

CHAPTER NEWS

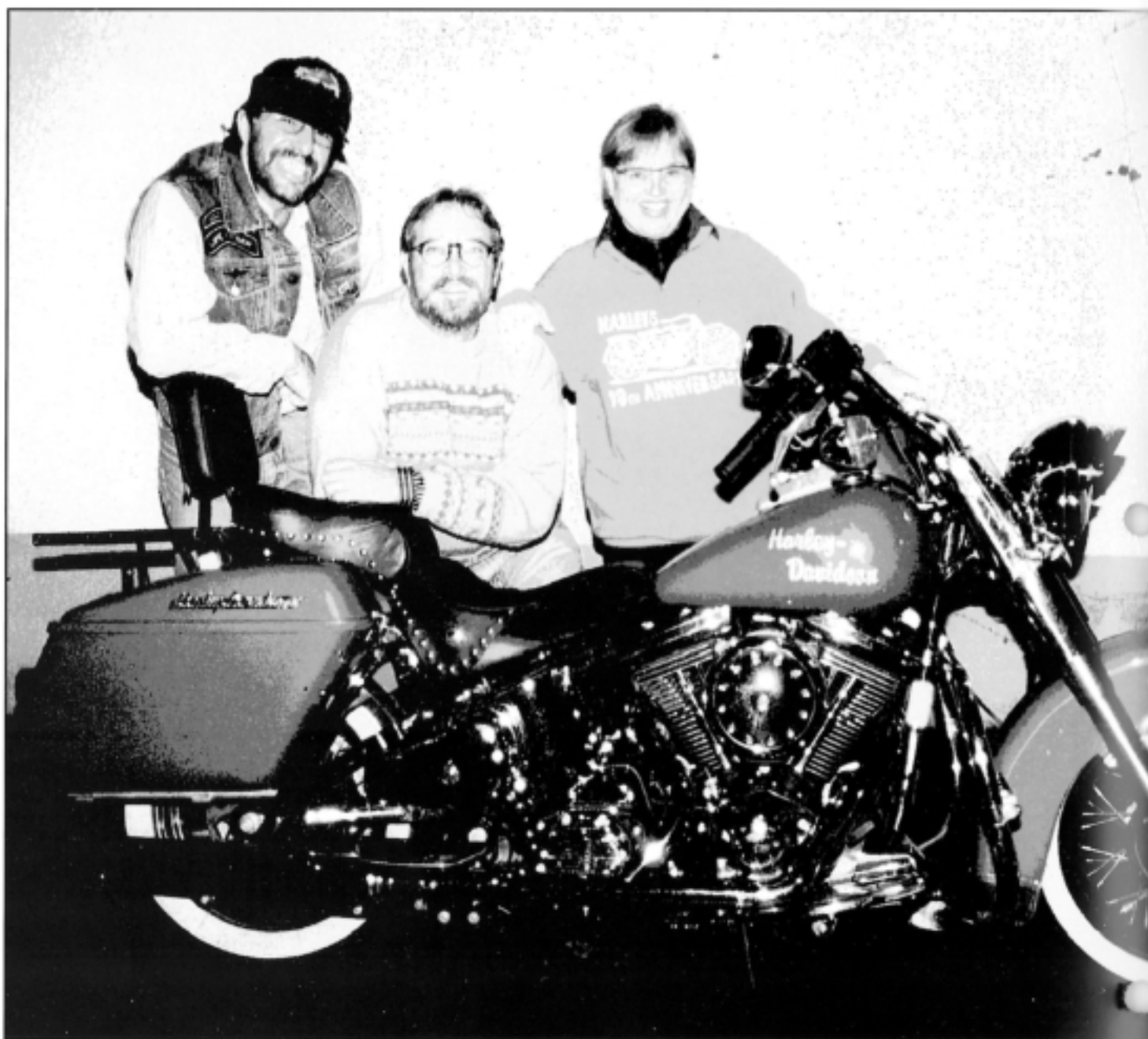
VERKAUFSPREIS Fr. 5.--

AUSGABE 1996



**DAS GEMEINSAME JAHRESMAGAZIN
DER OSTSCHWEIZER H.O.G. CHAPTER**





*Die Officers vom Winevalley Chapter haben den Durchblick dank
Brillen von Fueter + Halder*



Diplom-Optiker

**Kontaktlinsen
Optometrie
Brillen**

Weite Gasse 26 5400 Baden Telefon 056/ 222 98 48

Editorial

[Beat Haug] **RIDE FREE**, hat Bill Davidson auf Anitas Käppli geschrieben. Genau das ist ja das Feeling, das wir beim Motorradfahren so schätzen. Den Wind um die Ohren sausen lassen, im Sommer das Parfüm der Linden riechen, die Sonne auf der Haut spüren, durch die Landschaft gleiten, einen Berg hinauf heizen, die Aussicht geniessen und Abends den Sonnenuntergang bewundern.

Töff fahren ist eine der letzten Freiräume in unserer sonst so normierten Gesellschaft. Was gibt schöneres als mit guten Kameraden eine Ausfahrt unternehmen, und voll von neuen Eindrücken Abends zufrieden nach Hause zu fahren. Die Harley Owners Group verhilft uns in dieser Hinsicht zu manch lockerem Kontakt, welcher sich später sogar zu einer guten Freundschaft vertiefen kann.

Nicht alle Motorradvereinigungen haben eine so liberale Auffassung. Es gibt Vereinigungen, welche sehr hierarchisch und diktatorisch geführt werden. Diese MC's haben eine andere Auffassung vom Leben. Meist ist das Motorradfahren der einzige Zusammenhalt, den sie kennen, das Leben und das Interesse Ihrer Mitglieder ist völlig auf eine kleine eingeschworene Gruppe fixiert. Wie meist, wenn man in festgefahrenen, verkrusteten Strukturen verhaftet ist, fehlen bald einmal die Weitsicht und das Verständnis für neue Gegebenheiten. Die Harley Owners Group ist weltweit die grösste Vereinigung von Harley-Davidson-Fahrern und -Fahrerinnen. Mit 12 Jahren ist diese Vereinigung relativ jung, und sie ist sehr schnell sehr gross geworden. Die liberale Organisation und der lose Zusammenhalt beim H.O.G. wird von diesen MC's teilweise nicht verstanden. Viele MC's fühlen sich von der rasanten Entwicklung des

H.O.G. überrumpelt, sie können mit unseren Auffassungen vom plausiblen Töfffahren nicht viel anfangen. Einige MC's versuchen nun ihren Einfluss dementsprechend einzusetzen, dass H.O.G. sich ihren festgefahrenen Zerebrationen und Strukturen in der Schweiz anpassen soll. Dazu gehört, zum Beispiel, ihre Vorschrift, dass nur Mitglieder eines von ihnen anerkannten MC's ärmellose Gilets mit Rückenaufschrift tragen dürfen. H.O.G. Mitglieder, zur Zeit weltweit ca. 300'000, tragen jedoch auch solche Gilets und das bietet immer wieder Gesprächsstoff in der MC-Szene. Wir haben seit jeher die Auffassung vertreten, dass wir nicht provozieren wollen. Das heisst, dass ich mein



Gilet nicht an einer MC-Veranstaltung tragen werde. Wir sind uns jedoch auch im Klaren, dass wir uns von niemandem Kleidervorschriften aufdrängen lassen wollen. An unseren eigenen H.O.G. Veranstaltungen ist diese Diskussion sowieso überflüssig. Wir plädieren für «Leben und Leben lassen», für einige MC's ist das halt schon wieder zu liberal.

Ob all den formalistischen Diskussionen vergessen wir nicht unser Hauptziel, nämlich, Freude haben am Motorradfahren und allem was für uns dazugehört. In diesem Sinne: RIDE FREE.

Ride Harley - Have Fun
Beat

Beat

Impressum

Blackriver Chapter

Redaktion
Markus Bernet

Texte
Markus Bernet
Kurt Bächtold



Moonstone Chapter

Redaktion
Heinz Rauch

Texte
Guido Benz
Arthur Stierli
Rainer Wieser



Sun Hill Chapter

Redaktion + Lektor
Christof Gonzenbach

Texte
Christof Gonzenbach



New Village Chapter

Redaktion
Marcel Baumer

Texte
Marcel Baumer



Ladies of Harley

Redaktion
Anita Haug

Texte
Anita Haug
Irma Waldvogel
Angela Köhler



Winevalley Chapter

Redaktion
Marcel Tubetti

Texte
Anita Haug
Marcel Tubetti
Agatha
Beat Haug



Verlag, Koordination & Gestaltung:

Computer Grafik
Beat Haug
Weinfelderstr. 12
CH-9517 Mettlen



Ein bärenstarkes Team...

Beat Tölderer
Hauptagent

Hauptagentur
Frauenfeld

Telefon
054 720 62 36

Generalagentur
Thurgau-Schaffhausen
Bahnhofstr. 76a
8500 Frauenfeld

Telefon
054 722 43 23



berner
versicherungen

AUTO - MOTO - EFFEKT LACKIERUNGEN

SAUBER - ZUVERLÄSSIG
TELEFON 071 - 45 45 07

SEESTR. 108 - 9326 HORN

HORNER

CARROSSERIE
SPRITZWERK

country data

Computer Grafik

BEAT HAUG

SIGNETE FLUGBLÄTTER PLAKATE GRAFIKEN PROSPEKTE ZEITUNGEN

WEINFELDERSTR. 12
CH-9517 METTLER
TEL./FAX 071-9331656

Porträt Kurt Bächtold

[Markus Bernet] Der Kurt ist ein Rad-Freak. Alles, was Räder hat, fasziniert ihn seit frühester Kindheit. Namen wie Matchbox, Dinky-Toys oder Corgi-Toys werden wohl bei den meisten Lesern Erinnerungen an die begehrten Modellautos der Kindheit wecken. Bei Kurt ist die Faszination hängen-geblieben.

Geboren im schaffhausischen Beringen - wo er übrigens immer noch wohnt - stand der kleine Kurt unter einem gewichtigen Einfluss seines Grossvaters. Da wären zum Beispiel die «Basteleien»: Sein Grossvater schliff seine Zollschlüssel immer von Hand aus metrischen Werkzeugen zusammen. Oder bastelte Lampenfassungen aus alten Petrolkanister-Deckeln... Das allerdings liegt beim gelernten Elektriker und städtischen Elektrotechniker Kurt Bächtold klar nicht mehr drin. Da wird seriöse Bastelei geleistet, meist an den



Kurt in seinem Harley Heaven



Alles was ein Schrauberherz begehrt

Harleys in der eigenen Garage. Wen wundert's.

Von den Spielzeugautos über elektrische Rennbahnen (wieder eine Marke mit klingendem Namen: Scalextric) über amerikanische Eisenbahnen zum MG-Club reichte das Spektrum des heranwachsenden Kurt. Und natürlich,

irgendwann war plötzlich klar: Ein Zweirad muss her. Nicht irgendeines, sondern etwas mit Namen und Kraft. Etwas, das dem Rad-Freak gerecht wird. Etwas wie eine Wide Glide Evolution, zum Beispiel: Zum Start genau das Richtige, findet Kurt 1984. 1987 tauscht er dann die Wide Glide gegen eine Softail Custom,

mit der er auch heute noch unterwegs ist. Ebenso gehören eine Heritage Classic und die stilvoll weiterveredelte 93er Jubiläums Heritage Nostalgia zum eindrucksvollen Fuhrpark. Besonders geprägt hat ihn die 90er Bike Week in Daytona: Stimmung und Atmosphäre waren einzigartig. «Brotherhood», Gefühle einer grossen Familie kommen heute noch auf, wenn er daran zurückdenkt. Überhaupt hat Amerika beim Blackriver Director starke Eindrücke hinterlassen: Die buligen, schiere Kraft ausstrahlenden Loks und Trucks, das freundliche Umfeld, die urchigen Bikes von Milwaukee - Born in the USA ist in und um das Haus in

Beitritt und kurze Zeit später der Gedanke an einen eigenen Klub. Mit Kobi Lüber war auch ein noch «freier» Händler bereit zur Mitarbeit, und so stand der Gründung des Blackriver Chapter Schwarzenbach nichts mehr im Wege. 1993, mit drei Mitgliedern, war's soweit. Heute zählt das Chapter 12 Mitglieder, was durchaus auch seine Vorteile hat. Aktivitäten mit dem Bike sind auch kurzfristig mit der Mehrheit der Mitglieder durchführbar. Und die Stimmung entspricht der einer grossen Familie. Diese Stimmung wird noch unterstützt durch die stets offenen Händler-türen bei Caroline und Kobi Lüber.



Als Folge von Daytona '90 und durch die anschliessenden Kontakte ergab sich ein Chapter-

Die Zeit mit der Harley-Davidson und das dazugehörige Umfeld steuert und führt sein Leben. Auf die Harley steigen und losfahren - die Nackenhaare sträuben sich, der Motor stampft, der Wind bläst über das Gesicht - Live to Ride, Ride to Live.

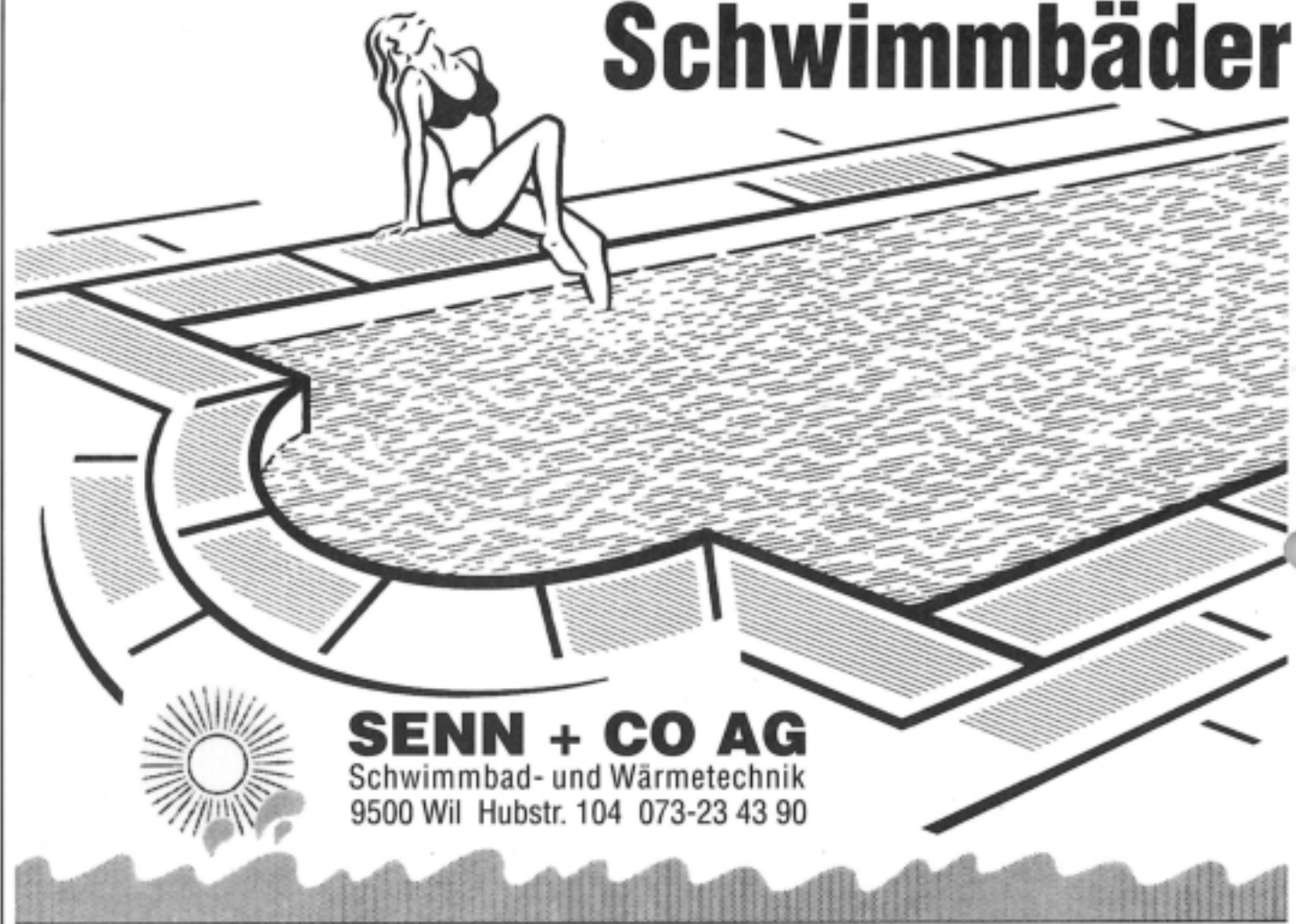


Englische Autos und ...



...amerikanische Eisenbahnen in Modellgrösse gehören zu Kurts Sammelleidenschaft

Schwimmbäder



SENN + CO AG
Schwimmbad- und Wärmetechnik
9500 Wil Hubstr. 104 073-23 43 90

**HOTEL
SCHÜTZEN
BAR & PUB
DAVOS**



Hotel-Zimmer-Appartments
Bar, Pub mit Grillspezialitäten
Kosmetik- & Massagestudio, Solarium
Zentrale Lage, Nähe Bahnhof Platz
Alle Zimmer mit Dusche, Bad, WC,
Küche, Telefon, Kabel TV, Video.

Unmittelbar an der Bergbahn
Jakobshorn ins
Ski- und Wandergebiet

Das zukunftsorientierte Kommunikationsnetz

Business-Net

All in one
Eine Plattform, und wir verbinden Sie mit der ganzen Welt!
Internet, Compuserve, X400, MSN, VTX, usw.

Wir wünschen mehr Informationen
Durch einlesen / zufragen des ausgefüllten Talons erhalten Sie unverbindlich detaillierte Informationen bezüglich dem Business-Net

Präsentieren auch Sie Ihr Produktsortiment und / oder Marketinginformationen täglich aktuell Ihrer Kundschaft.

Automatisieren Sie Ihr Angebot von den Detailinformationen bis zur Bestellung.

Mit Business-Net senken Sie die Vertriebskosten und steigern den Informationsgrad der Kunden. Ohne Papier und mit reduziertem Personalaufwand.

Business-Net, die Kommunikationsplattform der Zukunft. Auch für Ihr Unternehmen!

zurückrufen an: 056 210 07 11

Business-Tron AG

Networksystems

Corporate Network, Netzwerke, Outsourcing, Planung, Organisation, Schulung

Rathausgasse 20, CH-5400 Baden
Tel: 056 / 210 07 85 Fax: 056 / 210 07 11

Lotus
BUSINESS-TRON

HALBZEIT

[Marcel Tubetti] Warum Halbzeit? Nun mit 50'000 km ist man schnell daran, von Halbzeit zu sprechen. Was ich seit dem Frühjahr 1993 so alles erlebt habe, möchte ich euch kurz erzählen.

Meine Heritage ist das erste Motorrad, mit dem ich so viele Kilometer abgespult habe. Es ist mein 13ter Töff überhaupt, und da ich an einem 13en geboren bin, kann es ja nur eine „Supermaschine“ sein. Übertrieben? Nein, sicher nicht. Dieses schwerfällige Ding aus Amerika hat mich nie im Stich gelassen. Im ersten Jahr schraubte ich den V2 alle 80 Pässe der Schweiz hinauf. Ich habe in den letzten „Chapter News“ darüber berichtet. Ein Jahr später konnte ich mich erst eine Woche vor den Sommerferien entschliessen, welche Richtung ich einschlagen wollte. Der Süden oder der Norden, das war hier die Frage. Die Idee, nach Norden zu fahren, ist nicht neu. Das Nordkapp wird ja in jeder Motorrad-Zeitschrift einmal beschrieben. Auch mich reizten die nordischen Länder mehr und mehr. 1990 kaufte ich mir deshalb eine BMW R80 GS P/D, um diese Reise zu realisieren. NOR-WEG-EN oder der Weg nach Norden, das sollte es sein. Infos erhielt ich bei den finnischen, norwegischen und schwedischen Reisebüros. Nicht nur interessant zu lesen, sondern auch sehr informativ sind die DuMont Bücher „Richtig Reisen“. In meiner Garage habe ich meine beiden Töffs lange angeschaut und mich gefragt, welchen ich nun nehmen sollte. Die BMW, extra für dieses Vorhaben gekauft, oder die Harley. Die Herausforderung, der Harley das Nordkapp zu zeigen, war dann doch grösser. Diesen Entschluss habe ich auch nie bereut.

Auf der Reise hielt ich nur mal an, um das Kuppelungsspiel neu einzustellen, das sich während einer längeren Regenfahrt allmählich auf null verändert hatte. In Tromsø, beim nördlichsten H.D. Dealer Europas wechselte ich das Rücklichtlämpchen. Und sonst nur fahren und geniessen. Der lange Weg nach Norden begann auf den deutschen Landstrassen Richtung Bremerhaven (Schiffmuseum), Cuxhaven (Wattenmeer), Friesland (Ottos Heimat) und Travemünde. Dort wartete ich auf die Fähre, die mich nach Helsinki bringen sollte. Ein Plärren aus einer Supertrapp-Anlage riss mich aus meinen Gedanken. Eine gelbe 1650ccm Cueni-starrahmen-Rakete riss die Aufmerksamkeit der wartenden Töfffahrer auf sich. Der wilde Ernst, der von meinem Vorhaben erfuhr, wollte sich mir anschliessen. So genossen wir die Überfahrt nach Finnland zusammen. Der erste Besuch in Helsingfors galt dem H.D. Dealer. Der Laden glich eher einem MC-Club. Weitere Besuche in Norwegen vermittelten uns denselben Eindruck. Die Mechen sind sehr freundlich und freuten sich über unseren Besuch. Am nächsten Tag ging's los. Direkter (und schnellster) Weg über Lahti, Jyväskylä, Oulu, Kemi, Rovaniemi zur Grenze nach Norwegen in Karigasniemi. Die vielen Mücken hielten mich davon ab, an einem See zu baden oder zu campieren. Vergesst die Mückensprays, die ihr hier kriegt. An jeder Tankstelle gibt's ein grosses Angebot von Hyönteissuoja Insektskydd. Damit wird nicht nur die Haut behandelt, sondern auch die Kleidung eingesprayed. Das hält nun jedes Viech vom Stechen ab. Aber ja nicht fest einatmen, dabei könnte der Mückenschwarm der euer Gesicht umhüllt gleich reingezogen werden. Übernachtet wird im Norden wenn möglich in sogenannten „Hyttene“. Nicht zu vergleichen mit Geräteschuppen. Eingerichtet mit 4 Betten und einer Kochnische,

sind diese preisgünstigen, wetterfesten Unterkünfte dem Zelt vorzuziehen. Wir probierten auch eine Unterkunft mit Küche, Dusche und Sauna. Kostenpunkt 50.- Franken. Kurz nach Rovaniemi überqueren wir den nördlichen Polarkreis. Der Weihnachtsmann wird hier vermarktet und zieht den Gästen die Finnmark aus den Taschen. Die heimwärts fahrenden Italiener mit ihren Jeans und Regenkombis erzählten uns von der Kälte am Nordkapp. Meine Bekleidung war jedoch ganz gut gewählt. Mit Heli-Hansen Unterwäsche, Lederhosen und Jacke, und wenn's mal kalt wird und regnet, Gore-Tex Stiefel und Handschuhe, Gore-Tex Jacke und Hosen. Vorsorglicherweise benutzte ich auch meinen Integralhelm. Je näher wir dem Nordkapp kamen, sanken die Temperaturen, die Strassen wurden nasser, und der Verkehr nahm ab. Als wir die Fähre,

das letzte Hindernis zum Nordkapp, betraten, stieg die Spannung, um beim Befahren des Parkplatzes erst mal in Ernüchterung umzuschlagen. Nicht nur die Parkplatzgebühren hatten's in sich. Na, was soll's, das Ziel war erreicht. Unser nächstes Ziel Hammerfest war auch schon angepeilt. Dort trafen wir den Schweizer Roman Bont, alias Mr. Mini Mack, der mit seinem Trotinet die Welt umrundete. J.B. Motor, der nördlichste H.D. Dealer Europas in Tromsø vergass den Schnaps nicht, den ich in seinen Kaffee geschüttet habe. Einige Monate später schickte er mir ein T-Shirt als Dank. Über Narvik, das im 2. Weltkrieg eine grosse Rolle gespielt hatte, fuhren wir einmal über Hochebenen und dann wieder entlang den Fjorden. Die schöne Landschaft lässt sich nicht mit ein paar Worten beschreiben, das muss man erlebt haben. Beim MC-Rams in Trondheim, welcher auch der offizielle H.D. Dealer ist, wurden wir sehr freundlich aufgenommen. Sie luden uns gleich zum Übernachten ein, wenn wir das Zelt nicht bereits aufgeschlagen hätten. Sie kannten nicht nur die Original Krummen, sondern auch den Original Schweizer Chrüter. In einer Beiz erlebten wir, was die Norweger am Feierabend treiben. Das Bier läuft den Rachen hinunter, bis nichts mehr geht. Wir rechneten nach: 11 Biere gleich Fr.88.- Als Töfffahrer hatten wir natürlich nicht solche Ausgaben. Lillehammer, den Olympiaort, mussten wir natürlich auch besuchen. Dann ging's jedoch bereits wieder nach Oslo und von dort Richtung Heimat. Die diesjährige Herausforderung war Spanien. Die H.O.G.-Rally sollte nicht direkt angefahren werden. Alles der Küste nach, war das Motto. Direkter Weg nach Biarritz, Santander, La Coruna, Lissabon, Faro und Gibraltar. Der MC von Gibraltar lud uns zum Übernachten ein. Am nächsten Tag fuhren wir die Mittelmeerküste wieder hinauf nach Castellon de la Plana. Die Heimreise kennen sicher viele von euch mit eigenen Erlebnissen. Ich bin nun gespannt, von wem wir wohl einen Bericht über seine 100'000 km lesen dürfen.

93er Harley Davidson Heritage Classic mit diversen Umbauarbeiten. Bei Kilometerstand 16'000 musste die hintere Zylinderfuss-Dichtung auf Garantie und bei Kilometerstand 25'000 das Tachometerkabel ersetzt werden. Nach dem Nordkappbesuch, wie auch nach der Spanienrundreise, mussten diverse Speichen im Hinterrad ersetzt werden. Ausser den Servicearbeiten gab es keine besonderen Vorkommnisse. Ach ja, 3mal wurde mein Schutzblech von hinten ein wenig eingedrückt. Aber da kann ja meine Harley nichts dafür.



Vogesen Touring Rally



Frankreichs Aileen scheinen endlos

[Anita Haug] Über das Quatorze-Juillet-Weekend hat H.O.G. Frankreich die Vogesen Touring Rally organisiert. Bei schönstem Wetter sind wir am Vorabend zu neunt nach Metz aufgebrochen.

Schon vor der Grenze mussten wir einen kleinen unfreiwilligen Halt einlegen, weil Töffteile durch die Luft geflogen kamen. Es hat sich dann als harmloser Verlust von Zierat am Lenker von Hans herausgestellt. Im Schwarzwald, beim Hirschenprung war schon das Mittagessen fällig, Metz noch in weiter Ferne. Beim Col de Bonhomme haben uns düstere Wolken schnell vom Kaffee vertrieben. Je näher wir unserem Ziel kamen, je heisser wurde es jedoch wieder. Wir mussten uns auf zwei Hotels aufteilen, weil in jedem einzelnen nicht genug Zimmer vorhanden waren. Bruno, Marcel und Rolf waren ganz begeistert von ihren Zimmern, Typ Spezial für Bastler und Eisenbahnfreaks, ein sogenanntes Erlebnishotel. Gekostet haben wir dann aber zusammen in einem ausgezeichneten marokkanischen Restaurant Couscous wie er in keinem Buche steht und sonst so nur im Ursprungsland erhältlich ist. Ein gutes Zeichen für den Anfang einer Rally im kulinarischen Mittelpunkt Nordeuropas. Müde vom langen Tag haben wir uns zu-

rückgezogen. Was wir nicht wussten ist, dass die Franzosen schon einen Tag vor dem 14. Juli mit Feiern anfangen. So war es nicht weit her mit dem Schlafen in der ersten Nacht. Feuerwerk und allgemeiner Festlärm, bei einigen auch noch Eisenbahnrangiergeräusche, haben die Nacht etwas kurz werden lassen.

Am Morgen dann frühstücken und ab zur technischen Kontrolle beim Harley Dealer in Metz. Die ganze Strasse wird langsam von Harleys aus halb Europa eingesäumt. Wir treffen alte Bekannte von der Griechenland Rally und sehen François, den einzigen anderen Schweizer ausser uns. Mit von der Partie sind auch einige Hunde. Sie werden in extra dafür konstruierten und teilweise sogar klimatisierten, Anhängern mitgenommen. Pünktlich um 11.00 hornt Roadcaptain Günther mit seiner Polizeisirene zum Aufbruch in die Vogesen. Wunderschöne Landschaft und ein Bilderbuchwetter haben den Vormittag geprägt. Bei einem kurzen Tankhalt in einem Bergdorf hat die Dorfmusik extra ihre Instrumente ins Freie gebracht und uns den Marsch geblasen. Anschliessend haben wir uns zum Z'nüni an den reichlichen Überresten eines Empfangsbuffets gütlich getan. Das erste Glas Champagner war fällig. Die ganze Dorfbevölkerung inklusive Bürgermeister mit Schleife ha-

ben uns wieder verabschiedet. Zufrieden tuckerten wir durch Felder und Wälder bis zu einer wirklich abgelegenen, lauschigen

Waldlichtung. Dort hätte es ein Picknick geben sollen, aber vom Fahrzeug mit dem Essen war weit und breit keine Spur zu sehen.



Helm auf, aufsitzen, Motor



Am Morgen war's noch frisch und Kaffee dringend angesagt

Nach etwa einer halben Stunde kam dann die befreiende Nachricht: Lunch in Sicht! Mitten im hohen Farnkraut haben wir es uns gemütlich gemacht und das überreichliche Essen vertilgt. Die Franzosen haben es auch gleich mit einem Schlückchen Roten hinuntergespült, uns hat das Mineralwasser gereicht. Als praktisches Accessoire bei solchen Rallies erweisen sich je länger je mehr, die Erfrischungstüchlein von Swissair, da sonst zum Händewaschen keine Gelegenheit war. (Tip an HD: Herstellen und Vermarkten). Mit vollen Mägen haben wir uns dann wieder aufgerafft zum Weiterfahren. Kurz danach sind wir alle von einem riesen Gewitter überrascht worden und unsere Regenkombis wurden einer Wahrheitsprüfung unterzogen. Nicht alle haben bestanden! Beim nächsten Tankhalt, in der Sonne zum Glück, konnten etliche Teilnehmer mit heruntergelassenen Regenhemden beobachtet werden, die gar keinen trockenen Eindruck hinterliessen. Das hat sich aber bis Plombieres les Bains alles wieder eingerenkt. Dort wurden wir abends vom Bürgermeister beim Jugendstilbahnhof empfangen und mit einem Champagner Apéro begrüsst. Kann so weiter gehen. Die Reden hielten sich in Grenzen. Danach Hotelbezug, ein feudales altes Kurhotel diesmal, mit riesigen Zimmern und Ausblick auf einen verwachsenen Tenniscourt.

Wir haben dann gleich unseren legendären Biker-Wäscheleckner in Aktion gesetzt. Unabdingbares Accessoire für alle Reisen mit dem Töff ist natürlich der Haarföhn. Im Hotelzimmer sollte es mindestens einen kleinen Schrank oder grosse Schubladen haben. Dahinein werden die nassen Sachen ausgebreitet.

Der Föhn kommt dazu, und los geht's. Nicht vergessen, die Schublade oder den Schrank einen Spalt offenlassen, damit die feuchte Luft entweichen kann und der Föhn sich nicht überhitzt. Je nach Durchnässung sind verschieden lange Zeiten von Nöten. Einzelne kleinere, nasse Sachen können auch über die Lampenschirme im Zimmer verteilt werden, und mit der Wärme der Glühbirne trocknen auch diese Kleidungsstücke. Achtung: öfters verschieben, damit keine Brandflecken entstehen. Bei beiden Methoden ist es allerdings unabdingbar, dass man dabei bleibt, damit nicht das ganze Hotel in Flammen aufgeht. Nachher war der Treffpunkt natürlich wieder an der Bar. Das Buffet zum Abendessen konnte sich ebenfalls sehen lassen. Wir haben im Garten diniert und der Regen war schnell vergessen. Einzig, nicht allen war es vergönnt ihr Lieblingsdessert zu ergattern. Das Servierpersonal wurde vom Ansturm richtig eingeschüchtert und hat jeweils nur ein Plateau auf einmal herausgestellt, das sofort leer gefressen war. Die Schlacht am kalten Buffet. Zu unseren Ehren wurde später ein Feuerwerk veranstaltet mit Krachern, Vulkanen und Raketen. Danach waren wir alle ins Casino zu Discomusik eingeladen.

Bei der Parade durch den Ort am nächsten Morgen haben sich wohl einige ältere Kurgäste gefragt, in was für eine Gesellschaft sie da geraten waren. Schon bald waren wir wieder in der zauberhaften Landschaft des Elsass unterwegs. Die verschiedenen Cols der Vogesen boten ein abwechslungsreiches Fahrprogramm. Die zahlreichen, gut gekennzeichneten Roadmarshalls haben jeweils an allen Kreuzungen und neuralgischen Punkten den Konvoi ge-



Nicht einmal ein knurrender Magen kann die Laune verderben

sichert. Trotzdem durchbrach ein Kamikaze-Autofahrer die Kolonne an einer Kreuzung und hätte fast einen Töff abgeschossen. Schnellbremsung war angesagt. Man kann sich nicht in falscher Sicherheit wiegen im Konvoi und muss trotz Roadmarshalls immer noch selber auch aufpassen. Diesmal hat das Mittagessen mit einem kalten Buffet im Freien mit Festbänken auf uns warten müssen. Was die Franzosen für Wein vertragen, schon zu Mittag! Die

wohlverdiente Mittagsruhe wurde von Petardenknallen jäh unterbrochen. Der Missetäter war schnell gefunden und ist seinerseits mit einer kalten Mineralwasserdusche erschreckt worden. An diesem Tag hatte uns die Sonne richtig verwöhnt. Heiss und strahlend begleitete sie uns zu noch mehr spektakulären Ein- und Ausblicken von den Vogesen. Allerdings kam ein verdächtiger Wind auf beim Z'vierhant in luftiger Höhe, und ein davon-



Mitten im Wald haben wir auf unser Pick Nick gewartet



Mitten im Farn war's am gemütlichsten



En Guelte!



