ikke en slik fast rabattordning og har bedt impor-

tørene om å gå bort fra dette.

For å få avgjort dette forhåpentligvis en gang for alle tok vi en avstemming og det ble flertall for å gå bort fra faste HOG Rabatter.

Harley-Davidson Norge ser imidlertid at HOG chapterne og mange enkeltmedlemmer legger ned en enorm arbeidsinnsats til fordel for oss og vårt forhandlernet. De ser det som meget viktig å ta vare på slike trofaste ildsjeler som da også er gode ambassadører utad. Forhandlerne oppfordres derfor til å arrangere egne kvelder hvor HOG/Chapter medlemmene blir invitert til butikken. Hensikten er da at man i tillegg til å ha det hyggelig og sosialt sammen kan få anledning til å gjøre gode kjøp dersom man ønsker.

En annen viktig avgjørelse var hvorvidt HOG National Rally skulle flyttes fra år til år eller arrangeres fast et sted. Her ble det også etter avstemming flertall for at National Rally skal sirkulere slik at det geografisk sett bli noenlunde rettferdig plassert fra år til år.

Følgende ble så bestemt:
2002 HOG National Rally arrangeres sammen med Lillehammer Olympic Rally, 8-11 August.

2003 HOG National Rally arrangeres av chapter 5 Trondheim (dato ikke helt bestemt)

2004 HOG National Rally arrangeres sammen med Rypetreffet, chapter Rogaland.



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 4 nummer i året. Neste nummer kommer våren 2002. Adresseforandringer sendes HOG Europa. Skrevne ord og bilder mottas med takk. Det samme gjelder ris og ros, det være vedrørende bladet eller H.O.G. E-mail: mhetland@c2i.net. Adressen er: HOG News Letter - Baunevn. 25 4328 SANDNES

Det som da også er veldig aktuelt i denne forbindelse er hvordan ønsker vi at fremtidens HOG Rally skal være - minimums krav? Hvordan få egne medlemmer til å stille opp på våre HOG rally? Det har dessverre vist seg det siste året (årene?) at det faktisk er chapter medlemmene som til dels svikter.

Kunne hvert enkelt chapter før sesongen prøve å oppfordre sine medlemmer til å prioritere HOG relaterte treff er vi kommet langt. Det betyr selvfølgelig ikke at andre treff skal utelukkes - nei, det er kun snakk om å prioritere.

Kom gjerne med ideer til undertegnede om hvordan fremtidens HOG rally bør

være samt evt. minimums krav. Vi skal gjøre vårt beste for at det skal være gøy å kjøre på HOG Rally - forhåpentligvis for alle parter.

Kan i samme slengen opplyse at det jobbes fra flere hold med felles opplegg når det gjelder tur til neste års European HOG Rally i Italia 2-5 mai. Her er det snakk om både turen ned og overnatting i Lido Di Cavallino området.

Er du interessert ta kontakt med på telefon 38 33 11 00/ mobil 911 68664 eller mail aud@harley-davidson.no

Med vennlig hilsen
Harley-Davidson Norge A/S
Aud Ingebretsen
HOG in country rep.

Følgende datoer er satt for aktiviteter/treff i 2002 - foreløpig

- 16.03.02 Spring Party Haugesund, Arr: Chapter Haugaland
- 02.05.02 European HOG Rally, Jéso, Italia, Arr: HOG Europe
- 30.05.02 Harley Cruise til Newcastle, 30 Mai til 3 Juni.
- 14.06.02 Rypetrefet, Haugen i Sirdal, 14-16 Juni, Arr: Chapter Rogaland
- 25.06.02 Island Tour, 25 Juni til 9 Juli, Arr: chpt. Telemark/HOG Norge
- 27.06.02 Island Rally, 27 Juni til 4 Juli, Arr: Chapter Iceland
- 02.08.02 North Norway Meeting 2002, Ballangen, Arr: Chapter Hålogaland
- 08.08.02 Olympic Rally/HOG National Rally, 8 - 11 Aug. Lillehammer
- 16.08.02 "Mini HOG" treff, Mjølfjellet 16-18 August Aug/sep. Lansering 2003 MY - hele landet?? (ingenting avgjort)
- 02.08.02 European Bike Week, Faaker See, 4 - 8 september
- 26.10.02 De Røde Sjøhus, Stavanger, Arr: Chapter Rogaland

Iceland-tour 2002

Dette er et rally som organiseres i samarbeid med Chapter Iceland, Chapter Telemark og Harley-Davidson Norge A.S. Turen går med ferge fra Bergen med start torsdag 25. juni og retur torsdag 9. juli. Det vil bli muligheter for overnatting på Færøyene fra fredagen til lørdagen. Det er plass til 40 - 50 sykler og ca. 20 - 30 Harleyer fra Iceland Chapter vil delta på Island. Her blir det selvfølgelig arrangert noen fester og det planlegges en lengre rundtur. Fergen gir også muligheter for eksempel til å ga av og på i Danmark. Sjekk opp web sidene og finn ut av det.

<http://home.onli-ne/~bjearn/iceland-tour 2002.cfm>



"Mini HOG" treff på Mjølfjellet 16. - 18. august

H.O.G. arrangerer sammen med Bergen Chapter et "Mini HOG" treff på Mjølfjellet Ungdomsherberge og Fjellstove. Her blir det lagt vekt på aktiviteter for hele familien med hovedvekt på barna, herav "Mini HOG's".

Dette skal ikke være et typisk treff, men ei helg hvor barna våre skal være hovedpersonene og vi voksne skal "leke" sammen med dem. Mjølfjellet Ungdoms og Fjellstove tilbyr flere forskjellige utendørsaktiviteter for store og små og vi kommer tilbake med et program etter hvert.

Da dette stedet er et populært ferie og aktivitets senter må vi sette forbehold at vi blir et minimum antall påmeldte. Det er også en max overnattingskapasitet og det er dessverre ikke mulighet for overnatting i telt. Mer informasjon om dette samt priser vil vi komme tilbake til i nærmeste fremtid. For mer informasjon ta kontakt med Aud Ingebretsen, HOG in country rep., på telefon 91168 664 / 383 31 100.

Ta også en titt på www.mjolfjell.no

Harley Cruise til Newcastle, 30. mai - 3. juni

Fjordline med avgang fra Bergen, Haugesund og Stavanger torsdag 30 mai og retur mandag 3. juni. Turen blir lagt opp med kjøretur og 2 overnattinger i England.

Kjenner du noen som kjører andre merker motorsykkel er de hjertelig velkomne til å være med. Dersom noen velger å reise uten motorsykkel tilbys det 2 overnattinger i Newcastle. Mer informasjon i neste Newsletter.

Parts & Asseccories katalogen

Alle H.O.G. medlemmene har fått tilsendt et skjema som de skal levere til sin forhandler for bestilling og avhenting av P & A katalogen for 2002. Det er viktig at dette gjøres. Dette skjema må returneres for hver katalog som gis ut. Dette er i utgangspunktet dyre kataloger som tilbys medlemmene gratis ved denne ordningen. Forhandlerne får kun dekket for katalogene de får inn skjema for. Så vennligst følg denne oppfordringen.

VRSCA V-ROD

V = Twin
R = Racing Heritage
S = Street
C = Custom
A = Alpha

1131 ccm, dobbel
overliggende kammer,
fire ventiler
pr. sylinder, firtakts
Revolution.

