



NEWSLETTER

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

Nr. 2 – 1998

GRAND INTRODUCTION

25 th of August
at the ONS FESTIVAL 98

'99 Mod.
HARLEY-DAVIDSON
and **BUELL**

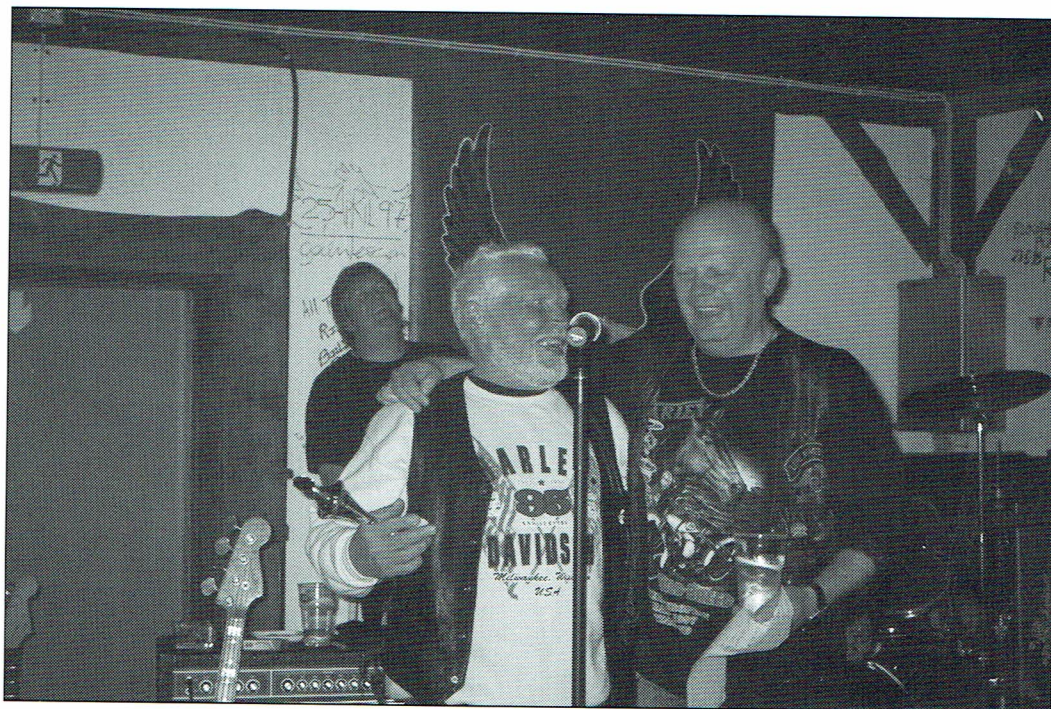


Magnar
Hetland



Leder

Det har allerede vært en begivenhetsrik sommer med mange treff, turer og arrangement. Det er kjekt å være H.O.G. medlem. Vi får ta del i en stor familie og får etterhvert svært mye igjen også her i Europa. Men som alltid. Det nytter ikke å sitte hjemme å tenke på alt du skulle ha vært med på. Tenke på at om noen få år har jeg anledning til å være med, men akkurat nå har jeg det for travelt med Stikkordet er prioriteringer. Om noen få år er det de samme som er med på turer og treff. Jeg håper at de av dere som har dette til gode prøver det en gang. Ta deg fri, vær med og ha det gøy. Lillehammer første helgen i august skulle være en flott anledning til å ta med hele familien. Endelig har vi fått til en egen forsikrings-ordning. Det har vært arbeidet i flere år med å få til en slik, og i mai 97 hadde vi det første møtet med Vesta forsikring, som førte til avtalen vi i dag har fått med Dial forsikring. Og avtalen er virkelig konkurransedyktig. Vi har kommet bedre ut enn andre foreninger vi kan sammenligne oss med. Og det de aller fleste av oss er svært fornøyde med er at forsikringsavtalen er best tjent for de som har alt i orden og er en "god" forsikringsstaker. Endelig har noen tatt alvorlig at motorsykler med falskede understellnumre ikke ønskes. Disse kan stamme fra tidligere tyverier og ønskes ikke på veien igjen i falskede utgaver. Harley-Davidson Norge A.S. har sagt at kontroll av i.d. numrene skal være gratis for H.O.G. medlemmene. Denne utgaven av Newsletter skulle vært ute i juni men for å få med alt om forsikringsavtalen ventet vi til dette var klar i begynnelsen av juli. Trykkeriet hadde imidlertid fellesferie slik at det som var ment som en spesialutgave med 99 modellene var klar til å bli gitt ut samtidig. Dette blir med andre ord en meget historisk utgivelse av Newsletter: Hele 16 sider, ny forsikringsordning, men først og fremst nyheter på 99 modellene som forandrer Harley-Davidson historien. Bla videre, her er mye spennende lesning.



At årene går fortore etterhvert som årene går fikk Gabriel erfare. Han ble feiret som eldste-mann på treffet og med sin fødselsdag nr. 2 av året.

National Rally, Lyngdal 22.-24. mai

Som så mange ganger tidligere ble National Rally arrangert av Chapter 1 Lyngdal i nært samarbeid med vår importør. Igjen var vi heldige med været og de aller fleste overnattet i telt nede ved elvebredden.

Nytt av året var det laget en gangsti direkte ned til teltplassen fra bakgården til HD Norge A.S. Plassen er utmerket til formålet. Og formålet var først og fremst å ha det gøy sammen med venner, skrive og fortelle historier, kjøre en liten tur i området, spise god grillmat og siden danse til langt på natt. Enkelt sagt: formålet ble oppnådd.

Desverre kolliderte treffet med motorsykelens dag som i Oslo ble arrangert av Chapter Oslo. Det kom derfor lite østlendinger til treffet, men det nystartede Chapter Trondheim representerte med 3 mann som måtte gjennom snø og kulde for å komme over fjellet.

Chapter Rogaland var igjen det største chapteret med nær 40 medlemmer på treffet. Totalt var det ca. 150 påmeldte. Dette er i underkant av forventet og spørsmålet til medlemmene er hva dette skyldtes. Også torsdagen var fridag. Gir dette en langhelg som forplikter annerledes i familien, eller var det rett og slett for tidlig på året. Noen av de mest aktive skulle til Super Rally helgen etter med avreise allerede tidlig i

ukene. Var dette avgjørende for ikke å delta?

Har du sterke meninger om dette vennligst gi lyd i fra deg.

Vi som var i Lyngdal hadde det som vanlig svært trivelig. Svært mange av oss var heldige og fikk kjøpt det siste sammenleggbare glasset av Stein Gunnar, men Martin fikk førsteprisen. Han fikk kjøpt en tom-eske for halv pris. Så mye det går an å få ut av så lite.

Neste år, samme sted, nye historier og nye gevinster.