Ein Ständchen von der Dorfblasmusik zu unseren Ehren

fliegender Sonnenschirm konnte im letzten Moment noch gerettet werden. Dunkle Wolken lugten schon hervor, bevor wir Colmar ansteuerten. Leider wurden die Organisatoren kurz vor unserer Ankunft davon unterrichtet, dass wir in Colmar nicht willkommen wären. So wurde der geplante Empfang und ein anschließendes Diner kurzfristig abgesagt und der Ersatz fiel, gelinde gesagt, sehr dürrig aus. Das Hotel war in die Kategorie Jugendherberge einzustufen. Kajütenbetten in winzigsten Zimmerchen, Etagen-WC und -Bäder! Die müssen das bei den Japanern und ihren röhrenähnlichen Businesshotels ab-

geschaut haben, bloss sind Europäer etwas grösser. Nun ja, wir sind ja im kulinarisch bekannten Elsas, da wird ja das Nachlessen nichts zu wünschen übrig lassen. Mit eineinhalbstündiger Wartezeit um 22.30 bekamen wir etwas heissen Beinschinken mit Kartoffelsalat. Kein gelungener Schlussabend eines sonst phänomenalen Wochenendes. Da konnte auch die Uraufführung des Videos vom First Empire Ride die Stimmung nicht heben. Die Organisatoren haben den Fehler eingesehen und versprochen, sich zu bessern. Wir werden sehen, geben wir Ihnen das nächste Mal noch eine Chance.



Den vierbeinigen Freunden hat die Rally ungemein gefallen



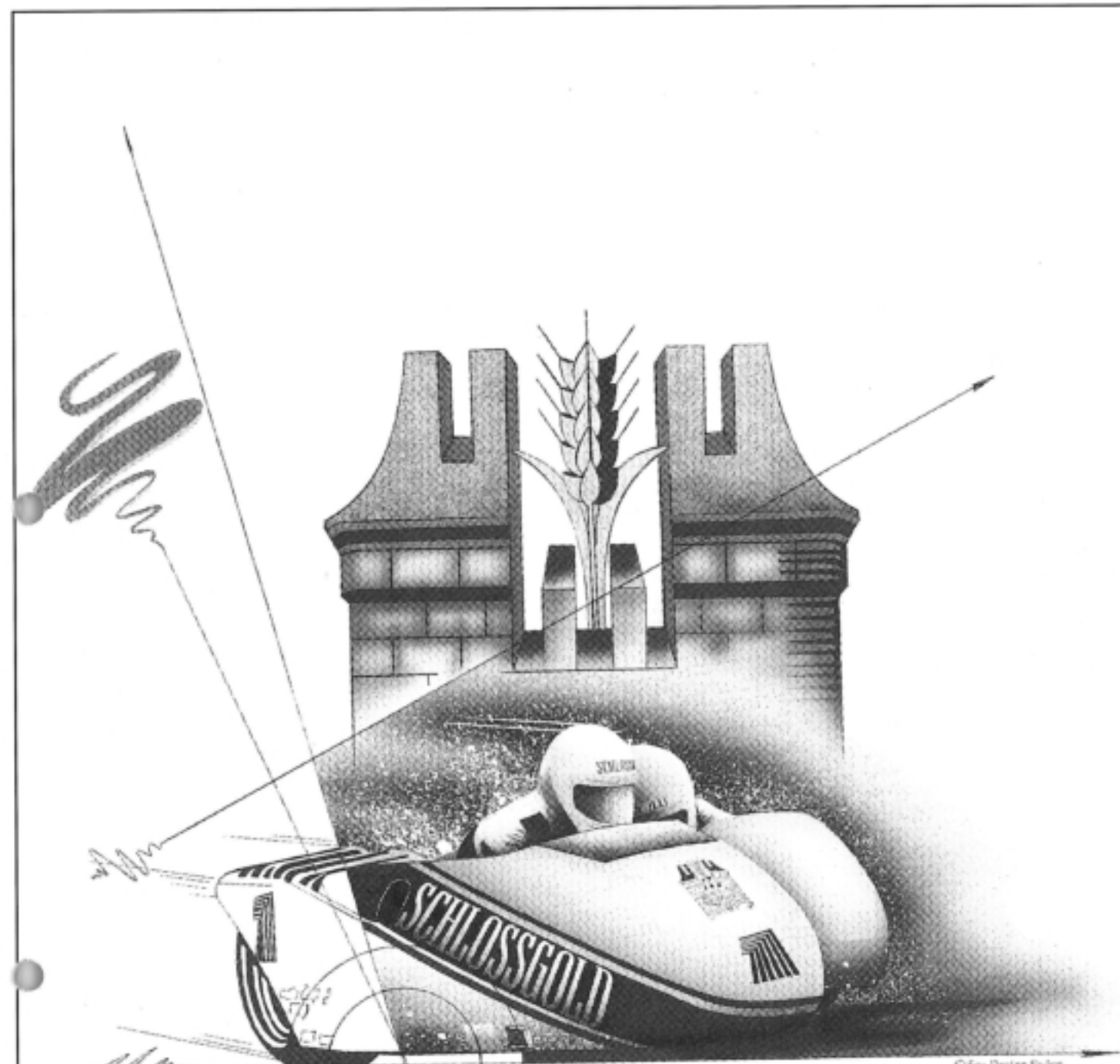
Schon beim Zivier kam ein verdächtiges Lüftchen auf

Bruno Zäch

☎ 071 - 633 20 60



Motorradlackierungen Detaillackierungen Beschriftungen



SCHLOSSGOLD

Bier ohne Alkohol

Rennsau und Wüstenschwein

[Christof Gonzenbach] Was darf es sein? Eine Harley-Strassensportmaschine ab Werk mit 135 PS oder eine Harley als wüstentaugliche Enduro? Keine Witze, das gibt's wirklich beides.

Zuerst zur Sportmaschine, die alle Japaner das Fürchten lehren will. Sie heisst VR 1000, hat einen wassergekühlten V2-Einspritzmotor und leistet tatsächlich 135 PS. Auch das Fahrwerk ist so, wie man es von einem modernen Racer erwartet: Alu-Brückenrahmen, Upsidedown-Telegabel, stufenlos auf Vorspannung, Druck und Zugstufe verstellbare Feder-Dämpferelemente, vorne Doppelscheibenbremsen mit Sechskolbenzangen usw. Und das Ding hat sogar Strassenzulassung, allerdings nur in Polen!! Warum? Weil Polen die weltweit größten Zulassungsbestimmungen hat und Harley-Davidson zur Teilnahme an der amerikanischen Superbikemeisterschaft im Minimum 50 Stück eines strassenzugelassenen Basismodells produzieren muss. In welchem Land die Homologation stattfindet, ist egal. 49'650 Dollar kostet die VR 1000 ab Werk - ein paar wenige Exemplare der 50er Kleinserie sollen noch in Milwaukee auf Sammlerwarten. Oder auf Polen, denn nir-

gends sonst könnte man dieses Ding legal zulassen. Wer sich die Rennharley eins zu eins ansehen will, kann das bei Harleydealer Gerold Vogel in Weinfelden. Dort steht ein Exemplar im Laden.

Und nun zur Enduro-Harley: Sie ist eine Kreation des französischen Tuningspezialisten Philippe Bost (Radical Racing, F-09 100 Parniers, Tel. 0033-61-67 30 01). Das Rezept ist recht einfach: Man nehme Rahmen und Motor von einer Harley Sportster 1200, modifiziere den Lenkkopf und das Schwingenlager, montiere eine Upsidedown-Gabel, eine Aluschwinge mit verstellbaren Federbeinen, einen Kotflügel, eine Motorschutzwanne, eine Scheinwerferverkleidung und einen Tank aus Kunststoff und erhält die schwere Strassenenduro mit der tiefsten Sitzhöhe (nur 77 cm), die es zur Zeit gibt. Leergewicht 205 Kilo, das Tankvolumen 16 Liter, ein Zehnliter Zusatztank kann seitlich an einer Gepäckbrücke wie eine Packtasche mitgeführt werden. Eine Serienproduktion ist allerdings nicht geplant - mangels Werksunterstützung von Harley-Davidson. Zwei tolle Ideen, doch solange Harley-Davidson mit Choppern und Tourern genügend Geld verdient, dürfen Interessenten hierzulande nur davon träumen.



In Polen homologierte Superbike-Harley



Enduro-Harley, aufgebaut auf einer 1200 Sportster

WERNER WYSS

BAUSPENGLEISEREI

FLACHBEDACHUNGEN

BLITZSCHUTZANLAGEN

LINDAU

Spinnereiweg 4
8307 Oberkempttal
Tel 052-345 18 10
Fax 052-345 17 65

Zukunftsträume in Amerika



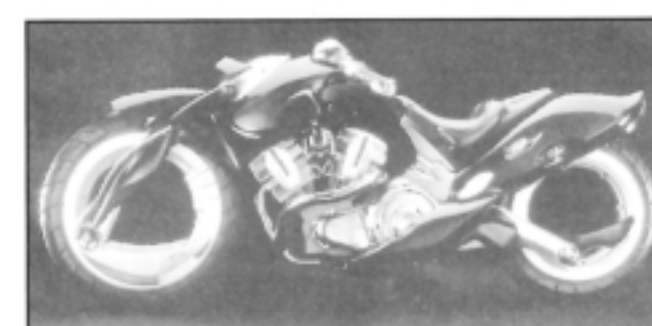
von Wayne Baughman



Original Vincent aus den 50er Jahren



Excelsior von Dan u. Dave Hanlon



Apache von Next World Design

[Beat Haug] Die Geschichte verzeichnet seit Beginn des Jahrhunderts etwas mehr als 300 verschiedene in den USA hergestellte Motorräder. Während die Erfolgsstory von H-D legendär ist, sind dessen Mitbewerber aus frühen Tagen zu Fußnoten der Geschichte geworden. Dennoch trotzen Unternehmer und Schrauber weiterhin einer imponierenden Liste an Regierungshürden und dem Schicksal, um ihre Spuren in der Motorradgeschichte zu hinterlassen. Hier sind einige dieser Männer und ihre Kreationen.

INDIAN

Während die einen, vor allem Floyd Clymer, versuchten, Indian in späteren Jahren wieder aufleben zu lassen, haben wieder andere einen weniger positiven Ruf erworben. Die letzte Hoffnung ruht auf Wayne A. Baughman, dem Präsidenten der Indian Motorcycle Manufacturing Inc. (IMMI) aus Albuquerque in New Mexico. Indem sie den Namen der ursprünglichen Indian Chief übernimmt, wird die Maschine von IMMI Century V-Twin Chief genannt. Sie verfügt über eine moderne Benzineinspritzung, Wasserkühlung und leistet voraussichtlich 100 Pferdestärken. Die neue Century Indian hat beträchtliche Aufmerksamkeit erregt, aber auch Kinderkrankheiten an den Tag gelegt, die für einige Kontroversen gesorgt haben.

VINCENT

Vor einigen Monaten überraschte Vincent Li die Motorradgemeinde mit dem Plan, die ehrfurchtgebietende Vincent wiederkehren zu lassen, den 1000ccm OHC 50 Grad V-Twin aus England, mit dem alle möglichen Arten von Geschwindigkeitsrekorden aufgestellt wurden, ganz zu schweigen von den Verkaufsrekorden unter Motorradsammlern, Jahrzehnte nachdem der Laden 1955 dichtgemacht wurde. Die werksmäßige 1949er Series C Shadow leistete 55 PS, wog 208 kg und brachte es auf 196 km/h. Nun will Li die feuerspeiende Legende neu entfachen und sie auf Vincent Black Eagle umbenennen. Sie wird als eine „überarbeitete Version des klassischen britischen V-Twins unter Verwendung moderner Technologien“ beschrieben. Obwohl die originale Vincent 998ccm hatte, könnte die neue VBE 1500ccm besitzen, über eine Wasserkühlung verfügen und Berichten zufolge ca. \$15.000 auf dem Preisschild stehen haben.

EXCELSIOR

Dan und Dave Hanlon aus Bumsville in Minnesota bringen einen weiteren amerikanischen Klassiker zurück, in diesem Fall die Super-X. Die grossartige und glorreiche Super X, 1925 vorgestellt, repräsentierte außerdem das erste amerikanische Motorrad mit 750 ccm Hubraum, ein Konzept, das bald von Harley und Indian übernommen wurde. Excelsior fiel der Depression zum Opfer sowie der Flut billiger Autos, hauptsächlich Fords, und hörte nach 1931 auf zu existieren. Während sie unauffällig zu Werke gingen, haben die Hanlon Brothers gehörige Fortschritte gemacht. Basierend auf einem 50-Grad V-Twin von 80 Kubikinch Hubraum, wird das fertige Produkt über eine Benzineinspritzung verfügen. Weitere Einzelheiten sind derzeit kaum zu bekommen, doch soll in einigen Monaten ein Prototyp vorgestellt werden. Zu den Plänen für die Zukunft zählen eine Reihenvierzylinder-Tourenmaschine, die Henderson DeLuxe, und ein American X genanntes Modell, das als EconoCruiser beschrieben wird.

APACHE

Diese Motorradstudie wurde für den zukünftigen amerikanischen Markt entwickelt. Tradition und modernste Technik sollten miteinander verschmolzen werden. Die Apache ist mit einem kompletten hydraulischen System ausgerüstet, das der Gabel und Antriebsachse Kräfte verleiht, die Federungs- und Dämpfungseinheit kontrolliert und die radikale, radnabenlose Radaufhängung schmiert. Das nabenlose Radaufhängungssystem ist das Herzstück dieses Motorrades. Die Reifen drehen sich mit einer Aussenfelge um eine Innenfelge, die ein starrer Bestandteil der Gesamtstruktur der Aufhängung ist. Die Verwendung dieser Technologie ermöglicht es, das Motorrad auf die Ansprüche eines jeden Fahrers und auf die Fahrbahnschaffheiten abzustimmen. Ob dieses Motorrad je einmal in Serie gehen wird, das steht wie bei den meisten Prototypen in den Sternen.



BISCHOF
ANTRIEBSTECHNIK

Automatische Garten- und Garagentore

Weiteres Sortiment:

- ☒ Schiebetüren
- ☒ Falttüren
- ☒ Rundtüren
- ☒ Teleskoptüren
- ☒ Rondel-Drehtüren

Gutschein

1 Gratis-Handsender im Wert von Fr. 170.- beim Kauf eines Garten- oder Garagetor-antriebs.
Pro Auftrag ist ein Gutschein einlösbar

Bischof AG-Hegi Buriel - 9425 Thal / SG
Tel. 071-44 46 46 Fax 071-44 46 56

profitieren Sie vom exkl.
Harley-Chapter-Angebot



Auch nachträgliche Automation bestehender Tore möglich!

- bequem - per Funk - robust - langlebig
- wertbeständig - sicher - schützend



SERGIO
SERGIO

CH-9430 St. Margrethen
Rheinpark
Tel. 071-71 38 24

Nr. 1 für Harleyfahrer & Fans

Atelier 45

Hauptstrasse 45 - 9434 Au - Tel. 71 46 76

COIFFEUR • COSMETICSALON • SOLARIUM

Ladies and Men

Mitglieder: Moonstone Chapter

Harley Owners Group

[Anita Haug] Der Gedanke, über einen Motorradfahrer-Club die Kundschaft von Harley-Davidson enger an die Firma zu binden, ist nun schon über 12 Jahre alt. In der Schweiz gibt es seit ca. 5 Jahren lokale Chapter. Das Ziel, ein familienfreundliches und aktives Programm für alle interessierten Harley-Fahrer und Fahrerinnen zu organisieren, wurde grösstenteils erreicht. Vollerorts hört man von ersten Ermüdungserscheinungen, der Reiz der Neuheit ist vorbei. Die Möglichkeiten für die verschiedensten lokalen Anlässe und Ausfahrten sind beschränkt, auch die karitativen Aktivitäten halten sich im gewohnten Rahmen. Was nun?

Jetzt kommt die Stärke dieser weltweit grössten Vereinigung von Harley-Fahrer und -Fahrerinnen voll zum Tragen. Der Austausch von Anlässen ausserhalb der näheren Region, bei anderen Chapters in der Schweiz oder im Ausland ist immer ein Gewinn. Das Chapter-Picknick der fünf Ostschweizer Chapter ist so ein Anlass. Ebenso die Spring Rally vom Sun Hill Chapter, der Toy Run des Seelandchapters, das Arosa Wochenende vom Rabbit Hill, die Chapterausfahrt mit Gastchapter etc. Hier kann man Ideen austauschen, technische Fragen in einem erweiterten Gremium diskutieren. Je vielfältiger die Kontakte sind, desto mehr kann der Einzelne von schon gemachten Erfahrungen profitieren.

H.O.G. Europa publiziert jedes Jahr einen Kalender mit allen Europäischen Rallies. Eine Teilnahme an einen oder anderen Anlass verhilft zu ganz neuen Bekanntschaften und Erkenntnissen. Die neu gewonnen Kollegen treffen sich allenthalben wieder bei einem anderen Anlass und für interessanten Gesprächsstoff ist vorgesorgt. Der «First Empire Ride» und die Touring Rally in den Vogesen sind solche Beispiele. Besonders Touring Rallies eignen sich gut zum Knüpfen von neuen Freundschaften. Man fährt einige Tage zusammen, wohnt im selben Hotel, isst am gleichen Tisch und erlebt dieselben Abenteuer, das schweisst ganz schön zusammen. Man kann sich auch auf die Nerven gehen, zugegeben, aber Ausweichmöglichkeiten sind ja immer da. Speziell Länder, in welche man alleine nicht so gerne fahren würde, weil man die Sprache nicht

spricht, oder die technische Versorgung nicht überall gewährleistet ist, sind durch eine Touring Rally in idealster Weise zum ersten Mal zu erleben. Bei den von H.O.G. Europa organisierten Rallies ist immer ein Pannendienst mit von der Partie. Um Unterkünfte und Essen braucht man sich nicht zu sorgen, man kann die Fahrt und die Landschaft in vollen Zügen geniessen.



Ab 1996 wird H.O.G. Europa diesen Gedanken vermehrt Rechnung tragen. Nationale Rallies werden von Mörfelden nicht mehr mitorganisiert, dafür gibt es 2 grosse europäische regionale Rallies. Eine nordeuropäische Rally findet vom 16. bis 19. Mai bei Rotterdam in Holland statt, die südeuropäische vom 6. bis 8. September in Sirmione am Gardasee in Italien. Harley Owners Group Europa wird auch vermehrt Touring Rallies organisieren. Die Orte und Daten sind bis heute noch nicht bekannt, werden

aber Anfangs Jahr 1996 mitgeteilt. Es lohnt sich, noch einige Ferientage aufzubewahren, damit man da schnellentschlössen mitmachen kann.

Die Tradition, ein Gastchapter einzuladen, wird von einigen Chapters gerne gepflegt. Das beschränkt sich in keinsten Weise nur auf Chapter derselben Region oder desselben Landes. Chapter, die von etwas weiter her kommen, schätzen es, mit uns ein Wochenende verbringen zu können und eine ganz neue Gegend kennen zu lernen. Das bringt wieder neuen Wind in die etwas träger gewordenen Chapter-Aktivitäten.

Im Januar 1995 sind erstmals alle Schweizer Chapter-Direktoren mit H.O.G. Europa und MOHAG zu einer Directors Conference zusammengekommen. Es wurden anstehende Probleme diskutiert und auch Lösungen gefunden. Wir ziehen alle am gleichen Strick, und diese Konferenz hat einen ersten Zusammenhalt unter den Schweizer Chapters begründet. Anfangs 1996 ist nun die zweite Konferenz geplant. Wir können ja alle voneinander lernen und in dem Sinne dienen diese Zusammenkünfte der weiteren positiven Entwicklung des H.O.G. in der Schweiz.

Seit 10 Jahren auf Erfolg programmiert



A B A C U S

ABACUS Research AG
Rorschacherstr. 170, 9006 St. Gallen
Telefon 071 65 35 11, Fax 071 65 35 00

chromwerk ag



Ein Prunkstück vergangener Zeit - eine restaurierte Harley Davidson aus dem Jahre 1941. Dieses Motorrad wurde von unseren Spezialisten in sorgfältiger Arbeit wieder instand gestellt.

Wir sind spezialisiert für das Neu-Verchromen von Bestandteilen für Oldtimer-Fahrzeuge, Motorräder, Schiffsbeschläge usw.



chromwerk ag Metallveredlung

Martinsbruggstr. 94 a
9016 St. Gallen

Tel. 071 - 35 52 52
071 - 288 52 52 (ab 1.4.96)
Fax 071 - 35 52 56

Agatha weiss Rat



Lieber Stefan St. aus dem Rheintal,

Das Tirol hat leider noch keine Überfluggenehmigung gegeben. Es ist vorläufig einfacher, wenn Du mit den anderen jeweils den Tankstop einhältst.

Liebe Agatha,

Alle unsere Kollegen haben so ein G'schiss gemacht, von wegen langer Anfahrt an die Rally nach Spanien und so. Uns ist das gar nicht so weit vorgekommen.

Lieber Dani T. aus G.,

Das kommt wahrscheinlich daher, dass die Rally für die meisten, entgegen anderslautenden Meldungen, nicht gleich hinter Grenoble stattgefunden hat.

Liebe Agatha,

Wo bekomme ich ein Abonnement zur günstigen Benutzung eines Lastwagens mit Töffanbindevorrichtung? (Antwort dringlich!)

Lieber Markus Z. auch aus G.,

Kennt Ihr Euch etwa? (siehe oben). Vielleicht wäre ein fahrbares Ersatzteillager ein sinnvolles Weihnachtsgeschenk für Dich?

Liebe Agatha,

Ist es wahr dass Irene T. aus St. G. mit Ihrem Trike die Hin- und Rückfahrt nach Arosa tatsächlich aus eigener Kraft geschafft hat? (Ich möchte aus persönlichen Gründen anonym bleiben. Heisse Ohren und so.)

Lieber Anonymus,

Ja.

Liebe Agatha,

Ich fühle mich als Frau zurückgesetzt. In unserer Stadt herrscht doch krasse Diskriminierung, ich kann mir sonst die Hintenansetzung wirklich nicht erklären. Einen Monat finde ich richtig lächerlich das ist doch wirklich zum Heulen! Oder etwa nicht.

Liebe Petra St. aus St. G.,

Tröste Dich, es geht vielen so wie Dir. Nimm es nicht persönlich. Glaube mir, es hat ja nicht viel gefehlt. Wenn Du einmal nicht mehr 125er fährst und Dich anstrengst, reicht es Dir sicher auch zu drei Monaten ohne Billet wie Deinem Mann.

Liebe Agatha,

Ich möchte das Sprichwort «Nur Fliegen ist schöner» im Zusammenhang mit dem Töffrennsport in Frage stellen. Ist denn nicht beides ein und dasselbe?

Lieber Urs W. aus A.,

Leider muss ich Dich etwas korrigieren. Du warst nicht an einer Kunstflugmeisterschaft, auch wenn Du einen besonders schönen Looping hingelegt hast, am Superbike in der Czechei. Ich hoffe, Deinen fünf Rippli und dem Schlüsselbein geht es inzwischen wieder besser.

Liebe Agatha,

Kannst Du mir einen Rat geben, wie ich von meiner Gewerkschaft eine Gefahrenzulage für meinen geliebten Beruf bekommen kann?

Lieber Tom St. aus F.,

Uns allen liegt das Wohl und Wehe unserer HD Händler ganz speziell am Herzen. Du hattest aber auch unmässiges Pech dieses Jahr. Einen Schädelbruch im Frühjahr und einen Kieferbruch im Herbst sind einfach zuviel Berufsrisiko. Ich würde Dir in Zukunft zu einer Voll-Ritterrüstung aus edlem Metall raten um Deine Knochen zu schützen. Halte Dich auch an das bewährte Motto: «Schützt einheimische Töffmechaniker».

Liebe Agatha,

Glaube mir, das Schicksal hat es auf mich abgesehen. Was will es mir wohl sagen? Glaubst Du, man kann eine Harley auf Erdgasbetrieb umschalten? Jedes Jahr mehrere Male habe ich Probleme mit der Batterie oder sonst etwas Elektrischem. Für mich ist das oberpeinlich.

Lieber Kurt B. aus B.,

Dein Fall ist schwer, nicht zu sagen hoffnungslos. Ich würde Dir ja anraten, einen guten Elektriker zu Rate zu ziehen, aber wer will schon Kollegen mit den eigenen Problemen behelligen? Kopf hoch, es kommen sicher auch wieder bessere Zeiten. (Hoffentlich! die Red.)

??? Rätsecke ???

Gesucht wird: Eine Berufsgattung mit überproportionalem Gesundheitsrisiko?

Lösung: nicht kiebzen!!

(Händler)
(Offizieller Harley Davidson)

Vermisstmeldung:

Vermisst wird: Steve St. aus dem Rheintal. Zuletzt gesichtet an seiner Hochzeit. Nachbarn berichten von zunehmenden rhythmischen Lärmemissionen aus der Wohnung von Steve S. Achtung: Steve S. leidet evtl. an Vermehrungswut. Sachdienliche Hinweise bitte dem nächsten Chapterdirector melden. Um baldiges Wiedersehen wird gebeten.

Ehrenmeldungen:

Folgende Sozias haben dieses Jahr den begehrten Ausdauer-Tapferkeits-Preis des gepolsterten Sitzkissens mit Schleife und Ordensband überreicht bekommen:

Moni P. aus St. und
Angi K. aus W.

Liebe hämische Leser und Leserinnen,

Jetzt haben wir uns aber genug das Maul zerrissen über die LIEBEN Kollegen. Oder nicht? Schreibt mir doch mal..... Wie immer an die Redaktionsadresse, aber diesmal frankiert!!! Sonst setzt's was!

In Liebe

Agatha



Frauenfeld Switzerland

Telefon 052-720 81 54

Telefax 052-720 81 51

Off. Harley-A-Vertretung

[Christof Gonzenbach] Im vergangenen Jahr machte das Sun Hill Chapter seinem Namen alle Ehre - bei den meisten Anlässen herrschte strahlender Sonnenschein, und wenn nicht am Himmel, so doch in den Gemütern der Teilnehmer.

Unser Clubjahr hat, wie in unseren Breitengraden üblich, ohne Motorräder begonnen. Es galt riesigen Zöpfen zu Leibe zu rücken - richtig. Zopfzupfen war angesagt, diesmal organisiert von Walter Wehrli. Und wer nicht gerade mit einer Grippe darniederlag, kann bestätigen, das war ein sauglatter Sonntagmorgen!

An einem herrlichen Frühlingstag galt es dann auch für unsere Böcke wieder ernst. Endlich, und so donnerte es dann auch vielfach, als um 11 Uhr vom Stammlokal Frohsinn, Anetswil, zur Frühjahrsausfahrt gestartet wurde. Unser Road Captain führte uns über wenig befahrene Landstrassen über süddeutsches Gebiet und verwunschene Grenzübergänge zum Mittagshalt nach Flurlingen und dem See entlang wieder Richtung Heimat. Dazwischen auch noch in die eine oder andere Sackgasse. Macht nichts, so bleibt man in Übung mit Wendemanövern und so!

Wie an der GV vereinbart, überbrachten wir im Frühling dem Sonnenhof, einem Heim für schwerstbehinderte Kinder, eine Spende über 500 Franken. Wir wurden vom Leiter mit offenen Armen empfangen und in die vielseitigen Aufgaben der Heimstätte eingeführt.



Die Spring Rally trifft ins Schwarze

Kühl aber trocken war es, als nicht weniger als 65 Teilnehmer - darunter nicht weniger als 30 Maschinen vom Basel Chapter zur traditionellen Spring Rally starteten. Vielleicht war das ganz gut so, denn sonst hätte einen die Postenarbeit ganz schön ins Schwitzen gebracht. Da galt es mit Bällen vom fahrenden Bike aus in Kübel zu treffen, Hufeisen zielgenau zu werfen, Dart-Pfeile ins Ziel zu bringen oder ein Kügelchen mit geschickter Gewichtsverlagerung auf einer schwan-kenden Platte zu balancieren. Es war wieder einmal für jeden etwas dabei, und jeder hatte die Möglichkeit zu gewinnen, sofern ihm auch das Glück noch etwas zur Seite stand.

RANGLISTE SPRING RALLY

Männer:

1. Peter Hirsiger
2. Peter Lüscher
3. Fredi Schwab

Frauen:

1. Monika Pierson
2. Anita Haug
3. Marianne Forster

Ein böses Erwachen erlebte jene Handvoll unentwegter Chapter-Mitglieder, welche - dem schlechten Wetterbericht zum Trotz - mit dem Basel Chapter zur Weekendausfahrt nach Sedrun starteten. Am Sonntagmorgen lag 10 Zentimeter Neuschnee auf den draussen parkierten Öfen. Trotzdem, wer dabei war, wurde durch das bombige Samstagnacht im schönen Berggasthof und die tolle Stimmung entschädigt. Bereits abgemacht: im kommenden Jahr organisieren wir den Trip, und die Basler sind unsere Gäste.



Cheibe schwierig...

Sun Hill Chapter 1995



Da war das Wetter noch in Ordnung (Ferienwoche im Südtirol)



Liliane in Aktion



Die Damen beim Lädelen in Bern

LIVECLUB

feel the music

Supergünstig!

383752

381244

383893

302299

383588

387019

351981

381004

381111

377580

376871

385823

383240

378307

378109

378737

355446

377846

378125

386250

378067

353250

381319

381251

377853

378273

3CDs zusammen für nur Fr. 10.-

Mein Vorteils-Coupon

MEINE 3 WUNSCHTITEL:

1.

2.

3.

Bitte hier die Bestellnummern eintragen

JA! Ich will den LIVECLUB 10 Tage kostenlos testen, ich bin noch kein Mitglied im LIVECLUB, und will jetzt die vielen Vorteile des CLUBs kennenlernen.

1. Das KENNENLERN ANGEBOT: Ich bestelle meine 3 Wunsch-CDs zum Preis von zusammen nur Fr. 10.-

2. Das WUNSCH ANGEBOT: Sollte ich mit dem Angebot nicht 100%ig zufrieden sein, schicke ich die ganze Lieferung innerhalb 10 Tagen zurück. Damit ist für mich alles erledigt. Wenn ich meine 1. Lieferung behalte, beginnt automatisch meine 2-jährige befristete Mitgliedschaft. Sie verlängert sich jeweils um 1 Jahr, wenn ich nicht spätestens 3 Monate vor Ablauf des jeweiligen Mitgliedsjahres schriftlich kündige.

3. Der BESTSELLER-SERVICE: 1x im Jahr gratis für mich - das grosse LIVECLUB-Magazin mit über 1000 Top-Angeboten, aus dem ich jeweils mindestens 1 Artikel kaufe. Der ausgewählte Spitzenartikel wird mir automatisch zugewiesen - falls ich nicht schon vor dem Katalog-Stichtag etwas gekauft habe.

4. Die KOMFORT-ZAHLEUNG: Überzeugen mich die Leistungen des LIVECLUBs, zahle ich das günstige Angebot innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der Rechnung.

Vorname: Name:

Strasse/Nr:

PLZ: Ort:

Geburtsdatum: Telefon (für Rückfragen und Infos):

Datum: Unterschrift:

(Unterschrift des Erhaltungsberechtigten, falls ich noch keine 20 Jahre alt bin)

WICHTIG: Bitte vergessen Sie Ihre Wunschtitel nicht, sie können sonst leider nicht erfüllt werden!

Bitte einsenden an:

LIVECLUB - Heidi Rodriguez

Postfach - 3024 Bern

ZUM KENNENLERNEN

3 für 10.-

JETZT!

Ebenfalls nicht gerade sommerlich gebärdete sich das Wetter, als «drei Musketiere» Remo, Jürg und Kurt - als «Prinzessin» ritt noch Liliane mit - zur Ferienwoche in Österreich aufbrachen. So wurden die Tagesausflüge ins Südtirol und so je nach aktueller Witterung geplant. Immer mit dabei, wie ein lästiger blinder Passagier: die Defekthe. Und sie hinterliess so ärgerliche Kleinigkeiten wie krumme Bremscheiben oder abvibrierte Lampenhalter.

Keine solchen Problem gab es natürlich beim Güggeliplausch im Garten von Patrick Miller und seiner Familie. Vielen Dank für die Gastfreundschaft!

Ein Geheimtip für Eingeweihte ist die Nostalgiefahrt. Eigentlich wäre das Zürich Chapter dazu eingeladen gewesen, doch das Thema war den Zürchern offenbar zu suspekt, und der einzige Gast war denn auch völlig underdressed. Keine Jeans und kein Leder, nicht mal einen Helm auf dem Kopf, war nämlich die Devise. Von noblen Damen und Herren aus dem letzten Jahrhundert bis zu todschicken Brautpaaren, Zimmermannsgesellen in voller Kluft und ZZ Top-Typen im Sonntagsstaat, was da auf den Harleys von Anetswil Richtung Bodensee fuhr, verblüffte sogar die Hüter des Gesetzes derart, dass sie die nicht konformen Kopfbedeckungen völlig übersahen...



Nostalgieausfahrt mit Stil

Einen Höhepunkt stellte natürlich das 1. Ostschweizer Chapter Picknick, organisiert vom Winevalley Chapter, dar. Der Andrang um die Feuerstelle bei Gerlikon/TG war gross, bei Bikerspielen konnte man und frau sich in Geschicklichkeit auf zwei Rädern messen, und sogar der

SonntagsBLICK war mit dabei - das Foto erschien eine Woche später.

Aus dem angekündigten Brunch wurde ein ausgedehntes Frühstück. Grund: das 1. Wiler Strassenfest, zu dessen Anlass eine Harley Parade und ein Konzert von Angi Burri und den Apaches organisiert wurde. Da durften wir natürlich nicht fehlen, auch wenn die Organisation - aller Anfang ist schwer - etwas in die Hose ging.

Es folgten die Alpenfahrt nach Arosa, die europäische H.O.G. Rally in Castellon und die Free Raider Party mit mehr



Jetzt hat das Wetter umgeschlagen, 10 cm Schnee in Sedrun.

oder weniger reger Beteiligung unseres Chapters, und schon wurden die Tage wieder etwas kürzer und vor allem kälter, die Töffsaison ging dem Ende entgegen.

