

CHAPTER NEWS

VERKAUFSPREIS FR. 5.-

AUSGABE 1997



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



günstige Vollkaskoprämien für Harleys



Schweizerische Mobiliar Versicherungsgesellschaft

Norbert Büchler

eidg. dipl. Versicherungsfachmann
New Village Chapter

Tel. G.: 071 228 42 42

Tel. P.: 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. 1000.- für Kollisionsrisiko, ohne Selbstbehalt bei Teilkaskoereignissen, Prämienbeispiel bei 6 schadenfreien Jahren und 6 Monaten Fahrzeit pro Jahr, ohne Garagierungsrisiko im Winter, falls beim Händler eingestellt und versichert. Weitere Beispiele sind auf der Offerte erwähnt, auch Garagierungsrisiko kann versichert werden. Die Versicherung hat keine Deckungslücken und das Motorrad ist immer zum aktuellen Wert versichert!!

Eine Offerte ist unverbindlich und kostenlos. Sehr gerne stehe ich Euch auch für telefonische Auskünfte zur Verfügung. Ich fahre schon seit 13 Jahren Harleys.

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.:

Meine jetzige Haftpflichtprämienstufe ist %:

Bitte einsenden an: Schweizer Mobiliar, Norbert Büchler, St. Leonhardstrasse 32, 9001 St. Gallen
oder per Fax: 071 228 42 52

Editorial

1991 war in England die erste H.O.G. Rally. Damals noch mit wenigen eingeweihten Teilnehmern. Ein Jahr später in Frankreich waren es schon viel mehr. Der Gedanke der Harley Owners Group verbreitete sich wie ein Lauffeuer durch Europa. Die Chapter schossen wie Pilze aus dem Boden, und die Mitgliederzahl in Europa explodierte.

Man sollte meinen, dass alles in bester Ordnung sei. Wenn man sich aber in der H.O.G.-Szene umhört, dann stellt man eine gewisse Ernüchterung fest.

Seit das Chapterleben nicht mehr den Kitzel des Neuen hat und obwohl immer mehr geboten wird, werden die Teilnehmerzahlen an Veranstaltungen immer kleiner. Ein Beispiel: Das Melbourne Chapter in Australien hat 250 Mitglieder und hat Mühe, mehr als 20 Teilnehmer für eine Chapterveranstaltung zu gewinnen.

**Man fragt sich langsam:
Was stimmt hier nicht?**

Hört man sich in der Szene etwas um, dann findet man verschiedene einleuchtende Gründe.

Die meisten Chapter nehmen ihre Mitglieder wahllos auf. In kurzer Zeit sind es Dreissig oder mehr. Man prüft nicht, warum einer beitrifft oder überhaupt dazu passt. Es treffen Leute aufeinander, die aus den verschiedensten Gründen eine Harley gekauft haben. Die Meisten sind erst ein paar Jahre im Besitz ihrer Harley, gut verdienend und un-

abhängig. Sie sind gewohnt zu konsumieren. Warum sollte sich das im Chapter ändern? Man bezahlt seinen Beitrag, und dafür muss etwas geboten werden. Man pickt die besten Häppchen heraus, und damit hat es sich.

Auf der anderen Seite stehen die Vorstandsmitglieder, die Organisatoren, die das Chapterleben in Schwung halten sollen. Viele sind seit der ersten H.O.G. Stunde dabei und fahren seit vielen Jahren Motorrad. Die Meisten haben nicht damit gerechnet, dass sie den «Freizeitanimateur» für einen Teil der Chaptermitglieder spielen müssen.

Für mich liegt genau an diesem Punkt die Schwachstelle des H.O.G.-Konzepts. Wachstum um jeden Preis. Man versucht auf allen Hochzeiten zu tanzen und dabei den Spagat zu manchen. Man soll ein interessantes, familienfreundliches, kameradschaftliches Programm bieten und auf der anderen Seite als Werbemittel für Harley-Davidson und den Sponsoring Dealer zur Verfügung stehen. Das funktioniert meiner Meinung nach nur, wenn sich im Chapter Gleichgesinnte zusammenfinden, die eine Gemeinschaft sind. Mit reinem Konsumdenken ist das nicht möglich und wird in den meisten Fällen in die Sackgasse führen. Eine Bestätigung für diese These sind die kleinen Chapter, die Neumitglieder nur aufnehmen, wenn sie in die Gruppe passen.

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 Germann

Texte
Sepp Hutter
Georg Knecht



Ladies of Harley

Redaktion
Anita Haug

Texte
Anita Haug
Irma Waldvogel



Winevalley Chapter

Redaktion
Marcel Tubetti

Texte
Anita Haug
Marcel Tubetti
Agatha
Beat Haug
Ebbes



**Verlag, Redaktion
& Gestaltung:**
<http://www.hog.ch>

Computer Grafik

Beat Haug
Weinfelderstr. 12
CH-9517 Mettlen
Tel. 071-633 16 56 Fax 071-633 39 02
E-Mail haug@bluewin.ch

5-Korn-Original- Bröderkorn

Enthält den komplexen natürlichen Bio-Vitalstoffreichtum einer ausgewogenen, leicht bekömmlichen Körnernaehrung für die tägliche ganzheitliche Ernährung und ist reich an heilkräftigen Regulatoren.

Bröderkorn bewirkt eine allgemeine Potenz- und Leistungssteigerung und fördert den Haarwuchs durch Hirsezusatz. Mit Bröderkorn steigert sich das tägliche Wohlbefinden. Es kann die Widerstandskraft gegen Krankheiten erhöhen, den Stoffwechsel und die Selbstheilung anregen sowie den Enzymhaushalt verbessern.

Originalpackungen zu 500g und 1kg im Postversand.

Bezugsquelle:
Minorgan AG
Schaffhausenstrasse 118
8412 Aesch bei Winterthur
Tel. 052-315 25 33 Fax 052-315 39 55



Eine Frau auf Reisen



[Marcel Tubetti] Judith Hohl, ihres Zeichens Weltenbummlerin, begegnet ihr an vielen Harley-Davidson Treffen. Ob H.O.G. Rally, Superrally oder irgendwo auf den zahlreichen Landstrassen dieser Erde, ihr trifft sie überall an.

Ich glaube, dass ihr Weg schon seit ihrer Geburt bestimmt war. Schon sehr früh träumte sie von fernen Ländern und anderen Völkern. Ihr Interesse galt auch der Lebensweise fremder Völker. Mit

der Vorliebe für motorisierte Zweiräder konnte sie somit beide Hobbys verbinden. Während ihrer 2-jährigen Erfahrung mit einer 125ccm Yamaha DT, die sie als Occasionsmaschine gekauft hatte, bereiste sie Länder wie Syrien, Ägypten, Türkei und Jordanien. Während dieser 90'000km dauernden Einfahrphase durfte sie eine Harley zur Probe fahren. Da ihr die amerikanische Marke schon immer gefallen hatte, entsprach denn auch das Fahrerlebnis genau ihren Vorstellungen. Der Gewichtsunterschied zwischen der

Yamaha und der Harley war aber recht gross. Als sie sich auch mit dem Hantieren der Maschine, das Aufstellen gehörte dazu, zurecht fand, stand ihr Entschluss fest. Dass eine H-D für sie kein Vorzeigobjekt, sondern ein Motorrad zum Leben und Erleben ist, das versteht ihr, wenn ihr euch einmal mit ihr unterhalten habt. Es wurde dann eine brandneue 1200er Sportster Jahrgang 89 mit grösserem 16-Liter-Tank. Neue Pläne wurden geschmiedet, und Australien als Ziel der Reise stand bald fest. Ihre Eltern konnten sich



Auch in Asien gibt es Passstrassen und Staus.



Marktplatz in Indien.



Berg Ararat im Schnee (Türkei).



Wenig Verkehr im Iran.



Öffentliche Verkehrsmittel in Pakistan.



Kleine Schiffsarbeiten im Hinterhof.



Im Iran mit Tschador statt Helm.



Schwimmender Markt in Thailand.



MOROSANI POSTHOTEL
☆☆☆

1st Swiss Harley-Davidson Meeting 4. - 6. Juli 1997 in Davos

Spezialofferte im Morosani Posthotel Davos

Übernachtung p.P im DZ à 95.-
Übernachtung in Pöstli Residenz à 75.-
Inkl. Frühstücksbuffet
Freie Benützung Pool, Sauna, Dampfbad
Geschlossene Garage
und Gästekarte für Gratistransport mit VBD-Bus

Telefon 081-413 74 74

* Telefax 081-413 70 60



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.

Profitieren Sie davon!



Camp mit Freiluftwerkstatt.



Selbst ist die Frau.



Wohlerdiente Erholung vor dem Sprung nach Australien.



In den australischen Outbacks.

mit den Gedanken ihrer Tochter anfänglich noch anfreunden. Das Motorrad mit dem Flugzeug dorthin zu transportieren, um dort ein wenig rumzukurven, wird wohl nicht so gefährlich sein, dachten sie. Doch Judith's Pläne waren nicht mehr so lange zu verbergen. Ihr könnt euch ja die Reaktionen der Eltern vorstellen: Auf dem Landweg durch 13 Länder, 5 verschiedene Religionen alleine und erst noch als Frau erleben, das war denn doch zuviel. Doch Judith liess sich von dieser Idee nicht mehr abbringen. Während ihre Eltern den Atlas studierten und mit Sorgen die Nachrichten über den Ausbruch des Golfkriegs verfolgten, bereitete Judith den Trip vor. Dazu gehört auch das Beschaffen und Studieren eines Werkstatthandbuchs. Die Explosionszeichnungen und Nummerierungen der Ersatzteile sind für eventuelle Reparaturen und Bestimmungen in fernen Ländern wohl unerlässlich. Mit ihrer Liebe für die Mechanik besuchte sie mit Lehrlingen einen Motorenkurs. Die anfallenden Service-Arbeiten erledigte sie mit ihren Kenntnissen sowieso immer selbstständig. Reparaturen an ihrer Sportster lernte sie dann noch unterwegs. Dass ich damit nicht das Wechseln der Schlusslichtbirne meine, ist auf einer solchen langen Reise verständlich. Sei es das Wechseln der Pneus, der Zylinderkopfichtung oder des Ritzels am Getriebeausgang. Solche kleinen Zwischenfälle können Judith nicht aus der Ruhe bringen. Im Gegenteil, die Reise wird dadurch noch viel interessanter.

die dort angefahren wurden, zeigt, dass Thailand eine Reise wert ist. In Singapur, welches über Malaysia erreicht wurde, konnte das Motorrad ein wenig ausruhen. Doch Judith gönnte sich keine ruhige Schiffsreise. Sie bereiste Jawa und Bali, um nach Australien zu gelangen. Nachdem die Harley mit Judith die Weiten von Australien erkundet hatte, wurden die Dollars doch noch ein wenig knapp. Kurzerhand wurde die H-D eingestellt. Auf einem Segelschiff verdiente sich Judith während 2 Monaten etwas Kleingeld, ohne dabei auf eine Rundreise verzichten zu müssen. 3 Monate in der Schweiz schufteten genüßten, und zurück nach Australien zu fliegen und weiter in Australien die interessanten Gebiete und Städte zu besichtigen. Im Juli 1992 beendete Judith nach 19 Monaten ihre mutige Reise. Judith hat noch lange nicht genug. Die Sportster, mittlerweile hat sie über 200'000km abge-spult, auch nicht.

Während dieser Text entsteht, ist Judith in ganz Italien unterwegs. Kaum zurückgekehrt, ist sie nur noch per Fax in Sibirien zu erreichen. Wir sind gespannt auf ihre nächsten Geschichten, die sie uns einmal bei einem Diavortrag erzählen wird.

Text zum letzten Foto: Wenn ihr eine solche Harley seht, mit viel Gepäck und der obligatorischen Petrollampe, haltet sie an. Es ist Judith, und sie wird sicher wieder viele neue Geschichten zu erzählen haben.

Im September 1990 fuhr die 23jährige Judith los. Mit einem Budget von 16'000Fr. wären viele von uns wohl nicht weit gekommen. Für Judith jedoch kein Problem. Über Österreich, Jugoslawien, Griechenland wurde zuerst die Türkei anvisiert. Die ersten Erlebnisse, insbesondere jene an der Grenze zum Iran, hätten mich sicher schon zum Umkehren bezwungen. Das Zollheft für das Motorrad (Carnet), das sie bei der Landkarte am Lenker befestigt hatte, war weg, und das Visum für den Iran war abgelaufen. Erstaunlicherweise schaffte Judith auch diese Hürde, und zum Töffhelm kam lediglich der Tschador dazu. Der Golfkrieg war ausgebrochen, doch die Reise wurde ohne nennenswerten Unterbrüche fortgesetzt. Über Pakistan und Indien wurde Nepal erreicht. Von dort aus flog die Harley samt ihrer Pilotin nach Thailand. Die vielen Stationen





**Versicherungen
Assurances
Assicurazioni**

**Generalagentur
Winterthur**

Moritz Riedi
Leiter der Generalagentur

Eichgutstrasse 1
8400 Winterthur

Tel. 052-212 15 24
Fax 052-212 25 60

ABACUS

WAS WIR ENTWICKELN BRINGT SIE WEITER

Software

ABACUS Research AG,
Betriebswirtschaftliche Software
Rorschacherstrasse 170, 9006 St. Gallen
Telefon 071 243 35 11, Fax 071 243 35 00,
<http://www.abacus.ch>

**Ihr Audi - VW - Partner
Garage**

HERZOG AG

8370 Sirnach, Telefon 071-966 31 26

Chapter Picknick 1996

[Markus Bernet] Am 11. August war's wieder so weit: Zum zweiten Mal wurde das gemeinsame Picknick der Ostschweizer Chapter durchgeführt. Für dieses Jahr hatte das Blackriver Chapter die Organisation übernommen - keine leichte Aufgabe nach dem letztjährigen Standard des Winevalley Chapters.

In Anbetracht der vielfältigen organisatorischen Aufgaben begann die Planung auch schon Ende '95. Es musste vor allem Gelände gefunden werden,

Nach einigen Ideen, Erkundungsfahrten, Nachforschungen und Fehlschlägen war dann der ideale Platz erkoren, nämlich das Gelände der Elektrizitätswerke Kanton Zürich EKZ in Winterthur. Und da die EKZ flexible und offene Arbeitgeber eines Blackriver-Mitglieds sind, gestaltete sich auch die Organisation sehr effizient und wirksam.

Dabei muss das Engagement von Jürg Gugelmann besonders hervorgehoben werden: Er hat ganz wesentlich zum Gelingen des Anlasses beigetragen und manche Stunde in die Beschaffung von Festbänken, Grills, Musik und so weiter investiert - auch in die Konstruktion der Vorrichtung fürs KRASS („Konzentriert Rundumfahren Am Seil Strick“) und in den ersten Preis des 'Slow Race'.



Wer hält das Gewicht am besten auf konstanter Höhe?

welches einigen Anforderungen zu genügen vermochte, zum Beispiel:

- genug Platz für Spiele, befestigter Boden
- keine Lärmprobleme mit Anwohnern
- Sanitäre Einrichtungen vorhanden
- Feuerstellen oder Grillmöglichkeiten
- gedeckte Flächen
- ...und natürlich Garantie für gutes Wetter!

Also, alles war vorbereitet, alle warteten auf den grossen Harley-Treff von fünf Chapters mit etwa 180 Mitgliedern - zumindest hatten die Organisatoren diese Vorstellung...

Am Sonntag konnten sie dann aber die überwältigende Zahl von 16 (sechzehn) Hogs begrüßen.

Hey, Leute, was war los? Da organisiert eine Gruppe einen tollen Anlass, gibt sich alle erdenkliche Mühe für Fun, Drinks und Musik, und die grosse Masse bleibt zu Hause! Gut, ok, das Wetter war nicht über alle Zweifel erhaben - die Sonne hat aber oft einen wohlwollenden Blick auf die kleine Schar geworfen, und geregnet hat's erst nachmittags um drei.



Für den Ansturm der Teilnehmer hätte es genügend Platz gehabt.



Start zum Slow Race, gekonnt geleitet von Jürg

Anyway, die letzten Mohikaner haben trotzdem den Plausch gehabt. Hansruedis Salate waren exzellent, die gegrillten Würste und Steaks saftig, die Spiele anspruchsvoll und trotzdem's Gaudi und die verliehenen Preise sensationell. Auch der Ritt durch das Winterthurer Hinterland wurde ein Genuss, trotz der Regentropfen.

Kurzum - ein gelungener Anlass. Zu hoffen bleibt nur, dass die Veranstalter des nächsten Picknicks ihren Einsatz auch durch entsprechende Teilnehmerzahlen entschädigt bekommen.

Herzlichen Dank an die Organisatoren vom Blackriver Chapter, insbesondere Jürg Gugel-



Die Mitglieder des OK.

mann. Und auch an die EKZ, welche sich äusserst grosszügig in der Überlassung von Material zeigten und zusätzlich diverse tolle Preise spendierten!



Der Gabentisch für die Sieger ist reich gedeckt.



Angi Köhler, eine der Siegerinnen

Südeuropäische H.O.G. Rally

VOLL IN DIE HOSE

[Christof Gonzenbach] Es hätte so schön werden können, alle Vorzeichen waren bestens. Und doch ging die diesjährige Euro-Rally voll in die Hose, zumindest was das offizielle Programm angeht. Schade, denn mancher wird sich in Zukunft zweimal überlegen, ob sich die mehrtägige Anfahrt überhaupt noch lohnt!



Doch nun der Reihe nach. Erinnern wir uns an die letztjährige H.O.G. Rally im spanischen Castellon: das südliche Klima, das Temperament der Einheimischen, die einzigartige Stimmung und die hervorragende Organisation schafften Vorfreude auf diesen Sommer. Warmes Klima, südliches Temperament und erst noch kürzere Anfahrt, was könnte da noch fehlen?

Umsomehr sich Petrus ausgesprochen einsichtig zeigte und pünktlich auf Rally-Wochenende aufklaren liess, wobei die Temperaturen bis zum Alpenkamm noch auf Kühlschranksniveau lagen, auf der Südseite unter der Wirkung des Nordföhns aber rasch anstiegen.

Zwei komfortable Halbtagesetappen, und schon kommt der Gardasee in Sicht- und das Rally-Gelände in Hörweite. Auf den letzten Kilometern rollt der Donner auf allen Strassen, die letzten hundert Meter arten in ein veritables Verkehrschaos aus. Und angesichts der offenen Dragpipes der einheimischen Harlisti beginnen einen fast Minderwertigkeitskomplexe zu packen, auch wenn die eigenen Töpfe schon weit jenseits der gutschweizerischen Legalität vor sich hin trompeten.

Die ersten Eindrücke von der Rally-Organisation sind gut: Wer schon Tickets hat, muss zum Einchecken nicht mehr lange Schlange stehen. Der Campingplatz ist auch ein solcher,

somit entsprechend ausgerüstet und mit gut fahrbaren Wegen versehen. Allerdings besteht vom Festplatz zum Camp keine direkte Verbindung, und so muss man sich jedesmal durch die kontrollierten Engpässe schleusen lassen.