60 graders V-twin
Boring 100 mm
Slaglengde 72 mm
Kompresjon 11,3 : 1
115 hk ved 8500 rpm

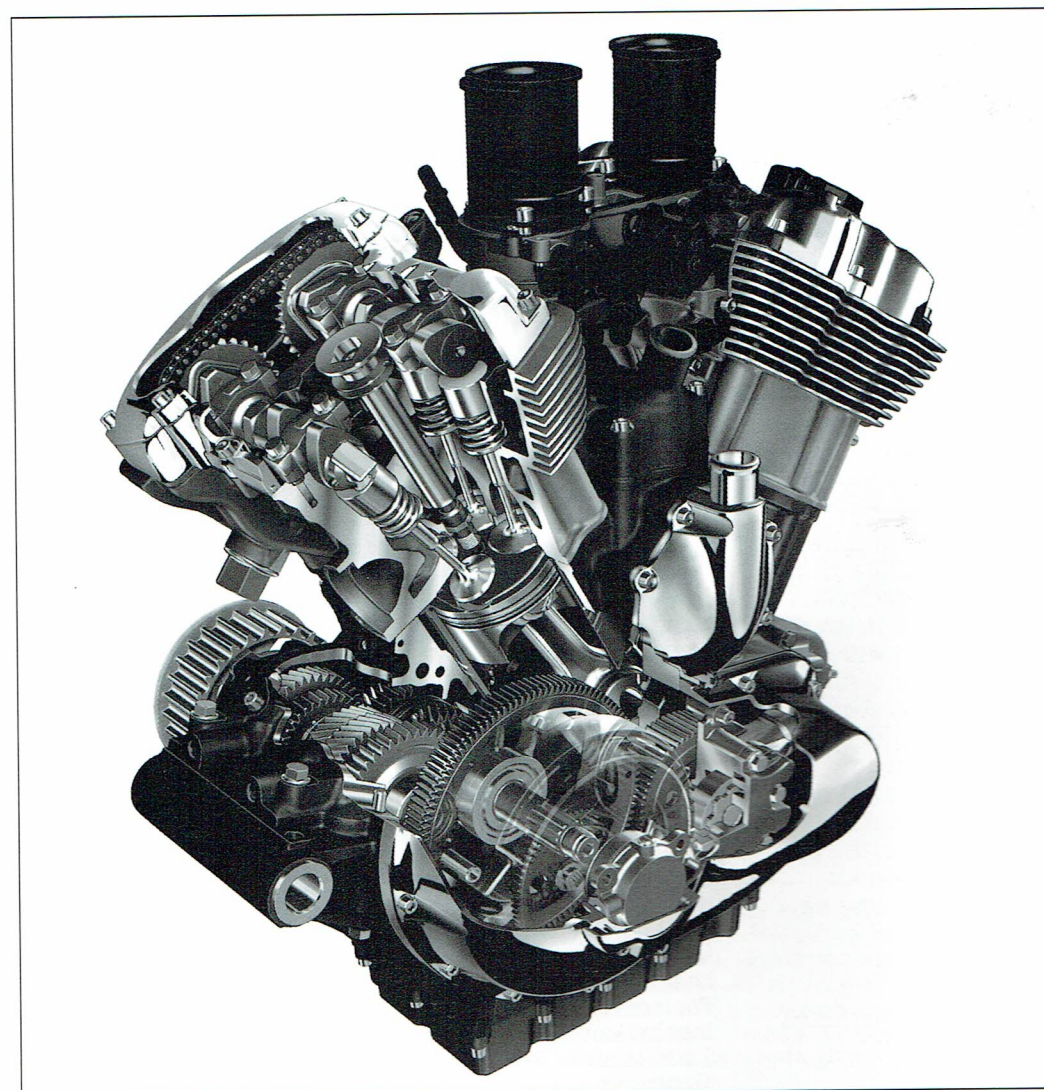
V-Rod ble presentert i
forrige Newsletter. Her
følger en mer teknisk
gjennomgang av mo-
torsykkelen.

Revolution motoren
har utgangspunkt i VR
1000 motoren som har
blitt utviklet for å kun-
ne delta i AMA
Superbike Series.

Motoren ble laget for
ekstremt høye turtall
og utrolige hestekref-
ter. Den har brutale
karakteristikk og er
dermed noe uegnet for
en cruiser.

Da Harley-Davidson skulle
starte konseptet VRSCA V-
Rod var de allerede travelt
opptatt med utviklingen av
Twin CAM 88 og Twin Cam
88B motorene. Helt siden 70
tallet har Harley-Davidson
arbeidet sammen med
Porsche Engineering og det
var naturlig å søke til et sam-
arbeid av den videre utvik-
ling av VR 1000 motoren til
en gatesykel.

De 2 fabrikkene samarbeidet
under utviklingen. Utseende
til den nye motoren stod
Willie G. Davidson for.



Motoren

De dobbelte overliggende kammene drives av kjede og justeres med shims. Toppdekslet er todelt og gjør det mulig å gjennomføre en service av kammene med motoren i rammen.

ACR står for Automatic Compression Release. Ekshaust ventilen på høyre side holdes ca. 1 mm åpen ved start. Mekanismen er fjærbelastet og når motoren når en hastighet på 600 - 800 rpm tvinger sentrifugalkraften fjæren til å gi etter og lukke ventilen. Det hele gjør det mulig å bruke et mindre og lettere batteri på 12 amp, 200 CCA (cold cranking amps)

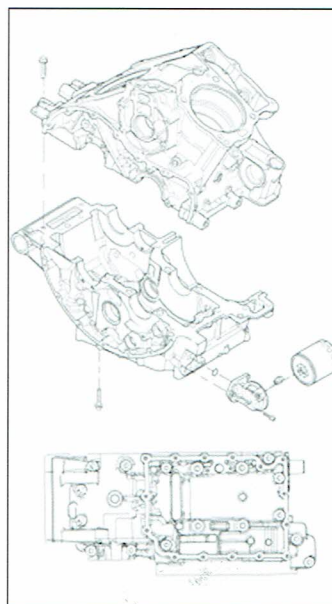
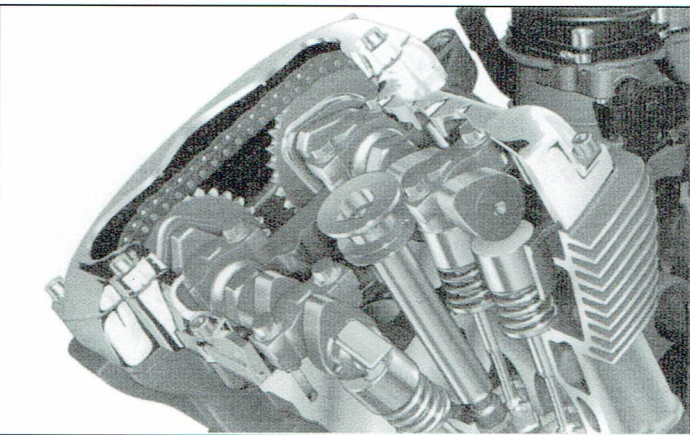
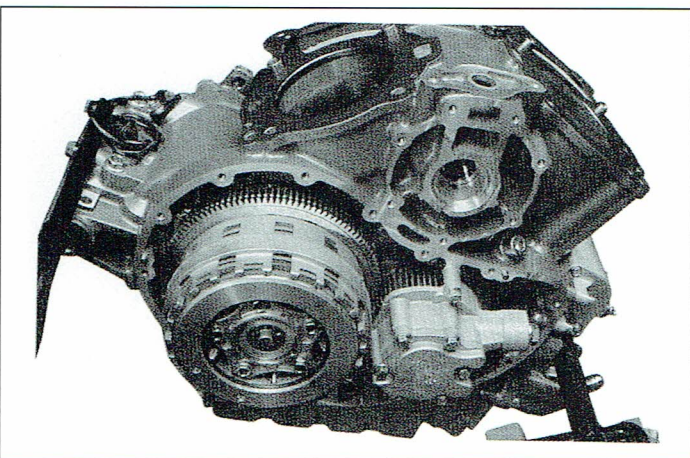
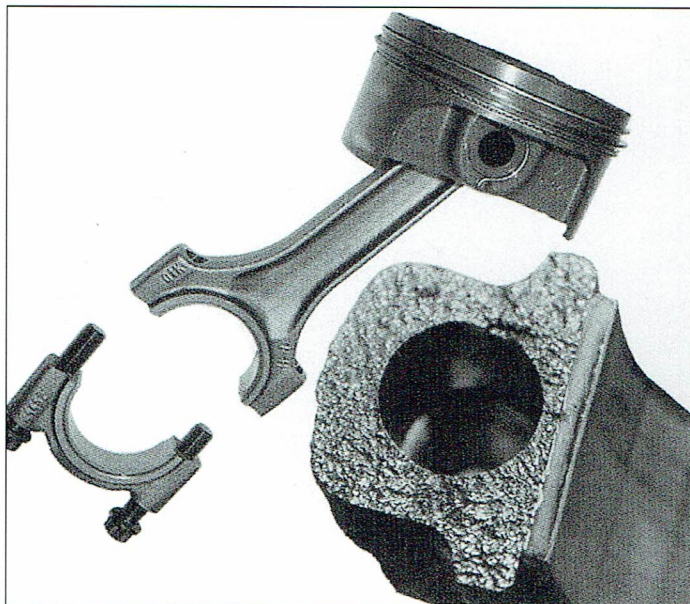
Venstre side av motoren huser alternatoren og starter clutchen. Her sitter også et tannhjul direkte på veiven. Tannhjulet kalles "tri-gir" og driver kammene ved hjelp av et kjede.