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 høsten 98. 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**



Three Days of V-Twin, Thunder and Rain

Det er fortsatt noen videofilmer igjen fra Cadiz Nordkapp turen og European Rally 1997 i Kristiansand. Den kan bestilles for kr. 100,- + porto fra

Harley-Davidson
Norge A.s.
tlf. 38331100 eller
fax 38345860



H.O.G. 15 år Corfu, Hellas 17.-24. september 1988

Det er ikke for sent å melde seg på til H.O.G.'s 15 års feiring på Corfu i september. Dette er en ypperlig måte å forlenge sommeren på. Beskrivelse av dette finner du i de 2 siste utgavene av Hog-Tales.

Se forrige utgave av Newsletter vedrørende priser og anbefalt reise-måte. Er du nytt medlem og ikke har dette tilgjengelig kan du bare ta kontakt med Newsletter eller vår In Country Rep på tlf. 38331100, eller H.O.G. Europe på tlf. 0049 6105284256/fax 255. God tur!



Hele den staute gjengen samlet!

Chapter Director møte i Lyngdal 6.-8. mars 1998

For første gang samlet alle chapter directors i Norge seg for å diskutere H.O.G., strategier og framtid. Vi var en gjeng på 14 personer som møttes og ble litt kjent på fredagskvelden før vi både lørdag og søndag møttes hos Harley-Davidson Norge for å diskutere og høre på forskjellige foredragsholdere.

Det hører selvfølgelig med til historien at lørdag kveld ble vi enda bedre kjent. Dial forsikring presenterte seg og sitt konsept og alle directors fikk anledning til å komme med innspill. Dial og vår nye forsikringsordning blir presentert så pass ellers i dette Newsletter at mer skrives ikke her. Trond Mellemstrand hadde vært på In Country Rep samling i Florida og ga et referat herfra som inkluderte H.O.G. historikk og ståsted. Kjell Ingebretsen orienterte om Harley-Davidson Norge A.S.'s sin utvikling og opplyste at han sam-

men med sine dealers ville satse sterkt på H.O.G. i framtiden. Dette ble behørig bekreftet ved flere anledninger i løpet av helgen.

Det ble også diskutert hvordan chapterne skulle forholde seg til uønskede grupperinger. Det var enighet om at medlemmer og sympatisører med disse grupperingene ikke skulle kunne være chapter medlemmer. Derimot skal vi være åpne og positive til de som ønsker å innta en holdning som er i tråd med H.O.G.'s intensjoner, selv om de tidligere har vært medlemmer/sympatisører av slike grupperinger. Chapter Director Handbook kom på bordet. Det viste seg at svært få chapter hadde denne boken. Arvid Brandmo fra Chapter Oslo hadde fått den oversatt til norsk, men dette kostet penger og det var ikke mulig å få trykket den opp til samtlige chapters før HD Norge på sparket påtok seg alle omkostningene. Arvid holdt videre et innlegg om drift av chapter. Han kom bl.a. inn på driftsfilosofien, bringe sammen HD eiere, både enkeltindivider og

familier, skape en positiv image av oss HD eiere, skape muligheter for service for våre medlemmer, oppmuntre medlemmene til å bruke syklene m.v.

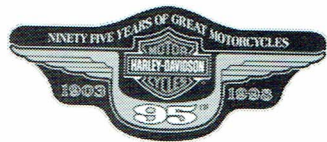
Magnar Hetland fra Chapter Rogaland fortalte om Newsletter og oppfordret chapterne til å bruke dette. Svært mange chapter gir ut egne lokale Newsletter men glemmer det nasjonale, og da er det bare de lokale chapter medlemmene som får informasjonen. Alle oppfordres til å sende inn bilder og stoff, informasjon om hva som foregår og andre saker som er av interesse for medlemmene.

Sikkerhetskurs for medlemmene blir arrangert av noen få chapter. Dette er noe som kan anbefales. Den generelle oppfatningen er at dette er noe vi kan eller jeg vil ikke vise hva jeg ikke kan. Heldigvis er dette noe som blir tatt mer og mer alvorlig.

Forhåpentlig blir det nytt Director Meeting til vinteren. Er det noe du ønsker din Director skal ta opp må du ikke være redd for å ta kontakt.

95. Anniversary Party, Faker See

17.-21. Juni 1988



15-20 000 feststemte deltakere, de fleste fra Europa, feiret i 4 dager til ende da Harley-Davidson feiret 95 år i Faaker See, Østerrike.

Det ble satt ny Europarekord da ca. 7000 Harleyer laget en ca. 5 mil lang kortesje i distriktet rundt Faaker See. Heldige var vi som fikk være tilstede og ta del i selskapet.

Antatt var det ca. 50 norske entusiaster som hadde tatt den ca. 170 mil lange vegen. Faaker See var helt ukjent for de aller fleste. Ja det var problemer med å finne det på kartet. Villach heter den nærmeste byen som skulle være lettere å finne om du fortsatt lurte på where the fuck is Faaker See. Området var som skapt til formålet "Harley Week" og var allerede omdøpt til Harleywood.

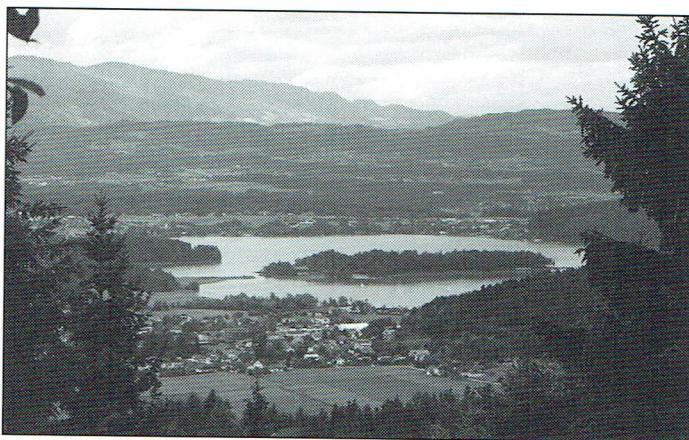
Veldig vakkert område

Det var ca. 7 km å kjøre rundt Faaker See. Langs denne vegen var det en mengde med bevertningsteder, hoteller og campingplasser. De aller fleste stedene var merket med Harley Parking Only og ettervært ble de fleste parkplassene langs vegen fylt opp med nettopp Harleyers. En strekning av vegen nær innkjørselen til Harley-Village måtte enveis reguleres da mengden Harleyer langs vegen ble meget stor. Etter et par timers innkjøring var det veldig enkelt å finne fram i området.

Alpe-fjell omkranset hele området og det hele var svært vakkert. Mye kalk i fjellene gjorde at innsjøene ble grønne og tross snø på de høyeste fjelltoppene var vannet godt å varmt å bade i. Og vannet var rent nok til å drikkes rett fra kranen,



7000 Harleyer laget en 5 mil lang kortesje, og det ble ny Europarekord.



Treffet var lagt til et naturskjønt område.



Damene hadde det også flott!

noe vi satte spesielt god pris på når den medbrakte Evergood'en skulle kokes på primussen. Det gjør utrolig godt i en sjel å krype ut av teltet, fyre primussen og sitte å kjenne på kaffilukta en tidlig morgenstund, mens Harleyer dunker i bakgrunnen. Og så koselig det er når andre hoder titter fram etterhvert som kaffidufta brer seg mellom teltene. Anbefales på det sterkeste.