Der Freitagabend bricht an, das Camp und der Festplatz füllen sich, das Verkehrschaos wird zusehends grösser. Essen auf dem Platz oder auswärts? Ein Blick auf die Speisekarte im Festzelt und auf die Pappsteller lässt die Gesichter lang werden. Weshalb Eisbein mit Sauerkraut oder Tiefkühlkost aus der Mikrowelle im Land von Pizza und Pasta, von Risotto und Mozarella? Gewiss, es gibt auch Pizza und Teigwaren, aber solche, die eher an ein lausiges Fastfood-Restaurant erinnern als an wahre italienische Küche, und einen erfrischenden Salat sucht man ebenfalls vergebens. Also auswärts, doch die Restaurants sind durch den Ansturm überfordert, und dementsprechend leidet auch dort die Qualität spürbar.

Und die Eröffnungszeremonie um halb acht haben wir jetzt auch noch verpasst - meinen wir jedenfalls. In Tat und Wahrheit hat sie aber gar nicht stattgefunden. Willie G. soll für seinen Speech zwar bereit gewesen sein. Doch möglicherweise hat der miese Frass so viele Biker vom Platz getrieben, dass ihm kein Publikum mehr geblieben ist. Möglicherweise ist aber auch ein Transporter mit be-

ne Wirkung zeigen, ausser dass eben noch weniger Biker das Festzelt besuchen, war ja vorauszusehen.

Ein wahres Jahrhundertgeschäft macht dafür morgens die Cafeteria des Campingplatzes mit Cappuccino und Gipfeli. Auch eine Viertelstunde Anstehen lohnt sich. Schon ärgerlicher ist, dass man zum Verlassen des Platzes ebensolange warten muss. Francois Schetelat zeigt eben seine bekannten atemberaubenden Stunts, und dies auf der einzigen Zu- und Wegfahrtstrasse, welche ja auch den Campingplatz vom Festgelände trennt. Logischerweise wird diese bei jeder Vorführung für fast eine halbe Stunde völlig abgeriegelt, was jedesmal zu einem apokalyptischen Verkehrschaos führt. Damit wäre nun auch die Teilnahme an den



Biker-Spielen verpasst, und so bleibt nur ein Ausflug ins Chapter-Rahmen in die nähe Umgebung. Die ganz Schläuen haben sich schon vorher abgesetzt, um - wie bereits am Freitag - mit dem Brescia-Chapter Weingüter und Bergsträsschen zu erkunden. Diese Fahrten mit meh-



1996 am Gardasee Italien

rerer hundert Teilnehmern sind denn auch DAS High-light des Wochenendes, zusammen wohl mit dem Dirt-Track-Rennen für 883er-Sporties in Verona, welches gratis besucht werden kann.

Auf dem Platz hingegen weiterhin Pleiten, Pech und Pannen. Nein, nicht die Bike-Show, die ist sehenswert. Auch nicht das Konzert von Gotthard, das ist absolute Spitze, auch wenn zu Beginn noch keine Zuschauer vor der Bühne sind (Problem siehe Freitag-Abend). Doch was soll die Dresser-Light-Show mit fünf Teilnehmern fast um ein Uhr morgens? Etwa der Ersatz für das Karawerk, das ebenfalls kommentarlos abgesagt wird? Und wo bleibt die an vergangenen

Euro-Rallies so beliebte Modenschau, wo das Lifemember-Frühstück, wo ein verbindendes (Gratis-)Nachtessen im Stil der Paella vor einem Jahr? Was hat man von einer Buell-Testfahrt im beaufsichtigten Gänsemarsch mitten durch das permanente Verkehrsgewühl von Desenzano? Und weshalb kann die grosse 97er-Neuheit, die Springer Heritage, auf dem Platz weder bewundert noch ge-

fahren werden? Wo aber vor allem bleibt die traditionelle Parade als abschliessender Höhepunkt am Sonntag Vormittag? Man habe keine Bewilligung erhalten, lautet offiziell die kleinlaut Begründung. Die Verantwortlichen hätten ganz einfach mit den falschen Leuten verhandelt, heisst die inoffizielle Wahrheit. So wird denn auch am Sonntag schon früh zum Auf-

bruch geblasen, und man winkt mitleidig jenen entgegenkommenden Bikern zu, die immer noch in Richtung Gardasee strömen, obwohl dort alles schon gelaufen ist. 6200 Teilnehmer sollen insgesamt zur Südeuropäischen H.O.G. Rally gepilgert sein. Ob es nächstes Jahr vom 6. bis 8. Juni in Biarritz (französische Atlantikküste) oder vom 28. bis 31. August in Kristiansand (Süd Norwegen) wieder so viele sein werden, ist fraglich. An den Bikern sollte es nicht liegen, denn auch am Gardasee war die Stimmung insgesamt gut. Doch wozu die lange Anfahrt und der stolze Eintrittspreis, wenn von seiten der Organisation weniger geboten wird als an jedem grösseren MC-Treffen?



HIGHLIGHTS MIT DEM BRESCIA CHAPTER

[Anita Haug] Ein Teil vom Winevalley Chapter fuhr in die Berge, Beat und ich sind zwei Tage mit dem Brescia Chapter ausgefahren und haben viel Spass gehabt, schöne Gegenden gesehen und neue Kollegen gefunden.

Das Fahrziel war jeweils ein Weingut in der Gegend, und wir wurden dort unter anderem mit Schampus bestens verpflegt. Auch für Unterhaltung war gesorgt. Ein Mitglied des Rhein Valley Legion Chapters, das ist das Chapter der US Streitkräfte in Deutschland, hatte seine Mundharmonika dabei und hat uns professionell mit Blues eingedeckt. Dazu hat es einen französischen Kollegen völlig aus den Schuhen gehoben und er hat eine super Tanzeinlage auf den Betonboden gelegt. In italienischem Tempo und Formation, d.h. zu viert nebeneinander, sind wir wieder dem Gardasee zugestürzt. Die Polizei hat uns eskortiert und uns in die verkehrsfreie Innenstadt von Brescia gelotst, wo wir auf dem alten Dorfplatz für ein Gruppenfoto posiert haben.

Am Samstag liessen wir uns natürlich den Besuch der Italienischen 883 Sportster Meisterschaft auf Dirttrack nicht entgehen. In verschiedenen Ausscheidungen wurde der Italienische Meister erkürt. Quer durch die Kurven



schleifen, und dann wieder Vollgas. Nach wenigen Runden konnte man nicht einmal mehr die Startnummern ausmachen, so voll Dreck waren Fahrer und Maschinen. Jede neue Ausscheidung wurde etwas gewagter und schneller. Ein einmaliges Schauspiel, nicht zum Nachmachen, trotzdem hatten wir viel Vergnügen daran.

Das etwas dürftige offizielle Programm hat so auch sein Gutes. Es lässt Raum für individuelle Pläne und spontanes Mitmachen an alternativen Rally-Anlässen.





Frauenfeld Switzerland

Telefon 052-720 81 54
Telefax 052-720 81 51

Off. Harley-A-Vertretung



Harley Owners Group Sun Hill Chapter



Kontaktadresse: Remo Gimmi
Riedwiesenstr. 14
8546 Kefikon
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

[Christof Gonzenbach] Jawohl, das Clubjahr des Sun Hill Chapter beginnt wirklich am Neujahr, oder besser gesagt am Sylvester - nein, nicht unter dem Motto «Schweine im Weltall», wie von einem Mitglied vorgeschlagen, sondern mit einer absolut megamässigen Punkerparty im Schloss Kefikon. Schon mal Biker mit gelben, grünen und rosaroten, mit Zuckerwasser und Haarlack zu wahren Skulpturen aufgetürmten Frisuren gesehen? Nein? Dann ist ihr unsere Fete zum Jahreswechsel verpasst.

Am selben Ort, im Schloss Kefikon, geht es ein paar Wochen später bereits wieder hoch her: Auf dem Programm steht der zweijährliche Anlass «Coun-

try im Schloss», diesmal mit den Nashville Rebels. Doch was heisst hier Country, das ist ein richtig fetziges Rockkonzert, das hier dank grosszügiger Sponsoren über die Bühne gehen kann. Der Saal ist bumsvoll, die Stimmung schwappt über, auch wenn sich der Leadsänger wegen einer hartnäckigen Grippe vorzeitig von der Bühne verabschieden muss. Clemens an der Bar hat alle Hände voll zu tun, und das Chili con Carne findet derart reissenden Absatz, dass gegen Schluss noch ein Ersatzmenu aus den Töpfen gezaubert werden muss.

Unterdessen ist der Frühling ins Land gezogen, höchste Zeit also, den Böcken den Winterspeck abzutrainieren. Und das



Unsere Band: die Nashville Rebels.

Sun Hill Chapter

geht am besten auf der Frühlingsausfahrt. Die Leitböcke, pardon, ich meine Kurt und Clemens voraus, der Rest hintendrin, geht's bei strahlendem Sonnenschein zuerst durch das Appenzellerland, zum Mittagessen auf den St. Anton, weiter Richtung Österreich, den Bregenzerwald hoch und dann nach Oberstaufen. Dort ist Highlife bei den Kurgästen. Haben wohl alle gerade ihren Trinktag hinter sich, und so gibt's noch gratis Karaoke und Männer oben ohne für die Ladies of Harley, bevor uns die Heimfahrt durch das Allgäu wieder in heimische Gefilde bringt.



Chrigel und Irma als Punker

Am ersten Sonntag im Mai steht - schon fast Tradition - der Love Ride, das grösste Harley-Treffen der Schweiz zugunsten muskelkranker Menschen, auf dem Programm. Zwar gehört dieser Anlass nicht zum offiziellen Chapter-Programm, doch lassen es sich viele, so auch der Schreiber dieser Zeilen, nicht nehmen, bei derart schönem Wetter zum Flugplatz Dübendorf zu pilgern. 2'500 Harley-Fahrer und sensationelle 12'000 Zuschauer lassen die Kassen klingeln, auch wenn Pornostar Laetitia auf Druck von Grosssponsor SBG von der Teilnahme absehen muss. Am Schluss können 180'000 Franken für den guten Zweck gezählt werden.

Positiv: Die Disziplin auf der Rundfahrt ist klar besser geworden. Negativ: Auf dem Platz werden jetzt Klamotten aus den Saccochen geklaut.

Buchstäblich abgesoffen ist diesmal die Spring Rally: nach passablem Wetter am Morgen

giesst es am Nachmittag wie aus Kübeln. Ein grosses Bravo für jene siebzehn Unentwegte, die sich weder vom Wetter, noch von andern Bikeranlässen am selben



Remo mit gedämpfem Vergaser

Wochenende von der Teilnahme an unserer Postensuchfahrt abhalten lassen.



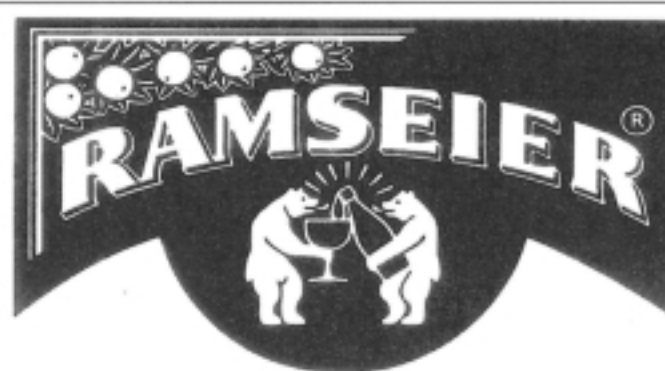
Volles Haus beim Country im Schloss



Ihre Spezial-Agentur

Beat Tölderer
Firmenberatungen

Telefon 052-723 43 51
Telefax 052-723 43 33



DER SAFT DER SÄFTE.
LE GRAND JUS.
IL SUCCO DEI SUCCHI.

pomd'or suisse

Schwimmbäder

Projektierung, Ausführung, Sanierung von
öffentlichen und privaten
Schwimmbädern



- Schwimmbadauskleidungen mit DELIFOL
- Verrohrungen PP, PE, PVC, V2A, V4A
- Schwimmbadabdeckungen
- Solar-Anlagen
- Wärmepumpen
- Filteranlagen
- Dosieranlagen, Mess- und Regeltechnik
- Entfeuchtungsanlagen
- Wärmetechnik
- Chromstahlarbeiten

SENN+CO AG

Schwimmbad- und Wärmetechnik
9500 Wil - Hubstr. 104 - Tel. 071 / 923 43 90
Fax 071 / 923 71 43

BAHNHOF-GARAGE Emil Frei



Inh. Heinz u. Rolf Frei
Wydenweg
8408 Winterthur
Tel. 052-222 33 25



- 24 Std. Abschlepp- und Pannendienst
- Reparaturen aller Marken
- Klimaservice
- Diesellabgaswartung
- Modernste Testgeräte für schnelle Diagnosen
- Blechschäden beheben wir prompt und zuverlässig
- Freundlicher Familienbetrieb ganz in Ihrer Nähe, wo Service und Preise noch stimmen



Hier ist eine ruhige Hand gefragt.



Wer's nicht kann, der wird nass.

FOLGENDE POKALE WERDEN VERTEILT:

Herren:

1. Pit (Northwest Chapter)
2. Gerry (Blackriver Chapter)
3. Kurt (Blackriver Chapter)

Damen:

1. Angi (Winevalley Chapter)
2. Susanne (Blackriver Chapter)
3. Anita (Winevalley Chapter)

Meiste Teilnehmer:
Winevalley Chapter

Welteste Anreise:
Northwest Chapter

Es ist bissiges Wetter an dem schönen früh-sommerlichen Sonntag, an dem die Sun Hill-Biker den Lenker mit der Angelrute vertauschen und die Forellen gleich reihenweise aus dem Fischweiber ziehen, um sie alsogleich auf dem Grill zu braten. Ein **Angelplausch** der besonderen Art, realisiert von Clemens und Patrick.

Und nochmals setzt sich Patrick voll in Szene: beim **Grillplausch**. Besten Dank auch seinen Eltern für die grosszügige Gastfreundschaft und Bewirtung! Und zwischen Riesenmikado-Spiel und töftechnischer Fachsimpelei vergeht der Abend wie im Flug. Nein, das Feuerwerk wird nicht extra für uns gezündet, sondern ist Bestandteil eines Festes in der Nachbargemeinde. Gefallen hat's uns trotzdem.

Schon ist wieder Zeit für unsere **Nostalgiefahrt**: keine Jeans, kein Leder und - liebe Polizisten drückt ein, oder besser gleich zwei Augen zu - keinen Helm auf dem Kopf! Eben ganz so, wie auch unsere Grossväter noch mit ihren Töffs zur Kirche gefahren sind. Sonntag soll es bleiben! Und wenn gleich noch der Geburrt von Liliane ein-



Das Abendessen muss von jedem selbst gelangen werden.



Unterhaltung nach dem Grillschmaus.

gebaut werden kann, umso besser. Auf jeden Fall wird ihr zu Ehren unterwegs ein Kaffeehalt eingelegt, bevor wir den Anstieg zur Bachtel-Ranch zum von allen erwarteten Mittagessen in Angriff nehmen. Das wird wieder zu Reden geben in der Szene, aber diesmal nicht wegen angeschriebener Gilets...

Weniger vom Wetterglück verwöhnt ist dieses Jahr das **Ostschweizer Chapter Picknick**, diesmal liebevoll organisiert und mit unterhaltsamen Spielen aufgelockert von den Blackriver-Bikern. Nur wenige finden bei wolkenverhangenem Himmel nach Ohringen. Und kaum sind Grill und Salatbuffet geleert, das Langsamfahren beendet und die Feuerstühle für eine gemeinsame Ausfahrt bestiegen, leeren sich auch die Wolken, begleitet von sturmartigen Winden. Kein Wunder, zogen da einige (der Schreiber eingeschlossen) den direkten Heimweg vor.

Da zur Europäischen H.O.G.-Rally individuelle Anfahrt in kleinen Grüppchen angesagt ist, trifft sich das Sun Hill Chapter erst zum **Saisonabschluss** wieder zu einer gemeinsamen Ausfahrt.

Einmal mehr beweist Martin, unser Roadcaptain für diesen Tag, seine Kenntnisse auch noch so kleiner Nebensträsschen. So finden wir uns zum Mittagessen auf dem Walenstadtberg wieder, erklimmen abseits der Hauptstrasse den Anstieg vom Rheintal ins Toggenburg und von dort über den Hemberg.

Dort streikt Marcells Töff - wie schon auf der letztjährigen Herbstfahrt. Offenbar ist der diesjährige Winterschlaf längst überfällig. Und so verpasst er den Besuch einer interessanten privaten Töffsammlung in Müselbach.



Die letzte Ausfahrt, das letzte Gruppenfoto für 1996 am Fuss der Churfürsten.



Ursi und Loris an der Nostalgiefahrt.



**KIOSK
AM BAHNHOF**

ZEITSCHRIFTEN · SNACKS · GETRÄNKE

**BRUNO COLEMBERG
BISCHOFZELL**
071-422 15 87

AUTO-MIET AG

Tilliusstrasse 6, 9500 Wül, Telefon 071-623 10 10
Industrie Mall, Nähe Hauptpost



DER NEUE HIT TRIKE - DAS AKTIVE ERLEBNIS

Jetzt bei uns zu mieten

Sicherer als ein Motorrad!
Aufregender als ein Cabriolet!

Auch mit PW-Ausweis

Neu! Comfort-Soziussitz
im Kofferdeckel integriert



Salvatore Nonnis
Brühgasse 34
9000 St. Gallen



Nat. 079-353 55 46
Tel + Fax 071-944 18 85
Tel. G 071-223 74 77

Eine Woche in den Dolomiten

[Christof Gonzenbach] Eigentlich ist die letzte Juniwoche eine der schönsten des Jahres, weil die Tage am längsten sind und die Schafskälte normalerweise bereits vom sommerlichen Azorenhoch vertrieben worden ist. Doch dieses Jahr ist wettermässig ohnehin alles etwas anders, was heisst, dass das kalte nasse Sauwetter auch noch anhält, sowie sich fünf unentwegte Sun Hill-Biker mit vier Maschinen - Remo und Lilian mit der Electra Glide, Kurt mit der Shovelhead Superglide, Irma mit der Softail Custom und der Schreiber dieser Zeilen mit der Shovelhead Sportster - aufmachen, das Südtirol zu erobern.

Am Treffpunkt bei der Waro Rickenbach heisst es Regenkombi montieren, und die bleiben denn auch dran, bis auf den Reschenpass. Weil Alpenpässe wie die Flüela oder der Julier nur mit Winterausrüstung passierbar sind, ist uns nur der Umweg via Arlberg-Tunnel und Landeck übrig geblieben. Beim Kaffeehalt plötzlich der Geruch verbrannten Gummis: Die Hälfte von Irmas Regenkombi schmirzelt am hochliegenden Auspuffkrümmer des hinteren Zylinders dahin. Besser halten sich ihre Gummischuhe, die sie ein paar Stunden zuvor dem Küchenpersonal der Arlberg-Autobahnraststätte abgeluchst hat. Doch pünktlich mit unserem Grenzübergang nach Italien hat Petrus ja auch die Schleusen dicht gemacht, und auf dem Weg zum ersten Etappenziel in Naturns begrüsst uns sogar noch die Sonne.