Höchste Zeit also für die Saisonschlussfahrt, die uns via Glarnerland über den Klausenpass, der Axenstrasse entlang und über den Sattel wieder nach Hause führte. Was wir dabei gelernt haben: Servalats mitnehmen und während der Fahrt zwischen den Zylindern einklemmen - so gibt's wenigstens was Zmittag, gewisse Beizen haben's nämlich offenbar nicht mehr nötig, eine rund 20 köpfige Runde zu verköstigen.

MÄSER & CO.
Hans-Saxer-Strasse 20
CH-9453 EICHBERG
Telefon 071 / 75 64 96
Telefax 071 / 75 64 95

Ihr Fachgeschäft für:

- Schwimmbad Planung & Bau
- Rund- und Ovalbecken
- Rechteckbecken
- Schwimmbadzubehöre wie:
- Filteranlagen
- Solarheizungen
- autom. Bodensauger
- Wasseraufbereitung
- Gegenschwimmanlagen
- Unterwasserbeleuchtung

- Überdachungen
- Schwimmbadabdeckungen
- Whirlpool für Haus & Garten
- Saunakabinen
- Saunazubehöre wie:
- Saunaöfen
- Bio-Dampfbänne
- Tauchbecken
- Solarien
- Garten- & Gerätehäuser

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne

Coupon bitte senden Sie mir Unterlagen über:

Name: Adresse:

Plz/Ort: Tel:

RIDE HARLEY - HAVE FUN!

Harley Owners Group
Sun Hill Chapter

Kontaktadresse:

Remo Gimmi
Postfach
8548 Ellikon a. d. Thur
Tel 052-375 20 56
Fax 052-375 23 00

Chapter-Treffen

Jeden 1. Freitag im Monat
Rest. Frohsinn, Anetswil

Sponsoring Dealer

Thurstrasse 10
8500 Frauenfeld

MOTORRAD-LACKIERUNGEN



BACHMANN
Ruchstuckstr. 19 8306 ZH Brüttisellen 01-833 34 00

Wir machen Ideen sichtbar

2-RADSPRITZWERK + BESCHRIFTUNGEN

An Veteranen und modernen Motorrädern, mit modernen Farben und einwandfreier Ausführung zu günstigen Preisen

Oldtimer-
Restaurierungen
Handlinierungen

Josef Binkert AG

CH-8304 Wallisellen
Grabenstrasse 1

Telefon: 01-830 19 55
Telefax: 01-830 71 85

Binkert

Fadal, das meistverkaufte Bearbeitungszentrum in Amerika.

Mit dieser Maschine fertigt auch Harley-Davidson Teile für ihre Motorräder.

Unser Kundendienst bietet entscheidende Vorteile.

Profitieren Sie davon!

Ein Gipsbein in Spanien

[Anita Haug] Eigentlich ist es ja ein französisches Gipsbein, aber lasst mich die Geschichte von Anfang an erzählen.

Peter und Irene, Beat und ich machten uns guten Mutes auf, die 5. europäische H.O.G. Rally in Castellon de la Plana mit unserer Anwesenheit zu beehren. Im Jura konnte uns nicht einmal ein Jahrhundertregenguss aufhalten. Während der Besichtigung von Frambourg haben Beat und ich geschweizerweise unsere Helme an den Töff gehängt, nach dem Motto: Regen gibt's erst übermorgen. Wir haben dann unsere Helme in einer Bar mit dem mitgebrachten Haarföhn wieder tragbar gemacht. Weiter über die Route Napoleon und die unvergessliche Gorges du Verdon, ein Muss für jeden Südfrankreichfahrer, sind wir in die Provence und in greifbare Nähe der Cote d'Azur gereist. Wer kann da schon einem kleinen Abstecher zur Haute Volé in St. Tropez widerstehen? Ich rate Euch, widersteht!

Eine fast stehende Kolonne über Kilometer auf der einzigen Zugangsstrasse nach St. Tropez hätte uns ja schon Alimmes ahnen lassen sollen. Plötzlich ging der Vordermann auf die Klötze, Beat ebenso und versuchte noch auszuweichen, da legt sich die Heritage auch schon auf die Seite. Leider, hatte es zwischen Werkzeugbox und Strasse nicht genügend Platz für mein Wadenbein, und wie heisst es so schön: Der Gescheitere gibt nach. Das leicht abgeänderte Sprichwort, eine Bikerin kennt keinen Schmerz, entbehrt hier jeglicher Wahrheit.

Hilfreiche Leute, die Ambulanz der Feuerwehr, und ab im Rumpelkasten ins Hospital von St. Tropez. Beat und Peter verloren die Ambulanz unterwegs, und ich machte mir schon Sorgen, dass Sie einsam im fremden Land hilflos umherirren würden. Im

Spital dann röntgen und das Verdikt: GEBROCHEN. Mittlerweile haben Beat und Peter das Spital zum Glück auch gefunden, denn die Schwester rät mir dringend aus meinem Gepäck einen Jupe hervorzuzaubern. Häja, weil das Gipsbein nicht mehr in die Jeans gehen würde. Ich kann auch nicht hexen, was soll ich mit einem Jupe auf dem Töff? Aber eine weite Sommerhose hatte ich noch dabei, die tat's denn auch. Eine knappe Stunde nach Ankunft im Spital heisst es dann: tschüss. Und jetzt? Kann nicht mehr auf den Töff aufsteigen, dem hat's zum Glück ausser kleinen Farbschäden nichts gemacht, ein Hotel hatten wir auch keines, und Stöcke bekäme ich erst in der Apotheke, unten in der Stadt. Gut nicht? Nach kurzer Umschau, kamen Peter und Beat zum Schluss, dass die Hotels mit Meer-sicht etwas unser Budget überschreiten, da Sfr. 400 pro Nacht gefordert werden. Ein netter Hotelier aus dem Elsass wurde dann unsere Rettung. Er hat ein Hotel ganz in der Nähe vom Spital mit tollem Garten und super Zimmern mit Sitzplatz. Irene und Peter und Beat haben mich auf Händen getragen. (Muss ich einen Unfall haben, dass es so weit kommt?) Das Bein schmerzte höllisch. Dafür genossen wir ein idyllisches Nachtessen inmitten der Reben und Feigenbäume neben einem alten Brunnen mit Goldfischen. Alles im Hotel. Wenn schon St. Tropez, dann im Lou Troupelen.

Wir berieten, wie Peter und Irene alleine nach Castellon gelangen können. Der Enthusiasmus hielt sich in Grenzen. Nach der ersten Nacht mit dem nassen, schweren Gipsbein kann es bloss noch besser werden. Zum Glück hatten wir, wie immer, wenn wir ins Ausland fahren, einen TCS Schutzbrief. Ein Anruf nach Genf genügte, und wir wussten, dass wir uns entweder mit dem Flugzeug nach Hause transportieren lassen dürfen, oder ein Auto mieten können. Der hilfreiche Hotelier setzte sich für uns ein, und so wurde es bald klar, dass wir: A) einen Rollstuhl mieten können B) ein Cabriolet mieten können C) die Heritage

mit dem TCS am Nachmittag nach Hause schicken D) natürlich alle zusammen weiterfahren nach Spanien.

Und so begab es sich, dass mein Gipsbein zwei Tage später die Silhouette von Castellon in Spanien sichtete. Der ganze Unfall hat uns nur vier Stunden auf die Marschtabelle gekostet. Wir haben dafür nicht so viel von der Provence gesehen, aber das kann man ja später einmal nachholen. Flamingos, Torros und Camarguepferde haben wir trotzdem besucht. Am Abend war die Hotelsuche halt etwas aufwendiger. Zum ersten Mal war ich froh, dass ein Hotel voll rollstuhlgän-

gig war, ist nicht selbstverständlich. Die Rally war ein Hit. Mein Rollstuhl bekam ein oranges Bändeli und ich auch, war mächtig stolz darauf. Beat war mein Motor. Für mich war das Wiedersehen mit Kollegen aus ganz Europa das Grösste. Die Rallyorganisatoren haben überall Klappstühle deponiert, und so haben sich auf dem ganzen Gelände bei Vollmondschein und Paelladuft kleine Schwatzgrüppchen gebildet. Richtige Feststimmung. Mein Rollstuhl und ich waren keine 10 Sekunden alleine, sofort haben sich Högler aus aller Welt eingefunden und dazugesetzt. So ein Gipsbein ist doch ein feines Konversationsstück!!



Keine 10 Sekunden alleine. In bester Gesellschaft mit Kollegen vom Mainhattan Chapter



In den Gorges du Verdon, noch mit gesundem Bein

First Empire Ride



Am Tag nach dem grossen Schneefall grüssen Sonne und rosa blühende Bäume die etwas kühlen Biker. Bald wird es wärmer....

[Anita Haug] Einige schöne, warme Frühlingstage anfangs April im südlichen Griechenland? Ja, warum eigentlich nicht. Der Entschluss ist schnell gefasst, wir melden uns zum ersten Empire Ride Italien-Griechenland an.

Noch eine Woche vor dem geplanten Abfahrstermin, dem 3. April, schneit es bei uns ganz gehörig. Vielleicht wäre Verladen mit der SBB bis ins Tessin eine gute Idee? Wäre schon, aber ohne die SBB, die braucht 14 Tage für die 200 km und kann den genauen Ankunftszeitpunkt nicht bestätigen. Also doch eine Anhängervorrichtung ans Auto montieren und einen Töff-An-

hänger besorgen. Am Abfahrts- tag jedoch scheint die Sonne, und nur ein völlig besengter Stuben- hocker denkt da noch ans Verla- den. Die Rückkehr ist ohnehin erst in drei Wochen, und bis da- hin ist ja der Winter auch bei uns vorbei....

Im Tessin schon der erste Hö- hepunkt, wir gehen mit Kollegen und einem kleinen Motorboot über den See ans andere Ufer zum Abendessen. Kannst Du im Thurgau anfangs April verges- sen. In Mailand treffen wir die anderen Teilnehmer der Rally, ca. 30 aus Deutschland, England, Holland, Frankreich und der Tschechei. Abgesehen von einem Auslandschweizer aus Frankfurt, sind wir die einzigen Eidgenos-

sen. Das Milano Chapter hat ei- nen fulminanten Start mit Abend- essen und Musik in der besten Disco der Stadt organisiert und uns sehr unkonventionell durch die Stadt gelotst. Verkehrsregeln sind etwas für die anderen.

Am nächsten Morgen ab nach Ancona und auf die Fähre nach Corfu. Ausgezeichnete Kabinen und Miller erwarten uns an Bord. Miller wird uns während der gan- zen Rally begleiten. Miller wird neben Harley-Davidson in Mil- waukee gebraut. Harley-David- son Griechenland hat in fürsorg- licher Weise 520 Flaschen Miller Bier an Bord der Fähre bringen lassen, auf dass es uns 30 Biker und Bikerinnen während der 24- stündigen Überfahrt an nichts

mangeln soll. Das wären so ca. 17 Flaschen pro Person. Die mei- sten von uns, haben Corfu trotz- dem nüchtern erblickt. Die erste Ansicht bot der ganz neue Har- ley-Laden direkt am Hafen, wo in hektischer Eile die letzten Scheiben geputzt und das letzte Stäubchen vom Boden gewischt wurde, damit alles blitzblank ist für unseren Empfang. Ebenfalls zum Empfang steht die griechi- sche Polizei bereit. Sie wird uns von jetzt an während der ganzen Rally durch Griechenland vor- und hinten eskortieren und den Weg frei machen. Alle ca. 50 km werden die Freunde und Helfer abgelöst, ohne dass der Konvoi mehr davon merkt, als die win- kenden Polizisten die wir am Strassenrand zurücklassen.



Der Palast von Corfu einst Ferienresidenz von Kaiserin Sissi



Die vollgepackte Fähre nach Igoumenitsa, fest in Harley Hand

Touring Rally in Griechenland



Eine Traumbucht in Corfu mit kristallklarem, türkisblauem Wasser - noch etwas kalt zwar

Unsere griechischen Kollegen haben für den ersten Abend in dankender Weise auf unsere Ess- gewohnheiten Rücksicht genom- men und uns schon um 20.30 etwas servieren lassen. Danach sind wir zur rauschenden Fete und zum griechischen Essen wieder zum Dealer gefahren. Die Eröffnung des La- dens wurde extra auf unsere Ankunft ge- legt. 3000 Eingela- dene, zahllose Harleys, Mu- sik in Fluglärmstärke und Park- platz auf der Hauptstrasse. Das alles im Freien, ein erster Vorge- schmack auf die griechischen Parties die uns erwarten werden. Am nächsten Tag Inselrundfahrt zu einer der schönsten Meeres- Buchten die man sich vorstellen kann. Dasselbst Fisch vom Fein- sten, und das griechische Fern- sehen macht Aufnahmen mit einer der beliebtesten TV-Damen und unseren Bikes. Pavlos der griechi- sche H.O.G. Vertreter und Harley-Davidson Importeur, zu- sammen mit Tellis seines Zei- chens Organisator des griechi- schen Teils der Rally, ist beson- ders von Mimi, der Fernsehdam- e angetan.

Corfu zeigt sich von der be- sten Seite, die Oleander blühen, und ein laues Frühlingslüftchen

weht. Die Polizeieskorte ermög- licht uns die Einfahrt zur mittel- alterlichen Zitadelle, und der Kommandant trägt jetzt einen Winevalley Pin unter seinem Dienstabzeichen. Die Über- fahrt aufs Festland ge- staltet sich etwas stür- misch. Zusammen mit 130 griechischen Har- leyfahrern und unseren beiden Begleitfahrzeugen belegen wir eine gan- ze Fähre, nach uns wird der Hafen gesperrt und erst am anderen Tag wieder für Überfahrten geöffnet. Un- ser Begleitfahrzeug beinhaltet eine ganze fahrbare, leistungsfä- hige Werkstatt samt Ersatzmo- torrad. Gefahren wird das Ding mit Anhänger von Jürgen aus der deutschen Harley-Davidson Zen- trale in Mörfelden, der manchen von uns unzählbare Dienste wäh- rend der Rally leistet. Er hat auch alle Motorräder einer technischen Kontrolle unterzogen, bevor wir in Mailand aufgebrochen sind.

Nach einigen Verzögerungen- so an die 160 Motorräder wollen auch irgendwo versammelt sein- macht sich der Tross auf den Weg. Man ist jedoch keineswegs ver- pflichtet mit dem Konvoi zu fah- ren und kann sich jederzeit ab- melden, wenn man will. Einige wenige tun das zeitweise, aber die meisten fahren zusammen. Nachdem unsere griechischen

Freunde eine kur- ze Ein- weisung im Fah- ren im Konvoi erhalten haben, geht es erheblich ruhiger vonstat- ten. Mit- tagessen ist in ei- nem klei- nen Be- rg- dorf vor- gesehen auf dem Weg zum Teu- felpass auf 1750 m Höhe. (Kein Miller). Beim Aufbruch dann fallen die ersten Schnee- flocken. Wir sind in Griechen- land, kann ja nicht ernst sein und liegen bleiben. Schon nach weni- gen Kilometern finden wir her- aus, dass durchaus auch in Grie- chenland Schnee auf der Strasse liegen bleiben kann. Im Schrit- tempo fährt der Konvoi weiter und hinterlässt eine schwarze Spur auf der weissen Strasse. Nur ja nicht anhalten müssen oder ausrutschen! Wir Europäer ha- ben wenigstens unsere wetter- tauglichen Töffoutfits dabei. Die Griechen fahren zum Teil in Wild- lederhalbschuhen, dünnen Leder- jäckli, ohne Helm und mit unge- fütterten Handschuhen. Trotz- dem, eisern fahren sie mit. Cha- peau. Alexander misst mit sei- nem Thermometer -4 Grad Cel- sius auf der Passhöhe. Auf der anderen Passseite wurde gesal- zen. Wir halten kurz an und be- gutachten die Situation. An den Vorderradnaben haben sich 10 cm lange Eiszapfen in alle Rich- tungen gebildet. Nur schnell wie- der hinunter in wärmere Gefilde! In einem Tankstellenkaffee tau- en wir uns wieder etwas auf, ehe wir nach Kalamata fahren und die weltberühmten Felsenklöster von Meteora von aussen bewun- dern können. Die waren früher nur mit Körben an Seilen als Lift zugänglich. Jetzt hat es Hänge- brücken. Dann ab ins Hotel und mit dem Gartenschlauch die Mo- torräder vom Salz und Dreck be- freien. Jürgen hat ein Wunder- vlies dabei, damit trocknet und glänzt ein Töff im Nu.



Mimi, der Fernsehstar auf einem griechischen Showbike, beides nicht zu verachten

Bei strahlendem Sonnenschein fahren wir am nächsten Morgen noch durch weissverschneite Wiesen mit rosablühenden Mandelbäumen. Ein unvergessliches Bild. Der Tag wird jedoch schnell wärmer, und in Delphi ist der Spuk vergessen. Spektakuläre Aussicht auf Meeresbuchten und Altortümer belohnen uns. Das Orakel war gerade ausgegangen, aber seine Wirkungsstätte ist einen Besuch wert. Die Polizei bewacht derweil unsere Motorräder. Zum Mittagessen werden wir vom Bürgermeister eines klei-

nen Dorfes in der Nähe erwartet. Nach Austausch von Höflichkeiten auf griechisch auf beiden Seiten lässt der Bürgermeister einen gebratenen Hammel auf dem Dorfplatz auffahren mit Brot, Tomaten und Käse. Man bedient sich nach Herzenslust und schiebt die Stühle und Tische auf dem Platz zusammen. Ein einmaliges Erlebnis.

Von Athen sehen wir zuerst die weissen Häuser an den Hügelgelenken, dann das Meer und den Hafen von Piräus. Abends

dann Empfang und Party mit den Miller-Girls im Beach Club von Athen - beste Adresse. Sagenhaftes Buffet mit allem was das Herz begehrt plus Miller. Wir haben uns mittlerweile an griechische Esszeiten gewöhnt. Mittagessen um 15.00 Uhr, Nachtessen nicht vor 22.00 Uhr, aber Frühstück spätestens 08.30 Uhr. Die Akropolis liegt mitten im Zentrum von Athen. Da zeigt sich erst, wie wertvoll unsere Eskorte ist. In kürzester Zeit sind wir oben und erleben die Antike hautnah. Der Dealer in Glyfada Athen ist auch einen Besuch wert, also statuen wir ihm einen ab. Die Mega Party mit 5000 geladenen Gästen, Musik, Fernsehen und uns als Ehrengästen von Harley-Davidson steigt in der grössten Disco Griechenlands, einem ehemaligen Kino, ab 23.30 nachts. Einige von uns sehen etwas bleich aus am nächsten Morgen.

Wie immer fährt die Video-Crew mit und filmt uns bei allen unseren Aktivitäten. Die Überquerung des Isthmus von Korinth ist atemberaubend. Tief, tief unter uns ein antiker Kanal, in dem Segelschiffe, Passagierschiffe,

Tanker etc. von einem Meer ins andere fahren, von oben gesehen wie Spielzeuge. Von nun an sind wir auf dem Peloponnes, dem geschichtlich ältesten Teil Griechenlands. Nie hätte ich so viele Bergstrassen, kleine Pässe, wunderbare Aussichten und gut ausgebaute Strassen erwartet, die Blumen und blühenden Bäume und antiken Stätten schon, aber Griechenland ist eine richtige Überraschung. Mittagspause mit Pick-Nick steht heute in Epidavros auf dem Programm.

Doch erstens fängt es an zu regnen, gerade wie wir beim antiken Amphitheater ankommen, und zweitens hat sich der Van mit unseren Sandwiches verfahren. Glücklicherweise gibt es kleines Kaffee, wo wir uns im Trockenen beraten können. Sowie der Regen nachlässt ersteigen wir mit knurrenden Mägen die antiken Treppen und überzeugen uns von der einmaligen Akustik des Stadions. Günther, unser legendärer Roadcaptain mit Rauschebart, lässt in der Mitte des Stadions eine Münze fallen, und wir hören

den Aufschlag bis in die obersten, weit entfernten Ränge. Diese Akustik wurde bis heute nie wieder erreicht, obwohl sich alle renommierten Tonhäuser darum bemüht haben. Im Museum dann der berühmte Aeskulapstab, Standeszeichen aller Ärzte. Aeskulap hat hier in der Gegend gewirkt und Leben gerettet. Genau wie unser Van, der endlich die Kurve genommen hat und unsere Sandwiches, Getränke und Miller herankarrt. Wir sitzen gemütlich auf den alten Steinen und lassen uns von Bustouris neidisch in die Brötchen schauen.

Im grandiosen Hotel dann lässt es sich der Hotelier nicht nehmen, alle Autos, Busse etc. umparkieren zu lassen, damit wir standesgemäss vor dem überdachten Eingang parkieren können. Nigels Seitenwagen pflupft aus den Zylindern, also muss Jürgen ran. Motor abbauen, Dichtungen ersetzen, Motor wieder zusammenbauen, bis tief in die Nacht, zum Teil mit Taschenlampe, während wir fröhlich in einer Taverna sitzen und es uns schmecken lassen. Das Athen Chapter verlässt uns heute, und wir unterschreiben alle mit den besten Wünschen auf einer

H.O.G. Fahne. Bis 700 km in einem Tag haben ein Teil der Athen Chapter-Mitglieder zurückgelegt um uns in Corfu zu treffen, ein Paar sogar auf einem dünnen Metallplättchen anstelle der normalen Sitze. Auf die Frage, wie sich das denn anfühlt, erhalten wir die Antwort: Wir sind uns das vom Reiten mit Pferden gewohnt. Harley-Davidson gibt es erst seit 3 Jahren offiziell in Griechenland. Dementsprechend neu und gestylt sind auch die Motorräder unserer griechischen Kollegen. Pavlos zum Beispiel fährt eine 90iger Sturgis, welche er ganz in schwarz durchgestylt und alles überflüssige abmontiert hat. Sie ist sogar für mich tief genug. Geheimnisvoll ist ein schwarzes Rohr mit rotem Auge oberhalb des Tachos. Pavlos erklärt uns, dass das sein Tourenzähler sei, er kann einen Chip mit der gewünschten maximalen Tourenzahl einschieben, und das rote Auge blinkt auf, wenn er die Zahl überschreitet (bestimmt notwendig bei seiner Fahrweise!). Olympia steht als nächstes auf dem Programm. Die legendäre Sportstätte ist heute überwachsen mit Sträuchern und rosa blühenden Bäumen. Man kann die ganze Anlage durchwandern und

die ehemaligen Tempel und Anlagen aus den Ruinen in Gedanken neu zusammensetzen. Etwas Traurigkeit liegt in der Luft, weil wir ja heute Abend das gastliche Griechenland wieder verlassen und mit der Fähre in 36 Stunden nach Ancona zurückfahren werden. Immer im Wissen, dass Miller uns begleiten wird. Vorher aber noch eine Party. Mitten in Patra, beim dortigen Dealer und auf der extra für uns gesperrten Strasse, ist ein warmes Buffet aufgebaut, und die obligate Rockmusik ertönt aus allen Ecken. Die Fähre hat etwas Verspätung, also

noch etwas Moussaka genehmigen und dann das letzte Mal mit den Polizisten zum Hafen fahren. Die lassen sich nicht lumpen. Beim Grenztor drehen sie ihre Maschinen voll auf, machen ein Wheelie und bremsen kurz vor der Mauer scharf ab, 180 Grad Wende und dasselbe retour, breit grinsend fahren sie auf uns zu. Prima Showeinlage! Die griechische Polizei hat von uns ein ganz grosses Lob zugute. Kein einziges Mal haben sie eine Ablösung verpasst und sind mit uns durch Regen, Schnee und Sonnenschein durch ganz Griechenland gefahren.



Und das war er jetzt, der Teufelspass, im Schnee und bei minus 4 Grad Celsius



So kann es in den Abruzzern im sonnigen Italien auch aussehen. Die Schneeballschlacht



Die Klöster von Meteora, einst fast unzugänglich



Endlich ist der Van da mit den langerwarteten Sandwiches da



Das Orakel von Delphi ist nur schnell zu Essen weggegangen



Roadcaptain Günther und Damen beim Picknicken in Epidavros. Miller war dabei



Die Akropolis von Athen, geweiht der Pallas Athene



Der Isthmus von Korinth, von Hand gegraben



So sieht Olympia heute aus, rosa blühende Bäume zwischen antiken Säulen



Das Amphitheater von Epidavros hat die beste Akustik der Welt



Günther, der legendäre Roadcaptain, vertreibt sich beim Benzinhalt die Zeit

ren und haben uns in den Pausen die Töffe bewacht. Wieder in Ancona, heisst es bereits Abschied nehmen von einzelnen Teilnehmern, unter anderem von Jürg, dem Auslandschweizer. Wir sind in den 12 Tagen gute Freunde geworden und haben vieles zusammen erlebt. Die 2 Fahrerinnen und 27 Fahrer mit 4 Sozias haben manche lustige und auch weniger lustige Situation zusammen gemeistert. Ein letztes Abenteuer steht uns ja noch bevor. Wir sind abends in Rom mit dem Roma Chapter verabredet, also los gehts. Leider geht auch der Regen los, kurz nach Ancona. Auf der Autobahn haben Beat und ich die verabredete Raststätte verpasst und sind bei der nächsten verabredeten Ausfahrt weg von der Autobahn, haben uns telefonisch gemeldet und auf den Rest gewartet. Nach einer Stunde wird es uns etwas mulmig, das Wetter wird schlechter, die entgegenkommenden Autofahrer haben Schnee auf dem Dach und warnen vor geschlossenen Strassen in den Abruzzen. Wir entschliessen uns weiterzufahren, wir kennen ja das Ziel. Es geht auf der Autobahn höher und höher. Tafeln erscheinen, die vor Schnee und Eis warnen. Auf den Abschränkungen und neben der

Strasse liegen schon 30 cm Schnee, und es schneit weiter, je höher wir kommen. Da, jetzt kommt auch noch der Nebel! Sichtweite gleich 0, und wir wissen nicht, wo unsere Kollegen sind und ob die Strasse für Motorräder durchgehend passierbar ist. Es ist schwer abzuschätzen, wie hoch wir bereits sind und wieviel höher es noch geht. Plötzlich sehen wir einen grossen grauen Schatten vor uns, fahren langsam heran und sehen auf ca. 10m, es ist der Harley Van!! Jürgen repariert nasse Zündkerzen bei Ludwig. Also sind die anderen vor uns, und wir sollten es auch schaffen können. Nach wenigen Metern erreichen wir den Tunnel, welcher von der Passhöhe hinunter führt. Es kann nur noch besser werden. Das erste Mal, dass ich mit dem Töff einen Tunnel schätze! Weiter unten stehen zwei Roadmarshalls und winken uns in die nächste Raststätte, wo wir eine Schneeballschlacht veranstalten, uns aufwärmen und wieder alle tanken. Während der ganzen Reise haben wir immer zusammen ge-



Gut bewachte Bikes beim Sightseeing-Halt

tankt, das Benzin ist im Rallypreis inbegriffen. Das hat durchaus einen praktischen Hintergrund, wir würden sonst jeweils Stunden erwarten, bis jeder einzelne getankt und bezahlt hat. So werden alle Zapfsäulen aufgemacht, und man stellt sich bei der gewünschten Sorte an und bekommt seinen Most.

Im Hotel in Rom dann weit und breit kein Roma Chapter. Es ist auch niemand aufgetaucht und hat sich auch keiner bequem eine Erklärung abzugeben, für uns sind sie gestorben. Rom ist ja auch sonst schön, besonders wenn die Sonne scheint. Das hat sie denn auch gemacht vom Mittag an, und wir haben zu Fuss alle Sehenswürdigkeiten erwandert. Beat ist am Schluss etwas unruhig gegangen. Er ist ja auch ein Biker und kein Wanderer, eine Zumutung so etwas. Trotzdem haben wir es genossen.

Die Touring Rally "The First Empire Ride" ist ein voller Erfolg. George Kiener hat eine einmalige Organisation auf die Beine gestellt und sich zum Abschied als H.O.G. Director Europa ein Denkmal gesetzt. Pavlos und Tellis, die vor Ort für die Orga-

nisation in Griechenland verantwortlich zeichnen, sind uns alle ans Herz gewachsen, ebenso Jürgen mit seiner fahrbaren Werkstatt und das Video-Team mit dem Freeway-Photograph G., der auch bei minus 4 Grad und Schnee in Turnschuhen und ohne Handschuhe fährt und gleichzeitig fotografiert. Alle Teilnehmer haben das professionell gemachte Video erhalten, wir werden es bei Gelegenheit zeigen. Viele von den Teilnehmern werden wir auch in Zukunft immer wieder sehen, und an den verschiedensten Anlässen wird es immer genug Gesprächsstoff geben.

Langsam hat sich die Gruppe in alle Windrichtungen aufgelöst und ist nach und nach abgereist.

Wir sind zusammen mit Alexander über die Toskana langsam nach Hause gefahren. Wie habe ich am so schönen Anfang geschrieben? Es wird ja bei uns in der Heimat nach drei Wochen kein Winter mehr herrschen? Schön wär's. Am San Bernardino werden wir zum dritten Mal in diesen Ferien vom Schnee überrascht. Wieder beissend kalt und mit Schneematsch überzogene Strassen. Jetzt langt's!

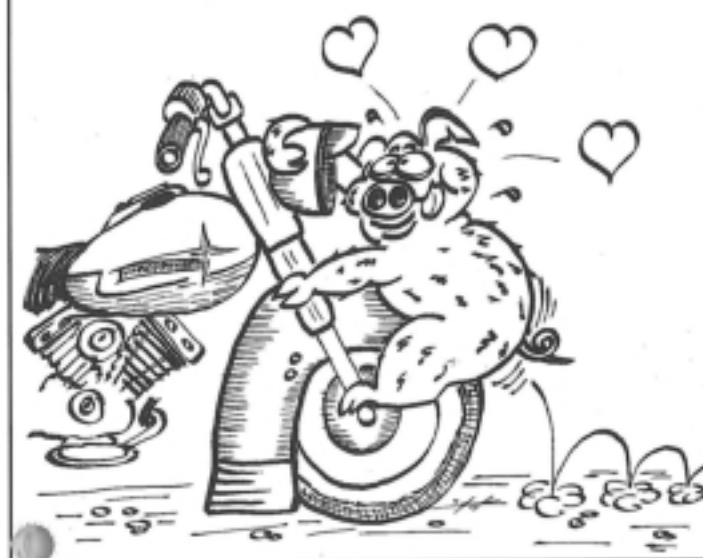


Die Fontana di Trevi in Rom, bekannt von drei Münzen im Brunnen...



Alexander, Beat, Anita, Jürg und Nigel im Hafen von Ancona

Schweinische Motorrad-Liebe



Chi-Chi drohen für sein Vergehen Todesstrafe oder Kastration

Die spontane Liebe des Hängebauchschweins Chi-Chi zu einem Motorrad könnte ihm zum Verhängnis werden. Was Chi-Chi dazu trieb, sich am Vorderrad der nagelneuen Harley von Walter Wyatt zu «vergehen» ist unklar, der Schaden jedenfalls war beträchtlich. Der Lack zerkratzt und die Schutzbleche abgerissen. Wyatts Frau Patricia hatte den ganzen Akt von der Küche aus beobachtet und sofort die Polizei alarmiert. Für die Behörden ist die Sache rein rechtlich gesehen schon klar: Chi-Chi muss wie alle streunenden Tiere ohne Besitzer kastriert werden, dann geht's ab in den Streichelzoo. Aber Wyatt und die anderen Anwohner wollen sich damit nicht abfinden. Das Verbrechen soll eine sexuelle

Handlung an einer Harley sein, sagte Wyatt. Ich wusste nicht, dass das strafbar ist. Die ersten 300 Dollar für eine Rettung von Chi-Chi sind inzwischen schon eingegangen. Wayne Smith, der Vorsitzende der örtlichen Anwaltsvereinigung, hat schon die Verteidigung von Chi-Chi übernommen, natürlich kostenlos. Ein Harley-Dealer überlegt, ob er Chi-Chi nicht seinen Ausstellungsraum anbieten soll - zumindest für eine Nacht. Ein Bewohner hat angeboten, Chi-Chi zu adoptieren, auch wenn er über nichts so «Liebenswertes» wie eine Harley verfügt. Ein entsprechender Brief endet mit den Worten: «Ich habe einen kaputten Roller, Chi-Chi kann ihn gerne haben».

Oft sieht man nicht auf Anhieb,
"wer" hinter einer schönen Fassade steckt.....

**COVRA-
Metall AG**

Bauspenglerei Fassadenbau Metallbau
Felbenstrasse 13, 9403 Goldach Tel. 071-41 29 33
Fax. 071-41 29 35

TOYOTA
HOHL
ROGER

MARBACH

Tel. 071-77 20 30 Fax 071-77 35 20

Mitglied Moonstone Chapter



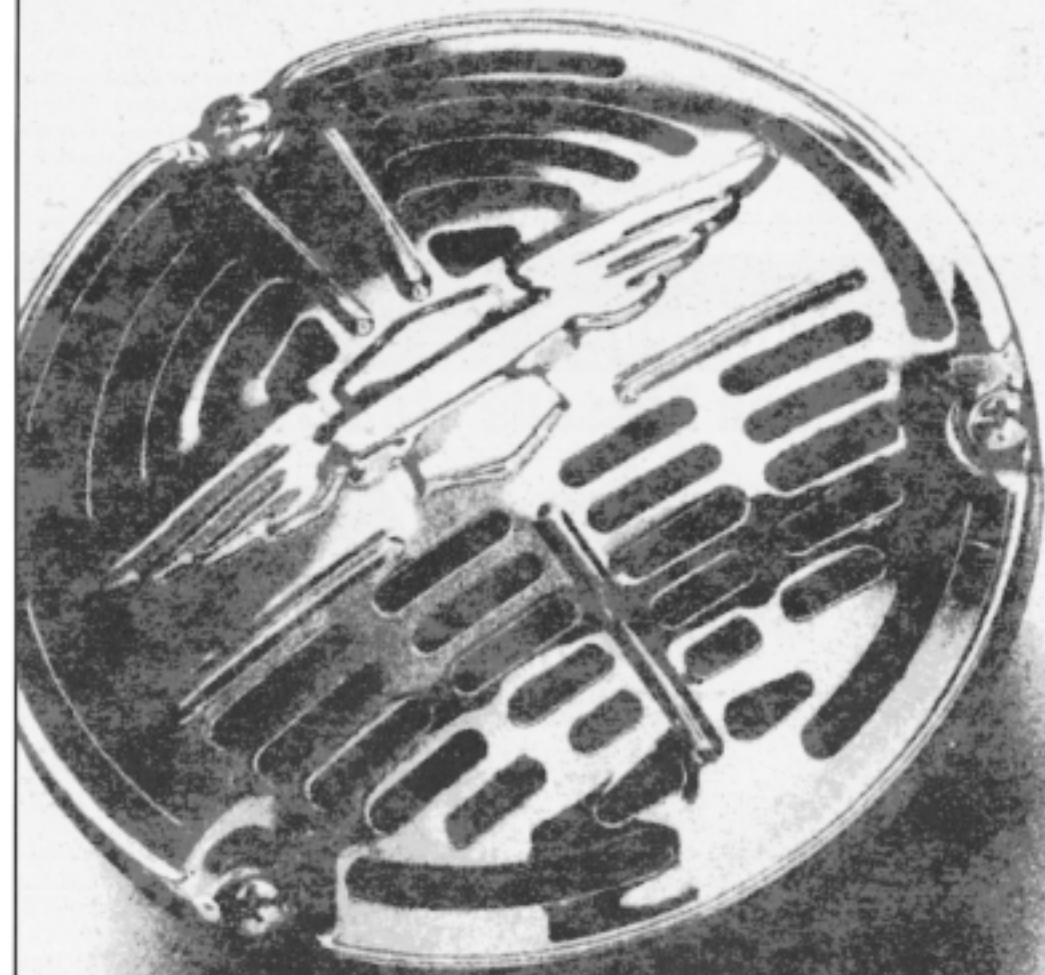
Bergauf-Bergab mit 4x4;
TOYOTA Fun Cruiser RAV 4
Die Freiheit, die man sich
leisten kann.