Etterhvert som kaffen våkner sjelene brer latteren seg mellom teltene mens historiene fra kvelden og natten før blir til fem høns. Harley-Davidson Family er enkelt og greit. Heldige er vi som har forstått det.

Alle var velkomne

Harley-Davidson hadde lagt ned et stort arbeid før festen. For første gang hadde de laget et arrangement for alle Harley Enthusiasts, H.O.G. medlemmer og ikke H.O.G. medlemmer, Harley eiere og ikke Harley eiere. Alle var velkomne og det var Harley-Davidsons måte å si tusen takk til alle som hadde støttet dem i nesten et århundre.



Mange flotte sykler og se.

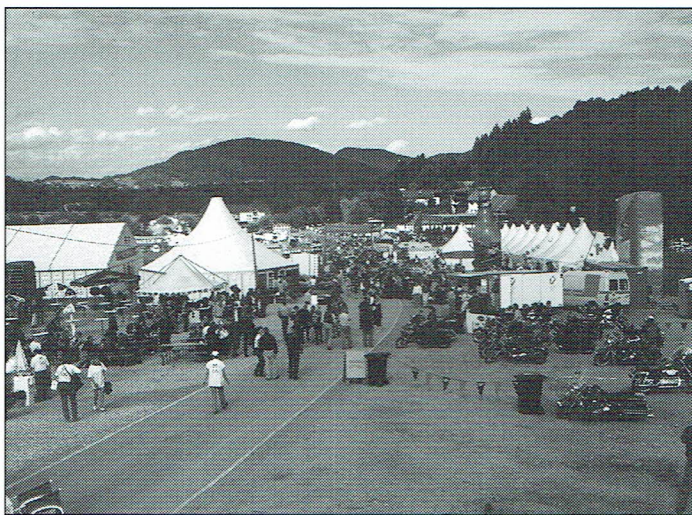
Programmet for de 3 dagene var omfattende med svært forskjellige aktiviteter slik at det var noe for enhver smak. Alt fra barnehage til prøvekjøring og kjørekurs kunne en glede seg over. Det vites ikke helt om det var en del av programmet, men også offrode trening med Electra Glide kunne og ble utprøvd. Ellers nevnes Biker Brunch, Charity Tour, Parade, Poker Run, Shuttle Service og Treasure Hunt.

Willie G

Han er utrolig flink til å representere sammen med sin også alltid smilende kone Nancy. Søndag kveld samme dag som de avsluttet feiringen i Milwaukee satte de seg på flyet og kom for å feire her i Europa. Utrolig populært å få autografen på favorittvesten eller T-skjorta og selvfølgelig et foto sammen med.

Paraden

Lørdag morgen startet det som skulle bli Europas lengste motorsykel-parade. Ruta som var lagt opp var 95 km. lang. Selve paraden ble hele 50 km lang og det deltok ca. 7000 Harleyer.



Servering og shopping-muligheter over alt.

Nesten langs hele ruten stod det tett i tett med tilskuere som vinket til deltakerne. En opplevelse å være med på og gøy å tenke tilbake på: Jeg var med!

More Than a Sound

Lørdag var det konsert i Ledernitzen. Den startet allerede kl. 1300 og det var fullt kjørt helt til søndag ca. kl. 0300. Jon Bon Jovi var hovedtrekkplasteret. Artikkelskriveren erkjenner imidlertid åpenhjertig at det

som ga mest under konserten var synet av minst 10 000 Harley-Davidson motorsykler som stod parkert på et kjempe jorde like ved konserten. For ikke å snakke om når de startet opp..... Det forunderlige var hvordan eierne etter at mørket hadde bredd seg fant egen sykkel igjen. Rundt om Faaker See var det ellers stort sett levende musikk de fleste plasser. Det viste seg også at Table Dancing var en del av uteli-

vet, og utelivet det var bra! Faaker See ga mersmak. Kjell Ingebretsen ga Harley-Davidson Europe det rådet å bruke området hvert år. Hvorfor ikke en uke i Faaker See hvert år og vi er sikre på at det hele kan bygge seg stort og kjekt. Flere norske ga sterkt uttrykk for at de ønsket å komme tilbake. Chapter Rogaland snakket om chapter utflykt dersom det ikke ble noe annet arrangement.

Været

De 2 første dagene var lett-skyet og ca. 25 grader. Lørdag og søndag var skyfritt og noe over 30 grader. Varmere vil vi ikke ha det. Lengre syd er det ikke nødvendig å reise på denne tiden av året.

Til slutt nevnes at de lokale innbyggerne tok i mot oss som sine gjester og vi følte oss virkelig velkomne. Maten var rimelig og god og som dere forstår storkoste vi oss med Harley-Davidson i Faaker See.

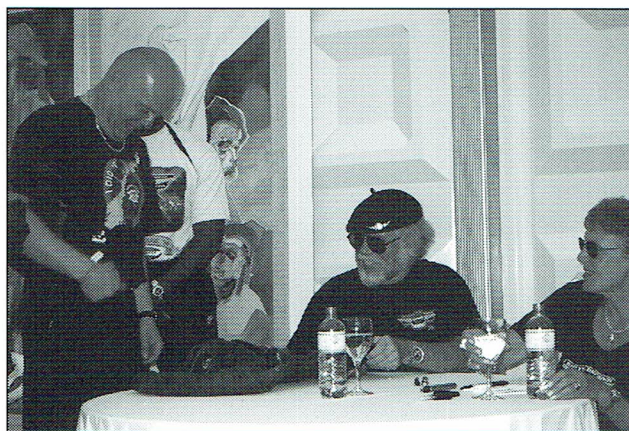
Now we know where it is.



Et herlig syn!



Faaker See



Kjell sammen med Willie G og hans kone Nancy.



En røyk og fylling av bensin.



Et yrende liv hele døgnet!



En glad gjeng samlet over et lite glass øl.

Harley-Davidson

1999 modeller

Harley-Davidson er de første som slipper de nye modellene ut på markedet. 1. august er datoen og rett forut for dette hadde importører og forhandlere vært samlet til Dealer Meeting i USA. Det store på årets Dealer Meeting var selvfølgelig Twin Cam 88. Ellers var det kun få endringer i modellrekken.

Årets farger vil for det meste være kombinasjoner av Vivid Black, Lazer Red Pearl, Sinister Blue Pearl, Diamond Ice, Aztec Orange og Mystic Green. Kun for Europa vil det også bli levert fargene Yellow Nugget og White Pearl til noen modeller.

Før trykningen av Newsletter i begynnelsen av august kunne ikke HD importøren si noe om priser på 99 modellene. Han antydte at det ville bli en prosentvis økning fra fabrikk + avgiftene i tillegg pga økt ytelse og kubbikk.

Til 99 modellene er det allerede kommet en masse accessories utstyr og dette vil snart være på veg til Norge.

Samtlige foto av 99 modellene er fra Color Shop, slik at disse fargene og påmontert utstyr ikke nødvendigvis vil være det samme som ved standard levering.