Das Hotel Lindenhof verwöhnt uns nicht nur mit vier Sternen (Lilian, unser Ferienbudget!!!), sondern auch mit einem Whirlpool und einem fürstlichen Nachessen. Was wohl die Tischnachbarn in Schlips und Schale über uns gedacht haben mögen? Billig war's tatsächlich nicht, alles eingerechnet aber doch sehr fair im Preis. Am nächsten Tag geht's zuerst zum Harley-Händler nach Bozen - mitten im Weinberg kaum zu finden, und weit und breit kein Restaurant in der Nähe. Ein neues Regenkombi für Irma, eine Blende für das ominöse Auspuffrohr und eine Sicherung für Kurts Schaltgestänge, das - kaum 200 Meter von der pickfein eingerichteten Werkstatt weg - aushängt.

Dann gilt's ernst: Zuerst der Passo di Costalunga zum Anwärmen und dann der Passo Pordoi: 27 Spitzkehren bergauf und 33 bergab. Von diesem Moment an nennt Irma ihre Softail Custom einen «Saubock»: enge Kurven und ein langer Radstand vertragen sich bekanntlich nicht besonders, was aber offensichtlich den Reiz erhöht, ausgerechnet mit Harleys über die Pässe zu donnern. Oder womit ist sonst die Wahl von Arraba zu unserer Tourenbasis zu erklären? Auf vier Seiten geht's aus dem Tal raus, aber immer über einen Pass. Und genau in diesem vorsaisonhaften verschlafenen Nest beziehen wir eine günstige Ferienwohnung mit Garage.

Der dritte Tag: über den Passo di Falzarego nach Cortina d'Ampezzo, hinauf auf den Passo di Giau, wo uns leichtes Schneetreiben recht schnell weiter treibt, hinunter Richtung Marmolada-Schlucht: eine Einbahnstrasse, links und rechts senkrechte Felswände. Der Donner der vier Harley-Motoren kommt tausendfach zurück! Über den Fedaia erreichen wir Canazei, und zum Nachtisch steht einmal mehr der Pordoi auf dem Programm: 27 Spitzkehren rauf und



deren 33 runter... und der Radstand der Softail scheint länger denn je... Olsaubock!...

Vierter Tag: nichts geht mehr. Es giesst wie aus Kübeln und zwischendurch sehen wir vom Esszimmerfenster aus durch eine



Bei mässigem Wetter auf dem Passo Giau.

Wolkenlücke frischgefallenen Schnee vom Pordoi runterblitzen. Also Frühspurt in der Stube, dann Spiel- und Fernsehnachmittag, für den Schreibenden Bike wash in der Garage und für die Ladies ein Spaziergang querfeldein. Wetten, dass die beiden auf dem Töff nicht nasser geworden wären?

Am fünften Tag bessert sich das Wetter wieder. Also, auf die Böcke! Für einmal den Pordoi von der anderen Seite, nahtlos anschliessend den Passo di Sella und gleich wieder hinauf über den Gardena. Vor dem Mittagessen wartet noch der Passo Furcia. Doch was macht die Softail plötzlich auf der Seite liegend an einer Stopstrasse? Der kleine Teddybär am Souvenirstand am Passo Falzarego mit der Aufschrift «Bruchpilot» auf seinem Lederjäckli zeugt davon, dass ähnliches hier auch andern Bikern schon widerfahren sein muss... Und während die Mehrheit unse-

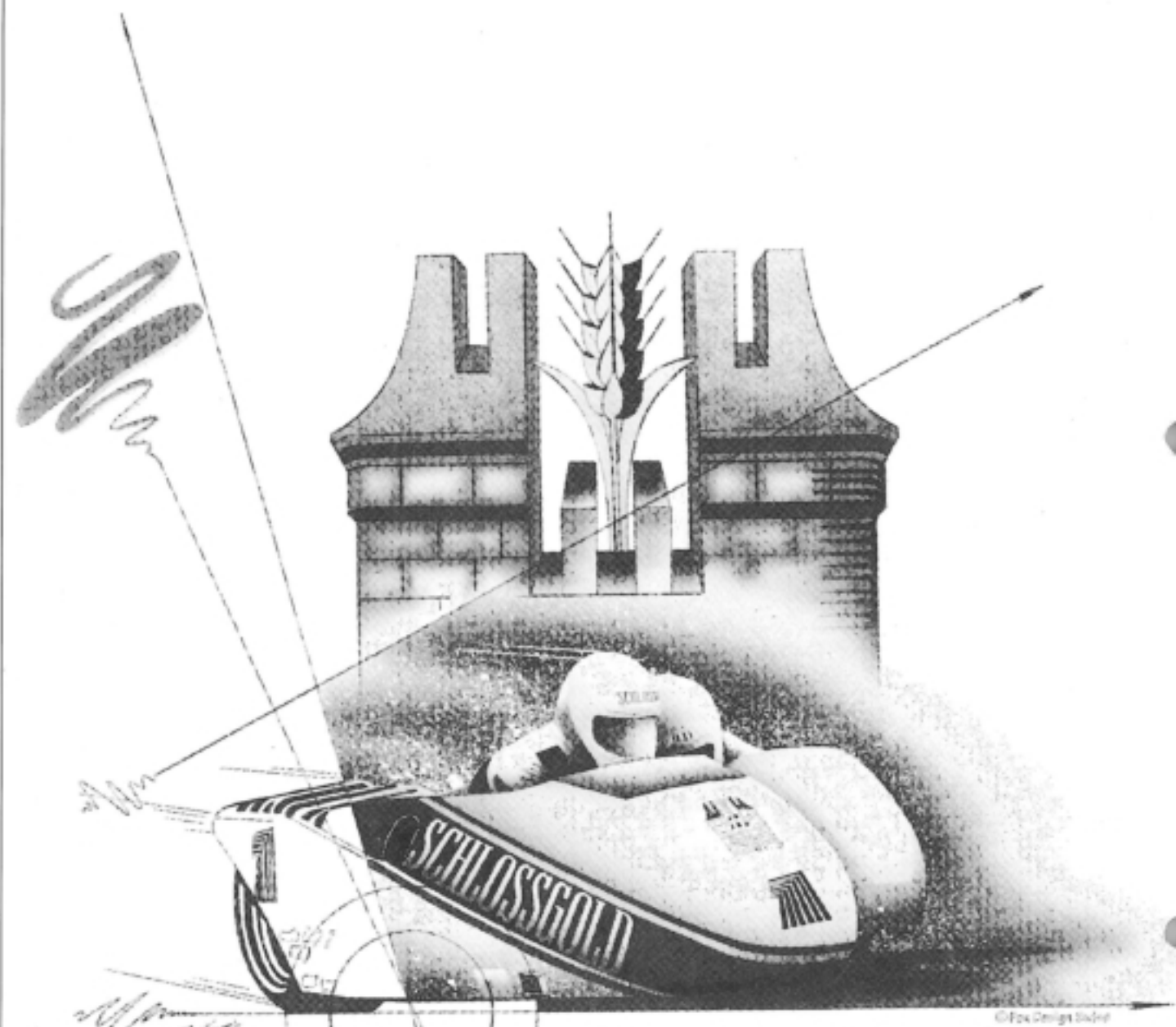
rer Gruppe den direkten Heimweg wählt, hat Kurt noch nicht genug. Er wählt den Umweg über San Caslano und den Passo Campolongo. Am sechsten und letzten Tag ist freies Fahren angesagt, für die ganz Unermüdlichen über den Staulanza, den Passo Duran, den Passo Cereda, den Passo Rolle, den Passo Valles, den Passo San Pellegrino und natürlich wieder zurück über den Pordoi. Und schon heisst es wieder packen, um am siebten Tag die Dolomiten zu verlassen - Richtung Schweiz die einen, Richtung Adria die andern. Dabei gäbe es doch noch so manchen Pass im Umkreis von 100 Kilometern! Für Kurvenfreaks ist die Gegend zwischen Bozen, Cortina und Belluno ein Paradies. Übrigens hat der Schreibende auf dem Weg nach Süden doch noch einen Ausgang aus dem Tal von Arraba gefunden, der nicht über einen Pass führt.



Auf dem Passo Pordoi.



Das Dörfchen Arraba.



SCHLOSSGOLD

Bier ohne Alkohol

[Marcel Tubetti] Das erste, was viele von uns ändern, wenn sie ihre Harley kriegen, ist die Auspuffanlage. Denn es gibt nichts schöneres als einen V2-Sound einer Harley-Davidson.

Da die Schweizer Lärmnormen keinerlei «Geräusche» zulassen und zudem die Leistungsentfaltung hemmen, sind auch deswegen die Endtöpfe sehr schnell gewechselt. Je lauter desto Power stimmt aber bei unseren Strassenmaschinen bei weitem nicht.

Als erstes habe ich ein offenes Manifold montiert und die original Auspufftöpfe durch die amerikanischen ersetzt. Damit konnte man eigentlich leben. Von einigen Kollegen angestiftet und bei diversen Harley-Treffen ermuntert, wurden dann die Auspufftöpfe immer lauter. Beim Stand mit Supertrapp-Krümmern und -Endtöpfen und einem S&S Type E Vergaser wollte ich es mal genau wissen und wandte mich deswegen an einen Spezialisten.

Peter Bossert, seines Zeichens Europameister in der Top Fuel Klasse im Drag Racing Sport, ist in der Schweiz unbestritten einer der wenigen Spezialisten in Sachen Motorleistung.

Als Generalimporteur von DYNOJET Produkten und Betreiber eines Leistungs-Prüfstandes war ich bei ihm an der richtigen Adresse und liess meine abgeänderte Harley prüfen (siehe Diagramm). Über die Tuningmethoden der H-D-Fahrer musste er zuerst ein wenig schmunzeln. Die vielen Angebote der überdimensionierten Kataloge verleiten uns Harley-Fahrer doch zum Anbau derselben, da sie doch mit Mehrleistungen nur so protzen. Auf dem Prüfstand werden dann die Erwartungen sehr schnell gedämpft. Die Resultate rechtfertigen diesen Aufwand nicht.

Als ich erfuhr, dass ich mit leiseren Auspufftöpfen, original Vergaser und weniger Benzinverbrauch die gleiche Leistung oder noch mehr erreichen könnte, wollte ich es einmal mit der von Peter Bossert vorgeschlagenen Variante versuchen.

Lärm contra Leistung

AUSPUFF

Dazu wurden die amerikanischen Auspuffendtöpfe abgeändert, damit diese mehr Durchzug erhalten. Die Schikanen werden dazu herausgenommen, abgeändert und nachher wieder verschweisst. Was ganz genau gemacht wird, bleibt des Schraubers Geheimnis. Das sollte von einem Profi gemacht werden, damit den Töpfen kein Gebastel nachgesagt werden kann und die Verchromung keinen Schaden erleidet. Ich verwendete die einzelnen Krümmer von S&S. Diese sehen zwar gut aus, sind jedoch, wegen des fehlenden Interferenzrohres, eher leistungshemmend. Das kann bei original Motoren bis zu 5PS ausmachen. Also wurde die original Krümmer mit Interferenzrohr wieder angeschraubt. Mit den abgeänderten Töpfen und Kosten von Fr.180.- ist die Auspuffanlage fertig.

VERGASER

Den S&S Luftfilter und Vergaser mit Manifold schraubte ich wieder ab. Den Originalvergaser holte ich aus dem mittlerweile beachtlich angewachsenen Ersatzteillager. Dieser wurde mit dem original DYNOJET Düsen-Kit ausgerüstet. Das heisst Düsenstock, Hauptdüse, Düsenadel und Schieberfeder wurden gewechselt. Damit der Vergaser auch gut atmen kann, wird ein SCREAMIN' EAGLE Luftfilter verwendet. Bei der 93er Heritage befindet sich die Motor entlüftung im Zylinderkopf. Um die Rückführung in den Luftfilter zu bewerkstelligen und die Befestigung des Vergasers mit dem Luftfilter zu montieren, benötigt es eine spezielle Halterung. Das Ganze kostet etwa Fr.470.-.

ANBAU

Natürlich schrauben wir das offene Manifold an. Dazu benötigen wir neue Gummidichtungen und vergessen nicht diese mit Silikon oder ähnlichem Gleitmittel vor der Montage einzuschmieren. Die Halterung des Vergasers muss noch etwas angepasst werden. Der Anbau des Vergasers und des Manifolds muss sehr sorgfältig durchgeführt werden, damit keine falsche Luft das aufbereitete Gemisch beeinflussen kann.



Marcel Tubetti links und Peter Bossert rechts auf dem Prüfstand.



Peter Bossert, Europameister der Top Fuel Drag Bike Klasse.

Ihr tuned ja doch nur Japse! - NEIN FALSCH!

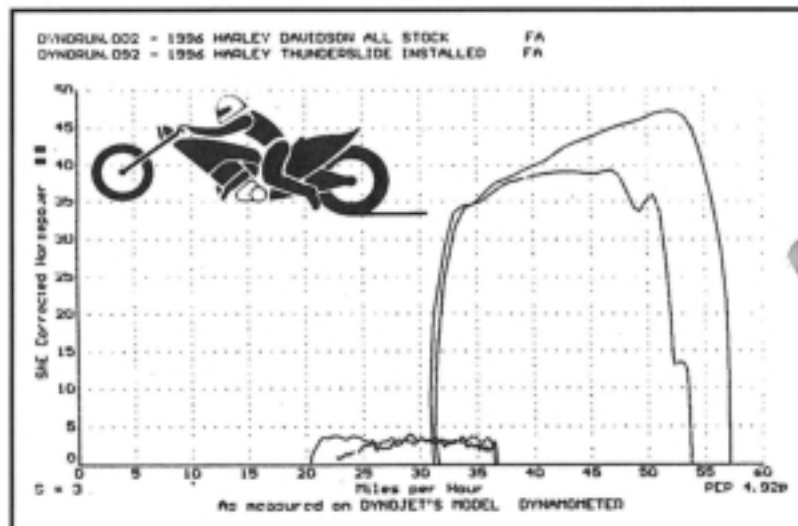
Profitieren Sie von unserer Erfahrung! Seit Jahren haben wir einige der bestgetuneten Harley's der Schweiz zusammengebaut. Dies beweisen die Leistungstests, welche an verschiedenen Meetings durchgeführt wurden. Lassen Sie sich von uns beraten, bevor es unmöglich wird, Ihnen auf dem Prüfstand zu helfen, weil das montierte Tuning-Paket falsch zusammengestellt wurde.

EXCLUSIVE IMPORTS verkauft unter anderem Produkte von:

BRANCH FLOWMETRICS
DYNOJET
HEADWINDS
RIVERA /PRIMO
SUPERTRAPP
WHITE BROTHERS

DYNOJET entwickelte einen neuen Kit für Ihre Harley. Ein sehr leichter Plastik-Schieber verhilft zu unerwarteten Beschleunigungswerten!

EXCLUSIVE IMPORTS BOSSERT AG
Heerenstegstr. 1
8427 Rorbas
Tel. 01 /865 30 11, Fax 01 /865 30 23



MOTORRAD-LACKIERUNGEN



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

Wir machen Ideen sichtbar

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

Oldtimer-
Restaurierungen
Handlinierungen

2-RADSPRITZWERK+BESCHRIFTUNGEN

Einstellung: Mit einer 180er Hauptdüse und einer 42,5er Leerlaufdüse beschränkt sich die Einstellung auf die Regulierung der Leerlaufgemisch-Schraube und der Leerlaufschraube.

That's it! Und nun auf den Prüfstand.

RESULTAT:

Maximale Leistung am Hinterrad:

64,2 PS bei 5100 U/min

Maximales Drehmoment:

10,6 mkg bei 3300 bis 3800 U/min

Saubere Beschleunigung, weniger Verbrauch und viel Fahrspass mit eingeschlossen.

Mit den Supertrapp Endtöpfen erreichen wir erst ab etwa 3500 U/min noch mehr Leistung. Bis zu 3 PS bei ca. 5000 U/min. Doch diese Drehzahlen werden bei unserer Fahrweise doch eher selten ausgenutzt. Das Drehmoment verändert sich dabei unwesentlich. Die Optik der Supertrapp Anlage ist Geschmacksache. Die Akustik, besonders bei höheren Drehzahlen, eben leider sehr laut!

LEISTUNG

Wir kennen die Leistungsangaben der Motorfahrzeuge in PS oder neuerdings in kW.

DIE FORMEL

$$P(\text{PS}) = \frac{F \times V}{75}$$

$$P(\text{kW}) = \frac{F \times V}{102}$$

P = Leistung in PS oder kW
F = Kraft in kg
V = Geschwindigkeit in m/s

$$1 \text{ PS} = 0,736 \text{ kW} = 75 \text{ mkg/s}$$

$$1 \text{ kW} = 1,36 \text{ PS} = 102 \text{ mkg/s}$$

Das heisst: 1 PS = Wenn 75kg in 1 Sekunde einen Meter gehoben werden.

DYNOJET - PRÜFSTAND

Die Methode, die Leistung zu messen, ist relativ einfach. Die Energie aus dem hinteren Reifen wird in einer rotierenden Masse (Walze ca. 470kg) gespeichert, um die Trägheit des Motorrads zu simulieren. Der am Prüfstand angeschlossene Computer zeichnet die Leistung auf, indem er die Walzenbeschleunigung und die Drehzahl des Motors misst. Genaue gesagt: Die Dauer einer Umdrehung wird mit der Dauer der nächsten Umdrehung usw. verglichen. Beim Beschleunigen werden die Zeiten pro Umdrehung immer kürzer. Diese Messung ergibt zwei Kurven in einem Diagramm, aus dem wir die Leistung und Drehmoment im Verhältnis zur Drehzahl ablesen können. Die dabei gewählte Hinterrad-Übersetzung spielt keine Rolle.

Der Prüfstand wird mit jeder Harley fertig, da Testläufe bis zu 500 PS absolviert werden können. Die Ergebnisse werden mit dem angeschlossenen PC aufgezeichnet und in einer Grafik ausgedruckt. Auf dem Prüfstand kann nicht nur das Leistungsdiagramm in PS und das Drehmoment in mkg (Nm) gemessen werden, es werden auch Fehler in der Abstimmung und Defekte im Antrieb ersichtlich.