Tel. 073-236051 Fax 073-232241

Lüber

Workshop for Harley-Davidson
CH-9536 Schwarzenbach



The Legende Rolls on.

Blackriver Chapter 1995

[Markus Bernet] Die 95er Saison hat ja eigentlich schon im November '94 begonnen, an der GV unseres Chapters. Man kann sowieso fast nicht von einer Saison sprechen: Das ganze Jahr ist etwas los, im Sommer sind einfach Harleys mit von der Partie...

Das Blackriver ist ein junges Chapter. Gegründet 1993 mit drei Mitgliedern, hat es erst drei Saisons auf dem Buckel. Wir dürfen auch mitgliedermässig zu den kleinsten Clubs der Schweiz gehören; Ende 1995 werden 12 Mitglieder und 7 Harleys mit dem Blackriver-Patch unterwegs sein.

Unser Maschinen-Repertoire ist trotz bescheidener Mitgliederzahl recht anscheinlich: Vom Softail- und Springer- über Nostalgie- und Heritage- bis zum Electra-Glide-Modell ist alles vertreten. Dafür herrscht Einheit in der Motorenwahl; ausser einem Shovelhead sind samt und sonders Evo-getriebene Bikes vertreten.

JANUAR

Was passt im Januar besser als ein deftiges Fondue draussen auf dem Land, in einer Scheune, wo sich Fuchs und Hase gute Nacht sagen? Unser Händler hat einen solchen Anlass organisiert und damit ins Schwarze getroffen. Wir waren uns in Gähwil sauwohl gefühlt - ein gelungener Start ins neue Jahr!

FEBRUAR

Die Frage wäre schon wieder: Was passt im Februar besser als ein deftiges Fondue? Richtig - ein Fondue auf dem Tanzschiff! Bei lüpfiger Musik und im Takt mit den Wagen rührt man den Käsebrei ganz anders als an Land. Der Füllung des Caquelons nach zu schliessen befürchtete die Crew allerdings ein heftiges Unwetter mit hohem Wellengang. Es wäre sicher nichts übergeschwappt! Den Mangel kompensierte aber die enorm laute Guggenmusik, welche ihren Auftritt ordentlich lange genoss. Sehr zur



Freude der männlichen Chaptermitglieder, welche das Tanzbein nicht mehr schwingen konnten. Wie schade...

APRIL

Was passt wohl im April besser als ... nein, die erste Ausfahrt ist schon angesagt, also bitte nicht schon wieder Fondue! Besser - um beim Kulinarischen zu bleiben - ist's, in der Schaukäserei Stein den Sonntagsbrunch zu geniessen. Bei üppigem Käse- und Brotangebot lässt's sich lange aushalten. Fast zu lange - das Motorradmuseum Hilti in Gossau hat nur bis 16 Uhr geöffnet. Und man braucht schon etwas Zeit, die Veteranen-Motorräder und berühmten Rennmaschinen aus 12 Ländern zu besichtigen. 60 Marken, ab Baujahr 1898, sind vertreten. Auch für die Kleinen gibt's was zu sehen: Kindertretautos mit und ohne Motoren geben sich ein buntes Stelldichein.

MAI

...und dann war's auch schon wieder so weit: Mai = Love Ride. Es gehört zur festen Institution unseres Chapters, jedes Jahr an diesem Treffen teilzunehmen. Und natürlich auch zu den Frühaufstehern zu gehören, damit ein Pin ergattert werden kann.

JUNI

Das erste Mal organisierte das Seeland-Chapter einen Toy-Run. Ziel dieser Veranstaltung war, möglichst viele Biker mit einem gebrauchsfähigen Spielzeug nach Biel zu locken. Die Toys wurden an Kinderkrippen in der Region verteilt. Soviel soziales Engagement musste mit einer Delegation unseres Chapters belohnt werden! Und es hat sich auch bezahlt gemacht: Die Ausfahrt war ein Hit - abgesehen von der Vollbremsung eines Wallisers, die Kurt und seinem Vorderrad beinahe die Fassung geraubt hätte... Die tadellose Beschilderung und Organisation verdienen auch 1996 einen Besuch aus der Ostschweiz; vielleicht sind wir nicht mehr die einzigen Teilnehmer mit Herkunft östlich von Winterthur?

JULI

Am Sonntag, 9. Juli, Treff bei der Esso-Tankstelle in Gossau. Der grosse Aufmarsch ent-

spricht den Wetter-Aussichten. Via Hemberg Richtung Gommiswald heisst das erste Etappenziel. Diese Strecke führt uns jedesmal zur Frage, wieso man überhaupt noch ins Ausland fährt, wenn in unmittelbarer Nähe so schöne Strecken locken...

In Gommiswald gab's bei Ernst Kaffee und Kuchen. Das weisse Pulver auf dem Tisch wurde nach eingehender Prüfung eindeutig als Zucker und nicht, wie anfänglich befürchtet, Insektenvertilgungsmittel identifiziert.

Mit Kuchen und Kaffee und 30° drumherum ging's dann weiter um den Wägitalersee. Als Destination sehr zu empfehlen



Ein Fondue schmeckt...



Ausflug mit Susanne ab Gais - so ein Hit



Benzingespräche am runden Tisch

bei hohen Temperaturen, denn die Anfahrt durch bewaldete Schluchten kühlt angenehm ab, und am See weht ein ständiger Wind.

Schon eine Woche später ruft der nächste Trip: Als Haxen-Rally wird ein Abstecher in den süd-deutschen Raum bezeichnet.

Sonntags früh aufstehen ist bei uns manchmal in: Start in Wil 7.30 Uhr, Treffpunkt Stein am Rhein 8.30 Uhr. Geregnet hat's schon beim Start, aber der Wetterfrosch hat Besserung versprochen, also ignorieren wir die Nässe. Der deutschen Seite des Bodensees entlang geht's nach Baden-Württemberg hinein. Das



Konzentration für Sepp

anfanglich verheissungsvoll strahlende blaue Loch verkrümelte sich bald Richtung Süden, und so beginnt ein Training der besonderen Art: Die Montagezeiten für die Regenkluft sind am Abend mindestens auf die Hälfte verkürzt...

Die Besichtigung des Kalkofens in Untermarchtal ist dafür sehr lehrreich. Von der Zuckerherstellung bis zur Farbenfabrikation - irgendwo wird seit Urzeiten immer Kalk gebraucht, nur die Herstellmethoden haben sich im Lauf der Zeit geändert.

Das Mittagessen im nahen Kirchen war zwar nicht fromm, aber typisch fürs Schwabenland:



Kurt und Sepp bei Gipfelgesprächen



Jo mei, das Mass ist voll



Ein Parcours mit dem Full-Dresser, nicht ganz ohne



MEREA AG
VERPACKUNGSFOLIEN

ROMANO + PETRA
STUTZ-STEHL

CH-9403 GOLDACH
FELDENSTRASSE 13
TEL. 071 45 22 66
FAX 071 45 22 63

RENOTEX
HANDWERKSGENOSSENSCHAFT

Theilingen 8484 Weisslingen
Telefon 052-384 16 15

U. Frei

Oberschneit
8523 Hagenbuch
Tel. 052-364 20 10

Malerarbeiten
Ausbauten
Gebäudeisolationen



Kontaktadresse:

**Harley Owners Group
Blackriver Chapter**



Kurt Bächtold
Schwärziweg 17
8222 Beringen
Tel 053-35 11 15

Chapter-Treffen Jeden 3. Freitag im Monat

**Sponsoring
Dealer**



Lüber

9536 Schwarzenbach
Workshop for Harley-Davidson

ein sogenanntes Töpfle. Ich hielt zwar Spätzle für typisch, aber Sepp als Einheimischer bestimmte Töpfle. Das ist ein Eintopf (Töpfle = Topf), der aber nicht einfach ein Eintopf ist, sondern speziell. Jawoll. Auf der Karte findet sich allerdings nur ein Töpfle-Gericht, aber solidarisch bestellt das ganze Chapter just dieses. Und es hat geschmeckt - was will man mehr? Ganz abgesehen davon hiess unser Ausflug ab sofort nicht mehr Haxen-, sondern Töpfle-Rally...

Die Regen-trocken-Regen-Wechsel hielten uns den ganzen Tag auf Trab.

Das führte so weit, dass keiner mehr das Schloss Lichtenstein ansehen wollte; zu mühsam wär's gewesen, die Regenkluft auszuwaschen...

Zu erwähnen wäre noch, dass einzelne Blackriver-Member frühmorgens heldenhaft die Strecke Bett - Fenster - Bett unter die Füße nahmen, um durch einen Blick nach draussen festzustellen, dass bei dem Wetter sicher kein Mensch Motorrad fahren könne. Ein Lob auf die hartgesottenen Teilnehmer der Töpfle-Rally!

AUGUST

International-Ride mit zwei Softail und zwei Springer: Eine Vier-Länder-Tour mit Harleys war an den ersten August-Tagen angesagt. Zuerst auf nach Deutschland. Hier besuchten wir Ludwigs bayrischen Schlösser. Als da erbaut wurde, muss man mit gesehen haben. Und das Ganze dann abschliessen mit einem urchigen Abend nach dem Motto «Bayern pur mit voller Mass».



Unterwegs nach Spanien

Österreich war - wie oft im Strassenverkehr - auch für uns nur Transitland. Via Fernpass und Timmelsjoch galt es Italien zu erreichen. Hier haben wir Gastfreundschaft auf die schönste Art und Weise kennengelernt. Bei einsetzendem Regen suchten wir eine Unterkunft. Aber wie leider oft im Südtirol war nichts zu machen - alles besetzt. Zum xten Mal hatten wir eine negative Antwort auf unsere Frage «Is' was frei?» erhalten. Aber dabei blieb's diesmal nicht: Die Gasthauswirtin schwang sich zur allgemeinen Überraschung aufs Fahrrad (mit Schirm und Milchkesseli) und führte unsere Parade während zwei Kilometern souverän an. Am Ziel wartete - oh

Wunder - eine Herberge mit leeren Zimmern auf uns!

Von Italien zog's uns dann wieder Richtung Heimat, und zwar über den Ofenpass ins Engadin, weiter via Flüela und Walensee Richtung Pragelpass - weil's ja Montag war. Der übers Wochenende geschlossene Übergang ist aber nach einhelliger Meinung keinen Abstecker wert.

Erholt haben wir uns dann beim Schwung über den Sattel (nicht den Harley-, sondern den Schwyzer-). Fazit: Andere Länder, andere Sitten, andere Strassen, gleiches Vergnügen...Harley sei Dank.

SEPTEMBER

Klare Sache: Die europäische H.O.G.-Rally in Spanien steht auf dem Programm. Vollbepackter Start frühmorgens auf der Autobahn Richtung Südwesten. Ab Genf wechseln wir auf Überlandstrassen bis Pont du gard, wo uns das uralte Viadukt über die Baukunst früherer Epochen staunen lässt. Das Stauen bricht auch bei der Weiterfahrt nicht ab, nur ist das Objekt eine neuzeitliche Strasse im Zustand fortgeschrittener Verwesung... Und den roten Faden kann man gleich weiterziehen aufs Nachessen in Carcasonne, auf das die ge-



Uns bläst nichts um, auch nicht am Atlantik

nannten Attribute durchaus auch anwendbar waren.

Aber dann - wie ein Tor zum Biker-Paradies: Nach Andorra warmes Wetter, gutes Essen, einwandfreie Strassen, kurvenreiche Gegenden - Das Reiseland Spanien, ein Hit! Castellon als Ziel der Reise wartete mit bereits gut belegten Zeltplätzen, herrlichen Sandstränden und ausgezeichneten Restaurants. Da über das Treffen noch detaillierter berichtet wird, springen wir gleich zur Weiterfahrt am Sonntag Richtung San Sebastian. Etwa 100 km westlich der alten Stadt treffen wir auf den Atlantik; der Meeres-Anblick wird mit zwei Hoteltagen in einem kleinen Fischerdorf ausgiebig gefeiert.

Schlechtes Wetter zwingt uns zum Umweg über die südlichen Pyrenäen und beschert uns dafür herrliche Landstrassen, trockene Witterung und die Begleitung einiger Bartgeier während längerer Zeit.

Unsere vier Harleys liefen die ganze Zeit einwandfrei - den mit Anhängern und Bussen Angereisten kann nur gesagt werden, dass sie die besten Momente im Bikerleben verpassen.

NOVEMBER

Tja, und dann der Abschluss wie der Start: GV im Restaurant Frohsinn am 17.11.1995. ↗



Da muss ein klitzekleines Harley-Modell im Schaufenster stehen

Fünfte europäische H.O.G.



So ein Ärger, und das gleich hinter Grenoble



Sun, fun and nothing to do...



Spanien hat es in sich, wenn das bloss keinen Sonnenbrand gibt

[Christof Gonzenbach] Bisher fand die jährliche Euro-Rally immer im Norden statt, und dementsprechend drückten Nässe und kalte Temperaturen oft etwas auf die Stimmung. In diesem Jahr sollte alles anders werden!

Vor Sangria und schon fast nordafrikanische Temperaturen setzten die Organisatoren aber für die meisten Teilnehmer ein ganz schönes Stück Strasse.

Nachdem aber bekanntlich der Weg schon das Ziel ist, geniesst, was ein rechter Biker sein will, auch die Anfahrt über 1500 oder mehr Kilometer aus vollen Zügen. Dass es Ausnahmen gibt, beweist die Story von Anita auf Seite 23, doch sie ist nicht der einzige Pechvogel. So geben die Öfen von Markus Zeder und Dani Tobler in der Nähe von Grenoble in Frankreich innerhalb von 10 Kilometern ihren Geist auf: positiv für den Abschleppdienst, der so gleich zwei Fliegen auf einen Streich erwischt.

Nun aber, Espana!! Ob im gestreckten Galopp über die Autobahn, mit Abstechern nach Andorra oder, wie Marcel Tubetti mit seiner Möni, als krönender Abschluss einer Umrundung der iberischen Halbinsel - wer im pinienbewachsenen, sandstiebenden Camp in Hörweite des Meeres ankommt, spürt gleich den Unterschied zu früheren Treffen. Das sonnenverwöhnte spanische Temperament fährt direkt ins Blut, Cerveza, Carajillo oder der gute alte Freund Jack Daniels tragen das ihre dazu bei, dass die Stimmung schon am Donnerstag Abend am Überschäumen ist. Marc Fesslers letzter nächtlicher Wunsch: ein Glas Wasser fürs Alka Seltzer - für ihn oder seine italienische Flamme? Das entzieht sich des Schreibers Kenntnisse. An frühen Schlaf ist ohnehin nicht zu denken, denn an der Bar des mitorganisierenden Big Twin Clubs feiert der DJ bis frühmorgens jeden Anflug von Müdigkeit mit Powerhythmen von ZZ Top, AC DC und Co. vom Tresen, und wer im Zelt doch noch eine Müttze voll Schlaf nehmen will, wird in schön halbstündigen Abständen vom Donnern eines ungedämpften V2 durchgeschüttelt. «You damned asshole...!», folgt auch gleich der lautstarke Kommentar aus der Engländerdecke.

Am Freitag geht's dann erst richtig los. Der grosse Hit an Verkaufsständen sind diesmal nicht Thermohemden oder geteerte Regenmäntel, sondern knappe Bikinis und lederne Werkzeugrollen zum Viertel des gewohnten Preises. Und das Mechanikerteam des lokalen Harley-Dealers baut neue Batterien gleich dutzendweise ein. Dass es am Zodiac Leistungsprüfstand einige lange Gesichter gibt, verwundert nicht - Teile für mehr PS gibt's gleich am selben Stand. Das Sun Hill Chapter ist unterdessen - von den beiden Havarierten abgesehen - komplett. Und das muss doch gefeiert werden. Am besten mit einem gemeinsamen echt spanischen Nachtessen und viel, viel Sangria. Der schmeckt zwar wie Sirup, kann aber, zusammen mit der unbestrittenen Wirkung des Vollmondes, wahrhaft Flügel verleihen, nicht wahr Ueli und Walter...

Rally in Castellon



Liegen ist schöner, aber bitte nicht nachmachen

Unteressen geht es am Hafen hoch her. Die Stadt Castellon feiert, und die Biker lassen sich nicht zweimal bitten. Die lämpchenflimmernden Electra Glides sind die Attraktion des Abends, und allerorten wird unter aufmunterndem Gejohle des Publikums mit brüllendem Motor und qualmendem Reifen zu Burn-outs angestimmt - Dunlop und Co. dürfen sich freuen!

Doch, was ein echtes Burn-out ist, zeigt am Samstag erst der französische Stuntman François Schetely auf seiner XR: durchdrehen lassen, bis es glüht. Weitere seiner Kabinettstückchen, die nicht unbedingt zur Nachahmung empfohlen werden: vom fahrenden Motorrad absteigen, sich wie ein Wasserskifahrer ziehen



Spektakuläre Stunts. Wetten, dass er den Töff noch erwischt und aufsteigt?



Paella für 4000 hungrige Mägen, Freiwillige vor zum Abwasch



Etwas wild: Kompressor mitten im Tank



Unterwegs zur Bikeshow: «Meine ist schöner als deine...»

lassen und dann wieder aufspringen, während der Fahrt verkehrt herum auf den Lenker sitzen oder auch ein Wheelie mit einer ausgewachsenen Electra Glide und einem Passagier. Da bleibt man selbst doch besser beim Würstchenbeissen (wie immer mit viel scharfem Senf, bitte!), beim Langsamfahren oder beim Wasserballon-Werfen. Nein, Pokal gab's für uns keinen - das Palma de Mallorca-Chapter hat dafür tüchtig abgeräumt. Auch bei der Bike-Show muss, wer einen Kübel nach Hause nehmen will, mehr als nur den Tank bemalen und ein paar teure Arlen Ness-Teile an sein Bike schrauben.

Auf dem Gelände tut sich unterdessen was: Ein Schwertrans-

porter bringt eine Riesenpaella-Pfanne, palettweise wird Reis abgeladen, ein zünftiges Feuer entzündet, und alsbald geht eine Kompanie Köche mit meterlangen Kellen im Scheweisse ihres Angesichts ans Werk. Das Warten auf den spanischen Schmaus hat sich gelohnt. Wer nun aber meint, der Höhepunkt sei vorbei, irrt gewaltig. Die sonntagsmorgendliche Rundfahrt der rund 2500 Maschinen in gleissendem Sonnenlicht von Castellon über Benicasim in die umliegenden Berge und wieder zurück, getragen vom Applaus tausender Schaulustiger, stellt alles bisher dagewesene in den Schatten.

Doch alles hat ein Ende, die 5. H.O.G. Rally sogar ein recht schnelles. Um vier Uhr nachmittags rücken Lastwagen und Handwerker auf den Campplatz vor, an der Bar



Wer langsam fährt, lacht zuletzt, oder so Remo in Aktion

werden einem die Stühle unter dem Hintern weggezogen, und bald erinnern nur noch vereinzelte herumstehende Harleys und ein paar Zelte an das Fest, während die Einheimischen spazierend «ihren» Park zurückerobern. Auf der Heimreise will Petrus

dann nicht mehr mitspielen. Nur jene, die im Eilmarsch am Montag die Schweiz erreichen, bleiben trocken, den Rest der Woche gibt's dann Platzregen, Harter Sturmwinde und empfindlich kalte Temperaturen - es geht doch nichts übers spanische Wetter!



Für Nachwuchs ist gesorgt



Passi's?



Spanische Tafelfreuden mit viel Sangria

Capa

**Reklamen
die haften bleiben!**

Capa zeichnet, gestaltet,
beschriftet, schneidet,
klebt,
beleuchtet, montiert.



Ihr Partner für
Reklame aller Art.

CAPA Nägeli & Straub
Industriestrasse 21
CH - 8500 Frauenfeld
Tel. 054 722 48 08

CAPA Nägeli & Staub
Eidmattstrasse 38
CH - 8030 Zürich
Tel. 01 381 65 71

Das zukunftsorientierte Kommunikationsnetz

All in one
Eine Plattform, -
und wir verbinden
Sie mit der ganzen
Welt!

Internet, Compuserve,
X400, MSN, VTX, usw.

Präsentieren auch Sie Ihr Produktsortiment und / oder Marketinginformationen täglich aktuell Ihrer Kundschaft.

Automatisieren Sie Ihr Angebot von den Detailinformationen bis zur Bestellung.

Mit Business-Net senken Sie die Vertriebskosten und steigern den Informationsgrad der Kunden. Ohne Papier und mit reduziertem Personalaufwand.

Business-Net - die Kommunikationsplattform der Zukunft. Auch für Ihre Unternehmen!

Wir wünschen mehr Informationen
Durch einlesen / zufaxen des ausgefüllten Talons erhalten Sie unverbindlich detaillierte Informationen bezüglich dem Business-Net

Anrede:
Name / Firma:
Abteilung:
Ansprechpartner:
Strasse / Nr.:
PLZ / Ort:
Tel. Nr.:
Fax Nr.:

zurückfaxen an: 056 210 07 11

Business- Tron AG
Networksystems
Corporate Network, Netzwerke, Outsourcing, Planung, Organisation, Schulung
Rathausgasse 20, CH- 5400 Baden
Tel: 056 / 210 07 85 Fax: 056 / 210 07 11



SOUND AND FUN IN THE ANKER - PUB 8546 ISLIKON

WE'RE AMERICAN FREAKS

FOOD AND SOUND / DJ
TISCHFUSSBALL
DART AND FLIPPER
TV AND GAMES
ALL DAYS OPEN / ROCKDUNSCHTIG

WARNUNG:

Einmal an diesem Griff drehen kann süchtig machen!

Fragen Sie Ihren Harley-Händler oder lesen Sie diese Zeitung



**Geldverdienen
ist ja schliess-
lich kein
Kinderspiel.
TAXI Viel Schutz für
wenig Stutz.
TAXI, die junge Versicherung
der Winterthur.**

Generalagentur Gossau
Reinhold Strodel
9202 Gossau
Telefon 071 80 83 10

winterthur

Verlangen Sie mit diesem ausgefüllten Talon eine unverbindliche Offerte für Ihr Motorfahrzeug:

Fahrzeugart: ☐ Motorrad mit Sozius ☐ Personenwagen
☐ Motorrad ohne Sozius ☐ Lieferwagen

Name/Adresse
TelefonNr.:

Fahrzeug
angaben: Marke: _____ Typ: _____ ccm: _____
Jahrgang: _____ Kontrollschild: _____
Katalogpreis: _____ Zusatzausrüstung: _____

allgemeine
Angaben: Haftpflicht Bonusstufe _____ unfallfrei seit: _____
Vollkasko Bonusstufe _____ unfallfrei seit: _____
Führerausweisdatum _____

gewünschte
Versicherung: ☐ ABS ☐ 1 / ☐ 2 Airbag ☐ Wegfahrsperre
☐ Haftpflicht ☐ Vollkasko ☐ Teilkasko
☐ Unfall ☐ Mitfahrer ☐ alle Benützer

Talon ein-
senden an: Winterthur Versicherungen
Carlo Troisi / Viro De Martin
Friedbergstr. 1 9202 Gossau

Bike - Show Kriterien



Die schönsten Showbikes, die Maschine im Vordergrund hat in ihrer Klasse gewonnen

[Anita Haug] Dank meinem Gipsbein hatte ich genügend Zeit zur Verfügung. Ich konnte ja leider nicht mit dem Töff dem Meer entlang cruisen oder in die Berge fahren und Höhlen oder unterirdischen Seen besuchen. So sind Beat und ich mit anderen Prominenten, z.B. Bill Davidson, zum Richten der Bike-Show verpflichtet worden.

Richten waren in allen Klassen dieselben. Es galt pro Kriterium maximal 5 Punkte zu vergeben, und zwar so, dass am Ende eine eindeutige Klassierung möglich war.

In den einzelnen Klassen wurden die folgenden Kriterien gerichtet:

- Farbe
- Chrom, Styling, Zubehör
- Sitz
- Technische Änderungen
- Strassentauglichkeit
- Gesamteindruck

In folgenden Klassen wurden die Harleys bewertet:

- Antiques
- Street Custom Sportster
- Radical Custom Sportster
- Full Dresser
- Sport Touring
- Side Cars
- Street Custom
- Big Twin Rubber
- Street Custom Big Twin Rigid
- Radical Custom Big Twin
- Custom Trikes
- L.O.H. Sportster
- L.O.H. Big Twin.

Die Radical Klassen waren natürlich die spektakulärsten. Der Phantasie waren da keine Grenzen gesetzt, und der Spielraum wurde voll ausgeschöpft. Die verrücktesten Konstruktionen und gewagtesten Designs wurden gezeigt, fast nur noch der Spur nach Harley-Davidsons, Originalteile musste man fast mit der Lupe zusammensuchen.

Immer ein Zweier-Team wurde auf die verschiedenen Klassen losgelassen. Beat und ich bekamen die beiden L.O.H. Klassen zum Richten. Die Kriterien zum

Zuerst einmal haben wir uns einen guten Gesamtüberblick über die Klasse gemacht und dann systematisch Kriterium für Kriterium genau benotet. Dabei war es hilfreich, jeweils pro Kriterium eine relative Rangordnung zu erstellen, das heisst, dass wir uns jeweils zuerst einigten, welches Motorrad in dem nun zu benotenden Kriterium am besten abschnitt und welches als Zweites, Drittes, etc. Dann war nur noch auszumachen, wieviel der Punktunterschied zwischen den einzelnen Motorrädern betragen sollte, und ob zwei für dieses Kriterium dieselbe Punktzahl erhalten würden.

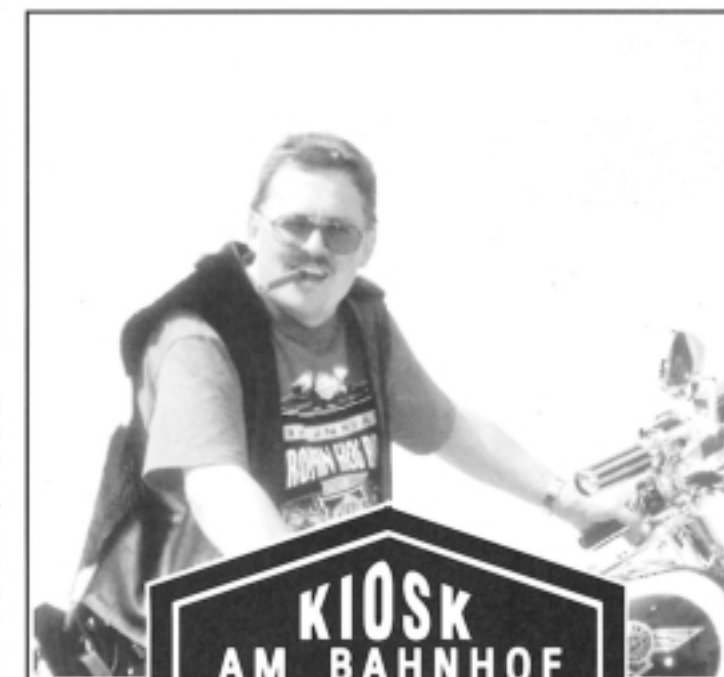
Bei der Durchsicht der Kriterien wird klar, dass ein Show-Bike, welches an einer europäischen Rally gut abschneiden will, nicht nur Originalität im Aussehen und Sprutz aufweisen muss, sondern auch technische Änderungen, wie z.B. Vergaser, Bremsen, Zündung, Felgen, Fahrwerk etc. aufweisen muss.

Besonders in der L.O.H. Big Twin Klasse hat nicht meine anfängliche Favoritin gewonnen, da nach objektiver Wertung aller Kriterien ein anderes Bike mehr Punkte erzielt hat, und zwar eben beim technischen Kriterium. Es zeigt sich auch hier, dass technische Modifikationen für ein gutes Abschneiden unerlässlich sind. Diese Änderungen nimmt man nicht sofort beim ersten Betrachten wahr. Vielfach wird dann von den Zuschauern ein Richterentscheid nicht verstanden, da nur das "schöne" Aussehen ins Auge fällt.

Ganz besonders gefreut hat mich natürlich, dass eine Schweizerin die Ladies of Harley Big Twin Klasse gewonnen hat und eine weitere Schweizerin Dritte

wurde. Es tauchten erstaunlich viele Schweizer in den Siegerlisten bei allen Klassen auf. Besonders aufgefallen sind uns ein futuristisches Bike vom Bikers Paradise und die Maschinen von zwei Mitgliedern des Lausanne Chapters, welche dank ihrem speziellen Sprutz immer wieder Aufmerksamkeit erregen.

Eine Bike-Show richten ist ein ganz spezielles Erlebnis, da man sich wirklich vertieft mit den ausgestellten Maschinen beschäftigt. Man darf zwar im Gesamteindruck und in der Styling-Note den persönlichen Geschmack durchblicken lassen, aber die anderen Kriterien relativieren das wieder und werden im Idealfall von verschiedenen Richtern sehr ähnlich benotet.



ZEITSCHRIFTEN · SNACKS · GETRÄNKE

BRUNO COLEMBERG
BISCHOFZELL
071-81 15 87



Schweizerische Mobiliar

Versicherungsgesellschaft

Norbert Büchler

eidg. dipl. Versicherungsfachmann
New Village Chapter

Bis 29.3.96	ab 30.3.96
Tel. G.: 071 22 48 16	071 228 42 42
Tel. P.: 071 96 27 72	071 866 27 72

Verlangt eine unverbindliche Offerte
von einem HOG-Mitglied!

Beispiel: Katalogpreis Fr. 28'000.- + Fr. 2'800.- Zubehör
Nettoprämie Fr. 662.-* pro Saison.

Die Prämie wird dank dem neuen Bonussystem in den nächsten Jahren noch weiter reduziert bis Fr. 552.-

* Konditionen: Selbstbehalt Fr. 1'000. für Kollisionsrisiko, ohne Selbstbehalt bei Teilkaskoereignissen, bisher 6 schadenfreie Jahre, Fahrzeit 6 Monate pro Saison, ohne Garagierungsrisiko im Winter, falls beim Händler eingestellt und versichert. Keine Deckungslücken!

Wichtig: Ab Anfang 1996 kann infolge der Deregulierung jede bestehende Motorfahrzeugversicherung ungeachtet der Vertragsdauer gewechselt werden. Nutzt also diese Chance für einen Vergleich. Oder ruft mich an für weitere Infos. Die Beratung durch einen **Harley-Fan** lohnt sich!

Ich wünsche eine Vollkasko-Offerte für mein Motorrad

Marke und Modell: Name:

..... Adresse:

1. Inverkehrsetzung:

Neupreis ohne Zubehör Fr.: Tel. Privat:

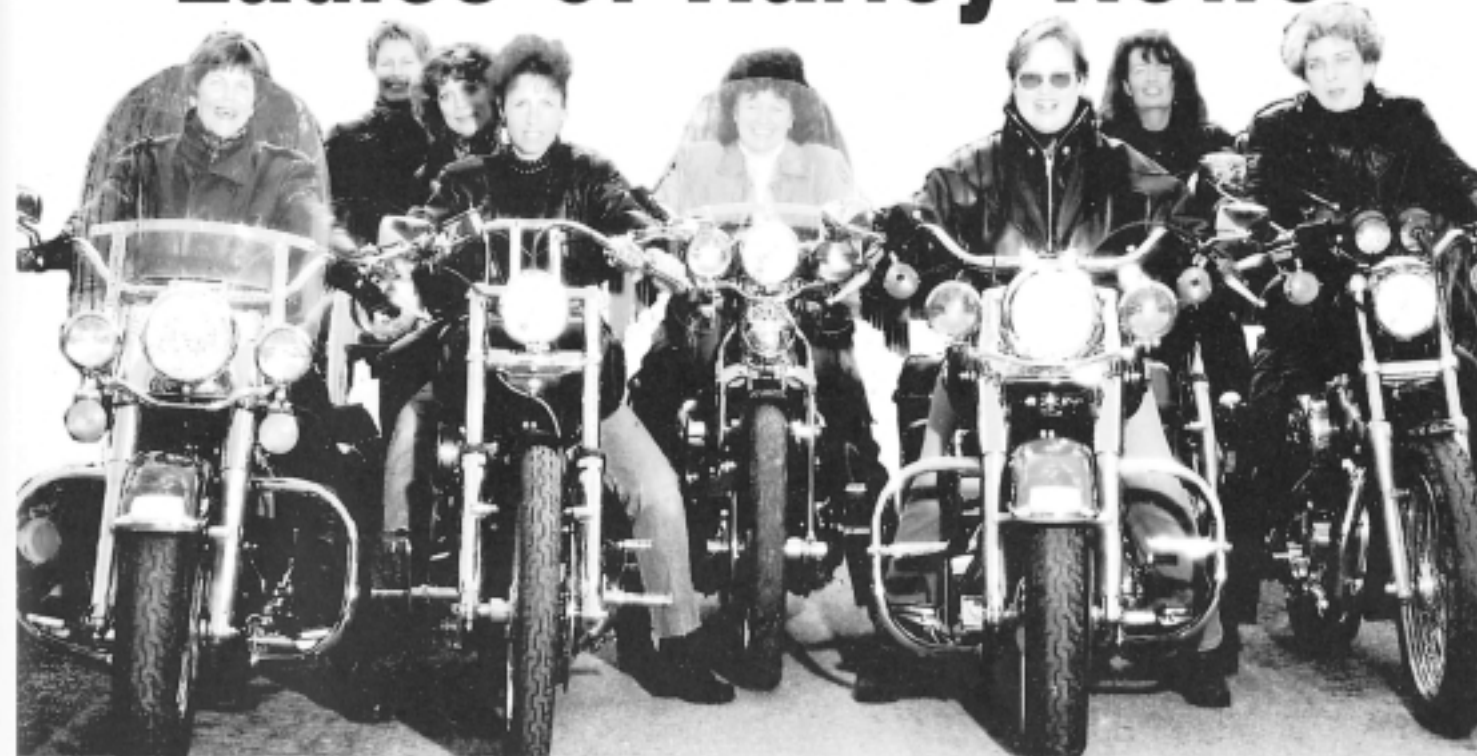
mit Zubehör Fr.: Tel. Gesch.:

Für Oldtimer und Spezialbauten aktueller Handelswert ca. Fr.:

Ich fahre seit Jahren schadenfrei.