Sportster

Introdusert i 1957 er dette den motorsykkelen HD har produsert over lengst



Foto: Jon A. Lystad. Gjelder også siste side.



Sportster.

tid. Den var i sin tid noe av det råeste på markedet. Stilen og enkelheten har den beholdt. Den er fortsatt en ekte "street fighting machine" Den leveres i mange varianter og nytt av året er XLH Sportster 883 Custom. Denne modellen tilsvare

54C modellen som kun ble levert her i Europa i 98. Den har framflyttede fotpedaler, drag styre, et chrom speedo montert bak styret, bulle framlykt og smal toseter sal. Videre er den senket og har 16 tommer disc felg bak og 21 tommer spilefelg for-

ran. Motoren er powder coated med sølvfarge. De øvrige Sportster modellene, XLH 883, XLH 883 Hugger, XLH 1200, XL1200S Sport og XL 1200 Custom fortsetter som tidligere år.

Dyna Glide

Alle Dyna Glide modellene leveres med Twin Cam 88. Introdusert første gang i 1991 har denne lettkjørte motorsykkelen fått mange venner. De gode kjøreegenskapene har i år blitt enda bedre med den nye sammenfestningen av motor og gearkasse. Og motorsykkelen tåler virkelig Screaming Eagle kit og kan bli virkelig morsom med 70 - 80 hester på bakhjulet.

Super Glide Sport

Ny av året er FXDX Super Glide Sport. Denne virker helt rå med sin helt svarte motor, sort drag styre og tynn smal sal for- met etter ramme og bak- skjerm. Den har turteller, høyere fjæring for større nedlegg i kurver, 28 gra- der vinkel på framgaffel og triple skive bremses. Den nærmest ber om å bli kjørt hardt i kurver.

Softail

Alle Softail modellene le- veres med 1340 ccm Evo motor. Dette er motorsyk- kelen som like godt kun- ne kommet fra 50 eller 60 tallet hva utseende angår, men som allikevel har god komfort fra 80 og 90 tallet. I flere år den mest popu- lære modellen slik at det blir spennende å se hva som skjer når denne har Evo og de øvrige Big Twins har Twin Cam 88. FXSTC Night Train ble allerede introdusert til Europa som 98 modell. Som 99 modell blir den også introdusert i USA.

Touring modellene

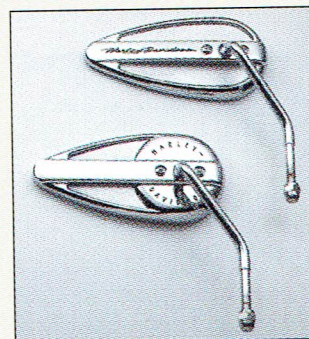
Samtlige blir levert med Twin Cam 88. Det er el- lers ikke store forandring- er på modellene, men det merkes at den har fått mer krefter og at sam- menføyninger motor/gear- kasse har gjort den mer stabil. Spesielt i kurver er dette merkbart. Det lave tyngdepunktet og styre- geometrien gir svært god stabilitet både i lave og høyere hastigheter. Dersom du har ønske om mye krefter i din touring maskin gir den nye moto- ren store muligheter. FLHTC Classic vil ikke bli tatt inn til Norge. Nytt er imidlertid at FLTR/FLTRI Road Glide kan tas inn på bestilling. Til denne finnes det nå et komplett «Ultra Classic» kit. Standard, Road King, Road King Classic og Ultra Classic vil bli le- vert som tidligere.



Wide Glide.

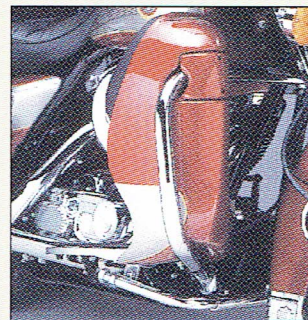


Heritage.



Flotte speil!

*Street Stalker
Stage II Kit.*



TWIN CAM 88

Endelig er den her. Harley-Davidson har lenge ventet på å få dele denne spennende nyheten med oss. Over 4 1/2 år ble den konstruert og utviklet med det beste datatekniske utstyr i verden og det ble satt ny standard for utvikling og testing under dette arbeidet.

Hele 4 mill. km ble motoren testkjørt før den slapp ut på markedet. Resultatet er den mest holdbare og kraftigste motoren i Harleys historie. Økningen i krefter og torque vil på de Europeiske modellene være mellom 10 og 20%. Denne nye motoren er utviklet i tråd med Harleys lange historie. Den framviser Harley-Davidsons teknologiske kapasitet uten at dette har gått ut over verken utseende eller lyden til en luftavkjølt V-twin. De økte ytelsene kommer

som følge av økningen i kubikk til nå 1450 ccm, kompresjonskammeret i toppen er omformet, innsug og eksos porter og ventiler er forandret, nytt single-fire tenningsystem og nytt luftfilter med front innsugsåpning. Holdbarheten er forbedret ved en økning på 50% større flate på kjøle-ribbene, kjøling med dyser som spruter olje på stempelen og økt diameter på veiven som gir økt lagerbane.

Mindre mekanisk lyd oppnås med å bruke kjede i stedet for tannhjul for å drive de 2 nye kamene. Det nye «grisetrynet» og toppdekslene er også konstruert med tanke på å redusere mekanisk lyd.

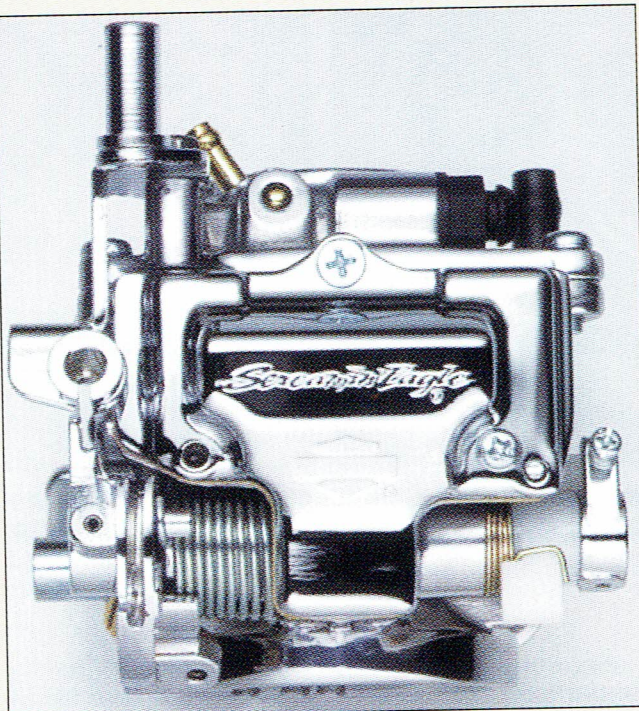
Den gamle utenpåliggende oljepumpen er vekk. Den nye ligger inne i motorblokken og drives direkte av veiven. Dette er en høy effektiv pumpe og prøvekjøring har vist at selv på tomgang i 35 graders varme faller ikke oljetrykksmåleren. Nytt er også at oljen filtreres før