Sylindrene har utskiftbare foringer. Slutt på boring, her finnes bare stempel i en størrelse, og nye sylinder foringer og stempler kan kjøpes som et sett.

Motoren har fire ventiler pr sylinder, 2 ekshaust og 2 inn-tak. Nytt for Harley er stem-pelstaker som sitter på siden av hverandre på veiven. Disse blir laget i et stykke og deles ved nedfrysning og brudd. Dette er gjennomprøvet teknologi. Veiven er smidd ut av et stykke, noe som øker styrken betraktelig. Den driver også avbalanseringsvektene som vi fra før er gjort kjent med via Softail modellene. Disse er plassert mellom veiven og gearkassen.

Primæren, et kjent begrep for Harley-eiere, sitter på høyre side av motoren. Den drives kun av drev og har blitt veldig rolig, lettere og krever 0 vedlikehold.

For første gang bruker Harley en hydraulisk clutch overføring. Denne reduserer effektbruken og gjør bruken av clutchen myk og fin. Vi snakker om en våt 9 platers clutch. Denne er også tannhjulsdrevet og har en innebygget dempemekanisme av fjærer. Denne gjør samme



Etter en runde i filteret går oljen via oljekjøleren og returnerer så til oljesumpen klar til ny smørning. Vannpumpen sitter på venstre side og drives av tidligere nevnte "tri-gear". Kjølevesken flyter fra radiatoren via vannpumpen og til veivhuset, rundt sylindrene, toppene og returnerer til thermostaten. Før kjølevesken blir varm sirkulerer den bare i motoren. Når den blir varm nok åpner thermostaten og vesken ledes via radiatoren.

V-Rod har en fem trinns gearkasse. 1. og 5. gir har såkalt spur design. 2. til 4. gir har helical tannhjul. Motoren er montert i ramma med 3 festepunkter. Det ene festet er i fremre kant av motoren på høyde med toppen omtrent på samme sted som på Sportster. De 2 andre festene sitter i nedre bakkant av motoren tilsvarende FLT og FXR modellene. Ettersom motoren også har avbalanseringsvektene er gummiene i motorfestene mye stivere enn på andre modeller.

Elektronikk.

Den elektroniske bensininn-sprøytingen er veldig lik den som finnes på Softail og FLT modellene. Systemet utnytter de doble innsugene på 53 mm.

Det er slutt på tennplugg ledninger ettersom det sitter separate coiler på toppen av hver plugg.

nytt som "compensating sprocket" som vi er vant til sitter på veiven på primærsiden av de større motorene. Tennene på tannhjulene er designet for å lage mindre støy.

Det brukes ikke oljetank, men en oljesump i motorblokken. Dette gjør det mulig å bruke en envegs virkende

oljepumpe med høyere trykk enn hva som brukes ved ekstern oljetank hvor det brukes både sugende og pumpende oljepumpe. Pumpa drives direkte av veiven og gir et oljetrykk på 43 - 94 psi.

Oljen som er pumpet rundt under trykk returnerer til veivhuset og oljefilteret.

Ekte Harley - rå kraft

En akselavstand på 67,5 tommer, 34 graders rake og 38 graders gaffelvinkel gjør V-Rod til den lengste og laveste motorsykkelen Harley fabrikken noen gang har levert. Hvordan er den så å kjøre? Kjøreposisjonen er veldig lik som på Softail Deuce eller Dyna Wide Glide. Den er veldig inspirerende å kjøre og svinger går lekende lett selv med så pass stor rake og lang akselavstand.

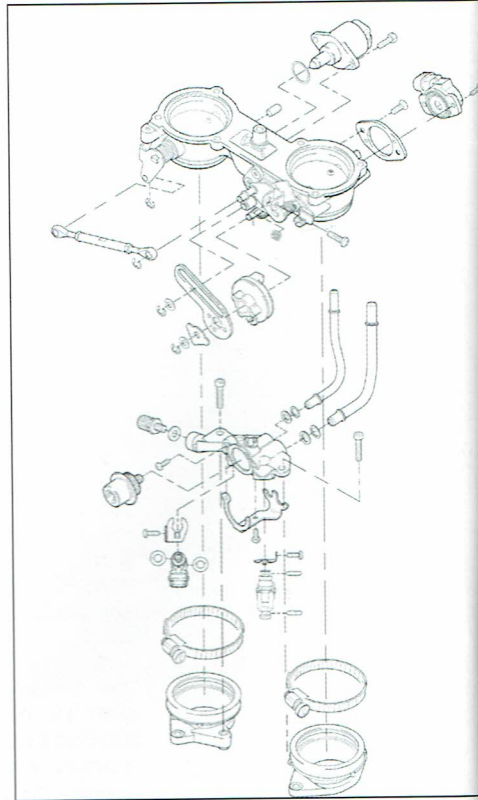
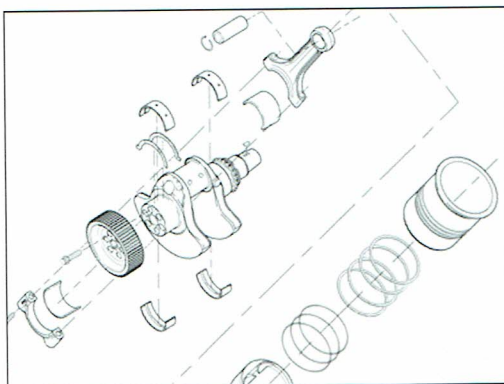
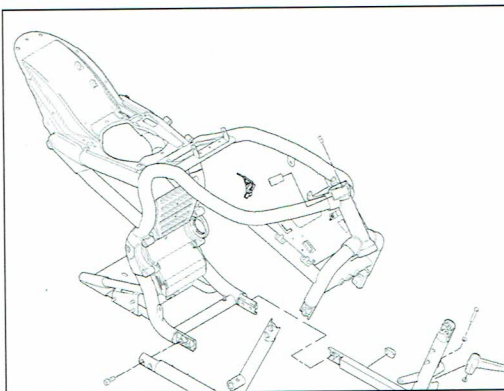
Det som gir størst inntrykk er selsykt de 115 hestekreftene. Å kjøre gjennom gearne er ekte kraftfull glede. Responsen på gasspådraget er øyeblikkelig og kraften føles enorm med en bred torque kurve. Med sitt 9000 rpm rødfelt er V-Rod en turtallsmaskin i forhold til andre Harley motorer, men den er langt i fra noen hviner. Tenk på den som veldig rask, da skjønner du tegningen.

Som alle Harleyer bruker V-Rod belte drev bak, noe som gir en myk og smidig gange uten uønskede bevegelser i bakrammen. Rammen er utrolig stiv og sammen med ypperlige bremses og kvikk styring snakker vi faktisk om kjøreegenskaper på et høyt sportslig nivå.

Lyden er alltid en viktig del av en Harley. Ikke forvent den spesielle lyden med forskjell på tidsintervallene mellom slagene som er typisk for andre Harleyer. Lyden er allikevel slag for slag og den er helt spesiell for Harley.

V-Rod er selvfølgelig komfortabel på lange turer, men desto oftere det er et rødlys eller andre grunner for en full stans kan gleden av å gi full gass føles til fulle. Akselerasjonen er så kraftig og opplevelsen så rå. Det er dette som gjør kjøreopplevelsen helt unik og forskjellig fra noen annen motorsykkel.

Imponerende!



European Rally 2. - 5. mai 2002

Union Lido, I- 30013 Cavallino, Venezia, Italia

Union Lido er en 4 stjernes camping plass med et areal på 600 000 kvm med en moderne og godt vedlikeholdt infrastruktur. Rallyet vil okkupere store deler av campingplassen nær de viktigste fasilitetene.

Totalt er det 16 moderne og godt utstyrte toaletter fordelt over området. Det vil alltid være et i nærheten. Alle 16 har varmt vann 24 timer i døgnet. 70 prosent av energien til å varme det opp kommer fra solenergi.