Bitte einsenden an: Schweizer Mobiliar, Norbert Büchler, St. Leonhardstrasse 32, 9001 St. Gallen
oder per Fax: 071 22 16 78 (ab 30.3.96: 071 228 42 52)

Ladies of Harley News



[Anita Haug] Schon sehr zeitig im Jahr, anfangs März, hat uns eine Zeitschrift angefragt, um eine Power-Reportage über Ladies of Harley zu verwirklichen. Nicht alle von uns hatten schon ihre Maschinen eingelöst. Wir mussten schnell improvisieren und von Gerold Vogel und anderen grosszügigen Harley-Besitzern alle eingelösten Maschinen requirieren, um eine ansehnliche Gruppe Ladies of Harley präsentieren zu können. Einzig Fränzi Zanella hat sich an diesem Sonntag mit ihrem eigenen Töff nach Weinfelden zum Phototermin gewagt. Es war aber auch noch zu kalt, obwohl zum Glück die Sonne geschienen hat. Schlussendlich haben wir eine Gruppe von Ladies of Harley aus dem Moonstone und Winevalley Chapter mit einem Gast aus dem Aargau zusammenbekommen. Der Photograph ist mit Aufhellungsschirmen, Blitzlichtern, Kameras etc. angetrabt. Wir fühlten uns wie Photostars. Das recht ansehnliche Resultat konnte in der Nummer vom 1. Mai der Schweizer Woche unter der Rubrik «Trend» bewundert werden. Im September ist dann der Artikel auch noch in abgeänderter Form in der Brigitte erschienen.

von wird den ganzen lieben langen Abend gesprochen? Natürlich, von krummen Pleueln, gerissenen Kupplungsseilen, lahmen Batterien und defekten Triebriemen. Wie wenn uns Frauen sowas abendfüllend interessieren würde! Sogar selbstfahrende Ladies of Harley mögen nicht immer über ihren brummenden Untersatz diskutieren. Deshalb haben wir beschlossen, zwischendurch mal was eigenes zu unternehmen. Und wenn es nur eine Fahrt mit der Bahn nach Bern ist. Da kann bereits bei der Hinfahrt mit dem Speisewagenkellner geschickert werden. Unter den Lauben der Berner Altstadt lässt sich herrlich «lädele» - meine Güte, diese Hüte! Und vor dem Bärengraben macht ein freundlicher Passant sogar noch «cheese, bitte lächeln» - ein Gruppenfoteli von uns vier Damen. Wir, das sind Liliane, Ursi, Diana und die Schreibende. Doch was ist mit den andern? Kommt Ihr nächste Saison auch mal mit? Oder habt Ihr gar eigene gute Vorschläge? Dann nichts wie her damit! Zudem wünsche ich allen Selbstfahrerinnen und Sozias ein unfall-, pannen- und bussenfreies Töffjahr 1996 sowie allen Lernfahrerinnen viel Glück bei der Fahrprüfung.

[Irma Waldvogel] Es ist doch immer dasselbe! Da geht frau mal mit zum Monatshöck, und wo-

Irma, L.o.H. PS: Vielen Dank allen Road Captains für die vielen gut geplanten Ausflüge und

schönen Routen. Aber bitte vergesst doch auch nächstes Jahr nicht, die Zwischenhalte in die

Nähe von WC-Häuschen zu legen. Die Ladies of Harley lassen herzlich danken!



LORBEEREN

Sie gebühren Irma Waldvogel vom Sun Hill Chapter. Sie hat Ende Oktober die die Prüfung für grosse Motorräder bestanden und kann jetzt ganz offiziell und ohne «L» auf ihrer Softail Custom auf Entdeckungsreisen gehen. Ganz herzliche Gratulation, Irma!



SCHLOSS WEINBERG

Beliebtes Ausflugsziel

10 - 5h ab 14.00 Uhr oder nach Vereinbarung
Degustation der naturreinen Weine mit Imbiss

Rudolf Kessler & Sohn
Weinbau u. Kellerei
9430 St. Margrethen / SG
Tel. 071/44.42.51 Fax. 071/44.42.34

Interessant für
Gesellschaften
Firmenausflüge
Vereine
Klassentreffen
BSK.



**Neu für Brillenträger
Original Harley-Davidson Brillen**

*Exklusiv im Zürcher Oberland
in Illnau ab März 96 bei*

**bodmer
optik**

Usterstrasse 20
8308 Illnau
Tel 052- 44 19 91
ab März 96 052-346 19 91

Scott Jacobs

Künstler der Sonderklasse

[Anita Haug] Am 10. November hat das Zug Chapter zur Vernissage eines ausserordentlichen Künstlers geladen. Ausserordentlich sind seine Sujets: Harley-Davidson Motorräder. Ausserordentlich ist aber auch sein Stil. Beat und ich gingen hin, Hinkelbein und alles, und haben es keinen Moment bereut.

Scott Jacobs malt überrealistisch. Auf den ersten Augenblick glaubt man, einer total scharfen Photographie gegenüberzustehen. Erst auf den zweiten Blick erkennt man, dass das Auge wieder einmal getäuscht wurde und alles gemalt ist. Am erstaunlichsten sind die Chromeffekte. Aus 2 Metern Entfernung würde man jede Wette eingehen, dass das Chrom wirklich glänzt. Die exakten Details und die Wiedergabe der gespiegelten Umgebung tragen zu dieser frappanten Sinnestäuschung bei. Die Pressemappe gibt folgendes über den Künstler wieder:

Scott Jacobs

exklusiv hier in Europa. Er hat sich auf das Porträtieren von Harley-Davidson Motorräder spezialisiert und ist der einzige Künstler, der von der Firma Harley-Davidson Motor Co. offiziell lizenziert ist. In den USA ist Scott Jacobs mittlerweile sehr bekannt und seine Kunst bei Harley-Fans enorm gefragt. Viele prominente Persönlichkeiten aus der Geschäftswelt, der Motorradbranche, Film und Fernsehen wie Malcom Forbes, Arlen Ness, Jay Lenno oder Bon Jovi Drummer Tico Torres haben ihre Harleys von Scott Jacobs porträtieren lassen. Scott Jacobs wurde auch in diesem Jahr vom «Rally & Race Committee» als offizieller Künstler der «55. Sturgis Rally» ausgewählt. Die Sturgis Rally ist die grösste Motorradveranstaltung der Welt mit über 300'000 Besuchern. Er durfte das offizielle Logo malen, welches auf dem Programmheft und auf dem Poster der Sturgis '95 Veranstaltung erschien.



Scott Jacobs malt Bilder in Acryl auf Leinen im Stil des Fotorealismus. Seine Bilder sind erstaunlich genau in ihrem Detail, speziell wenn man die Verchromung und die reflektierenden Lackoberflächen betrachtet. Seine Kunst gibt es auf verschiedenen Medien für jedes Budget. Vom preiswerten Poster, über erschwingliche edle Drucke sowie in Form von wertvollen Originalen. Vom 10. bis 19. November 1995 hatten wir nun die Gelegenheit, die Bilder von Scott Jacobs in der Alstadthalle in Zug das erste Mal auszustellen.

Der Künstler wird in der Schweiz von einem Mitglied des Zug Chapters vertreten. Seine Bilder können bei Harley-Davidson of Zug bezogen werden. (Tel. 042-41 84 41)



Das Blackriver Chapter organisiert für die Ostschweizer Chapter ein Sicherheitstraining

Für Motorräder, durchgeführt mit ASSR Motos Hinwil.

Datum	: Freitag, im Mai 1996	Versicherung	: Vollkasko für 1 Tag möglich ca. Sfr. 50.-
Teilnehmer	: Pro 6 Teilnehmer 1 Fahrlehrer	Anmeldung an	: Markus Berner Tel. 073-51 92 75
Dauer	: 1 Tag	Anmeldeschluss	: 30. März 1996
Kosten	: Sfr. 220.- inkl. Mittagessen. Sfr. 60.- erhält man am Kursort zurück.		



Mod. FXSTC «US-Flag» Customizing, 1. Preis an der Ride-In Bike Show 1994 an der Europäischen H.O.G. Rally in München in der Kategorie Best Dresser Softail

Offizieller Harley Davidson Dealer
Sponsoring Dealer des Winevalley Chapters

GEROLD VOGEL AG
MOTO - FASCINATION - SHOW

Beim Sportzentrum CH-8570 Weinfelden
Tel. 071-622 33 80 Fax 071-622 28 57 (ab 30.3.96)

Winevalley Chapter 1995

[Anita Haug, Marcel Tubetti] Das Jahr hat mit unserem traditionellen Fondue im Freien begonnen. Ein wärmendes Feuer war bei der herrschenden Kälte ein willkommenes Zentrum für die hungrigen, winterfesten Biker. Das Fondue aus dem Kupferkessel hat auch wieder alle Befürchtungen übertroffen - gar nichts ist angebrannt. Kunststück, bei Wolfgang's kundiger Rührtechnik!

Werni hat zum Schnupper-Curling geladen. Unter kundiger Leitung von zwei erfahrenen Curlern haben wir uns aufs sprichwörtlich glatte Eis gewagt. Wie wenn es nicht schon genug schlüpfrig gewesen wäre, haben wir noch Gleitsohlen verpasst bekommen. Huiiii, jetzt aber ab wie die Waldfee und - platsch - mit einem Ränzler gelandet. Nach und nach haben es alle mehr oder weniger im Griff bzw. in den Füßen. Das Bäsele ist eine Kunst für sich und erfordert gutes Gleitvermögen und schnelle Reaktion. Schon bald werden zwei Teams gebildet und ein kleines Mätschli ausgetragen. Spannend bis zum letzten. Jeder will noch einen fremden Stein aus dem Haus der gegnerischen Mannschaft



Die glücklichen zwei...

checken. Gelb wird eindeutig Sieger, das heisst, diese Mannschaft darf den Apéro der Verlierer bezahlen. Eine gute Regel! Nächstes Jahr gibt es sicher eine Revanche. Wir werden sehen, wer da heimlich trainiert hat.



Angie beim Abgeben, ein sicherer Treffer



Ohne Fleiss kein Preis, oder umgekehrt?

Die Ausstellung bei Gerold Vogel hatte dieses Jahr einen ganz besonderen Anstrich, konnte doch der neu umgebaute Laden eingeweiht und der breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden. Für ganz besondere Stimmung haben die flotten Tänzerinnen gesorgt, die regelmässig Ihre rassige Show vor dem gelungenen Umbau darboten. Einige von uns haben es tatsächlich geschafft mit den begehrten Damen auf ein gemeinsames Bild zu kommen.

Beat und ich sind Ende April nach dem «First Empire Ride» in Griechenland und Italien knapp zur Zeit zurückgekommen, um die Frühlingsausfahrt mitmachen zu können. Marcel hat wieder eine aussichtsreiche Strecke, diesmal im Zürcher Oberland, ausgesucht. In der Gartenbeiz der Bachtelranch haben wir beim Z'vieri die ersten warmen Sonnenstrahlen genossen. Die neuen Maschinen und die im Winter erneuerten Töfss wurden allenthalben gewürdigt, bewundert und eingeweiht.

Im Mai dann der karitative Einsatz unseres Chapters zugunsten des Love Ride. Der Parkdienst wurde von Walter Fenner perfekt organisiert und durch unsere Mitglieder geregelt. Es ist sehr heiss, mit einem schwarzen T-Shirt und Käppli den ganzen

Tag bei strahlendem Sonnenschein auf der Rollbahn des Flughafens Dübendorf die Harleys von den Anderen, die Promis vom Fussvolk und die Zwei- von den Vierrädern zu trennen und den entsprechenden Parkfeldern zuzuweisen. Nur eine kleine Panne ist mir unterlaufen. Ich habe den Mister Schweiz nicht erkannt, und erst als er mir sagte, wer er sei, habe ich ihn zum Presseempfang durchgelassen, peinlich. Sonst ist alles glatt gelaufen. Sogar Emilie Lieberherr habe ich eine halbe Stunde betreut und vor der Presse abgeschirmt, weil sie als Überraschungsgast auftreten sollte. Sie hatte riesigen Plausch an der Ausfahrt und freut sich, dass heutzutage auch Frauen in der Motorradszene anzutreffen sind. 2500 Bikes haben wir eingewiesen, der Reingewinn zugunsten der muskelkranken Kinder betrug Sfr. 170'000.

Der Wonnemonat Mai eignet sich ausgezeichnet zum Heiraten. Angie und Harry wollten es wissen und haben am 20.5. eingeladen. Bei Werni haben wir unsere Maschinen mit Blumen geschmückt und sind dann ganz leise vor der Kapelle in Spalierformation gefahren. Tauben haben wir fliegen lassen und mit dem Brautpaar auf viele glückliche und gemeinsame Töfss-Jahre angestossen. Danach sind wir zu

Werni nach Hause gefahren und haben uns kulinarisch mit Grilliertem verwöhnen lassen, zum Dessert gab's dann Elisabeths Spezial Erdbeermousse.

Im Nachhinein haben uns auch **Fräzli und Dani** von ihrer Vermählung unterrichtet.

Bruno Huber hat uns zur Überraschung an die Hochzeit seiner Tochter **Natascha und René** eingeladen. Alle 3 sind Harley-Fahrer, also gibt es kaum etwas Passenderes, als die Hochzeitsgesellschaft mit unserem und dem Moonstone Chapter zu eskortieren. Bruno Huber in Appenzeller Tracht ist ein unvergesslicher Anblick.

Wir möchten allen drei Brautpaaren unsere herzlichsten Glückwünsche aussprechen.

Ebenfalls im Mai hat das Sun Hill Chapter zu seiner unschlagbaren **Spring Rally** eingeladen. Das ist ein absolutes Muss und ein Höhepunkt im Töffjahr. Nicht nur ist es jedesmal ein Erlebnis durch die Frühlingslandschaft zu tuckern und die Posten zu suchen, auch die Posten selbst haben es in sich. Glücksrad, Pfeilwerfen, Ballwerfen vom Töff, Balancieren etc. machen die Jagd auf Punkte zum Vergnügen. Letztes Jahr hat unser Chapter den Wander-Pokal für die grösste Anzahl Teilnehmer gewonnen, dieses Jahr haben wir den Pokal an das Basel Chapter weitergereicht. Dafür haben wir den ersten und zweiten Platz bei den Damen geholt. Der Pokal steht bei Gerold Vogel in der Vitrine. Vielen Dank Sun Hill Chapter für eure exzellente Organisation jedes Jahr.

Pfingsten wurde sehr unterschiedlich verbracht. Die Einen liessen sich im Bellevue Palace in Bern beim Harley-Davidson Gourmet Meeting verwöhnen, die Anderen haben den langen Weg nach Holland an die Super-Rally auf sich genommen. Die Super-Rally hat ihrem Namen wieder einmal alle Ehre gemacht, und die holländische Organisation war Spitze, die Musik und Unterhaltung ausgezeichnet und die Stände billiger, vielfältiger und besser als an anderen Rallies.



Angi und Harry

Im Juni hat das H.O.G. Seeland Chapter zum **Toy-Run** nach Biel gerufen. Leider war das Wetter sub-optimal und unsere Beteiligung dementsprechend klein, aber fein. Marcel hat uns alle würdig vertreten.

Über die **Touring Rally in den Vogesen** im Juli hat es an anderer Stelle in den Chapter News einen ausführlichen Bericht.

Am wohl heissesten Wochenende im Juli haben wir das Rabbit Hill Chapter zu unserer traditionellen **Chaptorausfahrt** geladen. Trotz zweifelhafter Wettervorhersage hatten wir wunderschönes Hochsommer-Wetter bei der Fahrt über das Appenzellerland in den Bregenzer Wald und um den Pfänder herum bis zur Bergspitze. Eine Traumaussicht über den Bodensee hat uns dort oben erwartet. Die Greifvogelwarte hat dann mit einer einmaligen Flugshow ihrer gefiederten Insassen aufwartet. Wegen der Hitze wollte zwar Gina, die Adlerdame nicht so recht aufsteigen, aber der Geier hat dafür dreimal seine Flugkünste gezeigt, und die Falken und Habichte haben sich sowieso an der Freiheit gefreut. Auf der Bodenseefahrt haben wir ausgiebig unseren Durst gestillt und die ersten drohenden Gewitterwolken beobachtet. Jemand hat leider auf seiner Electra Radio gehört und uns dann brüh-

warm erzählt, in Stuttgart hätten sie Sturm- und Hagelwarnung ausgelöst und der Bevölkerung geraten, im Haus zu bleiben und die Autos in die Garage zu stellen. Wir hatten immer noch eine Stunde Weg vor uns. Aber Stuttgart ist nicht der Thurgau. Wir sind trocken in Mettlen angelangt,



Natascha und René



Einsame Spitze am Love Ride 95: The Dream Team



2500 Biker on the move beim Love Ride



Familie Herzog ist geschafft, auch beim Love Ride

haben vorsichtshalber alle Motorräder in den Stall und Unterstand gebracht und konnten gerade die Tür zum Stall halbwegs schliessen, da ist das Unwetter losgebrochen mit Blitz und Donner, Wind, Regen und Sturm, aber

zum Glück ohne Hagel. Wir haben dem Geschehen gemächlich aus dem Trockenen zugeschaut mit einem Apéro in der Hand. Das nachfolgende Bar-B-Q war ein voller Erfolg. Es gibt halt viel zu erzählen wenn, zwei Chapter

beisammen sind. Erfahrungsaustausch und das Knüpfen neuer Freundschaften sind der Haupterfolg eines solchen Anlasses. Zelte wurden im Garten aufgeschlagen, und bald war Stille im Camp. Das Frühstück in der Blume in Bürglen hat wieder alle Gemüter geweckt. Wie üblich konnten wir nicht alles aufessen und haben noch Brötchen auf den Heimweg mitbekommen.

Anfangs August war dann das **Chapter Picknick** der fünf Ostschweizer Chapter angesagt. Unser Chapter hat dieses Jahr die Organisation übernommen und die anderen vier Chapter zu Spielen, zum Bräteln, Schwatzen und einer kleinen Ausfahrt eingeladen. Der Platz ob Frauenfeld war ideal mit Feuerstellen, Platz zum Sitzen, WCs und Holz zum Feuer versehen. Obwohl der Wind immer wieder die Bahnen fürs Langsamfahren verweht hat und



Einmalige Aussicht vom Pfänder über den ganzen Bodensee



Frühstück am Morgen nach der Chaptorausfahrt

das Geschicklichkeitsparcours von vielen zuerst im Schwierigkeitsgrad unterschätzt wurde, haben sich die meisten an die Aufgaben herangewagt. Gute Beherrschung des Töffs wurde gefordert. Es soll ja der reine Plausch sein, es geht um nichts als die Freude am Töfffahren.

Nächstes Jahr wird sich das Blackriver Chapter um die Organisation kümmern.

Das Rabbit Hill Chapter zusammen mit Hirsch Leu vom Hotel Eden in Arosa haben zum zweiten Mal ein Biker-Wochenende ausgeschrieben. Am ersten



Bruno und Irene beim Schäkern auf dem Pfänder

Abend haben wir uns für Edel-Gschweltli zu Beat Caduff begeben. Beat Caduff führt ein kleines Gourmet-Restaurant mit riesiger Weinkarte. Leider reicht der Appetit normalerweise nach dem Essen nicht mehr, um von seiner sagenhaften Käseplatte zu probieren, so haben wir ausgemacht,

dass wir die Käseplatte zusammen mit Gschweltli als Hauptmahlzeit geniessen wollen. Das Essen war ein durchschlagender Erfolg. Was man vom Wetter nicht unbedingt behaupten kann. Am Samstagvormittag hat es aus Kübeln geschüttet. Rolf, Bruno und Werni haben in Tenue-Fetz



Dies Chapter Pick-Nick der 5 Ostschweizer Chapter war ein voller Erfolg



Friedlicher Wettkampf zwischen den Chapters

gemacht. Regenkombi an, wir gehen, Regenkombi aus, wir bleiben etc. so von 8.00 bis ca 11.30, da hat dann der Regen tatsächlich nachgelassen, und nur etwas Nebel ist geblieben. Die Obgenannten haben dann ihr Führli ins Bündnerland unter die Räder genommen, der Rest von uns hat sich mutig zum Weisshornbühli begeben und Mittelstation einfach gelöst (eine Retourkarte gibt es ja schnell). Trocken und warm sind wir dann in der Carmennahütte angekommen. So eine Blumenpracht bekommt man selten zu sehen. Sträusse von Bergblumen, Sonnenblumen und Disteln, wohin das Auge reicht. Unsere letztjährigen Freunde, die Murelis, waren auch wieder da, dick und fett, gerüstet für einen langen Winter. Beim Abstieg dann noch einen Abstecher ins Bruggli-Pub und dann ab in die Sauna, den Whirlpool, zur Massage oder in den Swimmingpool, damit man wieder fit ist für das riesige Abendbuffet. Auf allen Löchern wurde gekocht, draussen Spare ribs, Hamburger und Steaks gebraten, der Pizzaofen ist heissgelaufen, die Spaghetti wurden frisch angemacht, und das kalte Buffet wartete der Schlacht die da kommen sollte. Jürg, Nina, Ebbes und Karin vom Mainhattan Chapter in Frankfurt trauen ihren Augen kaum. Alle guten Vorsätze sind vergessen, das Dessertbuffet lockt später werden die Kalorien ja wieder abgetanzt bei sagenhafter Live Musik. Am Sonntag die Parade durch Arosa, eine gemeinsame Ausfahrt nach Wildhaus und die Heimfahrt, alles im Trockenen und bei teilweisem Sonnenschein. Ein wiederholungswürdiges Wochenende geht zu Ende.

Der September stand ganz im Zeichen der 5. europäischen H.O.G. Rally in Castellon de la Plana. Dazu hat es ausführliche Berichte an anderer Stelle in den Chapter News.



Die einmalige Greifvogelschau auf dem Pländer. Kleine und grosse Greifvögel fliegen frei und kommen wieder zurück

Mit riesigem Glück konnte die **Herbstausfahrt** bei fast sommerlichen Temperaturen und strahlendem Sonnenschein durchgeführt werden. Sie war von kleinen Zwischenfällen geprägt. Das erste vorgesehene Datum hatten wir schlicht verpasst. Dann aber ging's los. Beim Sonnenbeck trafen wir uns zum Z'morge. Für die Spätaufsteher genügte auch schon ein Kaffee und ein Gipfeli. Peter Gmür, seines Zeichens Roadcaptain und eigentlich Vorfahrer, erschien mit seinem neuen Auto. Die Hinterradbremse seiner Heritage blockierte mal wieder. Kein Problem, mein Sozios war ja noch frei. Anita konnte nicht mitkommen. Ihre Ferienerinnerungen trug sie immer noch am rechten Fuss. Um Punkt 11 Uhr fuhren wir los, um die von Beat und mir ausgesuchte Strecke abzufahren. Beim ersten Halt in Mettlen, um Peter aufzuladen der sich mit Helm und Jacke von Anita ausgerüstet hatte und nun - laut Jacke - Lady of Harley Officer war, meldeten René und Natascha Elektroprobleme an ihrer Shovel. Das Batteriekabel löste sich. Erfreulich war, dass er uns auf den Flumserbergen nach einer Stunde intensiven Bastelns auf Beats Parkplatz wieder einholte. Auf unserer Fahrt vermissten wir Werni

und Elsbeth Wyss. Sie hatten uns um 5 Minuten verpasst, da sie den Sonnenbeck nicht gleich gefunden haben. Auf der Einladung war das Café doch eingezeichnet, gell Werni. Mit 11 Harleys, 20 Leuten und einem Sozios im Rücken ging's Richtung Wil und dem Ricken entgegen. Doch halt, der Organisator vergass, den reservierten Platz im Gartenrestaurant fürs Mittagessen zu bestätigen. Beat versuchte sich das erste Mal mit einer Taxcard. Zum Glück hatte die Telefonkabine Wände, so konnten wir Beats Worte nicht hören, die er zu der armen Taxcard sagte. Das erste Mal geht halt alles ein bisschen länger. Da nicht alle mit vollem Tank gestartet waren, gab's noch einen Tankstopp in Näfels. Über den Kerenzerberg nach Walenstadt und hinauf in die Flumserberge. Bruno und Rolf konnte, der schönen Kurven wegen, niemand mehr halten. Sie brausten auch gleich zum Tannenboden, vorbei an unserem reservierten Restaurant. Auch sie fanden uns wieder - bereits am Essen. Im Gartenrestaurant bei schönstem Wetter durfte ein Erinnerungsfoto doch nicht fehlen. Fast niemand merkte es! Der Chapterfotograf vergass die Kamera. Pfui aber auch! Doch wichtiger war das Fahren. Vom Rheintal ging's

hinauf nach Wildhaus. Harry gab, vermutlich unter Druck von Angi, seiner Pan kräftig die Sporen. Ich musste meinen Gasgriff voll aufdrehen, um nicht wieder ein neues Hinterradschutzblech anlegen zu müssen. Die so beliebte Schwägalp liessen wir rechts liegen und entschieden uns für die ruhigeren kleinen Strässchen des Hembergs. Wir fanden noch weitere gemütliche Wege, die uns, ohne weitere Zwischenfälle, nach Märwil führten. Im Hirschen verabschiedeten wir uns, im Garten sitzend, von einer schönen Herbstausfahrt. Nächstes Jahr bestimmt wieder, aber ohne Zwischenfälle. Na ja, ich werde mir alle Mühe geben.

Das ist das Ende des Sommerprogramms. Auch im Winter sind wir aktiv. Vorgesehen sind ein Curlingabend im November, Chlaushöck im Dezember, Fondue im Januar, Kegeln im Februar. Dann ist wieder eine Ausstellung bei Gerold Vogel im Programm und schliesslich wird es Zeit, die Motorräder zu sateln und auf zu neuen Abenteuern zu starten. Gerold Vogel hat uns dieses Jahr wieder grosszügig unterstützt, und an dieser Stelle gebührt ihm, seiner Frau Lydia und seiner Crew ein herzliches Dankeschön.



Überlaufe sagen die Einheimischen diesem steilen Aufstieg von Arosa in die Carmenna



Eine Skihütte im Sommer, voller Blumen und kulinarischer Genüsse - Arosa: FUN 4 YOU



Harley Owners Group Winevalley Chapter



Kontaktadresse: Beat Haug
Weinfelderstr. 12
9517 Mettlen
Tel / Fax 071-633 16 56

Chapter-Treffen Jeden 1. Freitag im Monat

**Sponsoring
Dealer**



Beim Sportzentrum 8570 Weinfelden



NACHRUH

[Anita Haug] Ende August hat uns die schreckliche Mitteilung erreicht, dass Susanne Straub bei einem tragischen Töföunfall in den USA tödlich verunglückt ist. Susanne hatte nach der Geburt des zweiten Kindes gerade wieder angefangen, am Winevalley-Chapterleben teilzunehmen. Sie war beim Bar-B-Q an der Chapterausfahrt dabei und hat mit Hans an der Vogesen-Rally teilgenommen. Von da stammt auch das nebenstehende Photo. Wir haben Hans und seinen beiden Kindern unser herzlichstes Beileid ausgedrückt und werden Susanne immer als positive, aktive Kollegin in Erinnerung behalten.



PUDOL

AUTO BOOTE CARAVAN

Einfach auftragen abwischen und schon wetterfest GLANZVERSIEGELT.

Die 3-Komponenten PLASTI-COAT Glanzschicht, die sich auf allen glatten Flächen anschmiegt und fest haftet, hat eine Schutzwirkung, die der bisherigen alten Wachspolitur um ein Mehrfaches überlegen ist.

deshalb versiegeln Sie heute noch Ihr wertvolles Auto mit
PLASTI-COAT

PLASTI-COAT



Für alle Lackarten und nichtporösen Oberflächen.

Für die Reinigung aller abwaschbaren Materialien (Metall, Aluminium, Lack, Glas und Kunststoff) eignet sich besonders PUDOL SYSTEMPFLEGE.

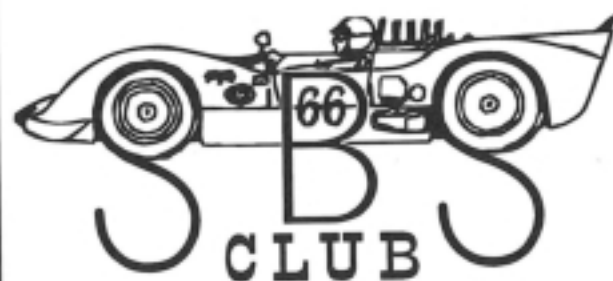
Ein paar Tropfen der Creme auf nassen Schwamm oder Lappen geben und die zu reinigenden Teile abwaschen, bis das Wasser abperlt. Abspülen und abtrocknen

SYSTEMPFLEGE 200g	10.70
400g	14.70
PLASTI COAT 400g	24.30

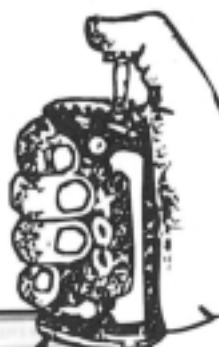
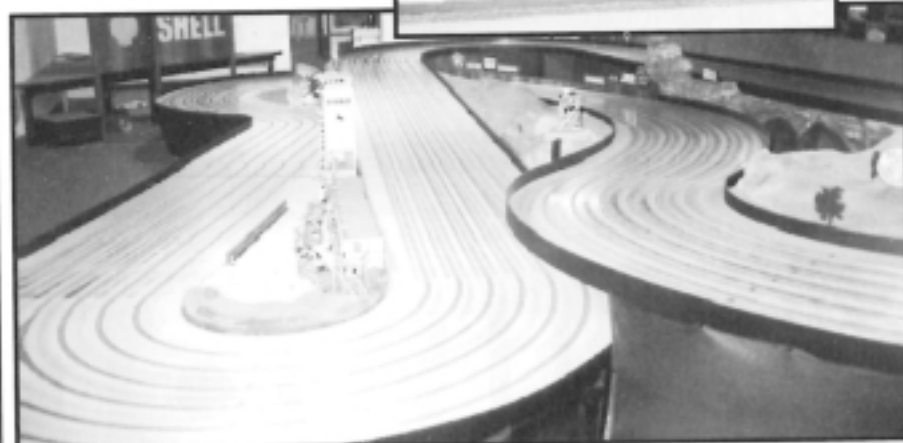
PUDOL CHEMIE AG 8203 SCHAFFHAUSEN
TEL. 053-24 80 97 FAX 053-24 85 15

**METALL+LACKSCHUTZ
VERSIEGLER**

2. OSTSCHWEIZER CHAPTER PICK-NICK, SONNTAG, 11. AUGUST 1996
AUSWEICHDATUM 18. AUGUST 1996



*Für Freunde
der guten alten
Rennbahn*



Jeden Freitagabend S.B.S.-Treff:
Clublokal in Mägenwil AG, direkt an
der Autobahnausfahrt Mägenwil

Anmeldung: Stephan Rinn,
Kisperstrasse 7,
5742 Kölleken
Tel. 062/723 55 58

Harley Fahrer und SLOT-Racing-Fans
haben eines gemeinsam: Die 60er
Jahre. Wurde doch der Grundstein zu
beiden Leidenschaften in jenen Jahren
gelegt. Was für Euch Easy Rider mit
Peter Fonda ist, ist für uns Grand Prix
mit Yves Montand, Kultfilme eben. Für
Euch sind's die Harleys, für uns die
Chapparals und wie sie alle heissen.
Seid Ihr gerade einmal an einer
Freitagabend in unserer Gegend
unterwegs, macht doch einen
Zwischenhalt in Mägenwil! Im SBS
Club gibt es eine 37 Meter, 6 Spur-
Holzbahn, gute Stimmung und einiges
mehr.

Der S.B.S. Club wünscht allen Harley-
Fans weiterhin gute Fahrt!

Ihr Audi - VW - Partner

Garage HERZOG AG

8370 Sirmach, Telefon 073 26 31 26

Teilemarkt am Bodensee



[Christof Gonzenbach] Wer kennt das Problem nicht, da baut man sein Bike in schöner Regelmäßigkeit um und weiss schliesslich gar nicht mehr wohin mit den überzähligen Teilen. Wir wissen wohin.

In meiner Garage sieht es so aus, wie wohl in manch anderem Harley-Stall: Da stehen - sauber geputzt - die Softail Custom und Sportster XLS 1000 im neuesten Outfit für die nächste Saison, und dahinter stapeln sich Teile, die bei den alljährlichen Umrüstaktionen ausgebaut werden, völlig intakt, optisch im Schuss, aber eben überzählig: der Doppelsitz der Sporty samt Sissybar, die Originalräder der Softail, Luftfilter, Lenker, ein Spannungsregler, der mal irrtümlicherweise gewechselt wurde, ein Fat Bob-Tank, ein Satz Originalfussrasten, Rückspiegel, Handgriffe, ein Satz gereckter Gabelbrücken und... und... und...