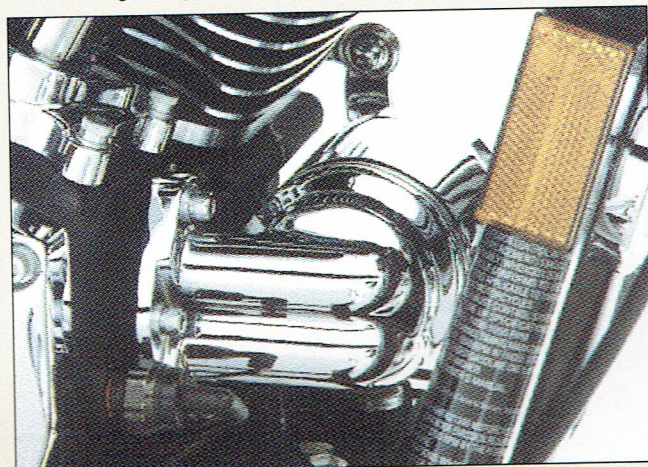
den når motoren. Motor og gearkasse på Big Twins Harley har i alle år vært adskilt. På Evo modellene var inner primæren en viktig del av sammenføyningen mellom gearkasse og motor. Trimmede motorer fikk problemer med innerdeksler som gikk i styk-

ker. På Twin Cam 88 er gearkassen skrudd direkte fast til motorblokken med 4 kraftige bolter. Dette gir en helt stiv og holdbar sammenføyning og prøvekjøring har vist at dette merkes godt på stivheten i sykkelen under bl.a. kurvekjøring.

Kjell Ingebretsen fra Harley-Davidson Norge A.S. har vært Over There og prøvekjørt 99 modellene med den nye motoren. Han sier at det er en merkelig forskjell i krefter og kjøreglede med den nye motoren. De nye kammene var konstruert med tanke på krefter på turtall under 4000 omdreininger hvor en trenger dem. Motoren var kraftig dimensjonert konstruksjonsmessig i både motorblokk, veiv og lagre. Dimensjoner som tidligere bare var brukt i kraftig trimmende motorer. Twin Cam 88 var klar for trimming og Harley-Davidson leverer Screaming Eagle deler til formålet allerede nå ved introduksjonen. Et av trimsettene øker volumet til hele 1550 ccm. Kjell Ingebretsen forklarte videre at på Twin Cam 88 var et deksel et deksel og ikke på Evo hvor eks.vis cam dekslet både var et deksel og inneholdt et glidelager som ga press med dertil fare for oljekaskjer. På den nye motoren var det egne støtteplater for lagrene innvendig og utenpå det hele var satt et deksel kun med tanke for å holde tett. Enda til det som ser ut som ventilløfterhus er kun deksler. De 4 hydrauliske løfterne går i hull som er maskinert i selve blokken. Selve blokken er så kraftig at om nødvendig kan det settes inn overdimensjonerte løftere. Harley-Davidsons teknikere hadde sagt at motoren var konstruert med tanke på å kunne klare 160 000 km før overhaling. De hadde selv kjørt motorer så langt, tatt dem fra hverandre og sett at den kunne blitt kjørt mye lengre. De var derfor sikre på at enhver velholdt motor ville holde så langt. Kjell Ingebretsen hadde meget stor tro på motoren og var helt sikker på at det var skrevet en ny vellykket Harley historie. Evolution motoren ble lansert i 1983, men dette var den første virkelige



Screaming` Eagle kits.



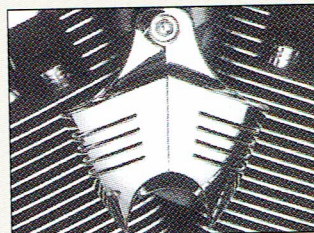
Chrome olje-filter.

motornyheten siden lanseringen av Knucklehead i 1936.

Innsiden av en Twin Cam 88

Motoren ble konstruert med driftssikkerhet og varighet for øye. At den vil dunke i veg 160 000 km før det er nødvendig med noen overhaling er teknikere sikre på. Den er overdimensjonert i sin konstruksjon. Som eksempel nevnes veiv og piniontapp som begge er ca. en halv tomme tykkere enn på Evo motoren. Av de ca. 460 delene moto-

ren er bygget opp av er kun 15 de samme som på Evo motoren. Motoren veier i overkant av 80 kg, som er i overkant av sine forgjengere, men dette skyldes nevnte overdimensjonering. Slaglengden er 4 tommer mot Evos 4 1/4. Dette betyr kortere stempler som kan bevege seg i saktere fart som igjen gir lengre levetid. Boringen er på 3 3/4 som er kraftig opp fra Evos 3 1/2. Komperesjonen er øket til 8.8 -9.0 : 1. Det er ca. 62 hestekrefter på bakhjulet sammenlignet med Evos ca- 50.



Fint deksel til hornet.

Disse 12 ekstra hestene gjør en svært merkelig økning i krefter. Det er en forskjell i Torque på FLHT modellene og Dyna modellene. Dette skyldes de mye større lydpuddene på touringmodellene. Disse pus-ter rett og slett bedre. Torque på touring er 86ft-lb og Dyna 82 ft-lb. Evo har 8 pund mindre på noe høyere turtall. Forgasserne og fuel injection systemene er de samme, men selvfølgelig dyset opp for å klare den større motoren.

Tenningsystemet er forandret og er nå et single fire system, dvs at kun en tennplugg tenner om gangen. Også tenningskurven er forandret. Den tidligere 2 trinnskurven kan nå mer sammenlignes med en 10 trinnskurve. Det mest interessante er kanskje innenfor kamdekselet. 2 kammer er ikke brukt av HD siden 1928/29. Kammene er kjededrevet i stedet for tannhjulsdrevet som tidligere. Et kjede som blir drevet direkte av et tannhjul på pinion akslingen driver den bakre kammen. Den bakre kammen er igjen forbinder med et kjede som driver den fremre kammen. Harley-Davidson gikk tidlig i utviklingen inn for kjededrev for å holde støyen så lav som mulig. 2 kammer var da naturlig for å holde «nesen» så lav vi kjøpere forventet at den skulle være. 2 kammer gjør også at vinkelen til støtstengene blir nesten helt rett i motsetning til ved en kam hvor spesielt den framre støtstangen får skrå vinkel og skaper en tikkelyd. Dette problemet er nå eliminert.

Tykke sylindervegger

Oljepumpen sitter også på pinion akslingen innenfor kamdekselet. Oljen som returnerer fra toppene returnerer her og ikke i veivhuset. Oljepumpen er meget enkel i sin oppbygning og dens plassering eliminerer igjen faren for oljlekkasjer. Kun en slange, pustereturen til oljetanken, er nå synlig utenfra. Veivtappen er som tidligere nevnt nesten en halv tomme tykkere enn på Evo motoren. Den er rett og har press tilpassning. Den har 3 oljehull mot tidligere 1. Sylinderveggene er nesten 1/4 tomme tykke og kan ifølge Harley-Davidson bores opp minst 1/8 tomme til. (= 1545ccm). I bunnen av sylindrene mot veivhuset er det brukt O-ring for å gi sikker tetning. Utvendig ser sylindrene mye kraftigere ut enn sine forgjengere spesielt grunnet større kjøleribber. For å sikre korrekt innkjøring er stemplene dekket med et svart teflonbelegg ved levering. Stemplene blir nedkjølt av egne dyser som spruter olje mot undersiden straks oljepumpen når omkring 16 psi, noe som skjer ved omkring 1500 omdreininger.