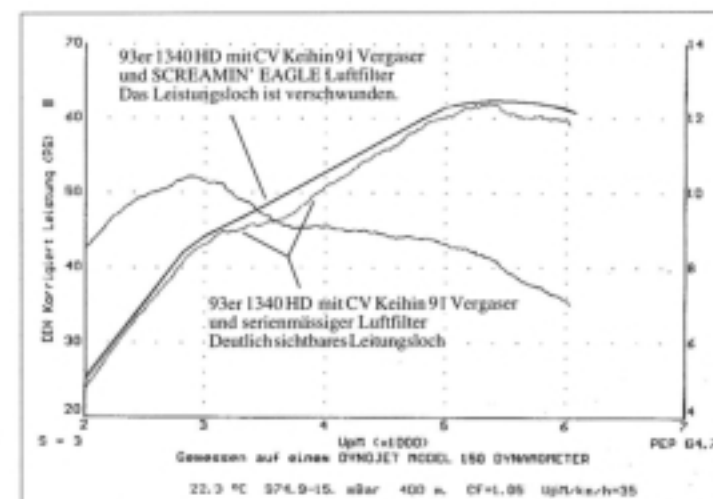
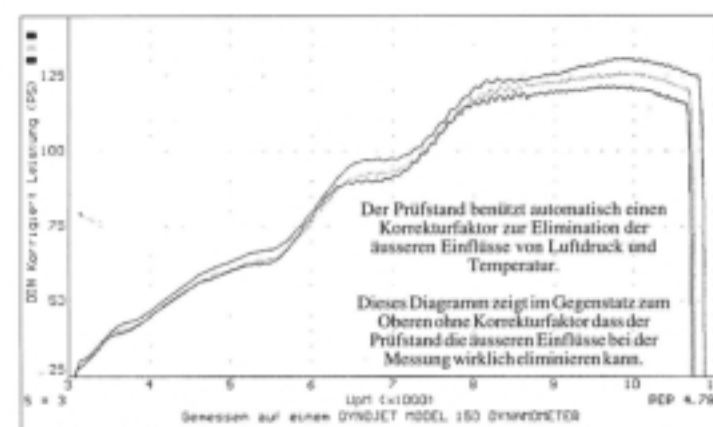
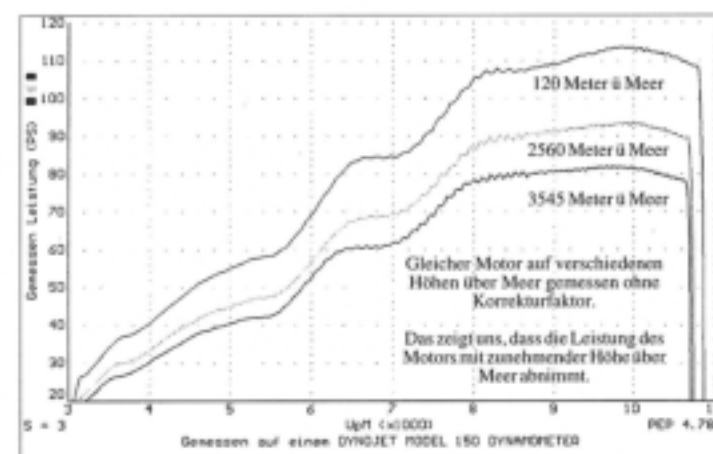
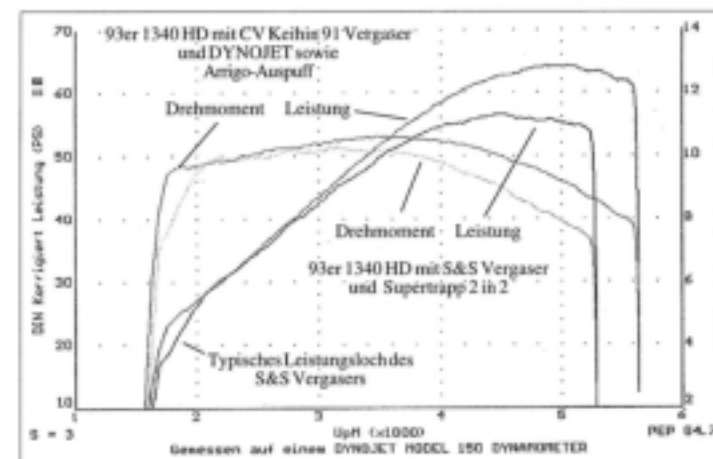
Das Motorrad wird in einer Schiene am Vorderrad gesichert. Das Hinterrad läuft auf der Walze. Die Beschichtung der Trommel lässt ein Durchdrehen des Rades nicht zu, da der Gripp etwa doppelt so gross ist wie auf dem Strassenbelag.

In Betriebstemperatur wird dann im 4. Gang aus etwas mehr als Standgas bis zur höchsten Drehzahl, etwa 5000 - 5500 U/min beschleunigt. Hier werden auch die letzten Ablagerungen am Ventilteller abgeschüttelt.

Je nach Fahrweise des betreffenden Testobjekts raucht es dabei mehr oder weniger aus den Töpfen. Um die Gemischaufbereitung des Vergasers zu kontrollieren, werden alle Gänge durchgeschaltet und voll beschleunigt.

Ob die Kupplung schleift, wird bei ungleichen Übersetzungsanzeigen festgestellt.

Ohne die Erfahrung von Peter Bossert ist die präzise Deutung der Diagramme nicht einfach.



FROHSINN Anetswil

Speise-Restaurant FROHSINN

Anetswil
9545 Wängi
Dorli Büchi



Telefon 052 - 378 11 66

Garten - Wirtschaft
Kinder - Spielplatz



Dienstag geschlossen

Fahrschule

Heinz Zoller

Auto- und Motorradfahrschule

Emserenstrasse 14
9434 Au
Telefon 071-744 33 27



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
PLASTICOAT	400g	24.30

PUDOL CHEMIE AG 8203 SCHAFFHAUSEN
TEL. 052-624 80 97 FAX 052-624 85 15

METALL+LACKSCHUTZ
VERSIEGLER

Harley Owners Group

[Anita Haug] Die Aktivitäten der H.O.G. Europa 1996 standen ganz in Zeichen der Internationalen Rallies. Zum ersten Mal wurde die Europäische H.O.G. Rally zweigeteilt in eine Nord- und eine Südrally. Die Nordrally in Rotterdam fand schon früh im Jahr statt und war dementsprechend kalt und nass. Dafür liess sich das Programm sehen. Die Südrally erstrahlte in schönster Herbstsonne und bot noch einmal T-Shirt-Fahrtwetter am Gardasee, dafür war das gebotene Programm dürrig, bzw. nicht stattfindend. Trotzdem, oder vielleicht gerade darum war sie ein Erfolg. Je länger je mehr zeigt es sich, dass man sich an solchen Rallies selbst organisieren muss. Die Rallies werden als grossartiger Rahmen angeboten. Je länger man Mitglied der H.O.G. ist und je mehr Mitglieder man aus der ganzen Welt kennt, desto lustiger und spannender wird so eine Rally.

Eine Touring Rally ist speziell gut dafür geeignet, um sich kennen zu lernen. Man ist eine Weile zusammen und unternimmt gemeinsame Ausfahrten etc. Sprachprobleme gibt es meist keine. Irgendjemand kann sicher übersetzen, und sonst gehtes auch mit wenigen Worten. Die H.O.G. Familie lebt. Für 1997 wird die längste je durchgeführte Touring Rally geplant. 7000 km von Gibraltar bis ans Nordkapp mit Halt bei der Nordeuropäischen H.O.G. Rally in Kristiansand in Norwegen Ende August. Man kann auch unterwegs dazukommen. Also, unbedingt einige Wochen Ferien für ein historisches Ereignis reservieren.

Einige Ermüdungserscheinungen sind sicher auch ersichtlich. Die Neuheit der H.O.G. Idee ist abgeklungen, und die weniger Begeisterten ziehen sich langsam

aus dem Chapterleben zurück. Umsomehr kristallisiert sich in den meisten Chapters ein harter Kern heraus, der die verschiedensten Aktivitäten mit und um die Harley miteinander unternimmt. Wachstum ist nicht mehr die allein seeligmachende Devise, sondern kleiner, feiner und internationaler wird die Zukunft der Harley Owners Group sein.

Nigel Villiers, verantwortlich für H.O.G. Europa, hat dieses Jahr eine Umfrage unter allen Mitgliedern durchgeführt, um ein wenig den Puls zu fühlen, als

gebot zufrieden. Der Bekanntheitsgrad der Benefits und der lokalen Chapter ist allerdings sehr tief. Normalerweise erneuern 75 % der Mitglieder ihre jährliche Mitgliedschaft regelmässig, eine Minderheit findet den Beitrag zu hoch.

Die Rallies haben einen hohen Stellenwert im Programm der H.O.G. Mitglieder. Nur 5 % gehen nicht gerne an Rallies, als Grund für das Nichterscheinen wird die zu grosse Distanz und der unpassende Zeitpunkt genannt. Am liebsten würden die H.O.G. Mitglieder eine Veranstaltung

fahrt haben. Eine Harley pro H.O.G. Mitglied ist die Regel, die Niederländer besitzen die meisten Harleys pro Mitglied.

Die Harley Owners Group wird als idealer Treffpunkt zum Kennenlernen von Gleichgesinnten erkannt, und das Ausfahren in Gruppen und Angehören zu einer Vereinigung wird als hauptsächlich Motivation angesehen, wobei die lokalen Chapter eine untergeordnete Rolle spielen. Sehr beliebt sind Ausfahrten und Bike-Shows innerhalb und ausserhalb Europas und Live-Musik-Konzerte.

Die meisten H.O.G. Mitglieder gehören noch weiteren Motorrad-Vereinigungen an. Am meisten in Skandinavien, wo 75 % mehreren Vereinen angehören, in Italien und Deutschland und wohl auch in der Schweiz ist dies jedoch viel weniger der Brauch.

Bemängelt wurde das Fehlen einer Europäischen Pannenhilfe für Harley-Fahrer. Dies wird jedoch schon 1997 behoben. Für US\$ 50 pro Jahr können H.O.G. Mitglieder eine europaweite Pannenhilfe in Anspruch nehmen, die auch bei platten Reifen, fehlendem Benzin etc. hilft und verunfallte Fahrer wieder nach Hause bringt.

Nigel hat noch eine Überraschung im Ärmel. Wenn alles klappt, wird im Herbst 1998 eine Bikeweek in Europa stattfinden. Als möglicher Standort wird eine griechische Insel ins Auge gefasst. Verhandlungen mit Platzbesitzern und Fahrenbetreibern sind schon im Gange.

Das wär's doch, oder? In diesem Sinne

Ride Harley - Have Fun

wie die Bikeweek von Daytona oder Sturgis in Europa mitmachen.

Die Harley Owners Group wird als qualitativ sehr hochstehend angesehen und steht für saubere, familienorientierte Anlässe. Allerdings bemängeln die erfahreneren Biker auch einen Hang hin zur trendigen und yuppiemässigen Entwicklung der H.O.G. Besonders die Mitglieder aus England, die schon die längste Harley-Erfahrung haben, sind da besorgt, dass mehr und mehr die betuchten Harley-Fahrer angesprochen werden.

Durchschnittlich haben H.O.G. Mitglieder in Europa ca. 6 Jahre Harley-Erfahrung, wobei die UK-Biker mit 10 bis 15 Jahren obenausschlagen, die Fahrer in Griechenland und Spanien mit 2 Jahren noch am wenigsten Er-

Hilfe für zukünftige Programmgestaltung. Leider haben nur wenige Mitglieder aus der Schweiz daran teilgenommen.

28 % aller angefragten Harley Owners Group Mitglieder haben diese Umfrage beantwortet. Das Durchschnittsalter der H.O.G. Mitglieder in Europa ist 40, allerdings schlägt Italien mit 33 Jahren sehr nach unten aus. Man sieht es ihren Motorrädern und dem Fahrstil an. 75 % der Mitglieder sind verheiratet, 60 % haben noch Kinder unter 18 Jahren. Nur etwa 1/3 der H.O.G. Mitglieder sind Mitglied in einem lokalen Chapter. Das Image der Harley Owners Group wird sehr hoch eingeschätzt, und 80 % der Mitglieder sind mit dem An-



Five Star Senn-Trike

DIE GROSSE SHOW AUF DREI RÄDERN

[Christof Gonzenbach] Man nehme eine Harley-Davidson, ersetze das Hinterrad durch eine Achse mit riesigen Walzen, und fertig ist das Five-Star Trike, welches mit Auto- oder 125er-Töffausweis gefahren werden darf und überall die grosse Show abzieht.

Jetzt bietet die Harley-Davidson-Vertretung Moto Senn in Densbüren (Tel. 062/878 16) das Five Star Trike an - typengeprüft als Dreirad bis 550 Kilo. Die Vorteile liegen auf der Hand: Ein Trike fällt beim Manövrieren garantiert nicht um. Zum Fahren braucht es nur den Führerschein A2 - man erhält ihn automatisch nach bestandener Prüfung der Kategorie B (Auto) oder A1 (Motorräder bis 125 cm³). Und schliesslich, kaum zu glauben, muss man auch (noch) keinen Helm tragen! Und sei es auf der Flaniermeile, vor der Gartenbeiz, am grossen Harley-Treffen oder beim Chapter-Höck, überall wird man von Schaulustigen mit staunenden Blicken und neugierigen Fragen überschüttet.

Dabei ist das Rezept recht einfach: Als Basis dient eine Harley-Davidson aus der

Softail-Baureihe (Custom, Heritage oder Fat Boy). Hinterrad und Zahnriemen werden entfernt, stattdessen wird an der Dreieckschwinge eine starre Hinterachse mit riesenhaften Breitreifen auf polierten Alufelgen installiert. Der Antrieb auf das Differential erfolgt über eine Kette. Darüber wird ein Heckteil - flach wie bei unserem Testmodell oder mit Komfort-Soziussitz und Gepäckbox - montiert. Schliesslich



Das Trike ist mit diversen Aufbauten erhältlich.

gehören ein zusätzlicher Rückwärtsgang, eine Zweikreis-Bremsanlage mit Feststellbremse und auf Wunsch eine nach vorn gereckte Gabel für ruhigeren Geradeauslauf zum Umbaukit. Ebenso die vorgeschriebenen zwei abstehenden Scheinwerfer - die Originalleuchte darf nur noch Attrappe sein, man könnte das Trike ja sonst mit einer Lokomotive verwechseln.

Bedienen lässt sich das Trike wie eine normale Harley. Zum



Mit Autofahrprüfung oder 125er-Motorradprüfung zu fahren.

Bremsen reicht allerdings der rechte Fuss, die Verbundanlage verteilt den Bremsdruck nach vorn und hinten. Und zwischen den Beinen vibriert der legendäre

V2-Motor, wie es sich gehört. Die Schweizer Lärm- und Abgasnormen dämpfen allerdings nicht nur den donnernden Sound, sondern auch das Temperament des langhubigen Zweizylinders. Und für das Leergewicht von immerhin 450 Kilo ist die Übersetzung eindeutig zu lang.

Das Fahren verlangt von alten Töffhasen etwas Gewöhnung. Statt in die Kurve zu liegen, muss der Lenker gestemmt werden, wer's dynamisch mag, verlagert dabei noch das Gewicht zur In-

nenseite. Doch bevor ein Hinterrad den Bodenkontakt verlieren kann, beginnt das Trike über den Vorderreifen zu schieben, besonders wenn die Fahrbahn etwas wellig ist. Nicht rasen also, sondern cruisen, sehen und gesehen werden!

55'000 Franken kostet ein komplettes Five Star Trike «America» auf Softail Custom-Basis, wer seine Harley bei Moto Senn umbauen will, zahlt mindestens 27'000 Franken, und versierte Handwerker können den Bausatz für 22'000 Franken, erwerben. Noch etwas teurer ist die Version «Police» auf Heritage-Basis mit Komfortsoziussitz und Gepäckbox. Sie kostet 60'000 Franken, bei angelieferter Maschine 31'000 Franken und als Bausatz 25'000 Franken. Auch diese grosse Show hat, wie alles auf dieser Welt, ihren Preis! 

TECHNISCHE DATEN TESTMODELL

Motor: Evolution serienmassig (V2-Zylinder, 1338 cm³, Leistung 56 PS)

Kraftübertragung: 5-Gang-Getriebe, Rückwärtsgang, Antrieb über Kette und Differential.

Fahrwerk: Telegabel um 8° gereckt, Starrachse an Dreieckschwinge. Zweikreis-Verbundbremse mit zwei Scheiben vorne und Trommeln hinten. Räder vorne 3,5 x 16" (Drahtspeichen), hinten 10 x 15" (Alu). Reifen vorne 90/90-16, hinten 295/50-15.

Masse/Gewicht: Länge 265 cm, Breite 160 cm, Radstand 185 cm, Spur hinten 131 cm, Sitzhöhe 68 cm, Tank 19 Liter, Leergewicht 450 kg, Zuladung 170 kg.

Fahrleistungen: 0 bis 100 km/h in ca. 10 s, Spitze ca. 150 km/h

Verbrauch im Test: 7,7 l/100km.

Tel. 071-755 80 20
Natel 077-96 68 67
Fax 071-755 80 21

WEKO AG
9453 Eichberg

Neu- und Umbauten
Fensterbänke in Kunststein
Beton und Aluminium

Fenster aus Holz
Holz/Aluminium und
Kunststoff

Die Spezialisten für
Ego Kiefer
Fenster und Türen



KOLLEKTION CERTINA DS CASCADEUR • STOSSICHER • WASSERDICHT 100M • SAPHIRGLAS • FR. 750.-

KLAUS WIL
UHREN BIJOUTERIE

9500 WIL
OBERE BAHNHOFSTRASSE 44
TELEFON 071-911 14 25

Mit H.O.G. Ausweis 10% Rabatt

„Coast to Coast“ USA

[Rainer Wieser] Vom Pazifik zum Atlantik mit der Harley in einundzwanzig Tagen.

Sonntag, 20. 10. 96

Ankunft (1. Tag) Flug nach Los Angeles, Transfer zum Hotel und erstes Kennenlernen der Gruppenmitglieder im Hotel. Im „Theater“ wird das Programm für den nächsten Tag bekannt gegeben.

Montag, 21. 10. 96: Los Angeles

Der heutige Tag steht zur freien Verfügung, und wir haben uns mit 9 anderen zu einer grossen Stadtrundfahrt entschlossen. Um 9:00 Uhr mit dem Bus durch die Stadt.

Ein ausgewandeter deutscher Schauspieler, oder einer der es werden will (die meisten Schauspieler in LA sind Kellner oder Reiseführer), ist unser Bus- bzw. Van-Fahrer. Die Route geht über Downtown, El Pueblo de Los Angeles (1781 gegründeter historischer Stadtkern, unter Denkmalschutz), Hollywood, Mulholland-Road (Mulholland war der Erfinder der Wasserversorgung von LA), auch bekannt von den Beatles und Elvis, weiter über den Hollywood Blvd. Way of Fame, das Absenderheiten-Museum (Menschen mit 2 Köpfen usw.), dann über den Rodeo Drive (hier kaufen nur die Reichen, die in den Schaufenstern sind gar nicht erst angeschrieben), durch Beverly Hills (Homes of Stars, aber die meisten wohnen eh nicht mehr da) zur 3. Strasse in Santa Monica mit einer schönen Fussgängerzone. Hier haben wir Zeit für Shopping. Nachher geht's weiter zur Santa Monica Beach, Venice Beach. Hier kommen uns rudelweise Feuerwehrautos entgegen. Wir erfahren erst aus dem Fernsehen, dass es in Malibu ein

grosses Buschfeuer gibt, das noch wochenlang brennen wird. In der Marina del Rei, einer riesigen Hafenanlage für Hobby-Skipper, machen wir einen kleinen Rundgang und fahren dann noch zu Fishermans Village. Von hier sehen wir die riesigen Rauchwolken über Malibu. Viele Häuser sind verbrannt, und auch Menschen sind zu Schaden gekommen. Wen's interessiert, auch das Haus von Shirley Mc Lane ist abgebrannt.