Der Platz wird langsam knapp, wohin also mit dem ganzen Plunder? In die Almetall-sammlung? Sicher nicht, die Teile sind ja gut im Schuss und lassen sich durchaus noch verkaufen. Also zum Händler damit - Ein-

tausch beim nächsten Teilekauf? Denkste, der hat selber noch einen ganzen Schopf voll gebrauchter Parts, verkauft selbst aber halt doch lieber neue Teile. Die Lösung heisst Swap Meet, ein Markt für gebrauchte Teile, wie er an vielen Bikertreffen stattfindet. Doch wie kommt man zu einem Standplatz? Und lohnt sich die Standmiete überhaupt? Soooo-viele Teile sind's ja nun auch wieder nicht.

Nun, wir haben gesucht und sind fündig geworden: In Frasnacht, einem kleinen Ort am Bodensee, ganz in der Nähe von Arbon, betreiben Claudia und Thomas von Niederhäusern seit fünf Jahren unter dem Namen «Hay Leather» ein kleines, aber feines Lederatelier. Doch nicht nur das. Dort besteht auch ein Ganzjahres-Swap Meet für Harley-Teile. Doch wie funktioniert das? Jeder Biker, der Teile hat, die er nicht mehr braucht, kann diese zu Claudia und Thomas bringen und den gewünschten Preis machen. Bei Unsicherheit wird der Preis anhand von Katalogen kalkuliert. Das Teil wird nummeriert, damit man auch weiss, wer's gebracht hat, und dann ins entsprechende Regal versorgt. Nach dem Verkauf wird dem ursprünglichen Besitzer der Erlös überwiesen. «Ich wäre sehr

froh, wenn ich mehr Teile in Kommission erhalten würde, eine grosse Auswahl steigert die Attraktivität unseres Teilemarktes und damit auch die Chancen, dass die Teile in nützlicher Frist verkauft werden», muntert Thomas alle Harley-Fahrer auf, doch einmal Estrich, Keller und Garage zu durchstöbern und ihm alle noch brauchbaren Teile zu bringen. Vor allem auf Motoren und Getriebe - auch unrevidiert - sowie Wide Glide-Gabeln ist Thomas besonders scharf: «Die könnte ich tags darauf schon wieder verkaufen.» Auch kaputte Sättel oder nackte Sattelgrundplatten sind gefragt. Aus denen macht Lederspezialistin Claudia wieder schmucke Customsättel.

Und wer keine Teile zu bringen hat, aber schon lange nach einem bestimmten Stück sucht, für den könnte sich ein Besuch im «Parts Heaven» in Frasnacht ebenfalls lohnen. Ausserdem, müssen es denn immer Neuteile sein, die man an seine - ja ebenfalls nicht mehr ganz neue - Harley schraubt? Oft sind bei alten Teilen nämlich Materialstärke und Qualität der Verchromung besser als bei neuen - noch ein Grund, mal bei Claudia und Thomas reinzuschauen.



ÜBERREGIONALE VERANSTALTUNGEN

05.05.96
12.05.96
19.05.96
16.-19.05.96
11.08.96
18.08.96
06.-08.09.96

LOVE RIDE DÜBENDORF
SPRING RALLY SUN HILL CHAPTER
SPRING RALLY
NORDEUROPAISCHE H.O.G. RALLY ROTTERDAM
OSTSCHWEIZER CHAPTER PICK-NICK
OSTSCHWEIZER CHAPTER PICK-NICK
SÜDEUROPAISCHE H.O.G. RALLY GARDASEE

AUSWEICHDATUM

AUSWEICHDATUM

Daytona Bike Week 1995

Sehen und gesehen werden

[Christof Gonzenbach] Think big - dieser Leitspruch aller Amerikaner war mir zwar schon bekannt, was da in Daytona abgeht, sprengte aber doch meine Vorstellungskraft. Ganz persönliche Impressionen über Tops und Flops an einer der grössten Motorrad-Feten dieser Welt.

Beginnen wir mit den Tops:

Die Rat's Hole Show: Von Big Daddy Rat veranstaltet, kostet zwar Eintritt, aber es lohnt sich. Was da an Bikes rumsteht, da gehen Dir die Augen über. Corbin's Jagdflieger neben einem Motorrad gewordenen Drachen mit Blinker in den Krallen, schuppenverzietem Auspuff, und Echsenkopf mit Rücklicht zwischen den Zähnen. Kompressor- und turbogeladene Dragster neben Chopper mit Arlen Ness-Heck, Zopf-Auspuff und Apehanger. Ofen mit wildesten Airbrush-Lackierungen, Indianersätteln und -sacochen. Und wem Harley zu wenig ist, der denkt noch «bigger» und zeigt eine customisierte Boss Hoss.

Die Main Street: Pausenloses Auf und Ab der Massen und ununterbrochenes Patrouillieren der Bikes. Sehen und gesehen werden. Doch aufgepasst: nie oben ohne und nie mit 'nem Bier in der Hand - sonst gibt's Knast beim Sheriff. Schade auch, dass die Hüter des Gesetzes nur gerade die übergrossen Wohnmobile und nicht auch die andern Blechkarossen vor dem Einfahrt in die Strasse der Strassen abhalten.

Shopping: Vor allem an den letzten Tagen sinken die Preise für Lederklamotten und Stiefel in den Keller - Chaps in guter Qualität ab 80 Dollar, robuste Stiefel ab 100 Dollar, Leder-BHs, -Tops und -Gilets schon ab 30 Dollar.

Die Lärmvorschriften: Es gibt keine (oder zumindest schert sich niemand drum). Offene Rohre und Supertrapp-Topf donnern nach Herzenslust um die Wette - allerdings auch noch morgens um 4!

Und nun zu den Flops:

Parkplätze und Campingplätze: Hoffnungslos überfüllt. Vor allem wer mit 'nem Wohnmobil kommt, steht total neben den Schuhen. Tip: Auf dem Platz eines privaten Platzvermieters anklopfen und fragen, ob man auch übernachten darf.



Schöne Aussichten



Irma unter Palmen in Daytona



Daytona by night



Herr und Maschine, beidesmal Boss Hoss



Airbrush und 3-D Effekt von H.R. Giger, nur in den USA zu sehen

Das Wetter: Irgendwann schiff't's immer, und die Bikini-tragenden Schönheiten, die man überall sieht, können nicht darüber hinwegtäuschen, dass es oft empfindlich kalt ist. Die Mädchen haben wohl Elefantenhaut.

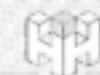
Die Übersicht: Was wann wo abgeht, ist für einen Newcomer schwer einsehbar. Man muss sich bei alten Daytona-Hasen durchfragen, wo's die beste Party oder das interessanteste Swap Meet gibt. Nur den Boot-Hill-Saloon, den findet jederman auf Anhieb. Aber schön Schlange stehen und das Gilet mit den Chapter-Insignien brav nach innen drehen, sonst ist man schneller wieder draussen als drin. Das gilt vor allem für diejenigen, die noch nicht wissen, dass im Gegensatz zu Sturgis das Tragen von Gilets an der Bike-Week in Daytona generell verpönt ist.

Die Springbreaker: Mittelschüler in den Frühlingsferien, Yuppie-haft und total durchgedreht. Und da sagt noch jemand was von wilden Biker-Horden.



Corbin-Harley im Jagdflieger-Look

Praxisbezogene, leichtverständliche PC-Schulung. Verlangen Sie Kursunterlagen.



HEFEL INFORMATIK
SCHULUNGSZENTRUM

Frauenfelderstrasse 49, 8370 Simach, Tel. 071-969 40 80
Fax 071-969 40 30

D' Fachmanna vom Dorf

Peter Loher
9462 Montlingen
Tel. 071 78 16 68

Tarcis Loher
9462 Montlingen
Tel. 071 78 28 70

empfehlen sich für:

**Sanitäre Anlagen, Spenglerarbeiten,
Blitzschutzanlagen, Flachdacharbeiten**

Moonstone Chapter 1995

ZELTWECKEND

[Arthur Stierli] Am 1. Juli starten wir frühmorgens bei gutem Wetter mit 12 Harleys gutgelaunt und vollbepackt zu unserem Zeltweekend. Wegen eines Erdstösses ist der Arlberg geschlossen, darum fahren wir auf der Autobahn bis Imst. Die Zufahrt zum Timmelsjoch erfolgt über Oetz - Sölden. Um uns für die vor uns liegende Anreise zu stärken, besuchen wir das Restaurant auf dem Timmelsjoch (2483 m). In St. Leonhard nehmen wir den steilen Weg über den Jaufenpass (2079 m). Die Fahrt über den Jaufen mit seinen engen Serpentinien ist herrlich. Der Ausblick auf der Passhöhe zu den Oetztaler Alpen ist traumhaft schön. Wir geniessen die Abfahrt, tauchen in ausgedehnte Wälder ein und fahren durch zahlreiche Kehren hinab nach Kalch bis Sterzing. Über den Brenner fahren wir weiter nach Igls bis zu unserem Campingplatz Brantelhof direkt am Reintalersee. Nach einem erholenden kühlen Bier werden die Zelte aufgestellt. Beim betrachten des Minizettes unseres «Kaisers» Heinz, der über 1.90 m gross ist, fragen wir uns, wie wohl seine Schlafstellung sein wird! Im Gartenrestaurant holen wir zum kalorienreichen Anschlag auf unsere Mägen aus. Ein starkes Gewitter mit Windböen vertreibt uns leider ins Gästehaus. Mit überfüllten Mägen und allmählich steigendem Alkoholspiegel werden alle zusehends stiller und schläfriger.

Wenig heldenhaft kriechen wir am Morgen aus unseren Zelten. Nach dem Frühstück, wo uns der Ausfall der Kaffeemaschine auf

eine harte Probe stellt, unterstreicht bald darauf ein dumpfes Grollen die geruhende Stille des Zeltplatzes. Der Hofhund hat längst den Schwanz eingezogen, das Auf und Ab der faustdicken Kolben und das satte Gebrabbel lässt unsere Herzen höher schlagen. Die Rückreise führt uns über den Achenpass nach Telts. Schwarze Schatten verdunkeln den Himmel, sodass wir bis Arlberg die Autobahn wählen. Am Arlberg trennen sich unsere Wege. Unermüdliche, unter ihnen auch der Road Captain, wollen noch ein bisschen Kurven geniessen und wählen den Weg über den Hochtannbergpass, wo sie zum Schluss noch von einem furchterlichen Gewitter überrascht werden.

Bei der Arbeit daheim, am Schreibtisch überkommt einen der Gedanke, nächstes Jahr wieder einen Zeltausflug z.B. in das sonnige Tessin zu unternehmen.

AUSFAHRT INS SÜDTIROL

1. Tag, Mittwoch 24. Mai 1995

[Guido Benz] Dieses Jahr trafen wir uns schon um 08.00 Uhr und wiederum bei sehr schönem Wetter beim Café Krüsi in Au. Pünktlich um 8.30 Uhr starteten 18 Teilnehmer mit ihren Harleys zur geplanten Reise in den hoffentlich sonnigen Süden. Mit Tagesprogramm und Kartenmaterial bestens ausgerüstet, ging's auf Landstrassen über Landquart, das Prättigau, den Flüela- und Ofenpass nach Meran, und man steuerte weiter über die Weinstrasse in Richtung Eppan zur Pension Spitaler in Frangart. Gemäss Pro-



Gepflegtes Nachtessen am Zeltweekend



Wem ist jetzt welcher Iglu?

gramm soll dann Mittagsrast gemacht werden, wenn dies der Magen durch Knurren bekannt gibt. Bedauerlicherweise liess sich eine für alle Platz bietende Taverne nicht gleich finden und der Schreibende liess sich auch durch merkliche Ungeduld einiger Teilnehmer nicht aus der Ruhe bringen, mit dem Resultat, dass schlussendlich ein prächtig gelegener Weingarten als geeignetes Objekt zum verdienten Mittagshalt gefunden wurde, woselbst auch Südtiroler Spezialitäten angeboten wurden.

Die Reisegesellschaft liess sich, da nicht mehr weit von der Pension entfernt, reichlich Zeit zum willkommenen und verdienten Mahl. Nach Ankunft am Bestimmungsort und Auspacken konnte es der eine und andere nicht lassen, dem Dealer Leo in Bozen einen kurzen oder längeren Besuch abzustatten, denn wo gibt es schon einen Harley-Shop zu sehen, welcher in einem ehemaligen Weinkeller installiert ist.

2. Tag, Donnerstag 25. Mai 1995

Nach erholender Bettruhe und ausgezeichnetem Frühstück führte uns die erste Fahrt zum Schloss Korb und von hier zu Fuss auf Hoch-Eppan. Einigen Teilnehmern dürfte dieser Fussstrip etwas befremdend vorgekommen sein, sind sie doch zum Motorradfahren und nicht zum Wandern hergekommen. Doch schlussendlich sollte es keiner bereut haben, der Weg führte durch Wald und Schluchten und wurde am Ende mit einer herrlichen Aussicht belohnt und der aufgekommene Durst konnte ebenfalls aufs beste gelöscht werden. Auch Heinz T. durfte sein Mitkommen trotz kleineren «Gleichgewichtsstörungen» kaum bereut haben. Zurück ging's zum Schloss Korb, woselbst ein vorzügliches Mittagessen auf uns wartete. Der Nachmittag wurde von den einen zum Baden benützt, andere kurvten über Kaltern und Auer nach Deutschneun. Bei dieser Gelegenheit hat's dann Heinz H. erwischt, bzw. ein Rad seiner Ma-



Südtirol by Bike

schine erlitt Plattfuss, und da alle Mittel, auch Spray, nichts halfen, musste das Rad ausgebaut und nach Bozen zu Leo gebracht werden. Zurück ging's über das Eggenental und Karersee durch herrliche Schluchten nach Bozen.

3. Tag, Freitag 26. Mai 1995

Das Ziel unseres heutigen Reisetages ist der Gardasee. Um diese Destination sicher zu erreichen, soll die nahe Autobahn benützt werden, um nicht wieder, wie letztes Jahr, den See nur auf der Landkarte zu sehen. Mit dem riesigen Verkehr haben wir allerdings nicht gerechnet und möchten deshalb von dieser Tour zu dieser Jahreszeit (Aufahrt) abraten. Autocars und nochmals Autocars, alle viel zu gross für diese Strassen und zu engen Tunneln. Vorwärts, rückwärts und nochmals vor- und zurück, Stau, Stau und nochmals Stau, diese zu gross dimensionierten Reiseautos sollten vom Verkehr in diesen Gegenden mit so prekären Strassenverhältnissen eigentlich ausgeschlossen werden. Nun - das nächste mal - weg von diesem lästigen Verkehr, besser in die nahen Berge. Zurück ging's auf demselben Weg, mit einem längeren Unterbruch allerdings. Schuld waren diesmal die Velorenfahrer und der Autotross der Giro d'Italia. Bei dieser Gelegenheit konnten wir Eidgenossen unseren Toni Rominger mit unserem «Hopp Schwiz, hopp Schwiz» etwas unterstützen und hoffen, dass es auch etwa genützt hat. Man könnte nun das hereinbrechende, heftige Gewitter als trübenreiche Antwort der italienischen Tifosi auf unsere Ovation betrachten. Wie dem auch sei, auf mehrheitlich trockenen Strassen erreichten wir gegen Abend wiederum unsere Pension.



Es braucht halt schon mindestens zwei Räder zum Fahren

4. Tag, Samstag 27. Mai 1995

Vom italienischen Chapter Numero Uno ist heute die 1. Dolomiten-Rundfahrt angesagt und organisiert. Wir liessen es uns nicht nehmen, ebenfalls daran teilzunehmen, doch ganz reibungslos funktionierte die ganze Sache nicht. Wir wendeten auf der Autobahn (?) und kamen wieder nach Frangart und an die Zahlstelle, was einiges Kopfschütteln hervorrief, kehrten nochmals über den Mittelstreifen zurück, verliessen dann die Autobahn und mit ein bisschen Glück fanden wir dank Steve schlussendlich den Treffpunkt. Erstaunlich was wir hier zu sehen bekamen. Über 70 Harleys aus ganz Italien, und was für Monster. Kaum zu glauben, dass man diese Fahrzeuge in der Schweiz hätte vorführen können. Unver-

züglich hiess es aufbrechen, Wohnwagen und Cars mussten zur Seite gestellt werden, unser Harley-Konvoi wurde von einem vorfahrenden Duo angeführt. Die Fahrt führte zum Sellapass woselbst das Mittagessen eingenommen wurde. Nur zu schnell verflog die Zeit und es hiess Abschied nehmen von unseren italienischen Harley-Freunden, unsere Rückfahrt führte uns über die Seiser Alm zum Hotel zurück.

5. Tag, Sonntag 28. Mai 1995

«Heimwärts ziehen die Schwalben», nicht nach Süden, nein, eher südwestlich vorerst und nachher mit Sicherheit nordwärts. Über den Mendelpass gelangen wir ins Val di Sole. Sonnental - heisst dieses wunderschöne Tal, welches sich zum

Val Vermiglio und zum Ponte di Legno der Abzweigung zum Gaviapass und landschaftlich sehenswerten Bormio, führt.

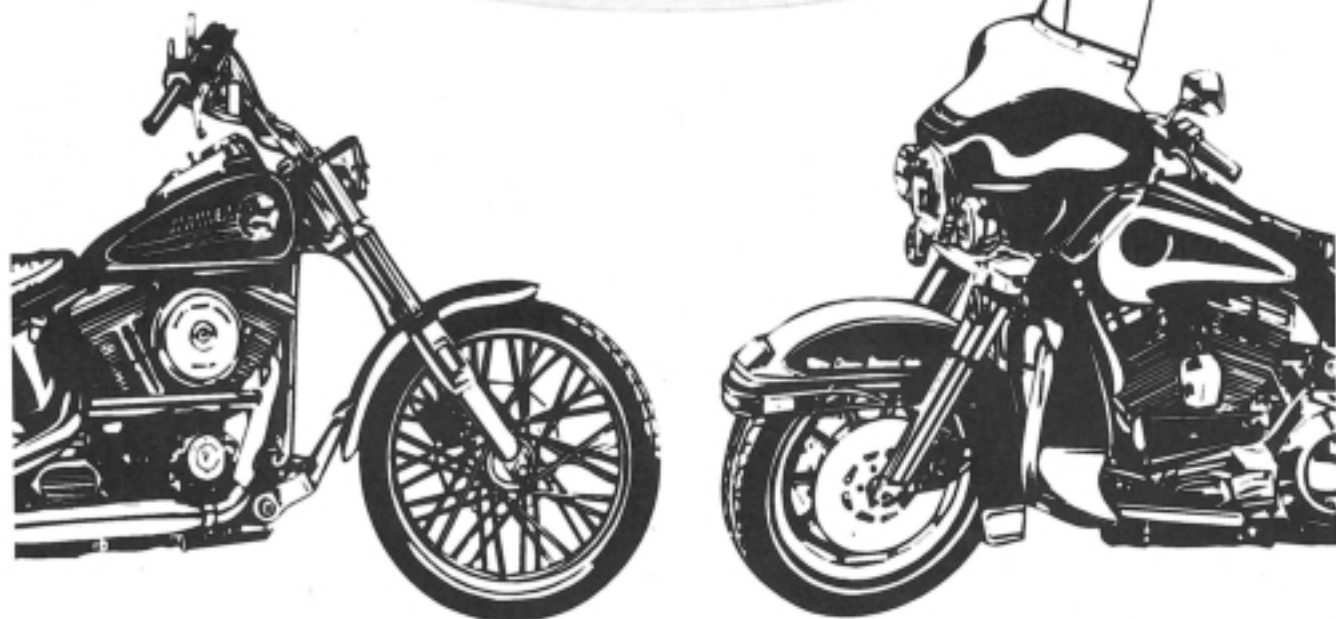
Wir fahren weiter über den Tonalepass, wo wir noch einen Kaffeehalt einschalten, und gelangen über Edöls ins Veltlin und den Passo del Aprica nach Tirano. Hier geniessen wir ein letztes Mittagessen in Italien. Weiter geht's über den Berninapass nach St. Moritz. Julier, Chur und dann nach Hause. Es waren wunderschöne Tage welche sicher unvergesslich bleiben, wobei das Wetter ebenfalls viel dazu beigetragen hat.

Die dritten Südtiroler-Tage sind bereits vorprogrammiert. Bis zum nächsten Mal.



Das Italienische Strassenverkehrsgesetz lässt es zu, oder?

WEDER-HARLEY



Offizielle Harley A-Vertretung

MOTOSPORT U. WEDER

Hauptstrasse 144, 9434 Au

Phone: 071-71 21 25 Fax: 071-71 31 30

Alle Modelle live in 9434 Au/SG

SCHLUSSFAHRT

[Rainer Wieser] Nun das Wichtigste gleich vorweg ist wohl die Tatsache, dass die Tour bei schönem Wetter - und das hatten wir ja - ein wirklicher Leckerbissen ist. Es hat für jeden Geschmack etwas - ob man nun lieber die wunderschöne Landschaft geniessen möchte oder ob man mehr Wert auf das Fahren über Land- und Passstrassen legt. Jedenfalls kann ich jedem mit gutem Gewissen diese Route empfehlen. Wegen guten Gasthöfen muss man ja in Österreich und Bayern keine Sorgen haben.

Jedenfalls traf sich eine muntere Harley-Gemeinde um 9.00 Uhr beim Café Krüsi in der Au. Einigen Skeptikern zum Trotz war das Wetter gut, und man konnte sogar seinen Morgenkaffee im Freien schlürfen. Bei anfänglich etwas Nebel wurde das Wetter immer besser, und nach ca. einer halben Stunde hatten wir strahlend blauen Himmel bis zu unserer Heimkehr. Über schön ausgebaute Strassen fuhren wir durch den Bregenzerwald ins Baldschwanger Tal. Nach der Grenze fuhren wir über den Riedhergpass mit 16% Steigung und machten einen Kaffeehalt auf der Grasgarnalp (im Winter ein Skigebiet). Hier konnten wir auf der Terasse in der Sonne sitzen. Nach ca. 45 min fuhren wir weiter nach Fischen hinunter (auch mit 16% Gefälle) und über Sonthofen zum Oberjoch. Ein schöner Pass mit einigen Spitzkehren. Durchs Tannheimertal über Pfronten und Vils, vorbei an Füssen nach Schwanau. Da diese Gegend sehr stark von Touristen besucht wird kostet auch das Parken einer Harley 3 Mark. Im Gasthaus (die Chefin ist Töff-Fan) waren Tische reserviert, und so konnte man in Ruhe einige bayerische Schmankerln (Schweinshaxe usw.) ausprobieren. Da für die meisten eine Besichtigung der Schlösser nicht erste Wahl war und es auch zeitlich etwas eng geworden wäre, machten wir uns nach einem Rundgang durchs Dorf wieder auf den Rückweg. Nesselwang ist ein Nadelöhr und hat praktisch jedes schöne Wochenende seinen Stau. Das kostete uns aber nur ca. 1/2 Stunde, und als wir von der Hauptstrasse weg waren, lief's wie-

ACTIVITIES - 1996

Datum	Anlass	Kontaktperson Tel.
Do 25. Jan	Boccia mit Spaghetti	Helga 071/725290
Sa 3. Feb	Hauptversammlung Rest. Maienthalde 19:30	Rainer 071/725290
Do 15. Feb	Schlitteln mit Stefan	Stefan 071/727689
Do 4. Apr	Werkstattabend mit Urs (Maienthalde, Werkstatt)	Urs 071/712125
Sa 27. Apr	Sicherheitstraining mit Thuri Gruppenfahrt (ganztags, Anmeldung erforderlich)	Arthur 071/732320
April	Seitenwagentraining (SFr. 250) mit Heinz	Heinz Z 071/713327
So 5. Mai	Love Ride (Saison Eröffnung)	Heinz R 071/711689
15. - 19. Mai	Ausfahrt ins Tessin (Auffahrt Hotel + Zelt)	Guido 071/724310
16. - 19. Mai	Nordeuropa H.O.G. Rally Rotterdam	
24. - 27. Mai	Rally in Nenzing Vorarlberg (Zelt)	Heinz H 071/782775
Juni	Country Weekend Widnau „Ölcity“ (??)	Rainer 071/725290
14. - 17. Juni	Ausfahrt Südtirol mit H.O.G. Bozen Numero Uno	Guido 071/724310
29. - 30. Juni	Ausfahrt mit Zelten	Arthur 071/732320
So 21. Juli	Ausfahrt	Guido 071/724310
25. Aug	Ausfahrt mit Grisca Chapter	Guido 071/724310
August	Brunch Montlinger Schwamm	Rainer 071/725290
Juli/August	Sporadische Abendausfahrten	
August	Dragster Rennen Hockenheim (Eintritt DM 100)	Heinz H 071/782775
6. - 8. Sep	Südeuropa H.O.G. Rally Gardasee	Rainer 071/725290
So 22. Sep	Chäsknöpfl Ausfahrt nach Schönenbach	Heinz Z 071/713327
So 5. Okt	Saisonabschluss Ausfahrt siehe Kasten	
Do 5. Dez	Klaushöck Restaurant Maienthalde	Helga 071/725290
Do 2. Jan 97	Kein Höck	
Do 23. Jan 97	Boccia mit Spaghetti	Helga 071/725290
Fr 7. Feb 97	Hauptversammlung Rest. Maienthalde 19:30	Rainer 071/725290

der rund. Vorbei an Immenstadt am schönen Alpee, Oberstaufen, Bregenzerwald nach Hause. Es wurde mittlerweile auch recht frisch. Aber eine Sache möchte ich doch noch erwähnen: Auf dieser Tour mussten wir sage und schreibe 8 mal die Grenze überqueren. Trotzdem man kann's nachmachen.

SICHERHEITSTRaining

[Rainer Wieser] Nun ist es wohl bald zu einer Institution geworden, dass wir am Saisonanfang unser Sicherheitstraining durchführen. Leider liess der Zuspruch für diesen doch sicher sinnvollen Anlass zu wünschen übrig, wie die magere Anmeldung zeigte. Aber es ist leider doch immer so, dass diejenigen, dies nötig hätten, nicht erscheinen. Aber vielleicht liegt es ja auch daran, dass man den Anlass etwas anders aufziehen muss, und so werden wir uns für das nächste Mal sicher etwas Neues einfallen lassen. Wir sind dennoch der Meinung, dass es ein sinnvoller Anlass ist und wir versuchen müssen, durch mehr Attraktivität möglichst viele zu begeistern. Vielleicht sind ja auch alte Hasen aus anderen Chapters interessiert, was die Sache etwas auflockern würde und auch neue Ideen bringen würde. Für neue Ideen und Vorschläge haben wir sicher ein offenes Ohr.

Jedenfall hatten wir wie im Vorjahr schönes Wetter, und so konnten wir auf unserem Übungsplatz zu Saisonanfang die wichtigsten Sachen wie Vollbremsung, Maschinbeherrschung und richtiges Kurvenfahren üben. Man staunt, wenn man darauf achtet, wie viele das falsch machen und wie oft man sich auch selbst bei Fehlern ertappt. Am Nachmittag machten wir eine kleine Ausfahrt um das Geübte auch auf einem kurzen Trip richtig anzuwenden. So konnte man mit einem guten Gefühl und der Gewissheit, das Nötigste für die eigene Sicherheit getan zu haben, in die neue Saison starten.



**Harley Owners Group
Moonstone Chapter**



Kontaktadresse: Rainer Wieser
Nefenstrasse 39b
9435 Heerbrugg
Tel. 071-72 52 90

Chapter-Treffen Jeden 1. Donnerstag im Monat
Rest. Maienthalde Berneck 19.30

**Sponsoring
Dealer**



Hauptstr. 144 9434 Au



Rainer beim Üben

Aus Alt mach Neu

Wiedergeburt einer Sporty

[Angela Köhler] Da stand sie vor mir mit herunterhängenden Zylinderköpfen, demonierter Sitzbank, ausgebaute Batterie und losen Kabeln in einer dunklen Ecke einer Einstellhalle mitten zwischen ausrangierten Japanern und bemitleidenswerten Europäern.

Wie kam es dazu? Nun, da müssen wir uns schon einige Jahre in die Vergangenheit begeben. Auslöser für meinen Entschluss, selbst eine Harley mein Eigen zu nennen, war der Besuch der Daytona Bike Week 1993. Wieder zurück in good old Switzerland war ich gnadenlos vom Harley-Bazillus befallen. Schon bald - nach dem Studium von Fachbüchern und alten Werkfotos - war für mich klar: Es musste eine Sportster sein, und zwar nicht irgendeine, sondern eine ziemlich alte, am liebsten eine aus den Jahren 1957 - 1960.

Wohl eher einem Zufall zuzuschreiben war dann folgende Geschichte: Bei einer Reparatur an unserer 58er-Pan in der Werkstatt der New Harley Ranch in Rümikon kam ich mit dem Mech, Bruno Schilling, ins Gespräch über Sportsters. Meine Hoffnung,

eine alte Sportster auftreiben zu können, wurde jäh zerschlagen. Ich wurde vor folgende Tatsache gestellt: Alte Sportsters sind so selten wie der Vogel Do-Do (letztes lebendes Exemplar 1790 auf der Insel Mauritius geschossen). Falls trotzdem ein Exemplar auf dem Markt auftauchen sollte, befindet es sich meist in einem miserablen Zustand, da die Sportsters zu Lebzeiten gnadenlos ge-



schen Behandlung, sprich polieren, und nochmals polieren! Die bis ins letzte Detail zerlegte Maschine gaben wir in fachmännische Hände. Dies geschah im September 1993. Das Jahr 1994 verstrich ohne nennenswerte Aufarbeiten, einerseits, weil ich erst diesen September die 2-jährige 125er Zeit hinter mich gebracht habe, und andererseits, weil der Restaurator mit weiteren HD-Projekten beschäftigt war. Zu Beginn dieses Jahres wurde dann die Motorrevision vorangetrieben und nach einigen Wochen auch abgeschlossen (Zylinder ausgedreht und sandgestrahlt, neue Kolben, Pleuel, Lager, neuer Dichtungssatz etc.). Etwas später musste ich mich für die Farbe entscheiden. Oh mein Gott, welche Qual! Ich hatte beim Motor die Wahl oder eben auch die Qual aus ca. 20'000 Farbmustern diejenige herauszusuchen, welche schlussendlich auf den Blechteilen aufgetragen werden sollte. Nach stundenlangem Blättern in Farbkatalogen und langem Hin und Her habe ich mich für ein Blaugrün entschieden. Diese Farbe entsprach meinem eigenen Gusto, sieht jedoch einer Ende der 40er Jahre tatsächlich hergestellten Werksfarbe sehr ähnlich und unterstreicht den Oldie-Look der Maschine sehr schön.

Ursprünglich ging ich davon aus, der 70er Sporty einen 50er Look zu verpassen, gab aber das Unterfangen nach einiger Zeit auf, da es praktisch unmöglich ist, alte Teile wie z.B. eine originale Lampenverschalung für eine Sportster aufzutreiben. Man muss dazu wissen, dass viele Sportster abgespeckt wurden, um konkur-



Angi, die stolze Besitzerin

knüttelt worden sind und in ständigem Kampf um neue Geschwindigkeitsrekorde mit den viel agileren Engländern standen. Zudem mussten die alten Sportsters per Kickpedal zum Leben erweckt werden, was für eine durchschnittlich gewachsene Europäerin mit 170 cm Körpergröße und 55 kg Lebendgewicht schlichtweg ein Ding der Unmöglichkeit ist. Es sei an dieser Stelle an die berühmte Karikatur des typischen Sportster-Fahrers erinnert, der mit der unheimlich dicken Muskelentwicklung an der rechten Wade.

Als wir so in den Erinnerungen kramten, mochte sich Bruno an eine Sportster mit Jahrgang 1970 erinnern, die er bis vor einigen Jahren regelmässig in Wartung

hatte und einem Fahrlehrer aus der Ostschweiz gehörte. Seine Nachforschungen ergaben, dass dieser vor einigen Jahren die Sportster beim Kauf einer Big-Twin eingetauscht hatte und diese beim Harley-Händler Germann in St. Gallen eingelagert wurde. Nun aber Achtung-Fertig-Los. Mein Mann stand zur ersten Begutachtung und Kontaktnahme bei Germann Motos. Er fand die eingangs erwähnte Situation vor, und die Sporty wechselte seinen Besitzer. Die Sporty war in erstaunlich gutem und vor allem originale Zustand und hätte mit verhältnismässig wenig Aufwand wieder in Takt gestellt werden können. Hätte ..., wie das nun mal eben so ist, hat man von seiner Harley gewisse Vorstellungen und versucht diese nach Möglichkeit auch umzusetzen. Wir entschlossen uns zu einer Totalrestauration. Damit nahm die Wiedergeburt der Sporty ihren Anfang. Die Zerlegung und Demontage erledigten wir im Do-it-yourself-System. Wie bereits erwähnt, befanden sich viele Teile in gutem Zustand und bedurften nur einer intensiven kosmeti-

renzfähig gegen die schnelleren Engländer zu bleiben. Die so demontierten Teile verschwanden auf Nimmerwiedersehen in irgendeinem Alteiscontainer und sind deshalb heute äusserst rar. Ich konzentrierte mich nun in der Folge darauf, die Sporty möglichst originalgetreu zu restaurieren und denke, dass das auch ganz gut gelungen ist. Und wirklich, ich glaubte schon gar nicht mehr richtig daran, stand zu unserer aller Überraschung bei der Rückkehr aus unseren Flitterwochen im Juli '95 die fixfertig montierte Maschine im Esszimmer unserer Wohnung im ersten Stock! Es steht nun noch die technische Abnahme beim Strassenverkehrsamt an, und dann freue ich mich schon auf die ersten Sonnenstrahlen im nächsten Frühjahr, wenn ich einer bereits verschollen geglaubten Sporty wieder neues Leben einhauchen kann.



4. SPRING RALLY VOM SUN HILL CHAPTER 12. MAI 96, AUSWEICHDATUM 19. MAI 96



Speise-Restaurant
Maienhalde
Berneck

5 Minuten ob Berneck,
mit dem herrlichen Blick auf das schöne St. Galler
Rheintal und das Vorarlberg, steht das Haus der
gepflegten Küche.

Verlangen Sie die vielseitigen Menu-Vorschläge für
Hochzeiten und Gesellschaften

Einzelmenüs und Vesperplättli sind jederzeit
erhältlich

Wir freuen uns auf Ihren Besuch
Familie H. Indermaur
Tel 071-71 13 62

Grosser



Familie
Vreni und Franz Egger
Rorschacherstr. 310
9016 St. Gallen
Tel. 071 - 35 14 55 ab 30.3. 071 288 14 55

Spezialitäten vom
Holzkohlengrill.