Det er syv restauranter med italiensk og internasjonale retter. 5 av disse plassene tilbyr også egne pizzerier. Det er et eget handlesenter på campingplassen hvor det er å få kjøpt det meste en trenger og mye mer.

Sportssenter

Rett overfor rally plassen er det et sportssenter med rideskole, tennisbane, fotballbane, minigolf og bordtennis. En ideel plass for H.O.G. show og leker.

Plassen er som dere forstår vel utbygget og har de fasiliteter som er nødvendig for et slikt stort arrangement. H.O.G. European Rally har utviklet seg til. For mer om campingplassen kan du lete opp www.unionlido.it

Områdene omkring

Venezia ligger til Adriaterhavet og Nordøst i Italia. Byen er for mange er mest kjent for sine kanaler, gondoler og Markussplassen. Den gamle bydelen er bygget opp på trepåler og trafikken avvikes på de 150 kanalene og 409 broene. Canal Grande er 3,8 km. lang og 70 meter bred. Det anbefales en båttur på denne. Venezia er en by som bare må oppleves. Her er en alle tiders anledning

Lido di Jesolo ligger på de gyldne strendene ved



Adriater kysten bare noen få kilometer øst for Venezia. Lido betyr badestrand på italiensk og er i dette tilfellet 15 km lang.. Lido di Jesolo er en flott naturperle og en turistmagnet utbygget med livlige sydlandske spisesteder, barer og butikker langs en 3 kjørefelts hovedgate.

5 kilometer lengre inne i landet ligger den gamle og fredelige landsbyen Jesolo. Svært mange nordmenn har blitt veldig glad i denne delen av Italia og kommer tilbake år etter år. God mat, god drikke, lange gyldne strender, godt å bade, et livlig uteliv og fredelige småsteder er alle ting som frister.

Forhåndsregistrering

Forhåndsregistreringen starter i november. Påmeldingsskjema og offisi-



ell annonsering kommer vedlagt november/desember utgaven av HOG Tales. Forhåndsregistreringen stenges 31. mars 2002.

Alle som forhåndsregistrerer seg vil få en gratis rally pakke som består av Rally Bag, T-skjorte, Pins og program. For de som melder seg på ved porten er prisen for denne pakken £23 eller 37 Euro. Med andre ord ca

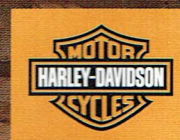
300,- å spare på forhåndsregistrering pr. person. Hvert H.O.G. medlem kan forhåndsregistrere seg selv og en gjest (ikke medlem).

Inngangsbilletten inkludert pakken koster £35 / 56 Euros ved forhåndsregistrering for medlemmer og for ikke medlemmer £45 / 72 Euros.

.....OPPLEV

"The concept"

hos din autoriserte forhandler



The concept Harley-Davidson Parts Accessories Motorclothes Fashion Footwear

Autoriserte Harley-Davidson forhandlere:

H-D Arendal H-D Kristiansand H-D Lyngdal
 H-D Stavanger H-D Haugaland H-D Bergen
 Voss (Dale Maskin) H-D Florø H-D Ålesund
 H-D Trondheim (Hog Parts) H-D Bodø H-D Nord-Norge
 H-D Tromsø H-D Mjøsa H-D Christiania
 H-D Østfold H-D Vestfold H-D Skien H-D Hokksund

HARLEY-DAVIDSON NORGE AS
 Lyngdal - Norway
 www.harley-davidson.no tlf: 38 33 11 11

Erik Buells filosofi



I Buell Motorcycle Company har vi satt oss mål å lage en motorsykel for entusiaster som mener at gleden og opplevelsen ved å kjøre motorsykel er like viktig som selve målet for turen, og hver eneste Buell motorsykel er derfor tegnet, konstruert og produsert med dette for øyet.

En rekke generiske sportsmotorsykler inneholder avansert teknologi med ett formål - å oppnå topphastigheter som egentlig bare medfører tap av førerkort. Vår målsetting er imidlertid å utvikle en motorsykel med ny teknologi som løfter gleden av selve kjøringen, og som ikke bare er et fryktinngytende, men likevel irrelevant, blekt og lite engasjerende produkt som det ikke er noe moro å kjøre på veien. Nå betyr ikke det at våre motorsykler mangler de egenskapene som får frem det helt store gliset når lysten kommer over deg - det er bare det at du ikke behøver å doble fartsgrensen for å føle at du får full uttelling fra Buells imponerende kjøreegenskaper.

Våre motorsykler
Som vår filosofi antyder, lager Buell motorsykler for gatebruk med unik stil, konstruksjon og sportsmodell ytelser og egenskaper - med ett formål for øyet: å gi brukerne en ny kjøreopplevelse som er både engasjerende, for-



friskende og gøy. En Buell motorsykel fremhever og belønner kjørers ferdigheter under virkelige landeveisforhold, og bidrar til at både kjører og maskin tar ut hele sitt potensial - det er dette som skiller Buell fra mange helt utmerkede produkter fra andre produsenter, men som bare kan vise sitt potensial på en konkurransebane eller en autobahn uten fartsgrense.

Alle Buell motorsykler har et overraskende kraftig dreiemoment fra de helt lave turtall og oppover. Den formidable ytelsen kontrolleres og styres ved hjelp av unike, tekniske finesser som er av uvurderlig nytte i vanlig hverdagskjøring. På toppen av dette har Buell motorsykler samme følelse og holdning og det enestående og kontroversielle utseende man normalt forbinder med en virkelig rå motorsykel.

Alle Buell motorsykler har

karosseri med kort akselavstand og bratt vinkel på styresøylen kombinert med en lett men stiv rammekonstruksjon som holder formen når man legger seg kraftig over i svingene. Videre har alle Buell chassis et patentert (Uniplanar), isolerende motoroppheng som jevner ut de hamrende vibrasjonene fra den 450 V-monterte tosylindrede motoren etter som turtallet stiger.

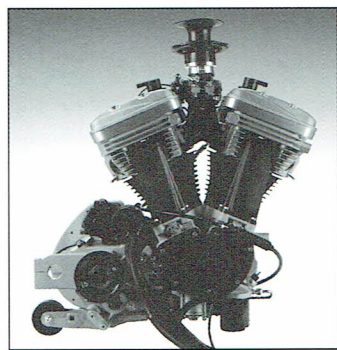
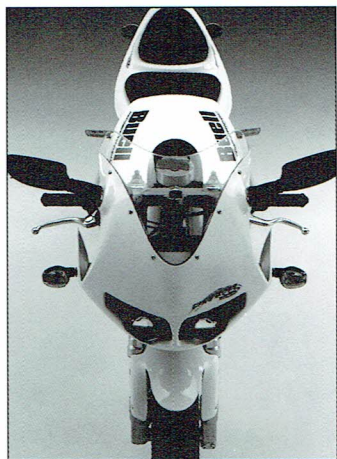
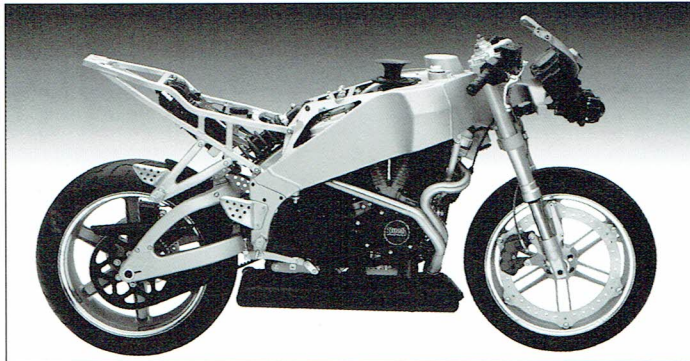
Og Buells design og stil er naturligvis uten like - et studie i enkelhet med støpte deler i nesten dramatisk skulpturell utforming, skjønnhet og finish kombinert med funksjonelle egenskaper og konstruksjon; de ser riktig ut fordi de ble tegnet for å gjøre en jobb heller enn å appellere til en design komité. Særegen utforming følger av nyskapende funksjon.