Nytt luftfilter

Toppene på Twin Cam 88 har forbrenningskamre som er formet som et badekar i motsetning til Evos D-formede. Pluggen er skiftet ut fra 14 til 12 mm. Innsugsventilen har samme diameter om Evos, men utblås er mindre. Sammen med annerledes eksosport skal dette gi bedre utblås. Toppdekslene har ikke lenger noen støtrefunksjon for vipparmene. De er nå kun rene deksler og vipparmene er nå lagret i en egen støtteplate som er skrudd direkte til toppene. Det er en stor forbedring i pakningene her. Disse har en stølkjerne dekket med gummi og skal ha eliminert oljlekkasjer.

Det nye luftfilteret er noe av det første en legger merke til ved Twin Cam 88. Filteret er mye større og filtrerer derved mer luft med mindre lyd. Luftinntaket er nå i forkant som på XL modellene, noe som gir inntak av kaldere luft. Bakplaten på fil-



teret er flatt for å gi muligheter for kald luft å kunne kjøle på baksiden. Manifolien ser lik ut som Evos, men er lengre. Den har fått nye pakninger som ikke går i stykker i sterk varme. Den har også et hull for sensoren til tenningsystemet.

Evolution 1340 ccm

Motoren vil fortsatt bli produsert framover og blir for 99 modellene levert med Softail modellene. Det er kun gjort små utseende messige forandringer fra forrige års modell. Stifte og clutch dekslene er skiftet til 5 hulls. Evo motoren er selvfølgelig fortsatt like god som den alltid har vært selv om det kommer en ny og

større motor. Over 1 million Evo motorer ruller rundt i verden på registrerte motorsykler og kommer til å rulle i tiår til. Harley-Davidson sier at de vil fortsette å produsere dem fremover.

Ny gearkasse

Det er også gjort store forandringer på gearkassen. Utvendig er den konstruert for å festes direkte til motorblokken. Denne nye sammenfestingen er så sterk at motoren kan kjøres uten innerprimær. Ellers følger konstruksjonen samme mønster som på Twin Cam 98. Dekslene er ikke lenger brukt som lagerstøtter.

Tidligere gearkasser har

hatt et problem med oljesirkulasjonen. Kun en liten del av oljen har blitt brukt i forkant og frisk ubrukt olje har samlet seg i bakkant. Det er nå lagt inn en plate i gearkassens oljepanne som tvangssirkulerer oljen. Selve gearene er de samme som på Evo, men en ny produksjonsmetode gjør at tannhjulene skaper mindre støy. Tidligere rettskårne tenner skapte mye lyd. På senere års modeller er det brukt full kontakt tannhjul som glir inn i hverandre og utnytter hele kontaktflaten. Dette ga mindre lyd. Et problem var at etter maskineringen måtte tannhjulene herdes og dette ga noe dårligere kontaktflate. En ny teknologi gjør det nå mulig å maskinere tannhjulene også etter herdingen, og dette gir altså mer støysvake tannhjul og gearkasse. Clutchen er den samme som ble introdusert i 98, og nå forstår vi med visshet hvorfor det kom ny kraftigere clutch.

Gearingen er lik som for 98 modellene, 25 tenner på motoren og 36 på clutchen. På EFI modellene er den imidlertid endret til 24 på motoren og 37 på clutchen.



Ny Incountry Rep.

Trond Møllestrand takket i vår for seg og Aud Ingebretsen, Harley-Davidson Motorclothes, Lyngdal har overtatt. Aud er kjent for de fleste Harley Entusiaster i Norge. For de som ikke kjenner henne kan det nevnes at hun har kjørt motorsykkel i ca 20 år. Hun har krysset både Europa, Australia og USA på egen Harley. I Norge er hun en av de med lengst fartstid som H.O.G. Life Member.

Hun er daglig leder av Harley-Davidson Motorclothes og kan treffes der på tlf. 38331100.

Harley-Davidson Norge AS Forsikring

et samarbeid mellom
Harley-Davidson Norge AS,
Harley-Davidson Owners Group
og Dial Forsikring AS



Litt om Harley-Davidson Norge AS Forsikring

Bakgrunn:

Harley-Davidson Norge AS Forsikring (HDN Forsikring) er et samarbeid mellom Harley-Davidson Norge AS, Harley-Davidson Owners Group Norway og Dial Forsikring AS. Formålet er å tilby et forsikringsprodukt som er gunstig for HOG medlemmer og som bidrar til å underbygge HOG 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 skadeutbetalinger og forsikringsprisene ligger på et lavt nivå. Forsikringene skal distribueres gjennom HD-forhandlerne og tilhørende Chapters. Kunder **må** ha HOG-medlemskap og man må søke om å få forsikringen.

Slik får du HDN Forsikring:

Enten kommer søknaden og godkjenningen fra forhandler på fax/brev med godkjent stempel og selgers underskrift. Alternativ 2 er at HOG Chapter faxer/sender inn søknad. Da skal søknaden gå gjennom en «forsikringsansvarlig» person i chapteret.

Produkt:

- Forsikringsdekninger
 - Ansvar. Trafikksforsikring som dekker skade overfor tredjepart.
 - Kasko, herunder brann, tyveri, redning, kollisjonsskade etc.
 - Ekstra montert utstyr. Dekning som kjøpes dersom du har fastmontert utstyr utover det som er standard for modellen med kr 10 000,-
 - Fører ulykkesforsikring.
 - Bonussystem. HDN Forsikring har et fleksibelt bonussystem. Det er nyttig å vite at toppbonus er 80%. Allikevel velger de fleste (som har nådd høyeste bonusklasse og kjørt skadefritt på dette trinnet i 5 år), å beholde 75%, fordi man da ikke får bonustap ved første skade.
 - Overflytting av bonus. Bonus kan flyttes mellom forsikringsselskap og mellom bil og MC. Kunder som for eksempel har opptjent bonus på 75% på sin bilforsikring i Dial, og som ikke har opptjent bonus på MC tidligere, vil få 70%. Det er da et krav at både bil og MC er forsikret i Dial, for at dette skal godkjennes.
 - Identifikasjon. Kunder som er eiere av spesielle modeller eller som har spesielt ekstrautstyr montert, anbefales å dokumentere dette med å ta bilder og evt. kopi av kvitteringer ol. og sende dette til HDN Forsikring. Dette arkiveres og kan tas frem ved en evt. skade.
 - Egenandel. Fra 3 500 - 7 500, alternativt kr 10 000.