Am Abend ist im Hotel eine kurze Besprechung über den morgigen Tag und die Töffübernahme.

In der Lobby sitzen wir noch mit anderen ein Weilchen, und dann heisst es Sachen richten und schnarchen.

Dienstag, 22. 10. 96: Los Angeles - Victorville CA, 120 mi (200 km)

Heute holen wir die Motorräder. Um 8:45 wird unser Gepäck in den Begleitbus verladen, und um 9:00 Uhr fahren wir zu Moturis einer Firma mit Schweizer Inhabern, wo wir unsere Töffs in Empfang nehmen. Moturis hat mehrere Büros in den Staaten und auch einen Ableger in Zürich.

Als wir hinkommen, steht schon alles bereit in Reih und Glied.

Es sind im Ganzen

- 10 BMW R 850
- 9 Goldwing
- 13 Harleys (Heritage und Convertible)
- 8 Suzuki Intruder 750

Alle relativ neu, meine Heritage war eine 1996er mit ganzen 220mi (360 km) auf dem Tacho.

Am ersten Tag lassen wir es etwas ruhig angehen. Vom Hof von Moturis fahren wir auf der 110 North, dann auf der 1105 North, auf dem Glendale Freeway Nr. 2 North. Danach quer durch die San Gabriel Mountains auf einsamen und kurvenreichen Strassen nach Victorville mit einem Abstecher durch den Lone Pine Canyon und über die I 15. So umfahren wir ganz Los Angeles.



Rainer an der Venice Beach Los Angeles.



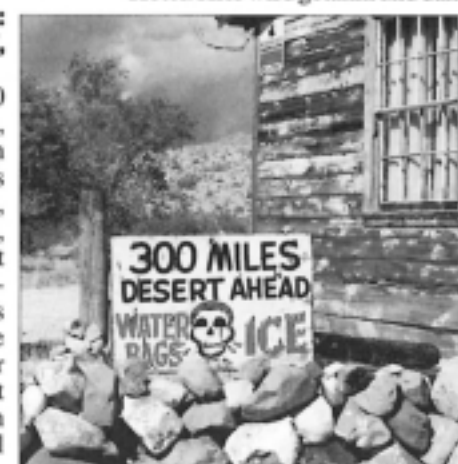
Wir merken schon hier, dass es recht frisch ist und man schlecht beraten ist, wenn man nichts Warmes mitgenommen hat. In den San Gabriel Mountains ist noch ein Biker Treff: «New Comb's Ranch», aber ausser uns sind nicht viel da. Ganze zwei. Ist wohl zu kalt. Victorville liegt schon in der Mojave Wüste.

Mittwoch, 23. 10. 96: Victorville - Las Vegas NV, 260 mi (420 km)

Wir sind zwar 40 Töffs und 60 Personen, aber es haben sich schon Gruppen von 2-4 Töffs zusammengefunden, die miteinander fahren, und die Anderen sieht man praktisch den ganzen Tag nicht mehr. Es fahren auch nicht alle die gleiche Route, nur das Ziel am Abend ist gleich. Man kann sich den Tag also individuell einteilen.

Heute durchqueren wir die Mojave Wüste, ein früher Aufbruch ist ratsam. Vom Hotel weg fahren wir auf der I 15 East Richtung Las Vegas. Nach Barstow kommen wir abseits vom Weg in die Ghost Town Calico. Es ist zwar recht touristisch aufgemacht, aber trotzdem ganz nett anzusehen. Calico war früher eine Silbermine, und man kann hier auch noch teilweise die Stollen anschauen. Bei Baker biegen wir dann ab auf die 127 nach Norden Richtung Death Valley. In Baker steht das grösste Thermometer der USA. In Shoshone, dem letzten Ort vor dem Death Valley, wird nochmal getankt und auch gleich noch etwas gegessen, und

dann hinein in den Backofen. Es zieht sich noch lange hin vom Salsberry Pass (1100m) bis nach Bad Water, dem tiefsten Punkt der USA, ca. 30m unter dem Meeresspiegel. Hier ist es doch einigermaßen warm, und das Leder klebt am Körper. Weiter hinein ins Death Valley bis Furnace Creek, einer künstlichen Oase mit Hotel. Hier wird getankt und dann



Start ins Death Valley.

durch eine wildromantische Wüstenlandschaft über den Old Spanish Trail Highway nach Las Vegas gefahren, wo wir beim Einmischen ankommen. Wir überqueren dabei auch die Staatsgrenze von California nach Nevada. Die vielen Leuchtreklamen beeindrucken sehr. Wir steigen im Hotel Treasure Island ab, gleich neben dem bekannten The Mirage.

In jedem Hotel stehen Hunderte, man möchte sagen Tausende von «Einarmigen Banditen», Black Jack-Tischen, Roulette, Würfel- und anderen Spieleinrichtungen herum. Was besonders beeindruckt, fast alle sind



Jeden Sonntag
10.00 - 14.00 Uhr
American Brunch



STARWAY - ein brandneues Restaurant, eine coole Bar mit heisser Stimmung.

Breakfast, Lunch und Dinner
-mit allem amerikanischen Drum & Dran.

Beers auf die Schnelle oder Longdrinks zum Flirt:
Das ist **STARWAY!** Der neue Stern am "Ausgeh-Himmel" und täglich offen bis 2 Uhr morgens.

STARWAY Restaurant & Bar
Gewerbezentrum St. Dionys • 8645 Jona

Tel. 055 / 225 47 87 • FAX 055 / 225 47 97

ABHOLPARK

Buriet - Thal

ORIGINAL - MARKENJEANS

zu sensationellen Preisen!

statt
129.--
nur

79.--

Calvin Klein
Levi's 501
Blue System

von Morgens bis Abends besetzt. Vor einigen Hotels werden jede halbe Stunde Attraktionen vorgeführt, wie Seeschlachten in Originalgrösse, Vulkanausbrüche usw. Alles mit viel Wasser, und das mitten in der Wüste. Die Hotels sind aber Spitze und verhältnismässig preiswert.

Donnerstag, 24. 10. 96: Las Vegas

Heute wird Las Vegas am Tage durchstreift, aber das ist im Vergleich zum Nachtleben eher wie ausgestorben. Man geht etwas «lädele» und vorallem auf den neuen Stratosphere Tower. Mit 383m Höhe ist er höher als der Eiffelturm. Oben auf dem Turm ist eine 8er-Bahn und der Big Shot.

Die 8er-Bahn war leider «out of order» und so hat man halt den Big Shot mitgemacht. Auf einem windigen Sitz wird man mit einer grossen Geschwindigkeit nach oben geschossen und kommt dann im freien Fall wieder herunter. Ein heisses Gefühl in 300m Höhe.

Am Abend wurde natürlich noch etwas gegambled, aber es hat nicht viel eingebracht, ausser dem Inhaber. Eigentlich wollten wir noch zu Siegfried und Roy, aber die haben am Donnerstag Ruhetag, schade.

Fazit: Las Vegas muss man mal gesehen haben, es ist halt doch einmalig.

Freitag, 25. 10. 96: Las Vegas - Gray Mountain AZ, 340 mi (560 km)

Heute gibt es Hornhaut am Hinterteil, sind doch knapp 600 km zu bewältigen. Wir fahren auf der I 515 Richtung Boulder City und kommen dort zum Hoover Dam, der den Colorado River zum Lake Mead aufstaut (über 200 km lang). Der Lake Mead bringt ausser Strom für Las Vegas auch das Trinkwasser. Am Hoover Dam machen wir eine kleine Rast, dann fahren wir in den Staat Arizona. Hier wird uns auch eine



Minusgrade und Schnee bei Flagstaff Arizona.

Stunde geklaut. Die Uhr eine Stunde vorstellen, wir kommen über eine Zeitgrenze. Wir fahren die 93 nach Süden, und bei Kingman treffen wir auf die legendäre Route 66. Es ist nicht mehr viel übriggeblieben, aber hier folgen wir ihr doch ca. 100 mi bis nach Ash Fork, um nicht der I 40 folgen zu müssen. Das Wetter wurde in dieser Zeit immer schlechter mit dunklen Wolken und es wurde empfindlich kalt. Wie wir später herausfanden weit unter 0°C so ca. -10°. Es fing an zu schneien, und die Strasse verwandelte sich blitzschnell in eine Eisbahn. Sämtliche Teile an der Harley waren dick mit Eis überzogen, und auch die Hosen und die Stiefel erhielten eine dicke Eisschicht. An vernünftiges Fahren war nicht zu denken, und Helga musste auch noch einige Meter zu Fuss gehen, wenn es ganz kitzlig wurde. Es gab auch einige Stürze in der Gruppe, wie wir am Abend im Hotel erfuhren. In Flagstaff (liegt auf der Höhe von Nordafrika), wo wir durch mussten, hatte es 30 cm Neuschnee gegeben. Wir hatten also nichts im Sinn als möglichst schnell in unser Hotel zu kommen. Wir fuhren von Flagstaff auf der 89 ca. 35 mi nach Norden bis Gray Mountain. Wir waren froh, als wir dort waren und uns auch wieder aufwärmen konnten. Hier erfahren wir, dass es nicht alle geschafft und deshalb in Flagstaff ein Zimmer gesucht haben. Ist wohl auch besser so.

Samstag, 26. 10. 96: Gray Mountain - Holbrook AZ, 200 mi (330 km)

Heute wollten wir eigentlich den Grand Canyon besuchen, aber wegen Schnee, starkem Wind und Kälte ist der Park geschlossen, und es finden leider auch keine Flüge statt. So müssen wir auf einen Höhepunkt der Reise verzichten.



Auf der Route 66 bei Kingman Arizona.

Wir fahren auf der 89 weiter nach Norden, biegen dann nach Westen ab auf die 160, und bei Tuba City treffen wir auf die 264, die uns in die Hopi und Navajo Indian Reservation führt. Hier liegt das Dorf Old Oraibi, das seit dem 11. Jahr-

hundert ununterbrochen bewohnt ist und damit zu den ältesten Siedlungen von Amerika gehört. Für europäische Augen sieht halt alles etwas drunter und drüber aus. Hier kann man auch günstig indianisches Kunsthandwerk kaufen. Da wir aber mit dem Töff unterwegs sind und es immer noch grimmig kalt ist (unter 0°C), hin und wieder schneit es auch, ist der Wunsch, hier etwas Zeit zu investieren, praktisch null.

Als wir uns beim Tanken in einer kleinen Beiz etwas aufwärmen und nach einem Tee fragen, kommt die lakonische Frage zurück: «ICE TEA?». Mich friert's heute noch bei dem Gedanken jetzt etwas kaltes zu trinken.

10 mi nach Keams Canyon treffen wir auf den Highway 6 nach Süden, der uns nach Holbrook, unserem heutigen Tagesziel führt. Endlich aufwärmen.

Hier erfahren wir, dass die Gruppe, die in Flagstaff bleiben musste, wegen weiterem Neuschnee und Glatteis auch heute nicht fahren konnte. So wurde ein Lastwagen organisiert, die Töffe aufgeladen und die Fahrer mit dem Bus nach Holbrook gebracht. Die meisten Amis hatten

wenig Verständnis für Spinner, die bei solchem Wetter Töffe fahren, und dann erst noch von LA nach Miami. Wir hörten öfter die Äusserung «Crazy Germans».

Sonntag, 27. 10. 96: Holbrook - Albuquerque NM, 280 mi (462 km)

Das Wetter will nicht besser werden, und der Wetterbericht verheisst auch nichts Besseres. Also alles anziehen, was man so dabei hat. Auf ein Elefanten Treffen sind wir halt nicht eingerichtet. Helga und ein paar weitere Sozias haben die Schnauze voll von der Kälte und fahren heute mit dem Bus. Kurz hinter Holbrook ist der Petrified Forest National Park. Hier liegen viele «Baumstämme» herum, die in Millionen von Jahren durch Eindringen von mineralstoffhaltigem Wasser kristallisierten und nun als bunte Steinsäulen herumstehen und -liegen. Als zum Parkeingang kommen, ist dieser gesperrt. Da wir hier durch sollten, heisst das einige Meilen Umweg. Wir wärmen uns in der Verkaufsstelle für diese Baumkristalle auf, andere nehmen schon den Umweg in Angriff. Aber wie durch eine Vorahnung sind wir nicht mitgefahren, und als wir gerade gehen wollen, wird der Park doch noch geöffnet. Wenn man im Park etwas mitlaufen lässt, gibt es hohe Bussen.

Wir fahren durch den Park bis zur 140 und dann East bis zur 191 dann auf der 191, nach Süden, schliesslich auf der 61 über die Zuni Indian Reservation Richtung Grants. Zuni liegt auf einer Hochebene von über 2000 m. Es ist entsprechend kalt (weit unter 0°C), und partiell hat es Eis und Schnee auf der Strasse. Also auch hier keine grossen Ambitionen etwas zu unternehmen. In Grant treffen wir wieder auf die I 40 und wir fahren schnurstracks zu unserem Hotel nach Albuquerque.

Neben dem Hotel ist ein klasse Steakhouse, wo man für 8\$ ein Riesen-Rib Eye Steak, Salatbuffet und Dessert-Buffet bekommt.

Montag, 28. 10. 96: Albuquerque - Santa Fe NM, 68 mi (112 km)

Eigentlich ist heute Ruhetag bzw. ein Ausflug nach Santa Fe geplant. Da sich das Wetter weiterhin von seiner schlechten Seite zeigt, es schüttet in Strömen, mieten wir (Helga, Rainer, Urs R., Hiltrud und Moritz) ein Auto Oldsmobile Automat. In Albu-

querque gibt es einen grossen neuen Harley-Laden, und dort müssen wir natürlich zuerst hin. Super schöner, grosser und neuer Laden mit sehr viel Auswahl. Hiltrud und Fritz kaufen Thermounterwäsche und gefütterte Handschuhe. Auch ich kaufe mir einen warm gefütterten Lederplatz für den Hals.

Danach fahren wir weiter nach Santa Fe. Dem Namen nach dachten wir die Eisenbahn oder einen Bahnhof zu sehen. Dem war aber nicht so. Santa Fe ist eine sehr schöne Stadt und hat noch viele Häuser und Palazzos aus der Spanierzeit. Auch die Neubauten, Apartmenthäuser, Hotels, Museen usw. sind in dem Pueblo-Baustiel gebaut. Das gibt der Stadt einen eigenen, echt schönen Charakter. Leider «schiff» es praktisch die ganze Zeit, und wir springen von einem Laden oder Beiz zur andern. In Santa Fe stehen das älteste Haus und die älteste Kirche der USA. Jedenfalls ist Santa Fe zu empfehlen, wenn man in der Gegend ist. Aber auch Albuquerque hat eine schöne historische Altstadt, die wir am Abend noch besuchen. Man sollte für alles etwas mehr Zeit und schöneres Wetter haben.

Am Abend, zurück aus Santa Fe, gehen wir wieder in das super Steakhouse, um das zweite Rib Eye Steak zu verdrücken.

Dienstag, 29. 10. 96: Albuquerque - Alamogordo NM, 255 mi (421 km)

Am Morgen früh das Auto wegbringen. Wir fahren auf der I 40 ca. 25 mi nach Osten, dann auf der 337 und später auf der 55 nach Süden. Wir sind hier immer noch ca. 2000m hoch, und es ist weiter kalt und hat teilweise verdächtige Flecken (Eis) auf der Strasse. Unterwegs ist die Landschaft sehr reizvoll, aber für grössere Rasts haben wir keine Lust. Helga ist heute wegen der Kälte nochmal mit dem Bus gefahren.



Einsame Strasse durch Texas.



White Sands Monument bei Alamogordo New Mexico.

Wir kommen relativ früh in Alamogordo an, da wir noch zum White Sand National Monument fahren wollen. Als wir in Alamogordo ankommen, erwarten uns deutsche Luftwaffen-Piloten in Uniform am Hotel. Im ersten Moment waren wir etwas überrascht, aber die Deutschen haben hier eine ganze Siedlung, weil die Piloten in der Wüste Tiefflug trainieren, was in Deutschland nicht mehr möglich ist.

Das Wetter hat sich stark gebessert, und solange die Sonne scheint, ist es auch einigermaßen warm. Wir fahren weiter bis zum White Sands Monument. Es ist eine herausragende Naturscheinung. Die riesigen weissen Sanddünen sehen aus wie Schnee, aber davon haben wir genug gehabt. Der Sonnenuntergang auf den Sanddünen ist wunderbar. Bei der Rückfahrt ins Hotel ist es schon wieder empfindlich kalt. Weiter nördlich in der White Sands Missile Range wurde 1945 zu Versuchszwecken die erste Atombombe gezündet und, wie Einstein sagte, die Katastrophe ohne Beispiel eingeläutet.

Unser Hotel in Alamogordo heisst Old Swiss Clock Inn, der Service und das Essen sind aber nur schwacher Durchschnitt.

Mittwoch, 30. 10. 96: Alamogordo - Fort Stockton TX, 280 mi (462 km)

Wir fahren von Alamogordo nochmal ca. 4mi nach Norden, um dann in den Highway 82 nach Osten Richtung Artesia zu fahren. Wir müssen heute nochmal hoch hinauf auf fast 2900m, und entsprechend sehen auch die Strassen aus. Es wird hier auch nochmal recht kalt, und jeder nasse Fleck auf der Strasse kann ein Eisfleck sein. So geht es am Anfang noch recht langsam vorwärts. Je weiter wir nach unten kommen, um so besser wird es. In Artesia treffen wir auf die 285, auf der wir nach Süden Richtung Carlsbad fahren. Nach Carlsbad auf der 7 zu den Carlsbad Caverns. Wunderschöne Tropfsteinhöhlen in ca. 300m Tiefe, die man mit einem Lift erreicht. Die Ausdehnung der Höhlen (mehrere Kilometer) und die Grösse der Hallen und der Tropfsteine ist beeindruckend. Die ¼ Std Zeit, die wir hier haben, ist viel zu wenig, hier könnte man sich einige Tage aufhalten.

Fritz wird hier noch von einer Wespe in die Zunge gestochen, aber es geht alles soweit gut. Wir müssen über eine Verbindungsstrasse 396 wieder auf die 285 nach Süden fahren. 12 mi nachdem wir wieder auf die 285 gekommen sind, überqueren wir die Grenze zu Texas. Vorher hat man uns gesagt dass in Texas alles etwas anders sei, und man soll sich vor allem nicht mit der Polizei anlegen, man sei in Texas

recht rigoros. Äusseres Zeichen für diese Einstellung ist wohl das Schild, das überall an den Strassen steht: «Don't mess with Texas», was frei übersetzt wohl so viel heisst: «Leg Dich nicht mit Texas an». In Texas angekommen, ist unser Tag wieder eine Stunde kürzer, wir überfahren wieder eine Zeitgrenze. Der erste Ort in Texas ist Pecos, wo der wilde Westen noch allgegenwärtig sein soll, aber davon haben wir nicht viel gemerkt. Es ist eine öde Kleinstadt wie viele in USA. Zwischen den Orten in Texas fährt man stundenlang geradeaus, links und rechts der Strasse nur eingezäunte Steppe von so riesigen Ranches, dass man nicht mal irgendwelche Rinder oder sonstwas sieht. Hin und wieder kommt man an einer einsamen vor sich hinlickenden Ölpumpe vorbei. In Fort Stockton ist nicht sehr viel los, aber gegenüber vom Hotel hat es eine Lounge (Bar), wo wir ein paar Drinks Whiskey Cola usw. nehmen können.