Am Mittag
preiswerte Menu's.

Gemütliches Säli
bis 40 Personen.

Samstag u. Sonntag
Ruhetag.

Grosser Parkplatz.

Idealer Töff-Treff.



 Wir versichern auch Fahrzeuge
mit Motor ...
z.B.
Harley Davidson

Bei uns treffen Sie immer
ins Schwarze



Schweizerische Mobiliar
Versicherungsgesellschaft

auch beim Sport die richtige Wahl

Generalagentur Dietikon Urs Misteli
Telefon 01-740 70 77 Telefax 01-740 70 79

Reto Wasem
Inspektor
Im Heidenkeller 8, 8902 Urdorf
Telefon 01-734 04 34

3. Love Ride Switzerland

Donnernde Harley-Motoren für einen guten Zweck

[Christof Gonzenbach] Mit rund 1500 Maschinen hatte Veranstalter Erwin Wyrch gerechnet, rund 2500 Feuerstühle sind aber schliesslich nach Dübendorf zum 3. Love Ride Switzerland gepilgert. Und allen voran das Bikeridol schlechthin, Easy Rider-Superstar Peter Fonda.

Tolles Wetter, ein riesiges Gelände - diesmal auf dem Flugplatz Dübendorf - und heisse Öfen, soweit das Auge reicht. Ein wirklich herrlicher Anblick, und erst noch für einen guten Zweck. Als einzige offizielle Tochterveranstaltung des seit elf Jahren in den Amerika stattfindenden Love Ride ist auch dieser Anlass eine Non-profit Veranstaltung, deren

Los samt und sonders muskelkranken Jugendlichen zugute kommt. Und neben Stargast Peter Fonda führen diesmal auch noch die Zürcher Regierungsrätin Emilie Lieberherr und natürlich Oberapache Angi Burri mit, welcher auch das spätere Unter-

haltungsprogramm bestritt - ohne Gage, Ehrensache! Ein nicht endenwollender Konvoi donnernder Bikes folgte den VIPs auf der abwechslungsreichen Strecke durch blühende Felder, Wälder und Dörfer an vielen Schaulustigen vorbei zurück zum Festgelände. Und an Bord von eiförmigen Ecomobilen sowie Seitenwagengespannen durften auch die körperlich behinderten Hauptpersonen dieses Tages mitreiten. Dort erwarteten Drinks and Food sowie harte Rock- und Country-Rhythmen die Harleyfahrer. Und die schönsten Bikes formierten sich zur Prämierung.

Insgesamt über 7500 Personen - eine Menge Schaulustige inbegriffen - waren auf dem Militärflughafen Dübendorf mit dabei und sorgten dafür, dass über 170'000

Franken zugunsten der muskelkranken Jugendlichen zusammenkamen. Ein Superergebnis, keine Frage. Und nach einer Überschwemmung wurde bereits ein Teil der Einnahmen einem Heim in Dielsdorf zur Schadensbegrenzung zur Verfügung gestellt.

Doch ein paar Wünsche für künftige Love Rides bleiben.

AN DIE VERANSTALTER

Wie wär's mit Biker-Spielen? Das würde für Kurzweil sorgen und den Zusammenhalt zwischen H.O.G. Members, Free Bikers und MC Mitgliedern verbessern. Und noch was: Wenn sich schon H.O.G. Chapter zur freiwilligen Mitarbeit zur Verfügung stellen, sollte dies doch gebührend gewürdigt werden!

AN DIE TEILNEHMER

Danke, Ihr wart super. Bis halt auf jene wenigen unverbesserlichen schwarzen Schafe, die nicht nur mit völlig illegalen Bikes -

zum Teil sogar mit falschen Nummernschildern - angeschwirlt kamen, sondern auch noch die toleranten und bloss auf einen reibungslosen Ablauf bedachten Polizisten provozieren mussten. Diesen hirnlosen Pfeifen haben wir nun zu verdanken, dass - vor allem in Zürich und Aargau - alle Harley-Fahrer besonders genau kontrolliert werden.

Am Sonntag, den 5. Mai 1996 findet der 4. Love Ride Switzerland wieder auf dem Militärflughafen in Dübendorf statt. Hoffentlich diesmal ohne negative Begleiterscheinungen und - bitte, seid nicht nachtragend, es ist ja für einen guten Zweck - wiederum mit einer überwältigenden Beteiligung!

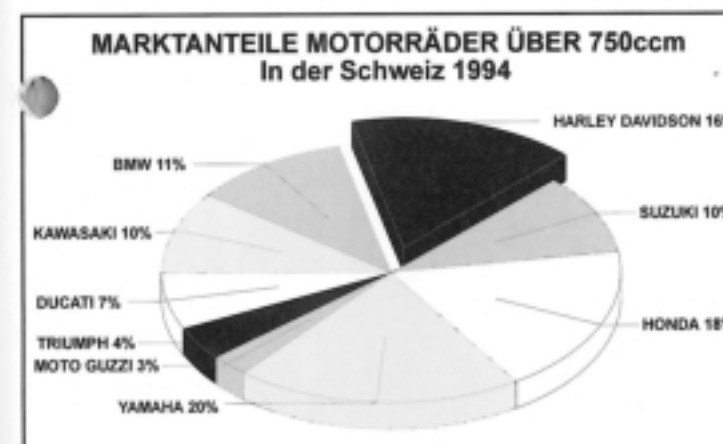
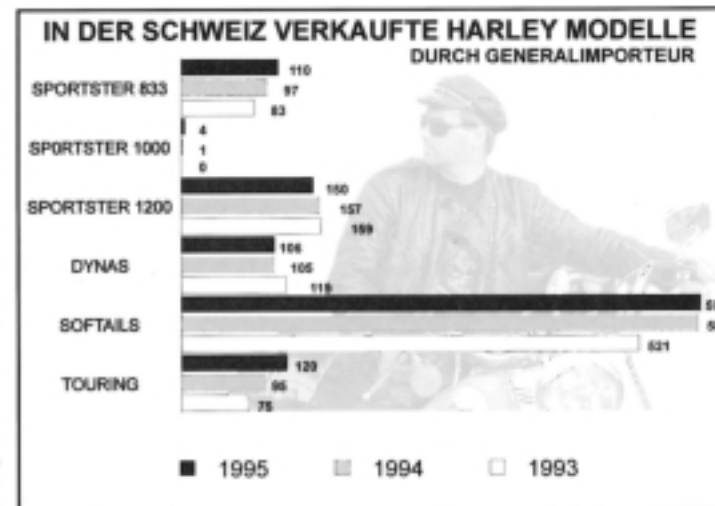
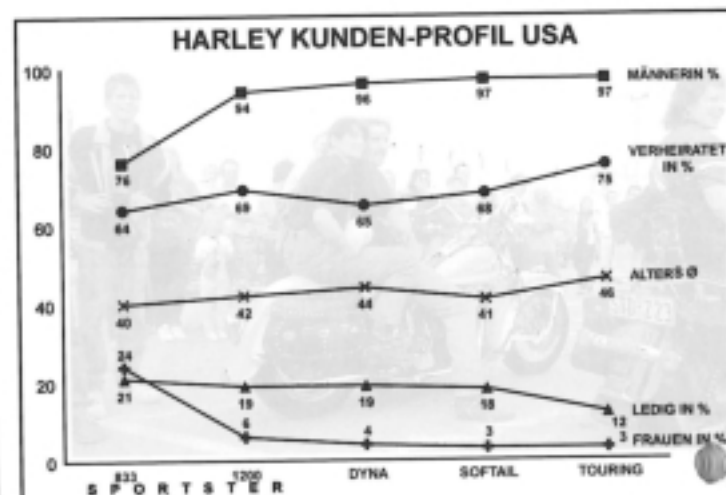
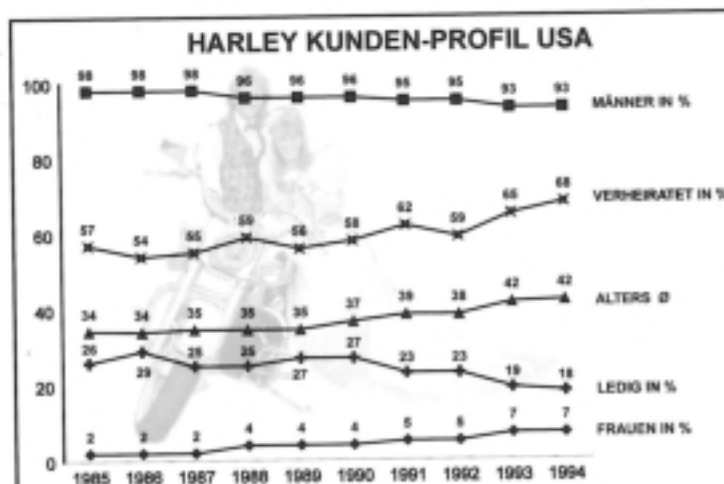
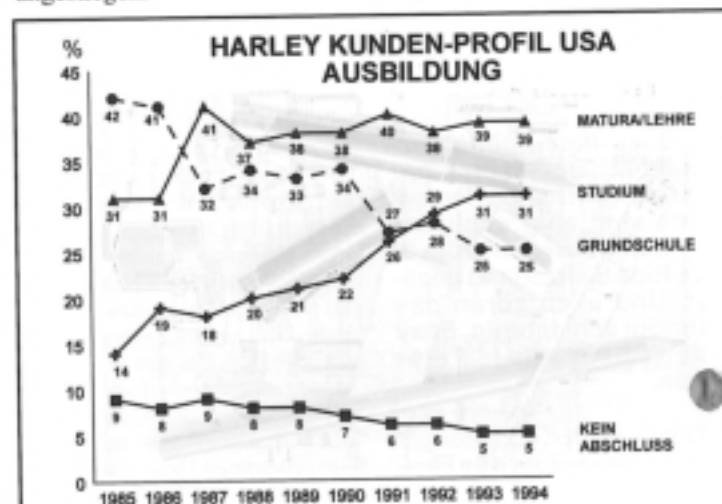


Statistiken

Harley-Davidson in Zahlen

[Anita Haug] Harley-Davidson hat in den letzten 10 Jahren einige entscheidende Veränderungen in der Struktur ihrer Kundschaft erfahren. Das durchschnittliche Alter von Harley-Besitzern und -Besitzerinnen, ist von 34 auf 42 Jahre gestiegen, die Anzahl der verheirateten Biker hat sich von 57 % auf 68 % verändert, gleichzeitig ist auch das durchschnittliche Haushaltseinkommen um 150 % gestiegen. Der grösste Teil dieser Veränderungen hat sich in den letzten 5 Jahren vollzogen. In dieser Zeitspanne ist auch der Anteil Frauen von 2 % auf 7 % gestiegen. Mehr und mehr haben sich Amerikaner mit guter Schul- und Berufsausbildung für Harleys interessiert. Obwohl man diesen Trend nicht mehr YUPI, Young Upwards Mobile People, (junge aufstrebende Bevölkerung) nennen kann, da ja das Alter gestiegen ist, zeigt sich dennoch, dass die Bemühungen von Harley-Davidson, eine neue, kaufkräftigere und familienorientierte Kundschaft zu pflegen, sich gelohnt haben. Die Harley Owners Group, welche jetzt 12 Jahre alt ist, und die komfortableren Modelle haben das Ihre dazu beigetragen, das Image vom Rockerbike in ein Motorrad für Fahrer und Fahrerinnen aus allen Bevölkerungsschichten umzuwandeln. Der Erfolg von Harley-Davidson spricht Bände. Die

Aktien sind von Dezember 1992 bis Oktober 1995 von US\$ 15 auf US\$ 26 angestiegen. Die Produktion wird pro Jahr um 3 % erhöht und der Anteil Verkäufe aus Accessoires am Unternehmerrgewinn ist steil angestiegen.



In der Schweiz hat der Anteil von Harley-Davidson am Verkauf von schweren Motorrädern stetig zugenommen. Frauen haben diesen Sektor entdeckt und fahren je länger je mehr Milwaukee Iron. Dies zeigt sich auch am Anstieg der verkauften 883 Sportster. Von vielen Frauen wird dieses Modell - weil leichter und kleiner - als Einstieg bevorzugt, bevor sie auf eine Big Twin umsteigen. Auch die Touring Maschinen haben etwas zugelegt, das ist zum Teil der Road King zu verdanken, die eine kostengünstige und sehr handliche Version einer Reisemaschine verkörpert, ohne wuchtig und schwer zu wirken wie die Electra Glide.

Die Zahlen zeigen nicht unbedingt ein reales Bild der Nachfrage an, da nur eine beschränkte Anzahl Maschinen in die Schweiz geliefert wird. Obwohl diese Anzahl in etwa derjenigen entspricht, die nach Deutschland geliefert werden, konnten auch 1995 nicht alle Wünsche befriedigt werden. Grund genug, sich auf die '96er Modelle zu freuen.

Restaurant Hand Neftenbach

Töff-Treffpunkt an der Hauptstrasse
Winterthur - Basel

- ☆ Abwechslungsreiche, gepflegte, saisonale Küche
- ☆ Gartenwirtschaft unter Kastanienbaum
- ☆ Grillspezialitäten im Sommer
- ☆ Grosser Parkplatz

Ruhetag: Dienstag ab 14.00 Uhr und Mittwoch ganzer Tag
Sa. + So. ab 9.00 offen (frische Gipfeli und Nussgipfel)

Röbi und sein Team freuen sich auf Deinen Besuch
Tel. 052 315 15 98



Fahrschule

Heinz Zoller

Auto- und
Motorradfahrschule

Emserenstrasse 14
9434 Au
Telefon 071-71 33 27



New Village Chapter 1995

[Marcel Baumer] Das Jahr zwei des New Village Chapters aus St. Gallen wurde mit leicht angepasster Saisonplanung in Angriff genommen. Anstelle vieler kleiner Anlässe wurde durch eine Programmkommission ein Programm mit monatlichen Highlights zusammengestellt. Die Idee dabei war, für alle etwas anzubieten, nicht nur für die «Hardcore Riders», sondern auch für die «Gemütlich-Tuckerer». Nachdem die Saison ohne nennenswerte Zwischenfälle abgelaufen ist, bleibt aber festzuhalten: Allen kann man es nie recht machen. Das war aber auch nicht das Ziel der Übung. Innerhalb der Chaptermitglieder gab es keine grossen Veränderungen, der Kern der St.Galler Harley Owners scheint sich gefunden zu haben. Überschattet wurde die Saison Anfang Mai durch den Tod nach langer Krankheit eines unserer Mitglieder. Lieber Jürg Ruch, es war Dir nicht vergönnt, die Saison mit uns abzuschliessen. Wir werden Dich aber in guter Erinnerung behalten.

Für alle, die nicht alle Aktivitäten mitmachen konnten, hier die Highlights:

Um die winterlichen Bike-Entzugserscheinungen etwas abzubauen, haben wir unseren ersten Saisontermin mit einem Ski-Weekend im März vor den Beginn der Strassensaison gelegt. Unsere Davoser Chapterfraktion organisierte Unterkunft und Skipass für 2 Tage «Snow and Fun». An dieser Stelle nochmals einen herzlichen Dank ins Bündnerland und eine scharfe Rüge an alle, die dieses super Wochenende verpasst haben. Was heisst hier Rüge, schlichtweg selber schuld seid ihr. All das habt ihr verpasst: Nach dem Eintreffen und Zimmerbezug am Samstagmittag wurde sogleich die hauseigene Bar des Hotels «Schützen» inspiziert. Einhelliges Urteil - hier bleiben wir doch gleich etwas länger. Mit genügend Kurvenöl angereichert war um 19.00 Uhr Start in voller Skimontur aufs Jakobshorn. Fondueplausch in der Jatz-Hütte stand auf dem Programm. Wer Davos kennt, kennt auch die Jatz-Hütte

oder hat zumindest schon etwas von den dort oben abgehenden, legendären Parties gehört. So waren die Chapter-Members auch den ganzen Abend bemüht, diesen Ruf kräftig zu unterstützen. Je länger der Abend, desto grösser der Erfolg in dieser Hinsicht. Einen wohlthuenden Höhepunkt erreichte die Party mit dem Aufgang des Vollmondes über der einmaligen Davoser-Bergwelt. Wohlthuend in diesem Sinne, weil man durch die kalte Nachtluft auf der Veranda den Kopf ein wenig durchlüften und sich geistig (oder heisst es «hochprozentig»?) langsam auf die Abfahrt ins Tal vorbereiten konnte. Nach ein paar vorsichtigerweise eingenommenen Abschiedsbechern ging's ab auf die Piste. Die angebotenen Fackeln wurden dankend abgeschlagen, mit dem Vollmond war die Piste beinahe taghell. Nach einer phantastischen Abfahrt trafen sich alle Todesmutigen mit all ihren Knochen noch am richtigen Ort an der Talstation wieder. Nochmals auf den Berg rauf wollte man uns nicht lassen, also entschlossen wir uns zu einer erneuten Inspektion der Hotelbar. Live-Musik aus Amerika und die letzten Barvorräte liessen den gelungenen Abend ausklingen. Am anderen Morgen sah man dann aber doch das eine oder andere



Erster Halt, wieder einmal auf dem Furkajoch



Bevor die Fete richtig losging, war schon einiges los



Skiweekend Davos, the day after - Augen auf

nicht so ganz frische Gesicht am Frühstücksbuffet. Wieso wohl? Wie dem auch sei, den schönen Tag auf der Piste wollte sich niemand entgehen lassen. Also ab auf die Parsenn und rein ins Ski-vergnügen. Gleichtags fand auch das älteste Skirennen der Schweiz statt - das Parsenn-Derby. Herrliche Stürze haben wir gesehen! Summa summarum ein

Saisonstart der das Prädikat «hammermässig» verdient.

Der nächste Termin war der Apéro zum Strassensaisonstart. Bei prächtigem Frühlingswetter versammelte sich die Chapter-Gemeinde Mitte April bei ihrem Sponsoring-Dealer zu einem Apéro, um die Götter für die Strassensaison günstig zu stimmen. Auch die nicht ganz wetterfesten



Markus D., der älteste HD Owner der Welt

Members waren inzwischen aus der üblichen Biker Winterlethargie erwacht und hatten ihre Bleche angeschraubt. Nach ausgiebigem Apéro, der eigentlich mehr die Bezeichnung BBQ (sprich «Barbäku») verdient hätte, schwangen wir uns in die Sättel, brachten die Auspuffe zum Glühen, die Pneus zum rauchen und die Haare zum flattern.



Fototermin

Ziel des Fototermins im Juni war eigentlich, ein vollständig versammeltes Chapter begrüßen zu können, um einen Schnappschuss für die H.O.G.-Tales zu machen. Am Schluss war die Zahl der Verhinderten aber grösser als die Zahl derjenigen, die ihre Kisten fein herausgeputzt hatten. So wurde aus dem «H.O.G.-Tales-Termin» halt ein «persönlicher und Chapter-Fotoalbum-Termin». Nichts desto trotz: Diejenigen, die dabei waren, können jetzt endlich ihre Maschinen auch im Portemonnaie mitnehmen.

Als Familienanlass war das Barbecue mit Kind und Kegel im Juli angesagt. Viel Mut haben unsere zwei Mitglieder Norbert Büchler und seine Yvonne gezeigt. Sie stellten ihr neues Haus für den Grillplausch zur Verfügung, bevor der Umbau ganz vollendet war - oder vielleicht gerade deswegen. Für einmal waren die Wettergötter nicht ganz dem laufenden; kaum war der Grill richtig gestartet, fielen auch schon die ersten Regentropfen. Gut geschützt unter der Veranda sind uns aber weder Steaks noch Würste abgesoffen. Eine Erkenntnis für die Vieleser haben wir dabei gewonnen: Auf dem Lavasteingrill geht's viel schneller, dafür ist der Holzgrill viel gemütlicher. Egal ob auf die schnelle oder die gemütliche Art, gemundet hat's allen vorzüglich, das Haus steht noch, und die Renovation ist inzwischen abgeschlossen. Wer stellt nächstes Jahr sein Eigenheim zur Verfügung?

Nachdem alle Mitglieder ihre Sommerferien individuell absolviert hatten, starteten wir Mitte September zu einer Passfahrt in den uns östlich angegliederten «kleinen Kanton» Vorarlberg. Ein Gemisch bestehend aus der New Village Sportster-Fraktion und einem Teil unserer Custom-Freak ergänzt durch die eher fa-

milienfreundlichen, komfortbedachten Heritage- und E-Glide-Anhänger, wälzte sich lautstark über die Grenze nach Österreich. «Jeder wie er mag» war das Motto für das Erklimmen der Furkajoch Passhöhe, wo die einzelnen Gruppen kurz nacheinander eintrafen. Dort oben gerieten wir zur echten Attraktion für die in Autobussen angekarteten Touristen, die vor lauter Chrom das Betrachten der Bergwelt völlig vergassen. Nachdem wir genug angestarrt worden waren stiessen wir noch etwas weiter in die österreichischen Gefilde vor, um nach kurzer ungewollter Schraubpause (zum Glück ist irgendwo an einem Bike immer eine Schraube übrig, die die verlorengegangene gleichwertig ersetzen kann) wieder in die Schweiz zurückzuprödeln. Übrigens: kommt ihr euch auch immer wie Idioten vor, wenn euch die Schweizer Zöllner bei der Einreise in die Schweiz kontrollieren? Den Abschluss der Ausfahrt bildeten ein kräftiger Regenguss und ein noch viel kräftigeres Nachtessen.

Begonnen haben wir die Saison auf den Skis, warum nicht einen Abschluss auf einer Schlittelbahn? Gesagt, getan an der Schlusssfahrt im Oktober. Morgens in der Früh besammelte sich das Häufchen der sich noch im Besitz ihrer Bleche Befindlichen beim Sponsoring Dealer in St. Gallen, und ab ging die Post. Via Eichberg und unseren «Hausberg», das Furkajoch, ging's hinunter nach Bizau. Dort gibt's eine Sommerschlittelbahn vom Feinsten. Schnell die Abonnemente gelöst, und ab durch die Mitte. Wer glaubte, Schlitteln sei eine Freizeitbeschäftigung für Kinder, der sah sich nach einer Abfahrt gewaltig getäuscht. Erwachsene benehmen sich schlimmer und wilder als die Kinder! Auf dem Heimweg hat sich dann wieder einmal gezeigt, wer richtige Mo-



Alle Schrauben angezogen? Dann los



Bitte lächeln, zum letzten mal in dieser Saison

torröder baut. Eines unserer Mitglieder wollte am Ruppen zeigen, dass seine Suzuki - generöserweise durfte er damit mitkommen, musste aber ganz am Schluss fahren - wendiger als der ganze Rest aus Milwaukee ist. Kaum war er aber davongestochen, wurde er vom Director persönlich wieder gestellt und sogleich

überholt. Böse Zungen behaupten, der Director hätte sich auf der Passhöhe bereits die dritte Zigarette angezündet, bis der Reiskocher endlich den Hang hinauf geschnauft kam. Wie dem auch sei, so ein kleines Abschlussrennen macht riesig Freude auf die nächste Saison, und die kommt bestimmt.



**Harley Owners Group
New Village Chapter**



Kontaktadresse:

Beat Völke
Sonnenstr. 6
9000 St. Gallen
Tel. 071-25 03 85

Chapter-Treffen

**Jeden Samstag Morgen ab
9.00 beim Sponsoring Dealer**

**Sponsoring
Dealer**



Motorrad-Center Germann Rorschacherstr. 239
9000 St. Gallen

MOTORRAD- HARLEY-DAVIDSON CENTER

Germann St. Gallen Rorschacherstr. 239 9016 St. Gallen Telefon 071/35 14 46



**YOU'LL NEVER KNOW
UNTIL YOU RIDE ONE**



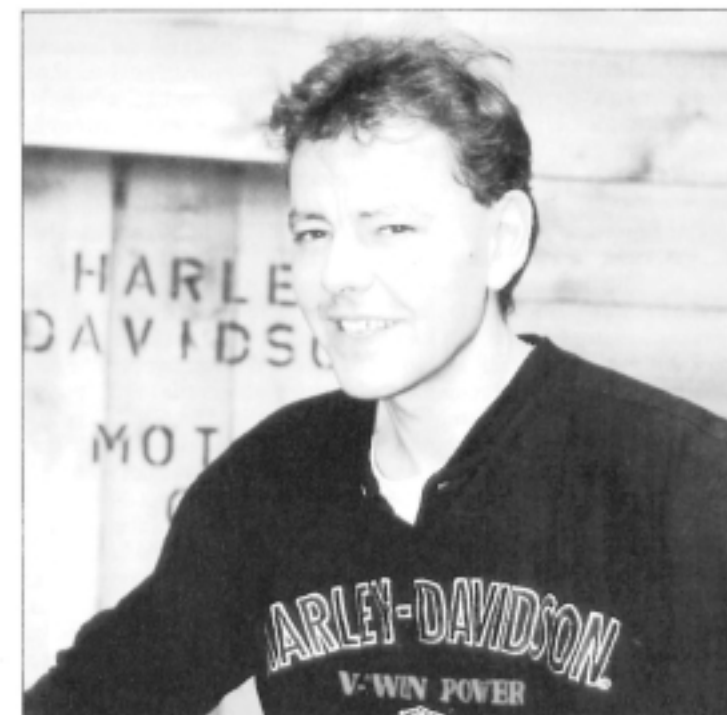
WANNA TALK HARLEY — TALK WITH US

Dealer's Work

[Marcel Baumer] Wer nicht unbedingt möglichst viele Teile an seinen Hobel montieren will, sondern eher Wert auf die «inneren Werte» legt, ist bei Marcel Germann in St. Gallen genau richtig. Seine Spezialität: ultraschnelle, auf den ersten Blick unauffällige HD-Böcke, genau richtig um die Reisschüssel-Kollegen kräftig abzutrocknen. Als Ex-Rennfahrer weiss Germann, worauf es bei einem professionellen Tuning ankommt.

Dank eines selbstentwickelten Computerprogramms kann der Leistungsgewinn simuliert werden, ohne einen einzigen Schraubenschlüssel in die Hand zu nehmen. Erst wenn das Ergebnis mit den Erwartungen übereinstimmt und somit auch der Kostenrahmen feststeht, wird mit dem Umbau begonnen. Dieser umfasst aber nicht nur die Montage der neuen Teile, sondern auch die Überarbeitung des HD-Triebwerks, damit es den angestrebten Tempi sicher standhält. Auf Wunsch wird der Motor auch komplett ersetzt, z.B. durch ein S&S-Triebwerk. Auch hier halten sich die Preise dank Eigenimport in erstaunlichen Grenzen. Beispiel gefällig?

Willst du wissen welche Komponenten du brauchst um deine Maschine für deinen Bedarf optimal zu tunen? Marcel Germann ist gerne bereit, mit dem von ihm weiterentwickelten amerikanischen Computerprogramm deine jetzige Situation zu überprüfen und mit dir abzustimmen, was du ändern kannst damit die Leistung deinen Wünschen entspricht. Die Analyse ist ab ca. Sfr. 250 zu haben und für dich völlig unverbindlich, du kannst nachher deinen Töff bei deinem Händler umbauen lassen.



TECHNISCHE DATEN

Besitzer : Motorrad-Center
Germann
Gebaut von : Marcel Germann
Baujahr/Marke : 1994 HD
Modell : Dyna Low Rider
Wert : Sfr. 45'000.
Lackierung : Original
Bauzeit : 1 gemütlicher Winter
Motor : 1994 Evo
Zündung : Dyna
Hubraum : 1600ccm
Kurbelwelle : S&S
Ventiltrieb : S&S
Kolben : S&S
Köpfe : Original
Nockenwelle : S&S, leicht modifiziert
Vergaser : S&S
Getriebe : HD 1994

Schaltung : 5 Gang
Rahmen : HD 1994
Lenker : T-Bar
Schutzbleche : Wide Glide
Tacho : Original
Fussrasten : PM Ölsystem
Sattel : modifiziert
Spiegel : HD
Griffe : Arlen Ness
Räder : Vorne PM 2,15 x 19
Hinten PM 4,00 x 16
Bremsen : Original
Topspeed : mind. 200 km/h

Im Puls der Zeit das Leben geniessen ♥

... auf einer Fahrt in die Ostschweiz mit einem Halt im "Harley-Davidson" freundlichen Hotel Walhalla in St. Gallen. Beachten Sie den speziell für Harley's reservierten Parkplatz vor dem Haus!



Gutschein

für einen Kaffee und ein Gipfeli
in der Brasserie Haldengut

Hotel Walhalla, Bahnhofplatz, 9001 St. Gallen, Tel: 071 22 29 22, Fax: 071 22 29 66

BRASSERIE

HALDENGUT

Vergaser

(Kurt Berchtold) Woran liegt es, wenn die Maschine nicht richtig zieht? Wie arbeitet mein Vergaser überhaupt? Was sind die Unterschiede zwischen den verschiedenen Typen?

Der Entscheid, einen anderen Vergaser einzubauen, hängt mit den individuellen Anforderungen an die Leistung einer Harley zusammen. Fahre ich viel mit Gepäck und Sozia, fahre ich viel im Gebirge, will ich mit einer anderen Nockenwelle die Leistung im unteren, mittleren oder oberen Bereich verändern, habe ich das originale oder ein grösseres Pully eingebaut, fahre ich sportlich oder gemütlich etc.

Bei den Modellen bis Jahrgang '89 wurde der Keihin-Vergaser mit unveränderlichem Düsensystem verwendet. Der Einlasskrümmer (Manifold) besteht aus Gummi, der einem extremen Alterungsprozess ausgesetzt ist und mit der Zeit brüchig wird. Dieser Vergaser hat die Eigenschaft verzögert Gas anzunehmen, was natürlich zu brenzligen Situationen führen kann. Es entstehen sogenannte Löcher beim Gasgeben, und der Motor kann nicht sauber durchziehen. Diese beiden negativen Eigenschaften führten bei mir zum Entschluss, den Vergaser auszutauschen: S&S Super E Vergaserkit mit Einlasskrümmer und Luftfilter war für mich die richtige Antwort. Nun war es so, wie es sein sollte: optimale Ansprechbarkeit am Gasgriff, kaum Mehrverbrauch, Kalt- und Warmstart ohne Probleme.

Keihin CV Vergaser sind den SU Vergasern ähnlich. Diese SU Vergaser wurden in Jaguars, MGs etc. verwendet und später von findigen Custom Bike Buildern entdeckt. Ursprünglich wurden sie auf Autoabbrüchen demonstriert und dann entsprechend dem Motorrad angepasst. Heutzutage haben wir Schrauber es einfacher, sie sind als komplette Kit mit Einlasskrümmer im Zubehörhandel erhältlich.

Ab Jahrgang '90 wurde der Keihin CV Vergaser mit veränderlichem Düsensystem bei allen Harley-Modellen verwendet, mit einer Reduzierung im Einlasskrümmer, aber jetzt aus gegosse-

nem Material. Mit einem Dyno Jet und Luftfilterkit kann hier viel optimiert werden; soviel, dass kein Vergaserwechsel nötig ist. Einzig beim Einlasskrümmer sollte die Reduzierung entfernt werden. Auch wenn nur der Luftfilter verändert wird, sollte auf jeden Fall die richtige Düsenbestückung beim H-D Händler nachgefragt werden. Diverse Hersteller bieten Luftfilterkits für alle Vergaser an. Somit können praktisch alle Wünsche (optische und leistungssteigernde) erfüllt werden. Wichtig: Den Zylindern zuliebe sollte in keinem Fall auf den Filtereinsatz verzichtet werden!

In jedem Fall ist aber die Ergänzung zur optimalen Leistungssteigerung eine Anpassung der Auspuffanlage. Supertrapp z.B. bietet eine Anlage an, bei der Rückstau und Lautstärke mittels Prallblechen eingestellt werden können.

Schauen wir nun, was die Fachleute zu diesem Thema zu sagen haben:

David Martin, ehemaliger Generaldirektor von Harley-Davidson U.K. erzählt über Geschichte und Theorie des Vergasers. Wo und weshalb unterscheiden sie sich... (aus European Dealers News, Dez. 94, übersetzt und zusammengefasst von Anita Haug, technische Hilfe: Marcel Germann und Walter Fenner.)

Die Legende besagt, dass der erste Harley-Vergaser aus einer Tomatensaftbüchse gefertigt wurde. Man könnte annehmen, dass die Entwicklung von da an geradlinig verlaufen sei. Dem ist aber nicht so. Die Theorie der Vergaser wurde von drei Personen in drei verschiedenen Generationen geprägt. Diese drei Vorgeschichten mussten erst zusammengefügt werden, bevor ein richtiger Vergaser erfunden und verstanden werden konnte.

Die erste Person war Daniel Bernoulli (1700 - 1782), ein Schweizer Arzt, der eine wichtige Pionierrolle bei der Entwicklung der Molekulartheorie der Gase gespielt hat. In diesem Zusammenhang ist besonders das Bernoulli-Prinzip erwähnenswert, welches erstmals 1783 veröffentlicht wurde. Dieses Prinzip be-

schreibt den Zusammenhang zwischen Flüssigkeitsdruck und Fließgeschwindigkeit, welcher zum Bernoulli-Effekt führt: Das Phänomen der Druckreduktion mit zunehmender Fließgeschwindigkeit.

Robert Boyle (1627 - 1691) war jener irische Arzt, nachdem das Boylsche Gesetz benannt wurde. Dieses Gesetz besagt, dass sich der Gasdruck bei gleichbleibender Temperatur im umgekehrten Verhältnis zu seinem Volumen verändert. Es besagt aber auch, dass der Druck von Gasen sich im Verhältnis zur Temperatur verändern.

Schlussendlich war da Signore G.B. Venturi (1746 - 1822) ein italienischer Arzt, dessen Studien über den Fluss von Gasen in der Erfindung einer Vorrichtung endete, welche heute noch seinen Namen trägt: der Venturi. (Bild 3)

Bevor wir vertieft weiter nachfragen, wie ein Vergaser funktioniert, ist es wichtig zu verstehen, was man in der wissenschaftlichen Terminologie unter Flüssigkeit beziehungsweise Fluidum versteht. Ein Fluidum ist eine Materie, welche im Fluss sein kann. Diese muss nicht unbedingt flüssig sein. Benzin ist eine Flüssigkeit und ein Fluidum; Luft ist ein Gas und eine Flüssigkeit; und zu Vergleichszwecken können wir zum Beispiel den Weizen betrachten. Er ist eine solide Materie und ein Fluidum.