Sikkerhetsvurdering, risiko og prising:

- Sikkerhetsrabatter
 - MC har vært til årlig identifikasjonssjekk hos en HD forhandler. (Kravene til identifikasjon settes av HD Norge AS). Det er laget et eget hefte for dette formålet som fås hos HD forhandler eller HD Forsikring.
 - MC lånes kun ut til personer innenfor husstanden eller Chaptermedlemmer.
 - MC lånes ikke ut til personer under 30 år.
 - Det er montert alarm eller benyttes Abus granitt 57 HB når kjøretøy ikke er i bruk. (Krav til godkjent lås).
 - MC benyttes ikke om vinteren (15.10-15.03).
 - Ingen tyveriskade siste 2 år (Krav).
 - Kjøretøy benyttes ikke i utleie eller næringsvirksomhet (Krav).
 - Totalavtale rabatt. 10% avslag på forsikringsprisen ved å samle minst 3 forsikringer i Dial.
 - Spesiell prising av veterankjøretøy. Forhandlerservice må kontaktes.

Bytte av forsikringsselskap:

Bytte av forsikringsselskap må skje ved hovedforfall. Det kan være nyttig å merke seg at oppsigelse i tidligere selskap kan skje frem til dato for hovedforfallet på forsikringsavtalen. Oppsigelse må sendes skriftlig eller faxes. Ved innbytte av mc må forsikring på den solgte sykkelen også sies opp skriftlig.

Skadebehandling:

- Skadeavdeling. Ved skade kontaktes vår skadeavdeling på tlf. 22939550. Her får man tilsendt skademeldingsskjema og man får beskjed om taksering, reparasjon, egenandel osv.
- HDN Forsikring garanterer HD verksted og at det kun benyttes godkjente deler ved reparasjon.
- Dokumentasjon. Mange HD sykler er spesielle, i form av at det er en unik modell eller at det er spesielt ekstraustyr på sykkelen. Dersom det er ekstraustyr utover en verdi på kr 10000 eller at det er en spesiell modell, anbefaler vi at dette dokumenteres i form av liste over utstyr, data og bilder av MC. Dette gjør verdifastsettelsen enklere ved en eventuell skade. Veterankjøretøy er her i en særstilling og må prissettes og behandles spesielt.

Litt om Dial Forsikring:

- Dial Forsikring ble etablert av Skandia konsernet i 1990 som et nordisk forsikringskonsept. Vi er således en del av Nordens største forsikringskonsern. Dial har solid økonomi og en omsetning på kr. 250 mill. Målgruppen er privatpersoner i alderen 30 år og eldre som er opptatt av å ta vare på sine verdier. 65 000 kunder er i dag forsikret i Dial.
- Dial er spesialisert på merkeforsikringer som markedsføres i samarbeid med 10 norske bilimportører og for til sammen 14 bilmerker. HDN Forsikring er det eneste eksisterende samarbeid på MC-produkter.
- Dial tilbyr alle typer private skadeforsikringer og har gunstige priser på totalavtaler. Dagens Næringsliv kåret Dial til Norges rimeligste forsikringsselskap i en prisundersøkelse i januar 1998.

Telefonnummer til Harley-Davidson Norge Forsikring

81 00 1340

Dial Forsikring AS, Ulvenvn. 75A, 0508 Oslo



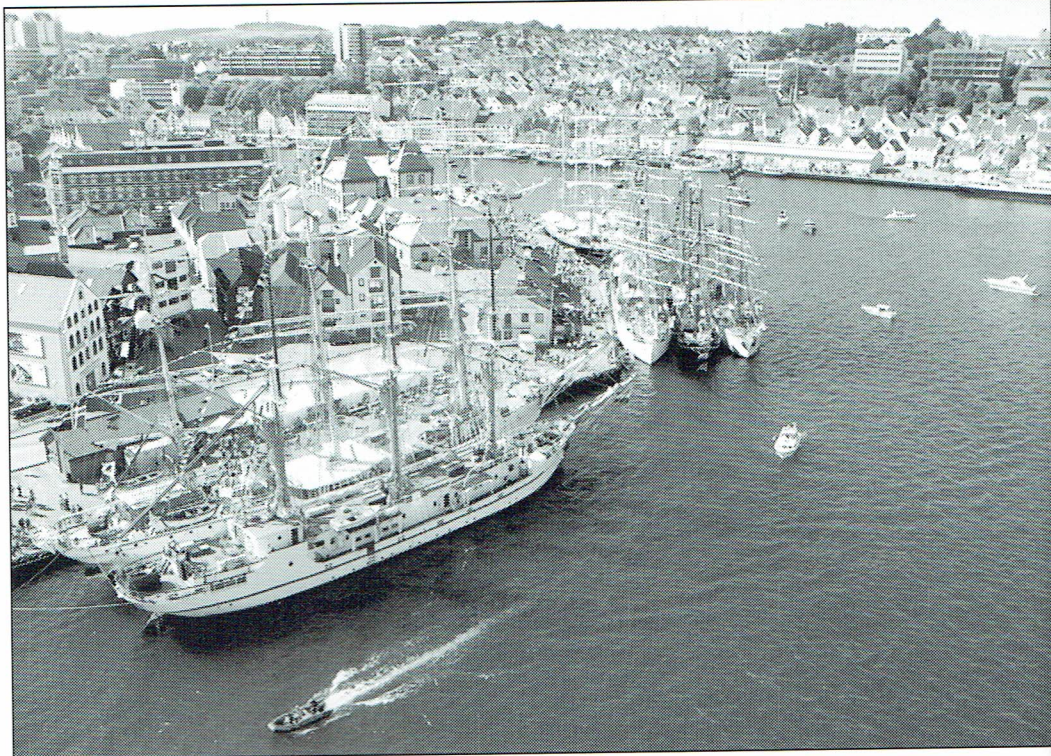
Harley på Oljemessen

Oljemessen i Stavanger trekker normalt 40 000 tilreisende fra hele verden. Når det så plusses på med lokalbefolkningen forstår en at det kan bli livlig i Stavanger disse dagene i august.

Oljemessen arrangeres i dagene tirsdag 25. - torsdag 27. Arrangøren lærte av stemningen og miljøet under Cutty Sark festivalen i 97 og kaiområdet skal stenges av for biltrafikk på samme måte fra kl. 1700 til midnatt. Med Vågen full av store og små båter vil det bli et yrende liv på både Skagen og Strandkaien. "Lysløypen" i Stavanger er kjent for de fleste. I disse dagene vil det være flere drikkestasjoner enn normalt.

Harley-Davidson ble i vår forespurt av arrangøren av ONS om å være med å lage show på Skagenkaien i forbindelse med Oljemessen. Dette passet flott for Harley, som introduserer neste års modeller allerede i august. Vi får altså en Grand Introduction av 99 modellene til Harley-Davidson og Buell under oljemessen.

Og hvilket show det er lagt opp til. Her vil det bli overaskelser. 40 meter langs



Dette bildet er fra Cutty Sark 1997. Man håper på like god stemning under ONS-98, hvor Harley-Davidson vil vise sine 1999 modeller.