Donnerstag, 31. 10. 96: Fort Stockton - S. Antonio TX, 340 mi (560 km)

Viel wird heute nicht zu sehen sein: Texas ist leer, flach und immer alles gerade aus. Auf unserer Fahrt nach San Antonio kommen wir in die Grenzstadt Del Rio, wo man zu Fuss oder mit einem Taxi nach Mexico hinüber kann. Fahren darf man nicht, wahrscheinlich wegen der Versicherung. Heute ist es relativ warm, ca. 20°C, also rauf auf den «Hobel» und ab. Wir fahren wieder auf der 285 nach Süden und bis an den Horizont immer geradeaus. Nach ca. 100 mi kommen wir an den Rio Bravo del Norte der hier Grenzfluss zu Mexico



Speise-Restaurant
Maienhalde
Berneck

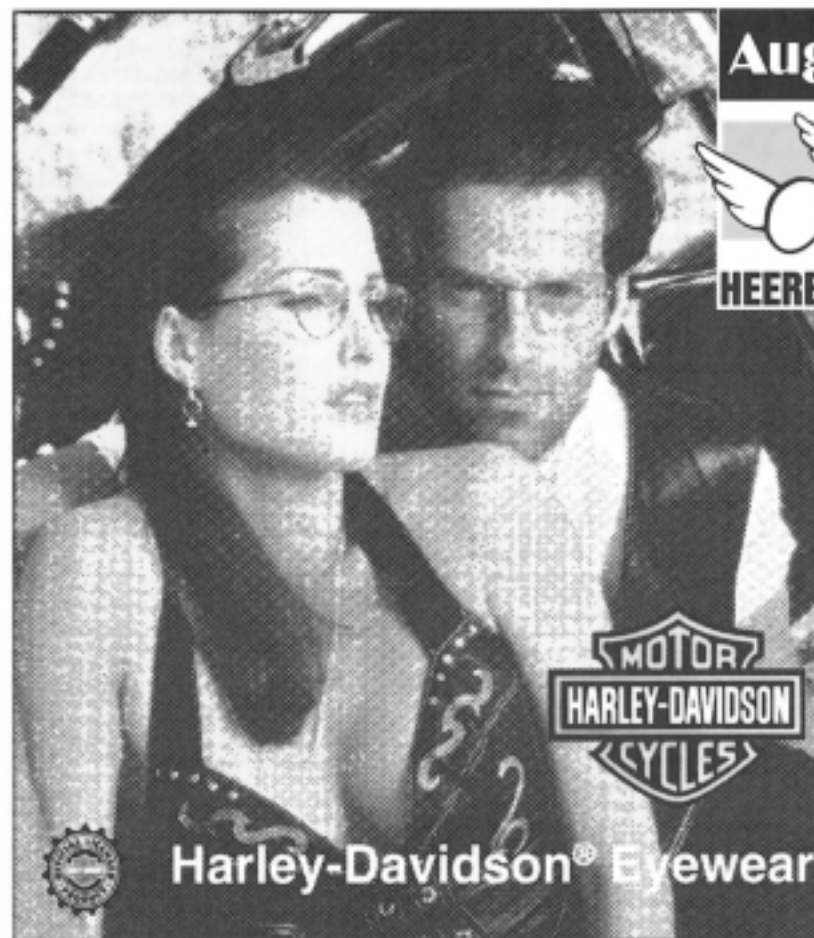
5 Minuten ob Berneck,
mit dem herrlichen Blick auf das schöne St. Galler
Rheintal und das Vorarlberg, steht das Haus der
gepflegten Küche.

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 071-744 13 62

Grosser 



Harley-Davidson® Eyewear

Augenblicke als Erlebnis



SCHWARZ OPTIK

HEERBRUGG • HEIDEN • ST. MARGRETHEN

Schwarz Optik Heerbrugg

Bahnhofstrasse 8, 9435 Heerbrugg,
Tel. 071 721-00 10, Fax 071-722 48 67

Schwarz Optik Heiden

Asylstrasse 7, 9410 Heiden,
Tel. 071-890 01 11, Fax 071-890 01 12

Schwarz Optik St. Margrethen

Grenzstrasse 9, 9430 St. Margrethen,
Tel. 071-747 40 80, Fax 071-747 40 81

ist. Kurz vor Del Rio ist der Rio Bravo zu einem grossen See aufgestaut, dem Amistad Reservoir. Es führt eine Riesenbrücke, ca. 5 mi (8km) lang, über den See. In Del Rio fahren wir zur Grenze, um mit dem Taxi nach Ciudad Acuña in Mexico zu fahren. Die wissen hier auch, was sie verlangen sollen. Die Fahrt ca. 2 km kostet 7\$. Und zurück natürlich auch. Ciudad Acuña ist nicht sehenswert, alles recht schmutzig, und die Läden sind alle gleich, Ramsch für Touristen. Wir fahren bald wieder zurück. Bei der Wiedereinreise nach Texas lassen die Beamten den Amtsschimmel wiehern und verziehen sich in ihr Hüttli. Man wird recht von oben herab behandelt, und der Depp von der Immigration verunzelt noch mein «multiple» Visum, indem er die Gültigkeitsdauer selbstherrlich auf 4 Jahre beschränkt.

Als wir dann weiter nach San Antonio fahren, kommen wir nochmal in eine Strassenkontrolle, wo sie illegale Einwanderer ausfiltern wollen.

San Antonio ist das Herz der Texaner, hier kämpften sie bis zum letzten Mann gegen Mexico, wobei sie sich im Fort Alamo verschanzten. Unser Hotel war genau daneben im Zentrum.

Der sogenannte „Waterwalk“ ist ein Netz aus Kanälen, an dem viele Geschäfte und Restaurants liegen. Hier verbrachten wir den Rest des Tages bis in die Nacht. Ausserdem machten wir noch eine Bootsfahrt durch die Kanäle. San Antonio ist empfehlenswert.

Freitag, 1. 11. 96: San Antonio - Port Arthur TX, 340 mi (560 km)

Heute ist wieder so ein langer Tag durch Texas. Damit wir vorwärts kommen, nehmen wir von San Antonio bis Houston 193 mi (320 km) die I 10 nach Osten. In Houston fahren wir südwärts auf der I 45 Richtung Golf von Mexico. Auf diesem Streckenteil kommen wir an der NASA Kommandozentrale Lindon B. Johnson Space Center vorbei. Das ist schon einen Abstecher wert. Leider sind wir dann aber etwas enttäuscht. Der Eintritt ist relativ teuer, und viel sehen kann man nicht. Es sind viele Attraktionen für Kinder aufgebaut. Für eine längere Führung haben wir aber keine Zeit. Einer von uns, der es trotzdem machte, hat uns dann mitgeteilt, dass wir auch nichts versäumt haben.

Also weiter nach Süden bis Galveston, hier schnuppern wir das erste Mal wieder Seeluft, und dann weiter mit der Fähre nach Port Bolivar. Von hier geht die 87 bis nach Port Arthur ca. noch 70 mi. Wir sind aber noch nicht weit gekommen, es wird schon dunkel, wird es einem fast schwarz vor den Augen, und es klatscht und schlägt auf Scheibe und Visier. Innerkurzer Zeit sieht man nichts mehr. Wie wir später feststellten, sind wir in einen Schwarm von Millionen Riesenlibellen geraten. Aber wie schön, ein anschliessender Platzregen hat die Sauerei teilweise wieder weggewaschen. Gesehen habe ich in der Zeit nicht mal mehr die Strasse (Blindflug). Bei High Island ist die Strasse gesperrt, nicht befahrbar wegen Hurricane Schäden. Also noch ein Umweg von ca. 10mi. Als wir in Port Arthur ankommen, haben wir die Schnauze gestrichen voll und sind müde.

Samstag, 2. 11. 96: Port Arthur - New Orleans LA, 270 mi (450 km)

Heute gehts nach New Orleans. Am Ortsausgang von Port Arthur fahren wir auf der 82 über die riesige Martin Luther King Bridge. Von hier haben wir einen guten Ausblick auf die unendlichen Raffinerieanlagen von Port Arthur. Nach der Brücke verlassen wir Texas und kommen nach Louisiana. Wir fahren jetzt alles in Wasser- und Sumpfgebieten auf der 82 bis Abbeville, auf der 14 bis New Iberia und dann auf der 90 bis nach New Orleans. Hier in der Gegend ist gerade Zuckerrohrernte, und entsprechend verschmutzt sind die Strassen. Man muss also gut aufpassen. An den Zuckerraffinerien steigen riesige Dampf Wolken in den Himmel. Wir kommen am späteren Nachmittag in New Orleans an.

Nachdem wir uns geduscht, gestraht und gerüstet haben, geht's mit einem sehr alten, wackeligen Tram ins Zentrum zum French Quarter. Hier läuft wirklich etwas, man kann alle möglichen Typen von Menschen sehen. Es gibt gute Restaurants, wie wir uns selbst überzeugen konnten, und für die, die das Nachtleben so richtig erleben wollen, ist auch ausreichend gesorgt. Die Stadt kommt einem gar nicht so richtig amerikanisch vor, französisch aber auch nicht. Wir treiben uns noch bis spät in die Nacht im French Quarter und auf der Bourbon Street herum, um dann müde ins Bett zu sinken.



Nachwuchs-Jazzmusiker in New Orleans

Sonntag, 3. 11. 96: New Orleans

So, heute können wir uns den ganzen Tag in New Orleans herumtreiben. Wir fahren mit dem Taxi ins Zentrum und machen als erstes eine Stadtrundfahrt. Wir erfahren einiges über die Geschichte und sehen die typische Architektur der Südstaaten. Der Stadtpark ist derart gross, dass 14 Fussballfelder, 3 Golfplätze, Baseball- und andere Anlagen im Park untergebracht sind.

Nach der Stadtrundfahrt trödeln wir auf dem Flohmarkt im French Quarter herum und unternehmen dann wir auf dem Mississippi eine Fahrt mit einem typischen Raddampfer. Nostalgisch ist es am Flussufer allerdings nicht sehr. Überall sind nur riesige Raffinerien, Hafenanlagen, Kriegsschiffe usw. zu sehen.

Nach der Schifffahrt können wir uns noch von der Musikstadt New Orleans überzeugen. Auf den Strassen und vor Cafés sind einzelne Musiker, teilweise nicht älter als etwa 10jährig, oder auch Quartetts zu sehen die wunderbaren Jazz machen. Also hier hätten wir es auch noch ein paar Tage länger ausgehalten. Aber

das kann man ja später einmal nachholen. Am Abend ist nochmal Bourbon Street angesagt, zum Abschied.

Montag, 4. 11. 96: N. Orleans - Fort Walton Beach FL, 240 mi (396 km)

Leider müssen wir heute weiter. Ein Teil der Gruppe fährt auf der I 10 direkt nach Osten. Wir, Rainer, Helga, Urs R, Urs W. Käthi, Fritz und Hiltrud fahren erst nach Norden. Hier fahren wir über eine Brücke über den Lake Pontchartrain. Die Brücke ist 29 mi (fast 48 km) lang. Das wollen wir mal sehen. In Mandeville fahren wir dann auf der I 12 und später auf der I 10 ostwärts.

Kurz nach Slidell überqueren wir den Pearl River und kommen in den Staat Mississippi. Hier gehts dann parallel zur I 10 auf der 90 immer am Wasser entlang. Ungefähr 20 mi vor Mobile, einer Ölstadt, überqueren wir die nächste Grenze und kommen nach Alabama. Hier besteht alles nur aus Ölindustrie. Kurz vor Mobile fahren wir auf der 193 südwärts nach Dauphin Island. Mit einer Fähre (50 min) überqueren wir den Eingang zur Mobile Bay. Das Wetter wird wieder schlechter, und es reg-

net leicht bei ziemlich starkem Wind. Auf der Fähre gibt es nichts zum Unterstellen oder zum Sitzen. Für uns undenkbar. Kurz nach den Gulf Shores erreichen wir den Staat Florida im sogenannten Pfannenstiel. In Pensacola treffen wir auf die 98, die uns bis nach Fort Walton Beach bringt. Wir kommen hier recht spät an und reissen keine Blume mehr aus. Es ist auch nicht viel los. Wir finden wieder eine Lounge, wo wir noch einige Whiskey Colas leeren.

Dienstag, 5. 11. 96: Fort Walton Beach - Perry FL, 240 mi (396 km)

Heute fahren wir den ganzen Pfannenstiel von Florida entlang. Nach F.W.B. passieren wir wieder eine grosse Brücke und fahren dann auf der 98 durch Panama City die ganze Küste entlang bis Perry. Wir machen Halt in Apalachicola. Das war der grösste Baumwollhafen im letzten Jahrhundert. Jetzt ist es ein trauriges Dorf, und wir halten uns nicht allzulange auf. Ungefähr 60 mi weiter liegt eine kleine Halbinsel mit dem Lighthouse Point. Den Leuchtturm suchen wir vergebens, es gibt keinen mehr, und die ganze Strandpartie ist privat. Der Absteher ca. 10 mi war etwas für die Fische. Wir fahren noch durch viel Sumpf- und Wassergebiet und machen daher noch ein paar Krokodilhalte, aber leider haben wir auch nie Krokodile gesehen.

Mittwoch, 6. 11. 96 Perry - St. Petersburg Beach FL, 250 mi (412 km)

Die heutige Strecke ist nicht sehr interessant, und wir sehen zu, dass wir möglichst früh in St. P.B. sind. Das Wetter sieht gut aus, es ist auch recht warm, ca. 25°C und so können wir evtl. noch baden.

In Tarpon Springs kann man noch Naturschwämme kaufen, die hier aus dem Meer geholt werden. Wir fahren auf der alten 19 bis zu unserem Hotel an der Beach und sind schon um 14:00 Uhr dort. Es ist wirklich sehr warm, und man kann im Golf baden. An der Hotelbeach hat es noch eine schöne Bar, wo wir den ganzen Nachmittag herumhängen und Benzin oder sonstwas reden. Hier könnte man es länger aushalten. Am Abend geht über dem Golf die Sonne wunderbar rot unter.

Donnerstag, 7. 11. 96: St. Petersburg Beach - Miami FL, 230 mi (380 km)

Als erstes auf der 19 Süd wieder über ein Unding von Brücke (kosten 2\$ Brückenzoll und ist 19mi/31km lang). Nach der Brücke fahren wir auf der I 75 vorbei an Ft. Myers, der Geburtsstadt von T.A. Edison, und bis Golden Gate. Ab

hier geht die I 75 Everglades Parkway durch die Everglades und kostet Strassengebühr. Wir wechseln auf die 41, die geht auch durch die Everglades, kostet aber nichts. Ausserdem kommen wir auf der 41 direkt nach Miami Beach, während die I 75 direkt nach Fort Lauderdale führt.

Bei Monroe in den Glades machen wir Rast und fahren mit einem Airboat durch die wunderbare Landschaft der Everglades. Das Fahrerlebnis ist einmalig, aber die Motoren bzw. die Propeller an den Booten sind so laut, das es sicher unmöglich ist, je irgendein Krokodil oder einen Alligator zu sehen.

Naja, neben dem Bootsplatz hatte es noch eine Alligator-Farm, und dort konnten wir die «Viecher» dann eingehend bewundern. Ein Mitarbeiter der Farm hat dann noch einiges über die Alligatoren erzählt und vorgeführt wie schnell sie zuschnappen können, da hast du Menschlein keine Chance.

Leider haben wir beim Einfahren in die Everglades nicht dran gedacht zu tanken. Beim Weiterfahren wurde uns dann doch ganz

schön mulmig, als Meile um Meile keine Tankstelle kam.

Mit dem letzten Tropfen, bereits auf Reserve, haben wir dann bei einer Indianersiedlung einen Zapfhahn gefunden. Aus den Glades raus sahen wir bald die Skyline von Miami. Durch Miami Downtown und wieder über ein grosses Brückenwerk kommen wir, vorbei an wunderschönen Häusern und Villen der Mehrbesseren, nach Miami Beach.

Nach dem Duschen wird das legendäre Miami Beach etwas erkundet. Die Strasse an der Beach hat viele gute aber nicht billige Restaurants. Sonst ist Miami Beach nicht sehr einladend, mit alten ungepflegten Häusern und vielen zwielichtigen Gestalten. Aber ein sehr gutes Rib Eye Steak haben wir gegessen. Das Wetter wird wieder durchwachsen mit Gewitterblitzen, viel Wind und später auch Regen.

Freitag, 8. 11. 96: Miami - Ft. Lauderdale, 30 mi (50 km)

Heute ist Rasttag in Miami bzw. Rückgabe der Motorräder in Ft. Lauderdale. Wir fahren auf der I 95

North in sehr starkem Verkehr nach Ft. Lauderdale. Die Rückgabe der Motorräder mit Waschen, Kontrolle und Rückfahrt ins Hotel dauert fast den ganzen Tag. Die erste Gruppe fährt um 8:30 Uhr im Hotel weg und um 15:00 Uhr sind die letzten wieder in Miami.

Den Rest vom Tag verbringt man irgendwo in der Stadt. Einige machen noch einen Helikopterflug über Miami. Am Abend isst man wieder irgendwo an der Beach und bewundert die vielen teuren Autos (Ferrari, Mercedes usw.), die hier herumfahren. Wir wollten am Nachmittag eine kleine Pizza essen, die ist aber, wen wundert das in den Vereinigten Staaten, derart gross ausgefallen, dass wir am Abend gar keinen Hunger mehr hatten und somit auf das geplante Nachtessen verzichteten.



Everglades Florida.

Strecke: Sehr durchwachsen, durch die Mountains interessant mit kurvigen Abschnitten. Durch Texas eher langweilig: viele gerade Strecken, mehrere Tage ohne Bäume, Häuser o.ä.

Route: Teilweise stressig, zu lange auf dem Töff. 2 - 3 Tage länger mit ein bis zwei Tagen mehr Rast wäre gut, oder kürzere Etappen, vorallem wenn man mit Sozia fährt. Die Fahrt von Ost nach West ist mehr zu empfehlen, da man durch 4 Zeitzone fährt und dann abends eine Stunde gutgeschrieben bekommt.

Distanz: Effektiv 3960 gefahrene Meilen (6334 km).

Wetter: Teilweise sehr kalt (5°F = -15°C) mit bis zu 30 cm Schnee, viel Wind und Regen. Angeblich untypisch für diese Jahreszeit.

Verkehr: Teilweise einfacher als Europa, jedoch mit viel Text auf den Tafeln. In der Umgebung grossen Städten bereits bis 100mi vorher ist der Verkehr sehr stark, und von der grossen Rücksichtnahme merkt man nicht mehr sehr viel. Wenn man mehr als ein Auto Abstand lässt, wird die Lücke sofort wieder gefüllt. Man muss höllisch aufpassen, vor allem auch, weil man auf Highways und Interstates auch links abbiegen kann. Auf Highways kann man unvermittelt auch mit einer Ampel konfrontiert werden.