Buells konstruksjonsfilosofi - "Teknologisk Trilogi"

Alle motorsykler fra Buell American er preget av tre grunnleggende konstruksjonsprinsipper som selskapets gründer Erik Buell insisterte på. De tre prinsippene er: sentralisering av vekt, rammestivhet og lav, uavfjæret vekt. Sentralisering av vekt betyr å samle mest mulig vekt så nær motorsykkelenes midtpunkt som mulig. Ved å konsentrere deler som lydpotte, og / eller fjæringskomponenter nær motorsykkelenes midtpunkt, reduseres spenningen i rammen og man oppnår et mindre treghetsmoment rundt midtaksen. For brukeren betyr all denne ingeniørsgangongen at sykkelen reagerer bedre og er lettere å håndtere på veien.

Den horisontale støtdempere bak på X1 og M2 bidrar ikke bare til å holde vekten av motorsykkelen samlet, men bidrar også til å redusere vekt og vedlikehold fordi den ikke har noen servicekrevende forbindelsesledd. Forgaflene leveres av anerkjente, spesialprodusenter som på bakgrunn av sin erfaring fra GP Racing er i stand til å utvikle førsteklasses utstyr for bruk på veien. Modellene X1 og M2 har begge en lett (13 kg) ramme utformet i sterkt krom-molybdenstål med geodetisk omkrets og med mange trekantseksjoner for maksimum rammestivhet. Den massive aluminiumsrammen på Firebolt XB9R er også meget stiv. Rammestivhet resulterer i en maskin som gir føreren bedre kontroll. Alle Buell motorsykler har et Uniplanar motoroppheng med gummidempere. Det kobler motoren effektivt til den allerede meget stive rammen og filtrerer ut vibrasjonene.

Å redusere vekten av de komponentene som ikke holdes oppe av motorsykkelen fjærer, er også viktig for følelsen og kontrollen av motorsykkelen. Lav uavfjæret vekt gjør at dekkene holder veikontakt på vanlige, ujevne overflater. Forbremsen med enkel skive og seks sylindrer er installert på alle Buellmodeller, og er en av måtene å redusere uavfjæret vekt på. Denne forbedringen alene medfører en vektreduksjon på ca. 2-3 Kg sammenlignet med tradisjonelle bremsesystemer med to skiver. I tillegg til å spare på vekten, utvikles det en enorm bremsekraft og effekt av en 340 mm stor skive og en bremsesadel med seks stempler. Og slik brytes grensene stadig: Buell er den første motorsykkelprodusenten som benytter en brems med en 375 mm felgmontert skive og bremsesadel med seks stempler på en veigående motorsykel - nemlig på Firebolt XB9R. En helt ny utviklingsprosess I 2000 introduserte Buell Motorcycle Company en helt ny utviklingsprosess. Prosessen er utformet for å sikre utvikling av kvalitetsprodukter og er delt inn i fire faser:

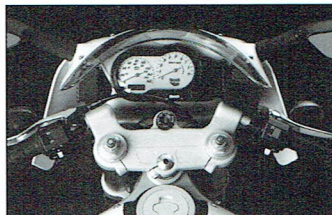


Konsept

Avdelingene for utforming, konstruksjon, markedsføring og service møtes for å diskutere de første tankene. I denne fasen blir det bygget en eksperimentell motorsykel.

Prøving av konseptet

Hovedmålene blir definert og godkjent. En rekke prototyper blir bygget. Dette er en meget detaljert utprøvningsfase og omfatter store hastigheter, lange distanser, trafikkaos, høye og lave temperaturer, etc. Motorsyklene blir testet under alle mulige forhold, inkludert en spesiell europeisk testrunde. Et råd bestående av ingeniører fra Buell og Harley-Davidson bestemmer om prosjektet går videre til neste fase.



Konseptets varighet

Motorsyklene blir ytterligere testet. Produksjonslinjen settes opp og utprøves. Motorsykkelen bestandighet blir naturligvis testet, men også produksjonslinjens bestandighet. Og igjen, rådet må signere før prosjektet går videre til den siste fasen.

Validering

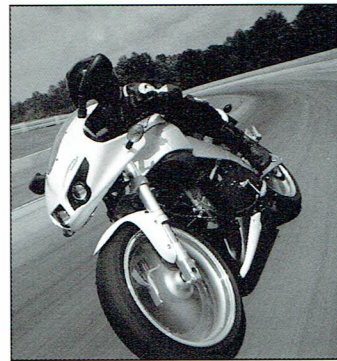
Den siste prøven. Alle delene blir nøye inspisert og alle testrapporter blir sjekket og signert. Alle avdelinger signerer på den endelige produktavtalen seg imellom.

Produktgenskaper

En av Buells mest iøynefallende komponenter er den voluminøse Helmholtz Resonator airbox. Dette er ikke bare en tom boks - inni har den kalibrerte kanaler og kamre som gir fri luftstrømning for momentan reaksjon på gasshåndtaket og topp ytelse. Samtidig reduseres støyen i inntaket til et nivå i overensstemmelse med europeiske støyforskrifter.

Modellen Lightning X1 har det samme store luftinntaket med den overraskende høye ytelsen, men her er utformingen integrert med formen på drivstofftankens deksel for å forbedre sykkelens rent stilmessig.

Firebolt XB9R bruker rammen som drivstofftank og har luftinntaket montert over motoren hvor drivstofftanken normalt befinner seg. Derfor har luftinntaket på XB9R et meget stort volum med stor gjennom-



strømning i filteret, på samme tid som sykkelen kan utformes med en enda smale-re profil.

Smidige samlerør i rustfritt stål og med stor utboring, flyter liksom inn i den store, kalibrerte lydporten. Eksosen får derfor strøme fritt, men innmaten i lydporten er vitenskapelig avstemt for å eliminere støyende problemfrekvenser, samtidig som det skapes baktrykk for bedre ytelse.

Motoren på X1 Thunderstorm og den nye motoren på XB9R er begge utstyrt med Buells unike system for digital, dynamisk drivstoffinjeksjon - Dynamic Digital Fuel Injection (DDFI). Systemet er i en lukket krets og sjekker stadig tilstanden både inni og utenfor motoren, samt blandingen av drivstoff / luft, omliggende lufttemperatur og fuktighet, motortemperatur, eksternt lufttrykk og eksosutslipp. Informasjonen blir integrert for å sikre maksimum ytelse. Alle modeller har en dreiearm i helstøpt, dyp-profilert aluminium som ser flott ut, men som opprinnelig ble utformet ut fra ren funksjonalitet. Dreiearmen har en stivhet med høyt dreiemoment som motstår vridning, samt en nøyaktig og enkel mekanisme for den siste fininnstillingen av drivbeltet. Firebolt XB9R går enda lenger ettersom dreiearmen også benyttes som oljebeholder. Firebolt XB9R har også et nytt beltedrivverk med en ekstra trinse som sikrer at beltet hele tiden har konstant arbeidslengde. Med denne trinsen er spenningen i beltet også konstant, og det er ikke nødvendig å justere. Dette drivverket gir også en mer direkte reaksjon mellom gasshåndtaket og bakhjulet.

Buells respektinngytende Thunderstorm motor med to sylindrer i V-konfigurasjon, og som er bygget av Harley-Davidson i henhold til nøyaktige spesifikasjoner, er kalibrert for maksimum dreiemoment og effekt. Det oppnås en imponerende ytelse med et lettere svinghjul, kamskiver med lenger varighet og høykompresjons sylinderhoder med større ventiler og ventilåpninger med ny utforming. Den nye 984cc Thunderhead motoren på Firebolt XB9R leverer også enormt dreiemoment og effekt opp gjennom hele turtallsregisteret. Det patenterte Uniplanar anti-vibrasjonssystemet for motoren bruker gummioppheg for å isolere mot vibrasjoner i motoren. Her er også dreiearmen boltet på. Rosettkoplede forbindelsesstenger begrenser bevegel-

sene fra gummioppheget til et vertikalplan som sikrer konstant hjulinnstilling. (En setning utelatt om rammen) Buell leverer et utrolig sterkt og holdbart drivbelte til bakhjulet. Det er et tannbelte som er forsterket med tolv eller flere fibre av Kevlar, som hver er sterk nok til å holde vekten av en fullt utstyrt Harley-Davidson Electra Glide tursykkel! Beltet gir en ren, stille og jevn drift med lite vedlikehold. (ikke montert på XB-modellen), og beltets letthet bidrar til å holde nede Buells allerede lave uavfjærede vekt. Beltet har en normal levetid på 30.000 miles (48.000 km) og koster ikke mer enn O-ring kjede av bra kvalitet. Alle Buells fjæringsoppheng leveres av Showa, en anerkjent fjæringsspesialist med enorm ekspertise, tekniske



ressurser og erfaring fra GP Racing. Den horisontale støtdemperen bak på M2 og X1 har ingen vedlikeholdskrevende koplinger, og tillater kort hjulavstand. Den bidrar også til å sentralisere vekten og dermed forbedrer kjøreegenskapene. Både X1 og M2 har en diger 340 mm flytende skivebrems

foran med en sekssylindret bremsesadel. Slike bremses har en enorm bremseeffekt. Den enkle skiven og bremsesadelen brukes også for å redusere uavfjæret vekt, slik at veigrepet og friksjonen bedres.