Reidar Larsen spiller utover tirsdags-kvelden. Han vil garantert få opp stemningen, og særlig når Reidars hjerte banker spesielt for Harley-Davidson.

kaien vil være avsatt til Harley-Davidson og H.O.G. Chapter Rogaland. Ikke bare et lite utvalg, men samtlige 99 modeller vil være representert, men dekket til forrut for den offisielle Grand Introduction. Chapter Rogaland vil stå for grilling av små Hogs : Hogs served by H.O.G.

Norsk Helikopter

99 modellen vil bli introdusert air borne by Norsk Helikopter med René bak spakene. Harleyen blir satt ned på spesialbygget scene

innerst i vågen til musikk av konfransier

Reidar Larsen

Reidar Larsen spiller for oss utover tirsdagskvelden. Scenen vil være vendt utover mot Vågen, alle båtene, Skagen og Strandkaien. Dette blir stort og dette blir gøy. For de som bare kjenner Reidar Larsen som en stor musiker nevnes at han i årevis har vært en ivrig motorsyklist. Hans hjerte banker for Harley-Davidson og Reidar vil være med å lage det-

te til et kjempearrangement.

Auksjon

Til inntekt for Foreningen for Muskelsyke i Rogaland vil det bli auksjonert ut en 1998 modell Harley-Davidson FXR Super Glide. Overskuddet vil i sin helhet gå til denne foreningen. Ingen andre enn nettopp Reidar Larsen skal være auksjonarius. Gi bud!

Prøvekjøring

Fredag 28. og lørdag 29. august vil det være muligheter for prøvekjøring av de nye modellene på Motorhuset-TCM. Dette er litt av et tilbud. Husk at det vil være kun få dager etter at verdenspressen har fått foto av 99 modellene. Vi får tilbud om å både se og prøve.

Avslutningsvis feirer vi det hele med en fest i lokalene til Senior MC Stavanger som ligger i kort avstand fra Motorhuset-TCM.



Jæren MC klubb stod også dette året for arrangementet av årets vårslepp. Det ble satt ny rekord med ca 1800 motorsykler. Det var på forhånd inngått spon-soravtaler med div. fir-ma slik at kr. 10 pr. motorsykel ble gitt til Norsk Luftambulans.

For uinnvidde opplyses at turen går fra Bryne til Stavanger, retur E-39 til Eigersund hvor det er en kort pause før det returneres til Jæren MC's lokaler på Bryne.

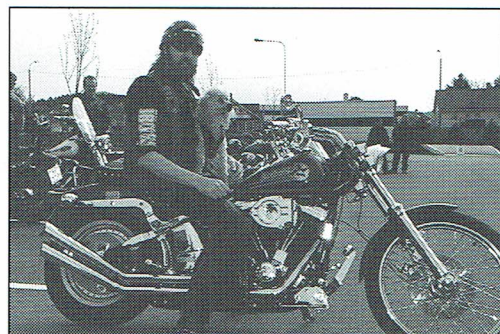
Eigersund kommune stillte opp og delte ut gratis brus til samtlige deltakere i forbindelse med sitt by-jubileum. Og været var vi heldig med. Regnet uteble selv om det hadde regnet godt tidligere på morgenen.

Chapter Rogaland møttes på Motorhuset med 45 motorsykler og kjørte samlet gjennom paraden. Og Martin gjorde stor suksess med sin Prikk (vov vov) og klarte med den å pryde det meste av førstesiden av Stavanger Aftenblad neste dag. Og maken til dametekke. I løpet av 3 kvarter i Eigersund ble det tallet 17 damer som var bortom og klappet Prikk.



Ca. 1800 motorsykler deltok i alt. Her ser vi endel av Chapter Rogaland.

Vårsleppet 1. mai 1998



Martin med sin gode venn, Prikk.



Hele gjengen samlet foran Motorhuset.

H.O.G. Chapter 5 Trondheim

Noe sent, men ikke for sent, ble omsider Chapter 5 Trondheim stiftet. Det hele startet med en invitasjon til alle registrerte HOG medlemmer i Trøndelagsregionen om å møte på Stav Gjestegård utenfor Trondheim, mandag 25 mai. Her møtte det 10 Harley-Davidson entusiaster. Oppmøtet var sånn cirka som forventet, da trøndere har ord på seg for å være noe trege (Dette er selvfølgelig ikke riktig) Men, vi 10 som møtte,

hadde det veldig trivelig - og travelt, faktisk så travelt av vi ble enig om å ha et nytt møte tirsdag 2.6.98 - for stiftelse av Chapter 5. Jungeltelegrafene begynte å gå, og tirsdag 2.6.98 møtte 19 HOG medlemmer på Sandmoen hotell i Trondheim. Den lokale Harley-Davidson forhandleren, Svein Kilaas, var selvfølgelig også til stede. Her fant vi tonen umiddelbart og det var tydelig at de framførte lenge har savnet et fellesskap rundt

HD'n sin. Vi besluttet å danne et interimstyre som skal sørge for å få Chapteret inn på riktig spor, samt avholde et valg av et permanent styre i Chapter 5.

Følgende 5 personer sitter nå i dette styret. Dette er:

**Jørn Aas
Jens Fredrik Von Der Lippe
Trond Markovic
Ragnar Woldseth
Per Evensen**

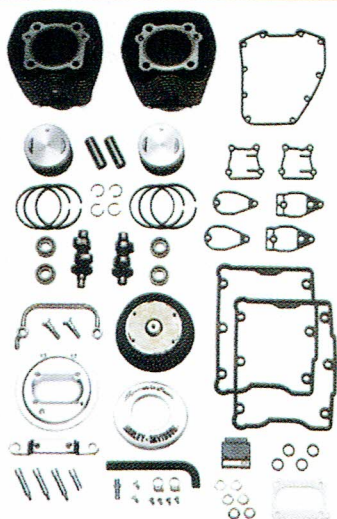
Ellers ble vi enig om å møtes hver tirsdag på Sandmoen. Det vil etterhvert bli arrangert helgeturer o.a. aktiviteter. Dette vil vi komme tilbake til senere. Etter møtet ble det en kjøretur som endte på torget i Trondheim. Vi satser på at vi blir mange flere etterhvert, og håper vi vil merkes på kommende treff.

Vi Sees!!!!!!

C

RETURADRESSE:

Bauneveien 25, 4300 Sandnes



Kjell har prøvekjørt

Kjell Ingebretsen fra Harley-Davidson Norge A.S. har vært Over There og prøvekjørt 99 modellene med den nye motoren. Han sier at det er en merkbar forskjell i krefter og kjøreglede med den nye motoren. De nye kammene var konstruert med tanke på krefter på turtall under 4000 omdreininger hvor en trenger dem. Motoren var kraftig dimensjonert konstruksjonsmessig i både motorblokk, veiv og lagre. Dimensjoner som tidligere bare var brukt i kraftig trimmende motorer. Twin Cam 88 var klar for trimming og Harley-Davidson leverer Screaming Eagle deler til formålet allerede nå ved introduksjonen. Et av trim-settene øker volumet til hele 1550 ccm.