Kosten: ca. Fr. 9-10'000.- für Einzelreisende, Fr. 15'000 für zwei Personen im Doppelzimmer.

Preise: Nicht alles ist günstig in USA. Filme sind z.B. in der Schweiz viel billiger. Elektronikgeräte und Fotoapparate sind in der Regel günstiger, wir haben aber auch Fotoapparate gesehen, die in USA gleichviel in \$ kosten wie hier in Franken.

Telefonieren: Kompliziert bis katastrophal.

Hotels: Sehr gut in Las Vegas und Los Angeles, sonst gut bis mittelmässig.

Essen: Meist gut, sehr gute Steaks, aber nicht immer billig.

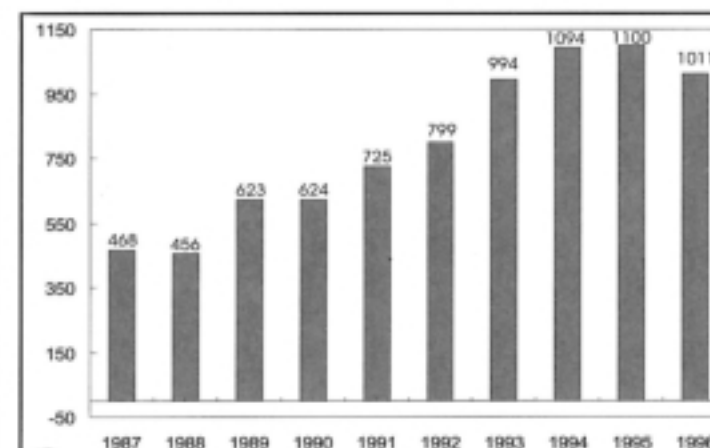
Leute: Meist sehr freundlich. In Hotels und Flughäfen oder wo man sonst mit Bürokratie zu tun hat, sehr umständlich und langsam.

Veranstalter: Edelweiss Bike Travel, A-6414 Mieming / Österreich

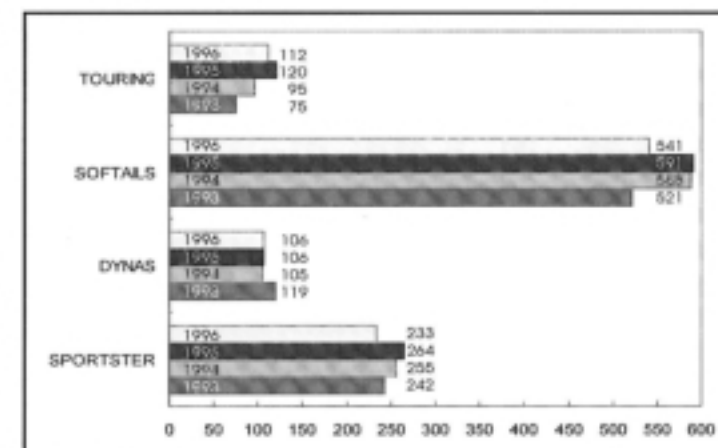
Vermieter: Fa. Moturis in Los Angeles und Ft. Lauderdale. Schweizer Inhaber mit Büro in Zürich, vermietet ausser Töff auch Wohnmobile.

Harley Statistik

In der Schweiz verkaufte Harleys



In der Schweiz verkaufte Harley-Modelle



Überregionale Veranstaltungen

- | | |
|-----------------|---|
| 04.05.97 | LOVE RIDE DÜBENDORF |
| 25.05.97 | SPRING RALLY SUN HILL CHAPTER |
| 01.06.97 | SPRING RALLY SUN HILL CHAPTER
AUSWEICH DATUM |
| 29.05.-01.06.97 | HARLEY MOUNTAIN MANIA SAALBACH
HINTERGLEMM |
| 04.-06.07.97 | 1.SWISS HARLEY MEETING DAVOS |
| 05.-08.06.97 | H.O.G. RALLY SÜD BIARRITZ FRANKREICH |
| 26.07.97 | BAD BOY EUGEN TOUR 97 |
| 27.07.97 | OSTSCHWEIZER CHAPTER PICK-NICK |
| 09.-16.08.97 | TOURING RALLY OBERVELLACH |
| 28.-31.08.97 | H.O.G. RALLY NORD KRISTIANSAND
NORWEGEN |

Besucht uns auf dem Netz für aktualisierte
Veranstaltungsdaten.

<http://www.hog.ch>

Für



wie Versicherungen

ALPINA

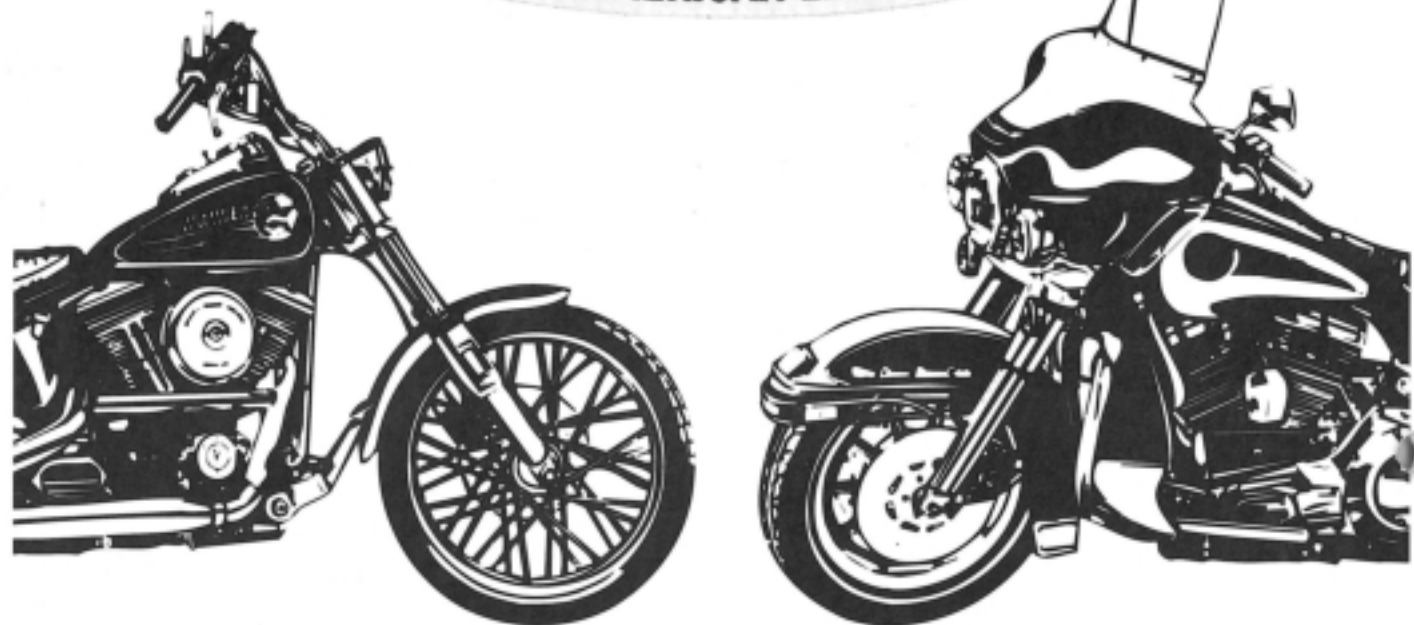
Versicherungen
Assurances
Assicurazioni

Generalagentur Thurgau
8500 Frauenfeld

Rolf Schlatter

Tel. 052-728 03 28
Fax. 052-728 03 49
Natel 077-72 32 44

WEDER-HARLEY



Offizielle Harley A-Vertretung

URS WEDER

Hauptstrasse 144, 9434 Au

Phone: 071-744 21 25 Fax: 071-744 31 30

Alle Modelle live in 9434 Au/SG



Harley Owners Group Moonstone Chapter



Kontaktadresse: Rainer Wieser
Nefenstrasse 39b
9435 Heerbrugg
Tel. 071-722 52 90

Chapter-Treffen Jeden 1. Donnerstag im Monat

**Sponsoring
Dealer**



Hauptstr. 144 9434 Au

Boccia-Abend mit Spaghetti-Plausch in Widnau. Viele «Moonstoner/innen» trafen sich an diesem Abend und versuchten



Hier kommen die Spaghetti.

ihr Glück mit diesem unterhaltenden Spiel, das unter fachkundiger Anleitung verfeinert wurde. Das ganze wurde wieder bestens von Helga organisiert, besten Dank.

Vilan-Ausstellung. Heerbrugg. Um ca. 11.00 Uhr „blubberten“ die ersten Harleys auf dem Parkplatz für Zweiräder vor dem Kaufhaus Vilan ein. Trotz wechselhaftem Wetter fanden sich ca. 12 Maschinen zur Freude der Passanten u. des Geschäfts-

führers ein. Anlass dazu waren die „Amerikanischen Wochen“ des Kaufhauses. Wir (Helga u. Rainer) organisierten ein Korb-



Zu Gast beim Vilan.

ball-Werfen, bei dem es viele Preise (Gutscheine, etc.) zu gewinnen gab. Nebenbei beantworteten wir diverse Fragen der Passanten (Wieviel kostet so eine Maschine, wieviele PS hat so eine Maschine usw.). Auch konnte man beim «Schrauben» zusehen.

Love Ride in Dübendorf. Dieses Jahr folgte eine stattliche Anzahl Biker/innen dem Ruf des OK und fuhr gemeinsam zum Love-Ride nach Dübendorf. Obwohl der Tag etwas mit «Stress» verbunden ist, ist es immer wieder ergreifend, so viele Biker/innen zu einem wohltätigen Zweck zu treffen.



Start zum Love Ride

Ausfahrt mit dem Grischa Chapter. An den Treffpunkt für das Moonstone Chapter in der Au kamen ganze 2 Harleys. Wir warteten noch eine Weile und beschlossen dann, zum verabredeten Treffpunkt mit dem Grischa Chapter in der Schattenburg bei Feldkirch zu fahren. Als nach 40 Minuten Wartezeit, kein Grischa Mitglied weit und breit zu sehen war, beschlossen wir, einsam Richtung Bregenzerwald zu fahren. Viel später erfuhren wir, dass noch weitere Mitglieder des Moonstone Chapters bei der Schattenburg aufkreuzten, aber zu einer ganz anderen Zeit. Die Grischa Chapter Mitglieder, 3 an der Zahl, haben im Autobahn-Restaurant Heidiland verzweifelt auf einen Anruf von Rainer gewartet, um den genauen Zeitpunkt und Ort des Treffens zu erfahren. Als dieser Anruf nicht erfolgte, fuhren die drei Bündner ins Glarnerland. Eine sogenannte «fortlaufende» Ausfahrt und ein Lehrstück an Termin- und Treffpunktplanung.

Stadtfest in Glarus. Wir wurden vom OK des Stadtfestes zur Teilnahme eingeladen. Um 13.00 Uhr trafen sich 10 Harleys bei der Autobahn-Raststätte Werdenberg. Wir fuhren im Pulk über Sargans-Walenstadt-Kerenzerberg-Mollis-Netstal zum Fridolin-Pub. Nach einem Imbiss (vom



Fragen beantworten beim Stadtfest.

OK offeriert) ging die „Warterei“ los. Einige mochten nicht warten und machten sich gleich auf den Heimweg. In der Stadt fuhren wir mit anderen Chapters vor herrlicher Kulisse und vielen

Leuten Parade, anschliessend wurden wir wieder mit Getränken versorgt, und zur Erinnerung erhielt jede/r Teilnehmer/in ein graviertes Sackmesser. Gegen Abend fuhren wir unter Führung von Jack auf kleinen Nebenstrassen durch das Toggenburg wieder heim.

Hochzeit von Kurt u. Heidi in Rebstein. Wir durften an der Hochzeit von Kurt u. Heidi den Apéro ausschenken und mit dem Brautpaar trotz „Sch... Wetter“



eine Fahrt im Pulk von Rebstein nach Eggli im Appenzellerland mitmachen. Das Brautpaar fuhr pickelhart (im Gegensatz zu ein paar „Weichlingen“) die ganze Strecke wohlverpackt mit.

Hochzeit von Andre u. Conny. Auch an der Hochzeit von Andre u. Conny waren wir zum Apéro geladen. Trotz Abwesenheit vieler Biker/innen



(H.O.G.-Rally) nahmen wir mit sechs Harleys zur Freude des Brautpaares und der Hochzeitsgäste teil. Mit dem Brautpaar fuhren wir nach Vaduz zu einem Töff-Treff (vorw. Harleys). Die ungewöhnliche Gesellschaft erregte einiges Aufsehen. Die Mitglieder der verschiedenen MCs nahmen die weisse Braut mit Staunen zur Kenntnis. Nach einem längeren Aufenthalt haben wir das Brautpaar wieder bei der ungeduldig wartenden Hochzeitsgesellschaft abgeliefert. Danach fuhren wir nochmals zum Töff-Treff. Dort wurde es für einige etwas später als vorgesehen.

H.O.G.-Rally Südeuropa in Desenzano, Gardasee Leider konnte ich «kurzfristig» nicht teilnehmen, aber es war sicher für alle Dabeigewesenen ein unvergessliches Erlebnis.

Oel-City, Helfer-Essen Montlinger-Schwamm. Helga und Rainer haben für alle Helfer/innen beim „Oel-City“ ein Helferessen bei der Schwamm-Marie organisiert. Leider war das Wetter mies (Nebel u. Regen), sodass alle mit dem Auto hinauffuhren. Alle konnten sich bei der „Metzgeta“ toll und voll essen. (Wiederholungswürdig)

Chäs-Knöpfli-Ausfahrt nach Schönenbach/Bregenzerwald. Um 09.30 traf sich eine stattliche Anzahl Biker/innen beim Café Krüsi in Au, um an der von Heinz Zoller gut organisierten Ausfahrt

üppigen Essen fuhren wir über Egg-Hittisau nach Oberstaufen. An der Grenze Oesterreich/Deutschland nahm uns der deutsche Zöllner alle Pässe/Ausweise zur „Kontrolle“ ab. (Schika-

stete und meinte, das sei eine Sauerei und ob Kurt in der Schweiz auch überall laufen lasse, wo es ihm passt. Nach diesem unschönen Vorkommnis entschieden wir uns, die Tour durch Oesterreich zu beenden. Hiernach fuhren wir über Sulzberg (Kaffeehalt) -Langen-Dornbirn-Lustenau wieder in heimische Gefilde.

Chlauschock. Da Helga und Rainer Oktober/November in den USA in den Ferien waren (siehe separaten Artikel), wurde die Organisation des Chlauschock etwas hintenangestellt. Trotzdem hatten wir einen gemütlichen Abend, wenn auch ohne Chlaus und ohne Albin.

Vorschriften, Vorschriften nichts als Vorschriften.

Wer hat sich nicht auch schon über Vorschriften im Zusammenhang mit dem Motorradfahren aufgeregt? Ich denke da zum Beispiel an: Lärmvorschriften, das Verbot, drei Lampen am Töff brennen zu haben, das Verbot, einer stehenden Kolonne links vorfahren zu dürfen, die Schwierigkeiten verbunden mit dem Einbau besserer und sicherer Bremssysteme, etc. etc. Es gibt zwar eine Europäische Vereinigung der Motorradfahrer, die sich solcher Probleme annimmt, analog einer solchen Organisation in den USA, aber in der Schweiz hört man nicht viel davon. Ich glaube, dass wir unsere Interessen als Harleyfahrer etwas poolen sollten und dann, evtl. zusammen mit bestehenden Organisationen, unsere Anliegen vertreten sollten. Ich suche nun Informationen darüber, was in dieser Hinsicht läuft und wer sich wofür einsetzt. Wenn Ihr Interesse an dem Thema habt und sogar etwas mehr wisst, ruft mich bitte an oder schreibt mir. Wir werden dann für die nächste Ausgabe der Chapter News einen Artikel zusammenstellen. Vielen Dank für Eure Mithilfe.

Bitte meldet euch bei:

Rainer Wieser
Nefenstr. 39b
9435 Heerbrugg
Tel. 071 722 52 90

oder bei der Redaktion.



Nach dem Nebel scheint d' Sonne am Gardasee.

nach Schönenbach teilzunehmen. Unterwegs beim Kaffeehalt offerierte Heinz allen ein Getränk. (herzlichen Dank) Über eine mautpflichtige Strasse fuhren wir nach Schönenbach. Nach langer Diskussion (ein Anwohner hatte sich daran gestört, dass wir trotz Fahrverbot bis vor das Restaurant gefahren sind) parkierten die meisten ihre Maschinen um und widmeten sich den ausgezeichneten Chäs-Knöpfli. Nach dem

ne?). Der österreichische Zollbeamte musste auch noch seinen Senf dazugeben und sagte: Das komme halt davon, wenn man nicht in die EU will. Das machte unseren Heinz derart madig, dass er laut seinen Unmut kundtat und meinte: Das sei jetzt gerade ein Grund, warum er nicht zur EU wolle. In der Zwischenzeit musste aber Kurt ganz dringend. Er nahm den nächstbesten Baum, worauf der Österreicher ausra-



Datum	Anlass	Kontaktperson	Telefon
Do, 23. Jan.	Boccia mit Spaghetti	Helga	071/7225290
Sa, 8. Feb.	Hauptversammlung Restaurant Weinstube 19:30	Rainer	071/7225290
Do, 10. Apr.	Werkstattabend mit Urs (Restaurant, Werkstatt)	Urs	071/7442125
Mai	Sicherheitstraining Veltheim	Heinz Z	071/7443327
Sa, 4. Mai	Love Ride Dübendorf (Saison-Eröffnung)	Heinz R	071/7441689
7.-11. Mai	Ausfahrt Südtirol oder Tessin	Guido	071/7224310
6. - 8. Juni	Southern H.O.G. Rally in Biarritz, Frankreich		
13. - 14. Juni	Country Weekend Widnau „Ölcity“	Rainer	071/7225290
4. - 6. Juli	1st Swiss Harley-Davidson Meeting in Davos	Rainer	071/7225290
26.-27. Juli	Ostschweizer Chaptertreff Moonstone in Oberriet	Heinz H	071/7612775
1. August	Klöntalersee /Pragelpass mit Picknick	Guido	071/7224310
23. - 24. Aug.	Ausfahrt ins Blaue mit Zelt.		
28. - 31. Aug.	Northern H.O.G. Rally in Kristiansand, Norwegen		
31. Aug.	Brunch Montlinger Schwamm	Rainer	071/7225290
Sa, 21. Sep.	Chäs-Knöpfli-Ausfahrt nach Schönenbach	Heinz Z	071/7443327
Sa, 12. Okt.	Saisonabschluss-Ausfahrt	Siehe Kasten	
Sa, 26. Okt.	Wanderung im Appenzell	Rainer	071/7225290
Do, 4. Dez.	Klauschück	Helga	071/7225290
Do, 1. Jan. 98	Kein Höck		
Do, 22. Jan. 98	Boccia mit Spaghetti	Helga	071/7225290
Sa, 7. Feb. 98	Hauptversammlung 19:30	Rainer	071/7225290

SPRING-RALLY

VOM SUN HILL CHAPTER
SONNTAG, 25. MAI 1997

AUSWEICHEDATUM
SONNTAG, 1. JUNI 1997

Dealers Work

NEUER HARLEY-DAVIDSON SHOP IN AU/SG

Im Frühjahr 1997 eröffnet WEDER HARLEY in Au einen brandneuen Harley-Davidson Shop. Als langjähriger HARLEY-A-HÄNDLER präsentiert Euch Urs Weder in einer separat geführten Harley-Ausstellung sämtliche neuen Harley-Davidson Motorräder und das entsprechende Harley-Davidson-Zubehör.