Das Herzstück eines Vergasers ist der Venturi. Das ist ein Rohr, durch welches die Luft in den Motor angesaugt wird. Dieses Rohr hat eine Verengung, und das ist der Venturi. Wenn Luft durch dieses Rohr strömt, wird die Fließgeschwindigkeit bei der Verengung erhöht, damit dieselbe Menge Luft am anderen Ende wieder austritt. Diese Erhöhung der Fließgeschwindigkeit resultiert in einer Reduktion des Druckes (Bernoulli) und der Druckunterschied zwischen dem Venturi und der umliegenden Kammer führt zu einer Umlagerung eines Fluidums von Hochdruck (atmosphärisch) zu Tiefdruck (Vakuum) im Venturi. Wenn dabei Benzin im Weg ist - Benzin ist eine nicht komprimierbare Flüssigkeit und ein Fluidum -

wird es durch den Druckunterschied im Venturirohr in die Hauptdüse gepresst.

Wo ein Venturi angebracht wird, ist nicht von Wichtigkeit für das Funktionsprinzip eines Vergasers. Er kann fester Bestandteil des Ansaugstutzens sein und wird dann zum «unveränderlichen Düsensystem», auch «fixed Venturi» genannt. Einige Vergaser wie der Mikuni oder der SU haben einen Schieber, welcher diesen Typ zum «veränderlichen Düsensystem» oder «variablen Venturi» macht. Der Ansaugstutzen kann waagrecht, senkrecht oder in irgendeinem Winkel dazwischen eingebaut sein, sofern der Rest des Vergaser so konzipiert ist, dass er hineinpasst.

Grundsätzlich besteht ein Vergaser aus einem Schwimmergehäuse mit einem Venturi-Ansaugstutzen, um den Unterdruck zu erzeugen, welcher die Luftzirkulation misst. Dieses Mass wird dann zur Düse übertragen, um einen Benzinfluss zu erzeugen. Das Ziel ist, Benzin zu möglichst gleichbleibenden Proportionen von Benzingewicht zu Luftgewicht in den Luftstrom zu mischen. Diese Proportionen bewegen sich um 15 Teile Luft zu einem Teil Benzin - 15:1. Es gibt zwei Faktoren, welche grosse Probleme in diesem Zusammenhang bilden und diese einfach Mischformel empfindlich stören.

Erstens: Luft ist komprimierbar. Das Boylsche Gesetz kommt hier zum Zuge. Abhängig von der Umgebungstemperatur, hat die Luft ein anderes Volumen und einen anderen Druck und deshalb eine andere Verdichtung. Dies beeinflusst das allesentscheidende Verhältnis vom Luftvolumen zum Luftgewicht.

Zweitens: Benzin muss durch das Düsensystem mit einem mehr oder weniger konstanten Druck geleitet werden - daher der Gebrauch einer Schwimmerkammer mit vorgegebener Benzinmenge um einen konstanten Druck zu erzeugen.

Wir beschreiben zwei von mehreren Lösungen: die Vergaser mit «unveränderlichem» und mit «veränderlichem Düsensystem».

Unveränderliches Düsensystem



Bild 1 unveränderliches Düsensystem

Diese Vergaser schliessen den Standard Harley-Davidson Keihin bis '89, den Screaming Eagle, Revtech und die S&S Vergaser ein. So ein Vergaser hat eine Schwimmerkammer, eine Drosselklappe (Butterfly) und einen fixen Venturi am Vollastsystem. Für die unteren Motorenleistungen hat es auch ein separates Düsensystem, welches vom Vakuum unterhalb der Drosselklappe abhängt. Diese Leerlaufzirkulation arbeitet deshalb erst richtig wenn die Drosselklappe fast geschlossen ist, wenn der Motor im Leerlauf ist oder bei ganz tiefer Motorenleistung.

Das ist der Grund für das berühmte «Stottern» des original Keihin (ca. 1978) bei den Shovelheads bei etwa 80 km/h. Diese Vergaser hatten zwei Kreisläufe, Leerlauf und Hauptsystem. Der Benzinfluss hatte seinen Schwachpunkt beim Übergang vom Leerlauf zur Mittellast. Ein Kreislauf für die mittlere Drehzahl wurde dazugefügt, um dieses Problem zu korrigieren (siehe Bild 1 mitte).

Bei den verwendeten Vergasern mit unveränderlichem Düsensystem wurde das Problem, dass zwei Fluidums - eines komprimierbar, das andere nicht - durch das System gleiten müssen korrigiert. Diese Korrektur wird dadurch erzielt, dass Luft oberhalb der Verengung dem Benzin derart zugeführt wird, dass der Unterdruck bei der Benzin Düse beschränkt wird. Die Korrektur wird effektiver, je höher der Unterdruck wird, das heisst, je mehr der Luftfluss durch den Vergaser erhöht wird.

Hinzu kommt, dass die Luft die Tendenz hat, die Benzintröpfchen in den Düsen aufzulösen und eine regelmässige emulsifizierte Abgabe des Benzins an den Luftstrom zu fördern. Von da kommt der Name Emulsionsröhre.

Eine Beschleunigerpumpe wird normalerweise bei dieser Art Vergaser eingebaut. Stell dir vor, du fährst mit einer konstanten Geschwindigkeit von sagen wir 90 km/h. Die Drehzahl ist tief, und die Drosselklappe ist wenig geöffnet. Wenn eine Beschleunigung nötig wird, wird die Drosselklappe geöffnet und der Raum für den Luftstrom erheblich vergrössert. Jedoch die Motorleistung ist noch gleich wie einen Moment zuvor, also wird die Luftgeschwindigkeit durch den Venturi reduziert. Das veranlasst den Luftdruck im Venturi zu steigen (wiedereimal Bernoulli), und der Benzinfluss wird reduziert. Weniger Benzin heisst weniger Power. Der Motor wird kurzfristig absterben, bis Luftfluss und Benzinfluss wieder im Gleichgewicht sind, und der Motor beschleunigt.

Mit dem Einbau einer Beschleunigerpumpe wird reines Benzin in den Luftstrom gepumpt, dadurch wird das Gemisch fetter und der Motor kann die Umdrehungen kompensieren und erhöhen, bis die Mischung wieder im Gleichgewicht ist.

Einige Vergaser wie der HD Keihin haben ein Einspritzsystem, welches durch ein Loch (Düsenbohrung) in der Schwimmerkammer gespiesen wird. Dieses Loch ist auch offen, wenn die Pumpe anfängt zu laufen, und eine Vorrichtung sorgt dafür, dass mindestens etwas Benzin in den Luftstrom und in den Motor gelangt. Das heisst, dass etwas Treibstoff in die Schwimmerkammer zurückläuft und nach drei oder vier schnell aufeinanderfolgenden Betätigungen der Beschleunigerpumpe die Pumpe leer läuft. In der Praxis stellt das kein Problem dar.

Schlussendlich wird eine Vorrichtung eingebaut, um den Betrieb bei kaltem Wetter zu verbessern. Bei diesen Vergasertypen wird diese meist «Choke» genannt und beschränkt normalerweise die Luftmenge auf der Luftfilterseite des Venturi. Dadurch wird der Unterdruck erhöht und eine fettere Mischung dem Motor zugeführt.

Veränderliches Düsensystem

Hier gibt es zwei verschiedene Ausführungen. Den Schiebertypus und den CD (CV) Typus. Zum Schiebertypus gehören die Mikuni und Dell'Orto Vergaser.

Die beweglichen Schieber, mit dem Gasgriff auf irgendeine mechanische Weise verbunden, produzieren den Venturi-Effekt durch eine Auf- und Abbewegung innerhalb des Ansaugstutzens. Dabei verändern sie die Grösse des Venturi und ändern den Bernoulli-Effekt. Die Hauptdüse ist im Endeffekt ein Loch, eine Düsenbohrung, welche in die Schwimmerkammer führt. Zusammen mit einer konischen Nadel am Schieber reguliert sie die Benzinmenge, je nach der Position des Schiebers im Verhältnis zur Hauptdüse.

Dieser Vergasertypus bietet verschiedene Einstellungsmöglichkeiten, welche der Vergaser mit unveränderlichem Düsensystem nicht hat. Durch Veränderung der Form und der Zuspitzung der Schiebernadel kann die Hauptdüse innerhalb der Vergasermöglichkeiten beinahe unendlich verändert werden. Bei tiefen Geschwindigkeiten kann es Probleme mit diesem Düsensystem geben, da das Verhältnis der Länge zum Durchmesser der Düsen entscheidend wird. Dies ist abhängig von der Viskosität des Treibstoffes (welche wiederum von der Umgebungstemperatur abhängt) und von Fließverlusten innerhalb des Düsensystems.

Besondere Schwierigkeiten mit diesem Düsensystem können bei Vereisung auftreten. Davon später. Ein anderes Problem ist die Abnutzung der Schieber, der Nadeln, der Düsen und weiterer dazugehöriger Teile, welche das richtige Gemisch über eine längere Zeitdauer beeinflussen können. Die modernen Abgasnormen in vielen Ländern könnten dazu führen, dass diese Vergaserart über kurz oder lang, früher als der Vergaser mit unveränderlichem Düsensystem, nicht mehr toleriert wird. Die konstante Abnutzung führt unweigerlich über längere Gebrauchsdauer zu Abgasproblemen, wenn die korrekte Wartung nicht regelmässig vorgenommen wird.

Wie vorher beschrieben, ist eine Beschleunigerpumpe aus denselben Gründen auch bei diesem Vergasertypus notwendig.

Die Vergaser «Constant Depression» (CD), gleichbleibender Unterdruck, oder «Constant Velocity» (CV), gleichbleibende Geschwindigkeit, welcher fälschlicherweise auch «Constant Vacuum», welches wiederum gleichbleibender Underdruck heisst, genannt wird, sind gleich. CV und CD sind ein und dasselbe. Eine gleichbleibende Geschwindigkeit im Venturi resultiert unter allen Umständen in einem gleichbleibenden Unterdruck. Der neueste HD Keihin CV Vergaser ist ein gleichbleibender Geschwindigkeitsvergaser, genauso wie der alte SU. Der HD benutzt eine Membrane und der SU einen Kolben, um den Oberteil des Schiebers von der Atmosphäre abzusiegeln, während der Druck oberhalb des Schiebers gleichbleibt wie der Druck auf der Motorenseite des Venturi.

SU und HD CV Vergaser sind sehr ähnlich, ausser dass eine Gummimembrane den Kolben an der Wand des Vergasers versiegelt. Wenn die Drosselklappe weiter geöffnet wird, erhöht sich der Luftstrom, und der Unterdruck im Venturi erhöht sich ebenso,



Warum AC Albrecht Akkord

- Spezialisten sind schneller
- Kurzfristige Kapazitätssteigerung
- Gutes Preis-/Leistungsverhältnis
- Kürzere Bauzeit
- Geringere Personalkosten
- Referenzbauten

AC Albrecht Akkord bietet

- Seit über 10 Jahren Zuverlässigkeit und Qualität
- eigene Handlanger
- Sichtmauerspezialisten
- Rohbaumaureur und Schaler
- moderne Steinfräsen und Kleinmaschinen
- gelernte Berufsleute
- eingespieltes 18 Mann Team
- interne Weiterbildung
- Termintreue

Verlangen Sie unser Firmen
Video gratis zur Ansicht



AC ALBRECHT AG

Akkordunternehmung
Frauenfelderstrasse 49
CH-8370 Sirmach TG
Tel. 071 966 49 49 / bis März 96: 073 26 49 49
Fax 071 966 49 55 / bis März 96: 073 26 49 55

Bauen mit Profis!

d.h. höheres Vakuum. Dieser Unterdruck wandert über die Unterdrucköffnung in den Unterdruckkolben, und weil der Druck tiefer

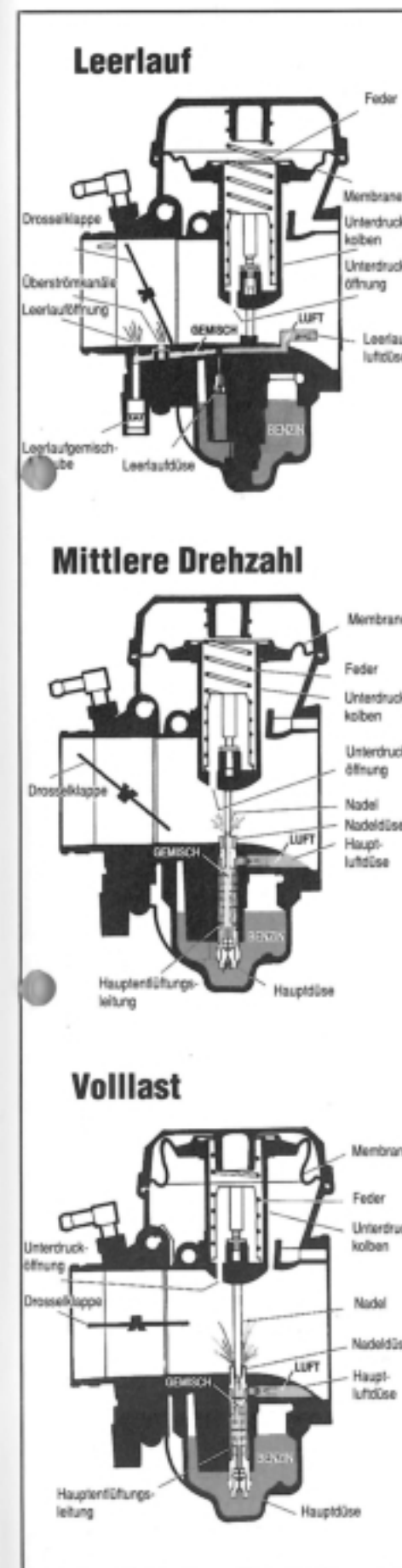


Bild 2 veränderliches Düsensystem

Das Venturi Prinzip

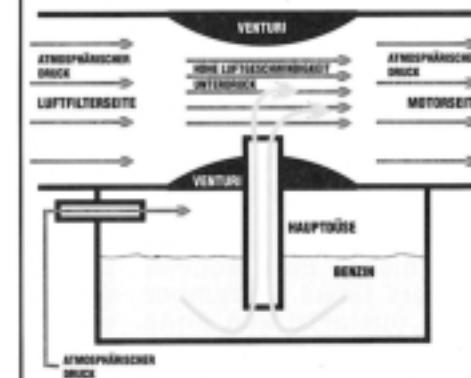


Bild 3 Venturi-Rohr als Herzstück des Vergasers

ist als der Aussendruck unter dem Kolben, wird der Kolben mit der Nadel angehoben und zusätzliches Benzin dem Luftstrom zugeführt. (Bild 2)

Nach und nach wird sich der Unterdruck der Feder angleichen, wenn der atmosphärische Druck und die Stellung des Kolbens und auch der Nadel sich stabilisieren für einen konstanten Treibstofffluss. Beim SU Vergaser wird immer etwas Luft durchsickern zwischen dem Kolben und der Wand des Vergasers, womit Abnützungen auftreten können. Beim HD CV versiegelt die Gummimembrane, praktisch luftdicht. Falls die Membrane jedoch brechen sollte oder sonst undicht wird, wird sich das sofort durch sehr schlechte Motorenleistung bemerkbar machen.

Theoretisch sollte ein CV Vergaser keine Beschleunigerpumpe gebrauchen, da, unabhängig davon wie schnell die Drosselklappe geöffnet wird, der Kolben und damit die Nadel nur in dem Masse angehoben werden, welches der Vergaser zulässt, abhängig vom Gemisch, welches er herstellen kann.

In der Praxis werden Beschleunigerpumpen oft angebracht (wie die beim HD C), vor allem um bei Kaltstarts und schnellen Aufwärmphasen zu helfen. Kaltstart bei einem CV wird meist durch eine zusätzliche Benzineinspritzung, nicht Choke, unterstützt. Das heisst, dass zusätzlicher Treibstoff in den Luftstrom geführt wird.

VEREISUNG

Der Harley CV Vergaser vereist schnell. Das ist eine Tatsache. In den UK waren einige Vergaserprobleme bekannt, welche auf Vereisung zurückgeführt werden können. Ich habe Harley-Davidson in den USA kontaktiert und die Antwort erhalten, dass unter Laborverhältnissen dieses Phänomen bekannt sei, aber noch nie effektive Probleme bei Gebrauch im Verkehr aufgetreten seien. Dafür gibt es zwei Gründe. Erstens: Damit ein Vergaser vereist, braucht es grosse Luftfeuchtigkeit und Kälte. Nord-Europa hat dies zur Genüge, aber in den USA gibt es das nicht, dort ist es entweder feucht oder kalt, aber selten beides zusammen. Zweitens: Die meisten Leute würden nicht einmal einen vereisten Vergaser erkennen, und wenn sie noch einen hätten. Ich frage mich, wie viele Zündmodule schon ausgewechselt wurden, welche das Werk danach untersucht und absolut intakt befunden hat, während das Wetter schon wieder milder wurde und das Problem verschwunden ist. Harley hat im

März '92 ein Service Bulletin Nr. 137 HD herausgegeben, welches sich mit diesem Problem befasst hat. Vergaservereisung kann bis zu Temperaturen von 12°C auftreten, tritt aber am ehesten auf bei ca. 5°C und 80 % bis 100 % Luftfeuchtigkeit.

Noch einige Gedanken zum Schluss: Zum Glück sind Vergaser ziemlich zuverlässig und anpassbar. Der HD Keihin CV Vergaser ist ein guter Vergaser. Er könnte noch verbessert werden, aber dann wäre er nicht mehr in allen Ländern für den Strassenverkehr zugelassen. Man darf nie vergessen, dass Harley-Davidson einen Vergaser herstellen muss, welcher sowohl einen anständigen Preis hat, genügend Kraft produziert, sparsam im Verbrauch ist und die vielen Abgasnormen in den verschiedensten Teilen der Welt berücksichtigt. Es gibt nicht viele Fremdprodukte, welche dieses für sich in Anspruch nehmen können.

Unveränderliches Düsensystem:

Keihin bis '89 (Normvergaserart bei Harley Davidson)
Screaming Eagle
Weber
Revtech

Veränderliches Düsensystem:

Keihin CV ab '90 (Normvergaserart bei Harley Davidson)
SU
Mikuni
Dell'Orto
S + S

LOUD PIPES SAVE LIVES!

Vergaser - Meine Meinung

John Williamson, dreifacher UK Super Twins Champion, Partner von RMD Distribution und Motormann Spezial, erzählt von seinen Erfahrungen beim Ersetzen von Original- mit Fremdfabrikaten. (Erschienen im European Dealers News, Dezember 1994, übersetzt von Anita Haug)



Die meistgestellte Frage der letzten Jahre war die, welchen Vergaser ich empfehlen würde. Nun ja, das ist eine schwierige Frage. Die gängigsten Vergaser im Markt sind die Norm CV Vergaser (die meisten mit Dynojet-Kits ausgerüstet), die S&S Super 'E', der Mikuni HS40, Screamin' Eagle und der gute alte SU. Ich kann euch ehrlich sagen, dass ich jeden einzelnen von ihnen an verschiedenen Motorrädern und Motoren ausprobiert habe.

Jeder Vergaser hat seinen Platz im Markt, und es wird immer Anwendungen geben, wofür der eine Vergaser besser geeignet ist als der andere. Es liegt aber auch ziemlich viel Snobismus im Ganzen. Die Mode diktiert bis zu einem gewissen Mass, welcher Vergaser für den trendigen Kunden, der immer das Neueste haben will, gerade angesagt ist. Ihr wisst, wen ich meine.

DER NORM CV

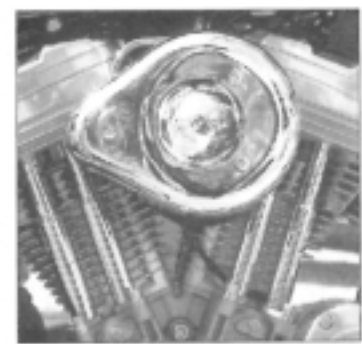
Die Grundkonstruktion des Norm CV ist gut, aber die Tatsache, dass er so mager eingestellt werden muss, damit er durch die Abgaskontrollen geht, gibt ihm einen etwas schlechten Ruf. Wenn er gut eingestellt ist, kann er jedoch eine gute Leistung an einem wenig abgeänderten Bike abgeben. Die meisten Fahrer, welche noch den Norm CV eingebaut haben, haben ihn mit einem Dynojet aufgerüstet. Nun,

wenn du Glück hast, liest du diesen Artikel, bevor du diese Entscheidung fällst. MACH ES NICHT. Es gibt mittlerweile einen neuen Kit mit dem Namen «Yost Powertube».

Ich wusste, dass dieser Kit bei den S&S Vergasern eingebaut werden konnte, aber jetzt gibt es auch eine Version für den CV. Meiner Meinung nach ist er noch besser als der Dynojet. Er ist leichter zu installieren und arbeitet so gut, dass du meinst, du hättest einen neuen Vergaser im Motorrad. Im Gegensatz zum Dynojet kann man den Yost wieder ausbauen. Wenn du also deine Maschine vorführen musst und Schwierigkeiten vorausahnst, kannst du den Originalzustand leicht wieder herstellen. Ebenfalls im Gegensatz zum Dynojet arbeitet der Yost genau gleich gut an einer 883 XL wie an einer 1340er, ohne dass die Düsen verstellt werden müssen.

S&S SUPER 'E'

Der Super 'E' ist ein gut zusammengestellter Vergaser und wird als kompletter Kit geliefert. Normalerweise funktioniert er so, wie er aus der Schachtel kommt (an den meisten Maschinen), die Einbauinstruktionen sind ausführlich. Jedermann mit seinem Grundwerkzeug und durchschnittlichen mechanischen Fähigkeiten sollte in der Lage sein, ihn zu montieren. Die einzige Schwachstelle sind die Kabel. Die mitgelieferten Kabel funktionieren nicht.



Das Einstellen der Düsen ist einfach, und S&S liefert ein ausführliches Diagramm für die DüsenEinstellung, welches ich als ziemlich genau befunden habe. Der einzige wirkliche Minuspunkt beim S&S ist, dass der Benzinverbrauch nicht mehr so

gut ist, wie du ihn vielleicht haben möchtest, aber wenn du sparsamen Verbrauch und Leistung willst, musst du eine andere Lösung wählen.

MIKUNI HS40

Als der Mikuni HS 40 erstmals auf den Markt kam, war es der Vergaser, den die bestangezogenen Leute am Platze unbedingt an ihrer Harley haben mussten. Ich muss sagen, dass ich immer gefunden habe, dass der Mikuni zu teuer und nicht gut genug ausgerüstet ist.

Das Öffnen der Drosselklappe war streng, weil die Feder so stark ausgelegt war, damit der Schieber nicht stecken blieb. Es war wahrscheinlich der unkomfortabelste Vergaser, der auf dem Markt war. Ich kenne Leute, die sagten, er wäre der beste Vergaser, dem sie begegnet wären, aber wahrscheinlich sind sie nicht vielen begegnet. Nach ca. einem Jahr oder so (kommt auf die km an) war der Schieber schon so abgenutzt, dass Luft auf der Seite eintreten konnte und es recht schwierig war, diesen Vergaser richtig einstellen zu lassen. Die Kabelführung hätten auch besser sein können, da die mitgelieferten Kabel oft den Tank streiften.

MIKUNI HSR42

Wie dem auch sei, der neue HSR42 ist eine andere Geschichte. Ich habe kürzlich einen ausprobiert an einer praktisch werkneuen FXLR, und zu meinem Erstaunen sind fast alle der obigen Probleme eliminiert worden. Die Kabelführung ist immer noch nicht ideal, und die kleine Klammer, welche das Kabel fixiert, muss benutzt werden, sonst wird die Farbe an der linken Seite des Tanks zerkratzt. Abgesehen davon konnte ich keine Mängel entdecken an der Leichtigkeit, mit welcher nun die Drosselklappe zu bedienen war. Dieser Vergaser ist so konstruiert, dass er ins werkeigene Manifold passt, was den Einbau sehr erleichtert. Beim Lowrider mussten wir den Gummi mit einem kleinen Gummihammer einzwängen, obwohl wir ein entsprechendes Gleitmittel benutzt haben. Im Grossen und Ganzen war es eine einfache Prozedur. Der Kit ist komplett mit Kabel und Luftfilter-Cover

ausgestattet. Dieser Vergaser passt auch ins normale Luftfiltergehäuse, und ist deshalb wirklich einfach zu montieren.

Bei unseren Testmotorrädern arbeitete dieser Vergaser perfekt, so wie er aus der Verpackung kommt. Ohne Anpassungen, bis auf den Leerlauf, aber auch das war zu schaffen. Der neue HSR42 hat einen praktischen kleinen Schraubendreher mit Flexikabel, um den Leerlauf einzustellen, mit einem kleinen Knauf, welcher aus dem Vergaser herausragt und hinten am Luftfilter sitzt.

Wir haben herausgefunden, dass dieser Vergaser nicht auf eine FLHTC mit Tempomat montiert werden kann, ausser wenn der Fahrer auf den Tempomat verzichten will. Auch dieser Vergaser gehört in die gehobene Preisklasse.



SCREAMIN' EAGLE

Der Screamin' Eagle ist ein guter Vergaser. Er ist etwas schwierig zu montieren. Ich habe bemerkt, dass die meisten Händler die 160er Hauptdüse, welche als Standard mitgeliefert wird, auch so belassen. Sie haben nicht verstanden, dass eine 883 Sportster keine so grosse Düse braucht, die 1340 übrigens auch nicht, wenn wir schon davon sprechen. Meine Theorie ist, dass von der Fabrik eine 160er Düse mitgeliefert wird unter der Annahme, dass ein zu fettes Gemisch immer noch besser ist als ein zu mageres, und dass die Händler sie ja austauschen können. Im richtigen Leben ist das halt nicht immer der Fall.

Wenn ich mich nicht irre, war der Screamin' Eagle ein Andrews Flowmaster, als er erstmals auf den Markt kam. Damals wurde er

von Andrews übernommen und neu benannt. Er ist grundsätzlich eine verbesserte Version der frühen Keihin Butterfly Vergaser, welche in den Big Twins von Harley-Davidson bis 1989 montiert wurden, bevor der CV übernommen wurde. Er wurde mindestens einmal aufgemotzt und gibt eine gute Leistung ab, wenn er erst richtig montiert ist. Sein grösster Nachteil ist, dass er der wahrscheinlich hässlichste Vergaser auf dem Markt und erst noch ziemlich teuer ist.

Wenn du noch einen alten Norm Keihin Vergaser in gutem Zustand hast, dann kann eine einfache kleine Anpassung bei noch wenig veränderten Motorrädern eine ebenbürtige Leistung erbringen wie der Screamin' Eagle. Montiere einen Thunderjet-Kit. Du wirst Dein blaues Wunder erleben. Keine Verschluckter mehr und darüberhinaus viel Po-

wer, zudem ist das eine sehr preiswerte Lösung und jeden Rappen wert.

GUTER ALTER SU

Mein Liebling ist der gute verlässliche SU. Entweder liebt man ihn oder man hasst ihn, aber du kannst nicht sagen, dass er dir nicht das Beste von beidem gibt. Der SU Vergaser ist schon seit über 20 Jahren auf dem Markt, wenn nicht noch länger. Jeder Vergaser, welcher über so eine lange Zeitspanne existieren kann, muss etwas Spezielles haben. Nun, er hat's. Meiner Meinung nach sieht er sensationell aus, erbringt an jeder Harley und jedem Motor (bis zu einer gewissen Grösse) ausgezeichnete Leistungen und ist erst noch recht sparsam im Verbrauch. Als Nachteil könnte man bezeichnen, dass er etwas weit herausragt, aber ich war immer der Meinung, dass

das ein kleiner Preis für den Rest ist. Das Einstellen des SU ist einfach, vorausgesetzt, dass du ihn als SU und nicht als etwas anderes ansiehst. Er arbeitet mit einem konischen Nadelsystem und



mit veränderlichem Düsensystem. Die Düse wird nur ausgetauscht, wenn du ihn in einen grösseren Motor installierst. Die Nadel, welche von der Fabrik geliefert wird, genügt meistens. Eingestellt werden kann der SU durch einfaches Drehen an der

Leerlaufgemischschraube, die Anleitung dazu ist gut und übersichtlich. Man muss den SU gut warten, aber das kann bei den normalen Services geschehen. Den einzigen wirklichen Nachteil, den ich zu vermerken habe, ist, dass das kleine Entlüftungsloch im Deckel des Dash Pot Wasser einlässt, wenn Du Dein Motorrad im Regen draussen stehen lässt. Das kann bewirken, dass der Schieber kleben bleibt. Das ist nicht so schlimm wie es aussieht, da der SU ein Vakuum-Vergaser ist. Wenn die Drosselklappe geschlossen wird, wird das Motorrad tatsächlich langsamer, aber die Mischung wird etwas fett im unteren Bereich, und fahren im Verkehr wird zu einem kleinen Problem. Abgesehen von dieser Klage, bin ich immer noch überzeugt, dass der SU ein ausgezeichnetes Kosten/Leistungsverhältnis bietet, sie sind auf jeden Fall gross im Geschäft.

4. LOVE RIDE 5. MAI 1996

WARNUNG:



Fragen Sie Ihren
Harley-Händler
oder lesen Sie
diese Zeitung



**Ein Kick nach oben
kann süchtig machen!**

FROHSINN

Anetswil



Dienstag geschlossen

Speise-Restaurant FROHSINN

Anetswil
9545 Wängi
Dorli Büchi

Telefon 052-378 11 66

Garten-Wirtschaft
Kinder-Spielplatz



BREMSSCHEN: Die aus dem Vollen gefrästen, aus "CERTAL 7075"-Alu gefertigten AMS 4- und 8-Kolben-Bremsschen setzen technisch und optisch einen neuen Massstab.

BREMSSCHEN: Die schwimmend gelagerten aus Chromstahl gefertigten AMS Bremsschen gewährleisten einen klar definierten Druckpunkt und feinst dosierbare Bremswirkung.

FUSSRASTENANLAGEN UND BREMS- ZYLINDER: Optisch und technisch wie ein Erlebnis aus einer anderen Welt.

GABELBRILLEN: Ästhetisch und verwindungssteif: Die aus dem Vollen gefrästen AMS Alu-Gabelbrillen in Standard- neigung oder 6° geredet.

UND... UND... UND...

AMS THE NEW
FOR HARLEY® ONLY GENERATION OF
HIGH-TECH-PARTS

FÜR DETAIL-Infos FRAGE DEINEN HARLEY-HÄNDLER

Inserenten - Spiegel



Angelo Rutz

Antikwaffen und Raritätenhandel

Militaria aller Art

Ankauf
Verkauf
Tausch

Öffnungszeiten
Samstag
09.30-12.00 Uhr
Mittwoch
18.00-20.00 Uhr

Geschäft
Hauptstr. 107
9434 Au
Privat
Böschachstr. 67
9443 Widnau

Telefon
071-72 68 08
mittags
12.00-13.00 Uhr
Natel C 077-96 67 08
Natel D 089-600 29 44



Antikwaffen, Raritäten, Militaria
Auto- und Motorradfahrerschule
Autogarage, Audi- und VW-Vertretung
Autogarage, Toyota-Vertretung
Automatische Garten-u. Garagentore
Baugewerbe, Akkordmauern, Sichtmauern etc.
Bauspengerei, Blitzschutz
Bauspengerei, Blitzschutz, Sanitäre Anlagen
Bauspengerei, Fassadenbau, Metallbau
Bremscheiben, Bremszangen, etc.
Brillen (Harley-Davidson)
Brillen, Kontaktlinsen, Optometrie
Carrosserie, Spritzwerk
Coiffeur, Cosmetic, Solarium
Computer Grafik
EDV, Kommunikationsnetze
EDV, Rechnungswesen, Software
EDV, Schulung
Getränkproduktion Feldschlösschen AG
Harley-Davidson Vertretung Au
Harley-Davidson Vertretung Frauenfeld
Harley-Davidson Vertretung Schwarzenbach
Harley-Davidson Vertretung St. Gallen
Harley-Davidson Vertretung Weinfelden
Malarbeiten, Ausbauten, Isolationen
Modellrennbahn
Motorrad- und Autoreifen
Motorradlackierungen
Motorradlackierungen, Beschriftungen
Musik CDs
Reinigungsmittel für Motorräder etc.
Reklamen aller Art
Restaurant
Restaurant
Restaurant
Restaurant
Restaurant, Hotel
Restaurant, Hotel
Restaurant, Tischfußball, Dart und Flipper
Schwimmbadplanung und Bau
Schwimmbäder, Wärmetechnik
Verchromerei
Verpackungsfolien
Versicherung B. Tölderer Frauenfeld/TG
Versicherung C. Trosi Gossau
Versicherung R. Wasem Urdorf/ZH
Versicherung N. Büchler SG
Weinbau und Kellerei
Werkzeug- und Industriemaschinen
Zeitungen, Snacks, Getränke

Angelo Rutz 75
Heinz Zoller 62
Garage Herzog AG 50
Toyota Garage 29
Bischof AG 14
AC Albrecht AG 70
Werner Wyss 12
Peter Loher 53
Covra Metall AG 29
AMS 74
Bodmer Optik 42
Fueter & Halder 2
Horner 4
Sergio 14
country data 4
Business Tron AG 6
Abacus Research AG 15
Hefel Informatik 53
Schlossgold 11
Weder Harley 56
Tomotos 18
Lüber 30
Motorrad-Center Germann 66
Gerold Vogel AG 44
Renotex 32
SBS Club 50
Dunlop SP Pneu (Suisse) SA 76
Bachmann 22
Bruno Zäch 10
Liveclub Bern 20
Pudol Chemie AG 49
CAPA Nägeli & Straub 36
Restaurant Hand 63
Restaurant Maienhalde 59
Restaurant Vorstadt-Beiz 60
Restaurant Frohsinn 74
Hotel Schützen 6
Hotel Walhalla 67
Anker Pub 37
Mäser & CO. 21
Senn + Co AG 6
chromwerk ag 16
Merea AG 32
Berner Versicherung 4
Winterthur Versicherung 38
Schweizer Mobiliar 60
Schweizer Mobiliar 40
Schloss Weinberg 41
Josef Binkert AG 22
Kiosk am Bahnhof 39

HARLEY-DAVIDSON
REPLACEMENT TIRES



MADE IN THE USA

 **DUNLOP**
RIDING TO THE FUTURE