Firebolt XB9R har en utrolig 375 mm felgmontert skive med sekssylindret bremsesadel for å sikre optimal bremseeffekt og følelse. Forbremsen er konstruert for null dreiekraft (ZTL: Zero Torsional Load), som innebærer at bremsekraftene overføres direkte fra skiven til felgen, ikke til eikene. Dette tillater at forhjulet kan gjøres lettere, som bidrar til å redusere uavfjæret vekt og dermed forbedrer motorsykkelens håndtering og kjøreegenskaper.

”Mot nye høyder”

7. Årlige Olympiske Rally- Lillehammer 2001

Allerede tirsdag 7.8 ankom komiteen klare for oppgavene mot det 7. Årlige Lillehammer treffet. Komiteen besto i år av en salat av HOG medlemmer fra ulike områder, Telemark, Hokksund og Mjøsa.

Med stor spenning og ikke lite forventning ble det rigget til med telt, bord, boder, øltelt, belysning, utstyr, registrering, skilting mm. Med hele 379 deltakere fra august 2000 var forventningene store og at vi skulle klare over 400 i år. Vi hadde iallefall gardert oss med hele 500 t-skjorter.

Lillehammer treffet var igjen blitt et tre dagers treff som det var i 1998 med det 4. Årlige treffet. I 1998 var vi kun 30 som dukket opp på torsdag og vi var spente på hvor mange som kom på torsdag i år.



Allerede på onsdag møtte vi de første utlendingene, noen tyskere, 2 fra USA samt van Zandt fra Holland som har vært trofaste mot Norge og Nordkapp turene siden 1995.

Etter et siste besøk hos Marius og Morten på Harley-Davidson Mjøsa etter bannere og HD pynt var vi klare for det lille innrykket på torsdag 9.8

Torsdag kl. 14 var registreringen oppe, skilte på plass, wc på campen, griller på campen- nesten alt var klart. Vi så allerede de første ankomme på morgenkvisten og så konturene av at kanskje 3 dagers treff var en riktig avgjørelse. Mer og mer gromlyd kom gjennom porten. Hele 67 deltakere registrerte seg på torsdag. Av disse var 36 utlendinger – og så mange som 31 norske.

Kl. 21 var det samling i Baglern hvor det lokale bandet Tørst, Sulten & Ustelt spilte. 67 deltakere til trossstemningen ble upåklagelig høy og det ble nødvendige å betale bandet for nye 25 minutter ekstra nummer. Kl. 02.15 satt kun den harde kjerne igjen bestående av et knippe fortsatt øltørste nordmenn.

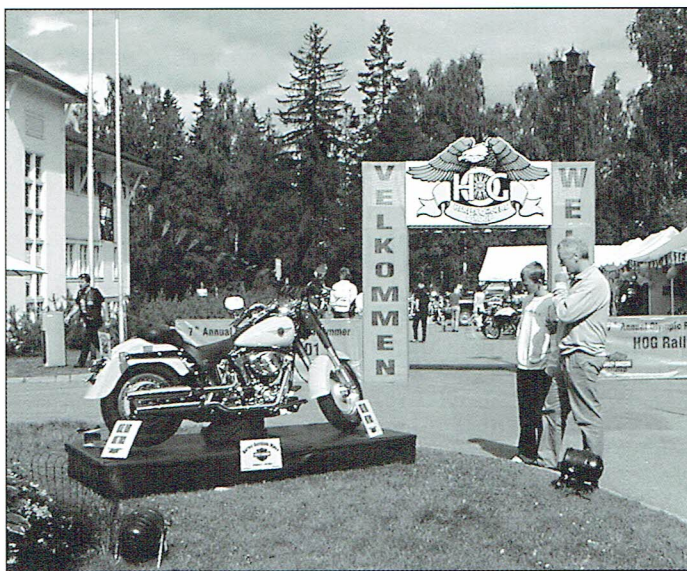
Fredag 10.8

Idag var det klart for storinnrykket. Alt var gjort klart. Registreringspakkene til de forhåndsregistrerte var pakket ferdig – 198 stk. Utstillerne pakket ut av bilene en etter en. Salgsboden til Marius og Morten på HD-Mjøsa tok form av å bli en meget bra støtte for treffet. Ikke bare hadde de med seg mye til verkstedet, men også hauger av stæsj, klær og sko. Gammelt & Nytt, Viking, Skinnleverandør etc var også på plass før innrykket.

Og innrykket kom- sigende i flokker og alene – en etter en. Ølteltet var allerede åpent og de første var på plass til en velfortjent øl etter reisen.

Olympic Tour

Kl 16.00 var det avreise for den første turen. 58 stykker deltok på treffets første utfukt. Turen tok oss fordi is-



hallene, opp VIP vegen til Hoppbakken og inn i amfiet. Her var det stopp. "The Three Stooges" fra UK/Norge stilte med sine skumgummihatter og vakte stor oppsikt på vei oppover. I hoppamfiet ble utfor&Bob Simulatoren testet til stor fornøyelse for de som sto utenfor å hørte på. Med mikrofon inne og høyttaler ute ble selv de barskeste avslørt. Etter å ha sett hoppene som suste ned på plast tok vi turen til topps. Fra hopptårnet hadde vi en fantastisk utsikt over byen

og et skremmende syn ned bakken. Felles konklusjon- hoppere er gale.

Herfra gikk turen opp gamle E6 til Bob &/ Akebanen hvor nesten alle testet bob på hjul. Jeg har aldri noen sinne hørt så mange lovord om den opplevelsen både nordmenn og utlendinger hadde hatt. Uttrykket "Amazing." gikk igjen.

Vel tilbake på treffplassen var det nå snart fullt på øvre p-plass. Øl teltet var fullt og

folk hadde begynt å trekke mot BBQ. I år som ifjor var det BBQ på fredag og det store Birkebeiner bordet på lørdag.

Nytt av året var det at hotellet hadde fått 150m2 nye lokaler som lå inntil HOG Hall. BBQ telt var derfor ikke nødvendig i år.

Fredagens musikk besto av Baba Bluesband fra Sverige i Baglern- et 2 manns band som gjorde en bar figur. Treffets hoff artist Gil Edwards var på turne med bandet og kunne ikke ta oppdraget i år. I Hovedsalen spilte Groucho et 5 manns svensk Bluesband. Selve musikken var bra- men de hadde noe scene skrekk. Det tok lang tid før de kom på scenen og det gikk ikke lang tid før de tok en pause. Konklusjon etter fredagens musikk var at Baba Blues fikk bestått mens Groucho ikke gjorde et spesielt godt inntrykk.

Komiteens velkommen med praktisk informasjon gikk høyken, da mange ting dukket opp like før vi skulle på scenen. Etter det gikk hele velkomsten i glemmeboken og festen fortsatte til 02.30.

Lørdag 11.8

Allerede kl 08.00 var de første ute av porten. Det var liv både på treffplassen og på Campingen like ved. Nattens rapport fra Politiet og brannvesen om stor-bål på campen ble absorbert. Deres advarsel om at neste gang dette skjer vil vi ikke kunne benytte stedet for camp mere- ble tatt alvorlig. Kl 9 skulle vi hatt en Olympic Tour for de som gikk glipp av fredagens tur. Kl 09.20 og fortsatt ingen og vi tok signalet. Dette var for tidlig. Info på fredags kvelden er nødvendig. Både det og velkomsten var jo glemt- så hva kunne vi forvente.

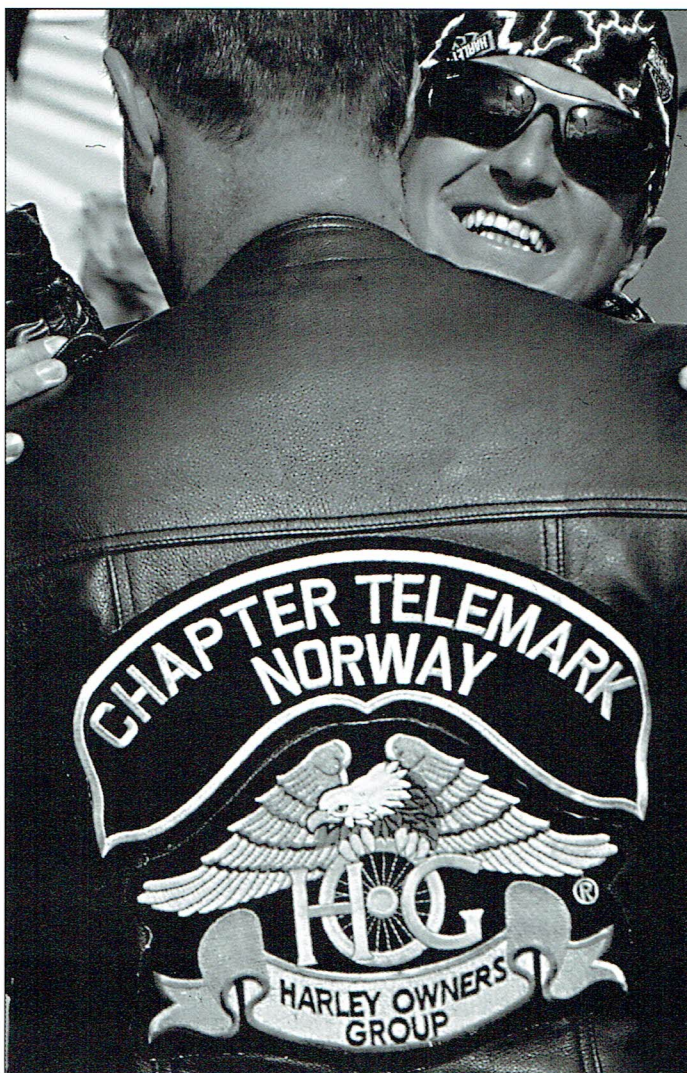
Ved avreisetid kl. 11.00 for turen til Hamar og Løiten Brenneri hadde allerede Marius og Morten på HD-Mjøsa åpnet salgsboden. Roadblockers var på plass og Road Captain ble Bo Lambrell fra Stockholm Chapter. Ca 90 stk brølte ut porten og la på vei gamle E6 mot Hamar. Her ble det stop på Løiten Brenneri med lunsj og besøk på lysstøperiet. På Treffplassen var handelen gpodt igang. De som hadde sovet lenge var nå på beina. Noen la ut på egne utflukter mens andre tok livet med ro og besøkte handelsbodene samt øl teltet.

Også i år hadde vi gjort en avtale med Foreningen for Muskelsyke Hedmark Oppland om besøk og omvisning. Dessverre var det kun 7-8 som kom. Sykdommen spiller den enkelte puss i hverdagen slik at man ikke forhånd kan planlegge hvordan dagene vil bli. De som kom fikk pins, pølser og brus samt en omvisning. Lina Berg fikk også sitte på 20-30 meter med Roger Johansen fra Oslo slik at TV og fotografene fikk forevige at "Det er mulig".

Treffets loddsalg til inntekt for MDA samlet totalt kr. 9.126,- som ble overlevert foreningen. Med hilsen fra MDA- Takk til alle som kjøpte lodd.

Slow ride fikk i år litt flere deltakere og hvor utlendinger også deltok. I finalene kjørte både Pettern fra Tyrigrava, Hans Petter Tomter fra Oslo samt tyskere og amerikanere.

Amerikanern "Mickey Roone", navnet pga størrelse og utseende vant slow ride med stor margin.



I Strong Man konkurranse var poenget å holde et tau hvor en Honda Civic sto i den andre enden ned bakken. Her var det mange som prøvde seg. Marius Iversen fra HD-Mjøsa viste at det faktisk hjelper å spise kartofler, pølser og drikke øl. Men selv ikke han holdt mot Mick Fisher fra England som holdt lengst og vant årets Strong man konkurranse. Etter å tatt gruppebildet sto øltelt og Birkebeiner Buffet øverst på prioritetslisten.

Igen viste det seg at Buffet på lørdag både er ønsket og ettertraktet. Vi holder på denne tradisjonen. Baba Blues spilte igjen i Baglern mens Chuck Hall Band spilte i hovedsalen. Men før de satte igang var det premieutdeling, overrekkeelse til MDA samt "velkommen med praktiske informasjon" som vi ikke gjorde på fredag. Med dato pike Wenche Omland som skrudde tiden tilbake tok undertegnede og Harald

velkommen på tre språk, praktisk informasjon mm. Harald konstaterte igjen at han ikke behersker stillestående tresteg til stor applaus isalen.

Datoen for 2002 var satt og plakater hengt opp: 8-11. August 2002.

Så var det fullt party med Chuck Hall band som var jævelig bra frem til ca 2.30.

Søndag 12.8

Vi våknet opp på søndag ikke bare med huepine men også foran en aldri så liten oppryddingsjobb. Søndagene har alltid vært en helt jævelig dag. Ikke bare småkvalmen, stress for opprydding men også det faktum at en gjeng drar på en ukes rundtur.

Regnskapet ble gjort- og med en aldri så liten skuffet mine gjorde vi opp regnskapet med 304 deltakere som gir oss et aldri så lite underskudd. Dette var hele 70 mindre enn 2000.

"I positiv retning har vi iallefall nok T-skjorter på lager".

Etter 5 timers rydding og innsamling av utstyr (slik at vi finner det igjen

neste år) samlet vi komiteen til en rask lunsj. Deretter oppakning og avreise mot Sverige.

Årets tur gikk først via Elverum, Trysil, Mora og til Siljandsnes. Deretter mot Stockholm hvor Bo Lambrell var vår innfødte guide. Fra Stockholm via Norrköping til Kalmar (nå har vi alle hørt om Kalmar Unionen). Og siste stop i Sverige ble Lysekil.

Takk for en flott rundtur til van Zandts, Erik Stensrud med kone, Pål Dobloug med kone, Richard & Gunni, Jan Brønsten, Harald & Wenche, Bjørn Ingebrigtsen og Bo Lambrell.

Vi gleder oss alle til august 2002 sammen med HD Mjøsa, HD-Norge, Aud & Kjell, Marius Iversen, HOG Mjøsa og alle HOG medlemmer når Lillehammer igjen er Nasjonalt Rally 2002. Vår ambisjon er klar- vi skal bli enda bedre.

Ses på Lillehammer til Nasjonalt Rally 8-11. August 2002.

Norwegian Chapters 26.11.01

Chapter 1 Lyngdal
Nereid 15
4400 Flekkefjord
Per Haugom
P: 38 32 36 76
J: 38 32 64 43
e-mail: p-axelha@online.no
H-D Lyngdal
harley-davidson.no



Sørlandet
MC-senter A/S
Willylar@online.no

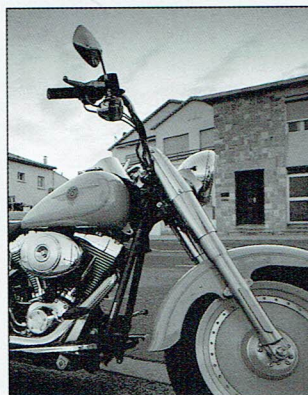
Chapter Rogaland
Slettmyrhagen 10
4033 Forus
Finn Otto Engebretsen
P: 51 80 21 20
M: 928 21 340
e-mail: finn.otto@sensewave.no
e-mail: rrk@amr-routers.com
H-D Stavanger
Holbergs@21 Sandnes

Chapter Telemark
Brinken 7
3960 Stadthelle
Stig Thorkildsen
P: 35 96 06 80
M: 913 77 610
e-mail: stigthor@online.no
H-D Skien A/S
hd-skien@custom.as

Chapter Oslo
Høyenhallsvingen 24
0667 Oslo
Roger Johansen
P: 22 26 63 94
M: 907 38 125
J: 23 06 94 72
e-mail: roger.johansen@moller.no
H-D Oslo
Firmapost@hd-oslo.no

Chapter Mjøsa
Grønnegt 1
2317 Hamar
Morten Melby
M: 416 53 465
J: 62 53 65 30
e-mail: hog@hd-mjosa.no
H D Mjøsa
marius@hd-mjosa.no

Chapter Haugaland
Varden 20



5545 Vormedal
Svein Egil Spångberg
P: 52 83 11 93
M: 900 97 560
e-mail: svein.spangberg@posten.no
H-D Haugaland A/S,
Hd-
haugaland@online.no

Chapter Nordvest
Øvre Strandgt. 32
6006 Ålesund
Svein Ytterland
P: 70 12 54 62
M: 906 96 591
e-mail: svein.ytterland@amfi.no
Automobilsalg A/S
harley-davidson@c2i.net

Chapter Kristiansand
Blokkhusgt. 6
4610 Kr.Sand, S
Petter Hansen
D: 38 02 74 90
e-mail: fpaulsen@online.no
H-D Kristiansand
A/S
ttnas@online.no

Chapter Østfold
Postboks 43
1684 Vesterøy
Truls Østholm
NO1131978
M: 480 48 919
e-mail: truls.ostholm@c2i.net
H-D Østfold
Hd.ostfold@na.of.no

Chapter Nordland
P.O.Box 1159
8001 Bodø
John Knutsen

P: 75 52 62 29
J: 75 52 62 99
M: 906 65 528
e-mail:
roglun@frisurf.no
H-D Bodø A/S
roybrei@Frisurf.no

Bergen Chapter
Heiane 6
5131 Nyborg
Willy Sætrum
P: 55 13 74 27
M: 971 55 120
e-mail:
bjearn@online.no
H-D Bergen
hdbergen@hotmail.com

Chapter Helgeland
Tordenskjoldsgt. 24
8656 Mosjøen
Morten Ånes
P: 75 17 46 49
M: 959 00 416
e-mail: moraan@frisurf.no
Bredesen Sykkel
Service
hdbredesen@sencewave.com

Christiania Chapter
Ansgar Sørli
Vei 71 0576 Oslo
Trond Johansen
P: 22 67 84 38
M: 934 46955
e-mail: hog.christiania@c2i.net
Harley-Davidson
Christiania
postmaster@hd-christiania.com

Båt&MC Senteret
Postboks 411
6901 Florø
Geir Hillserøy
(daglig leder)
M: 900 10 855
Båt&MC
Senteret A/S,
e-mail: mc-sente@online.no

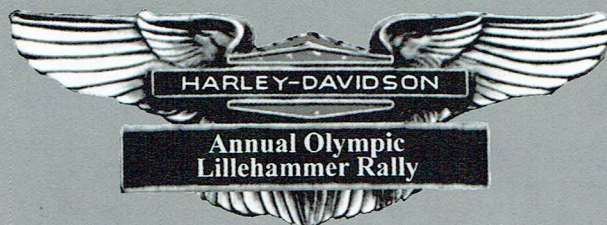
På gang
Hystadveien 13A
3213 Sandefjord
Jan Hanasand
(dealer)
D: 33 47 13 70
Harley Davidson
Vestfold

Chapter 3 Tromsø
Strandvegen 32
P.O.Box 1250
9007 Tromsø
Må startes på nytt
H-D Tromsø
Harley.tr@c2i.net

Chapter Hålogaland
Lysterveien 25
(Einhagen 26)
8250 Ankenesstrand
Tor Inge Strand
(Trond Nygaard Nilsen)
P: 76 92 74 00
M: 907 78 669
e-mail: tistra@online.no
U-S Car & Cycle AS
Us-cycle@online.no

Chapter 5 Tondheim
Østre Rosten 66
P.O.Box 2993
7002
Trondheim
Jørn Aas
M: 911 49 990/
945 36 855
e-mail: lippe@taas.no
Hog Parts AS
hogparts@c2i.net

Chapter Arendal
Hansnesveien 47
4839 Arendal
Harald Rosenvinge
P: 37 02 54 52
J: 37 00 49 21
e-mail: hro@arendal.kommune.no



HOG Nasjonalt Rally & 8. Årlige Lillehammer Rally 8. - 11. August 2002



HOG Nasjonalt Rally 2002 og 8. årlige Olympic Rally-er et samarbeide mellom HOG Chapter Mjøsa, Ancient Troopers og Harley-Davidson Mjøsa AS samt HD-Norge. Alle HOG medlemmer og HD-eiere kan delta. Alle førere og passasjerer må registreres. Kun HOG colors er tillatt benyttet.

Registrering:

Annual Olympic Lillehammer Rally
Langsethveien 1 c - 2614 Lillehammer
Tlf: 61-28.60.57 Fax: 61-26.24.70
Email: post@olympic-harley.com
Internet: <http://www.olympic-harley.com>

Registrerings kostnad:

HOG medl. betaler kr. 420,- ikke HOG medl. betaler kr.480,-. Ved registrering innen 30.6-2002, koster reg. kr. 400,-. Registrering inkluderer camp, vaktthold, musikk, 2 stk pins, t-skjorte. Alle forhåndsregistrerte får lighter og årets stoffmerke inkludert. Forhåndsregistrerte får også kr. 40,- i rabatt på overnatting på Radisson SAS pr døgn. Det lønner seg å forhåndsregistrere seg.

Vi har laget opp stoffmerker for alle treffene som kan kjøpes.

Registrering og betaling

Ved registrering, send inn skjemaet og overfør betaling til Sparebanken Nor-2600 Lillehammer
Konto No. 1594.19.12866 innen 30.6-2002.

Overnatting:

Radisson SAS Lillehammer Hotel, Birkebeineren Hotel - Motell & Leiligheter. Harley Camping: Ca 300 meter fra treffplassen. Camping er gratis.

Swap Meet, Ta med deg reservedeler, klær, utstyr og selg dette under treffet. Det blir flere konkurranser. Vi kjører en Olympisk Tur hvor vi besøker bla Bob og Akebanen.

Torsdag 8.8

Pre Registrering , Middag, spesial tilbud kr. 95,- Musikk i Baglern Pub

Fredag 9.8

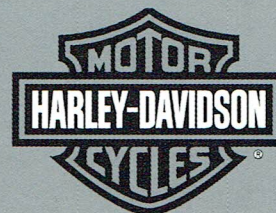
Registrering, Øl teltet er åpent+ Handlegate, Olympisk Tur med Hoppbakken, Hopptårnet og BOB og Akebanen. Konkurranser, Balanse, Strong Man etc., BBQ, Musikk i HOG Hall og Baglern Bar & Pub.

Lørdag 10.8

Olympisk Tur med Hoppbakken, Hopptårnet og BOB og Akebanen. Registrering , Handlegata er åpen, Swap teltet er åpent, Ølteltet er åpent, Fellestur med lunsj stop, Bikeshow (custom-paint & in show), Fellesfotografering på treffplassen, Slow Rides- Strong Man, Balanse, kast., Birkebeiner Buffet, Musikk i HOG Hall og Baglern Bar & Pub. Premier - auksjon for MDA.

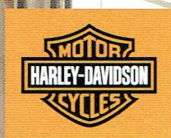
Søndag 11.8

Avslutning. Rundtur 2002 er ennå ikke fastlagt.

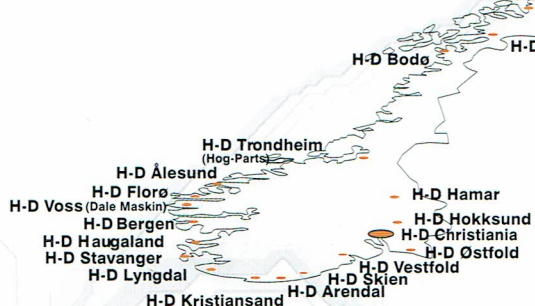


C-Blad

RETURADRESSE:
Harley-Davidson Norge A/S
Postboks 298
45 76 Lyngdal



..... og det slutter
aldri



HARLEY-DAVIDSON NORGE AS
Lyngdal - Norway
www.harley-davidson.no tlf: 38 33 11 11