Für die geplante Eröffnungsausstellung werden einige veredelte Harleys bereitgestellt, die aus dem reichhaltigen original H-D-Zubehörprogramm zusammengebaut sind. Im weiteren führen wir auch mehrere Umbaukits (zum Teil ab MFK) im Programm.

Jedermann ist eingeladen, an der Ausstellung teilzunehmen. Der genaue Eröffnungstermin wird nach Abschluss der Bauarbeiten noch bekanntgegeben.

WEDERS HARLEY-VEREDLUNGEN

Als langjähriger Mitbestreiter von PRO SUPERBIKE- und SUPERBIKE-WM-Rennen verfügt Urs Weder über ein exzellentes Wissen im Bereich Motorentuning. Je nach Wunsch bearbeiten wir Eure Motoren für Power aus dem Keller oder einfach nur für Tempo. Für einen sicheren Halt garantieren danach unsere 6-Kolben-Bremszangen (ab MFK). Wer Lust am Easy-Rider-Feeling hat, kann sich für relativ wenig Geld eine von Urs Weder MFK-typisierte, 13° gereckte und 20 cm verlängerte Wide-Glide Gabel einbauen lassen. Abschliessend verschönern wir Euren Traum auf zwei Rädern auf Wunsch noch mit verchromten, vorverlegten Fussrasten-Anlagen.

Einen detaillierten Zubehörprospekt mit den entsprechenden MFK-Bestimmungen stellen wir Euch auf Anfrage gerne zur Verfügung.

WEDERS HARLEY-UMBAUTEN

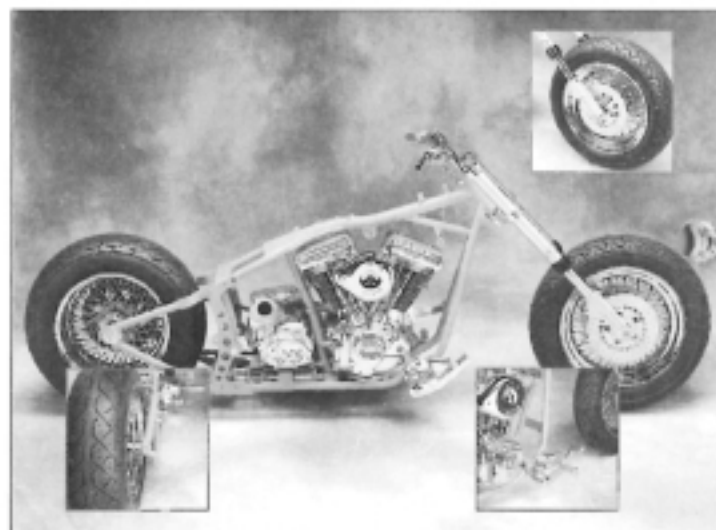
Neu ab 1997 führen wir auch Komplettumbauten mit eigenen Rahmenkits, Upside-Down-Gabeln und 7"-Belt-Drive-Hinteräder aus. Damit lassen sich die Vorstellungen vom Traumtöff,

die jeder Harley-Fahrer einmal im Leben hat, nun endlich verwirklichen.

Ihr könnt bei uns den eigenen Töff vom Motor über den Rahmen, die Räder, Gabel, Lenker, Fussrasten, Tank, Schutzbleche, Räder bis hin zum exklusiven AIRBRUSH alles aus einer Hand

zusammenbauen lassen. Selbstverständlich alles typisiert ab MFK.

Da wir nun bestimmt des einen oder anderen Lust auf etwas Spezielles geweckt haben, steht Euch sicher nichts mehr im Weg, um uns für eine detaillierte Offerte zu belästigen.



LOVE RIDE

SONNTAG, 4. MAI 1997



Flugplatz
Dübendorf

Legaler Turbo-Kit von Burn-out

POWER NACH MASS

[Christof Gonzenbach] Hat die Harley zuwenig Dampf, der Super-Vergaser oder das Brüllrohr nicht den erhofften Leistungs-Kick gebracht? Dann ist es vielleicht Zeit für einen Turbolader. Dragster-Spezialist Burn-out bietet einen solchen an - und erst noch ab MFK.

Die Optik ist Geschmacksache; auf der rechten Seite umschlingen Auspuff und Druckrohre den Motor, als ob sie ihn stützen wollten, auf der linken Seite des vorderen Zylinders sitzt das schneckenförmige Turbinengehäuse, gekrönt von einem Luftfilter, vor den beiden Rahmenunterzügen macht sich der Ladeluftkühler breit, und statt zwei verchromter schlanker Auspuffe gibt es einen einzelnen voluminösen «Thunder Pipe»-Topf.

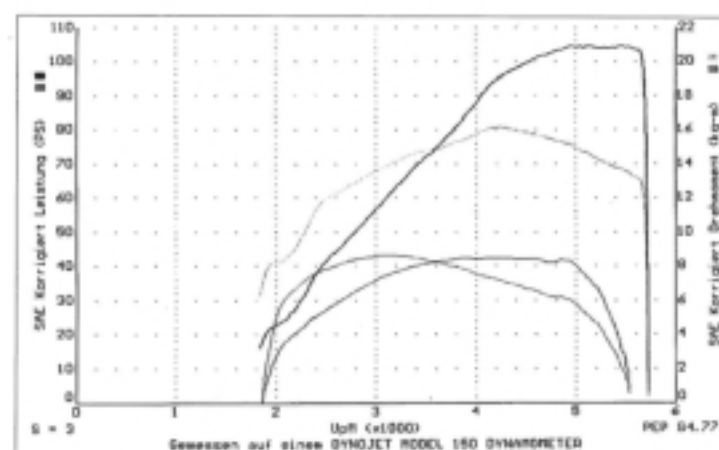
Das passt zwar nicht unbedingt an einen filigranen Chopper, wohl aber in ein Powerbike, das womöglich noch mit einem breiteren Hinterrad (Müller-Kit) und geradem Drag-Bar-Lenker ausgestattet ist.

Doch hier geht es ja nicht um Aussehen, sondern um Power. Und die ist satt vorhanden. Bedenkt man, dass ein serienmassiger Evolution-Motor 56 PS, in der Schweizer Kastraten-Version, wenn's hoch kommt, 48 PS leistet, dann entsprechen bereits

echte 60 PS einer Leistungssteigerung von 20 Prozent, und das ist das Maximum, das ohne Werksfreigabe vom Strassenverkehrsamt akzeptiert wird.

Bereits mit dieser legalen Leistung fühlt sich der turbogeladene Evo-Motor viel bissiger und durchzugstärker an. Vor allem am Berg merkt man, dass der V2 nun nicht mehr verstopft ist und vor Gesundheit strotzt. Mit einem kleinen Eingriff zur Erhöhung des Ladedrucks lässt sich die Leistung des Turbotriebwerks jedoch auf 100 bis 120 PS steigern. Das ist dann zwar nicht mehr legal, lässt sich von aussen aber auch kaum feststellen, da nicht einmal der Sound merklich zunimmt - der Turbolader wirkt schalldämpfend.

Auf nebenstehendem Leistungsdiagramm lässt sich der Unterschied ablesen: unten die Leistungs- und Drehmomentkurven eines Evomotors im Schweizer Trimm, oben jene der Turboversion von Burn-out, abgestimmt auf eine Leistung von 105 PS. In der Praxis ist dann der Bär los, denn statt knapp über 80 km reissen nun deren 160 an Kette oder Zahnriemen - da kann beim Beschleunigen schon mal das Vorderrad in die Luft gehen. Und Fahrer japanischer Supersportmaschinen erleben das blaue Wunder. Andererseits lässt sich die Turbo-Harley auch tieftourig und dabei ebenso sparsam wie die Serienversion fahren, ein kleines Zucken am Gasgriff, und schon ist genug Dampf zum Überholen da.



Leistungsdiagramm: Evo mit Schweizer Trimm und Turboversion von Burn-Out, hier mit 105 PS



Druckrohre umschlingen den Motor.



Turbinengehäuse mit Luftfilter.

Der Aerocharger-Turbolader ist selbstschmierend und wartungsfrei. Zum Umbaukit gehören zudem der Luftfilter, der Ladeluftkühler, die Ladedrucksteuerung, die Ein- und Auslassrohre, ein Mikuni HRS 42 T Vergaser, der Hochleistungs-Auspuff, Spezial-Zylinderkopf-dichtungen, eine schärfere Nockenwelle, eine Hochleistungs-Zündung und eine Spezial-Benzinzuleitung. Der Preis dafür beträgt 6890 Franken, fertig montiert 8000 Franken und ab MFK mit Eintrag rund 10'000 Franken.

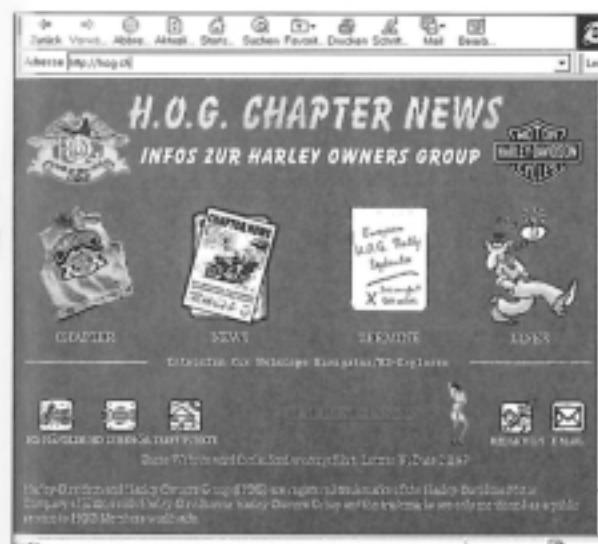
Gegen Aufpreis gibt es den Turbolader auch vollverchromt, dazu ein Doppelauspuffsystem, einen dreiteiligen Hitzeschildsatz und ein VDO-Ladedruckinstrument.

Vertrieb und Einbau:

Burn-out AG
Neue Winterthurerstr. 20
8305 Dietlikon
Tel/Fax. 01/833 30 34

SEIT FEBRUAR SIND WIR
AUF DEM INTERNET.

<http://www.hog.ch>



MIRACOLO MODEWUNDERHÜSLI

HELLO LADYS OF HARLEY!
DARF ICH EUCH EINEN BRANDHEISSEN TIP
AUF EURE FAHRTEN MITGEBEN?

VERSUCHT EINMAL BEI EINEM ZWISCHEN-
HALT MEIN MIRACOLO KENNENZULERNEN.
SIEHT DIESES HOLZHÄUSCHEN VON AUSSEN
ABENTEUERLICH VERWEGEN AUS, SO
BIETET SEIN INNENLEBEN WAHRE
MODE-WUNDER AN.

HIER WERDET IHR FASZINATION,
LUST UND FREUDE ERLEBEN, DAS
NUR NOCH ZU VERGLEICHEN
IST MIT EINEM RITT AUF EINER
HARLEY DAVIDSON.



MITGLIED MOONSTONE CHAPTER

KOMMT UNGENIERT AUF EINEN DRINK ZU MIR!
ICH FREUE MICH DARAUFG.

NEFENSTR. 1, 9435 HEERBRUGG

TEL. 041/722 4535

The hottest Shop in Town



Handarbeiten aus: Guatemala, Mexiko,
Thailand, Indonesien, Indien, Afrika

St. Gallen
Metzgergasse 26
071/223'66'56

Schaffhausen
Pfrundhausgasse 15
052/624'08'06

St. Gallen
Metzgergasse 29
077/72'16'02

Silberschmuck (925), Indianer-Schmuck, Piercing-Schmuck ...
Kleider: Gilet, Hemden, Hosen, Jacken, Taschen, Lederwaren ...
Indianer-Masken, Bilder, Körbe, Teppiche, Fächer, Stoffe ...
Möbel aus Bambus: Betten, Regale, Tische, Stühle, Lampen ...
Geschenkgutscheine und 1000 + 1 Geschenk-Idee!

SILVER STAR
exklusiver Silberschmuck

Das Parade Pferd im Indianerlook

[Christof Gonzenbach] Winnetou, legendärer Apachenhauptling von Karl May's Gnaden, würde wohl mehr als eine Squaw eintauschen für ein Parade Pferd wie die grosse Neue im Harley-Davidson-Programm '97. Die Heritage Springer Softail (oder kurz FLSTS) sieht tatsächlich aus wie für ein Pow Wow herausgeputzt. Und sie fährt sich deutlich ruhiger als die bisherigen Springer-Modelle.

Was für eine Optik: weisse oder weiss-blau Lackierung, viel Chrom, pumpele Weisswandreifen, doppelte Auspuffanlage, Tombstone Rücklicht, üppiger



Sattel mit geflochtenen Flanken, prächtige, fransenbehangene Satteltaschen und die bekannte, nostalgische Springergabel jetzt in Breitversion mit einem ausladenden vorne geschwungenen, mit lackierten Seiten gehaltenen Schutzblech und antiker Hupe. Als Vorbild für die Heritage Springer Softail diente die Panhead von 1948. Und schon hatte die Neue im Werk auch den Übernamen «Ol' Boy»

weg - wohl in Anlehnung an Fat Boy und Bad Boy. Wesentlichste Neuerung ist, wie bereits erwähnt, die breitere Vorderbereifung der Dimension 130/90-16 (wie Fat Boy oder Heritage Classic) auf einem Speichenrad der Grösse 3.00x16" mit verchromter Aluminium-Nabe. Positive Überraschung im Fahrbetrieb: In Kombination mit dem breiteren Reifen benimmt sich die Springergabel spürbar kultivierter als bisher. Kein Stuckern und Schlagen mehr beim Überfahren harter Querfugen, souverän geschluckt werden alle Unebenheiten, die sich mit dem doch eher knappen Federweg von 10,7 cm schlucken lassen. Und auch die Handlichkeit ist besser, als man dem schweren Brocken auf den ersten Blick zutrauen würde. Sitzposition und Haltung hinter dem ausla-



Diese Zeichnung könnte gut als Vorbild für die neue Harley gedient haben.

bekanntlich abhelfen - nur dem Dorfpolizisten nichts davon erzählen...



Optisch grosse Packtaschen. Leider ist aber der effektive Inhalt viel zu klein. Hier könnte sicher eine bessere Lösung gefunden werden.

Ein Fortschritt für '97: die kleiner gebaute, wartungsfreie und stärkere Batterie. Und wenn je-

mand angesichts der Kupplungs- und Bremshebelkräfte meint, auch eine Harley sei nicht mehr so wie früher, dann ist das durchaus positiv gemeint. 29'980 Franken kostet das Schmuckstück - wahrlich ein stolzer Preis, der mehr als 2000 Franken über jenem einer normalen Springer Softail liegt. Dafür gibt's ein ruhigeres Fahrverhalten und ein unverwundt tolles Aussehen. Doch wer meint, veredeln sei nun tatsächlich kaum mehr möglich, den belehrt der umfangreiche 97er Zubehörkatalog von Harley-Davidson eines Besseren. Mehrere Seiten sind gerade diesem Modell gewidmet.



Wunderschön gestaltete Springergabel

Herzstück des mächtigen Motorrades ist der legendäre Zweizylindermotor in bekannter Vergaser-Ausführung. Bei tieftouriger Fahrweise fühlt er sich wohl. Dass die Anpassung an Schweizer Abgas- und Lärmnormen aber nicht nur dem donnernden Sound, sondern auch dem Temperament und der Laufkultur zusetzen, ist wohl bekannt. Unser Testmodell reagierte auf heftiges Gasaufrufen jedenfalls oft nur mit unwilligem Schneuzen, ohne dass etwas geschah. Doch dem lässt sich ja



Reklame für die 1. Panhead mit Springergabel 1948

Ladies of Harley

[Anita Haug]

Die Ladies haben 1996 mächtig zugelegt. Beim Blackriver Chapter hat Susi Gugelmann die 125er Prüfung bestanden und fährt nun mit Ihrer Rebell über Land. Sie hat schon 15'000 km auf dem Tacho, die sie zum Teil mit dem Chapter, aber auch ganz alleine und über viele Schweizer Pässe erfahren hat.

Beim Sun Hill Chapter ist Karin Frei stolz auf ihre neue Softail, die sie mit viel Liebe für sich umbauen und neu spritzen liess. Gabi Schudel hat die 125er Prüfung mit ihrer Honda gemacht und verdient jetzt ihre 2 Jahre ab. Irma Waldvogel wurde während der Ferien mit ihrer Softail Custom von ihren Chapterkollegen in den Dolomiten ganz schön gefordert, aber abhängen konnten sie sie nie.

Heidi Büchel vom Moonstone Chapter hat gleich zwei grosse Ereignisse hinter sich. Sie hat die grosse Prüfung bestanden und ihren Kurt geheiratet. Geheiratet wurde auch bei Coni und André Bieri, leider bei denkbar schlechtem Wetter, dafür mit Seitenwagen. Beiden Brautpaaren wünschen wir alles Gute für die Zukunft und viel Freizeit fürs Harley-Fahren. Doris Hohl hat Ihrer 883 Sportster einen neuen Farblock gegönnt, und Gina Fumagalli vom Miracolo hat sich eine brandneue, ganz heisse 1200 Sportster geleistet, sieht steil aus.

Elsbeth Wyss vom Winevalley Chapter hat sich heimlich ein Harley-Trike angeschafft und ist



tüchtig am üben. Hoffentlich führt sie nächste Saison einmal mit. Mary-Louise hat für das ganze Chapter einen Sicherheitsfahrkurs organisiert, der von 11 Fahrern und Fahrerinnen mit Erfolg besucht wurde. Angi Köhler hat nach kürzester Zeit mit ihrer '70er Sporty die grosse Prüfung gemacht. Anita Haug hat dafür etwas länger gebraucht. Umsomehr hat Beat, der geduldig als Kamikaze-Beifahrer diente, aufgemet und gejubelt und sofort das "L" an die Stallwand genagelt. Anita verkauft übrigens ihre Yamaha 535 auf Anfang Saison. Die Maschine ist 4-jährig mit 10'000 km und schön tiefergelegt. Warum wohl? Ihr werdet es ja sehen.



Angi Köhler jetzt ganz legitim ohne L

A propos "L". Viele LOH haben diesen Sommer das "L" zur Schau getragen. Das hat ein Mitglied des Mainhattan Chapters aus Frankfurt, der beim Winevalley Chapter zu Gast war, zu der Frage veranlasst: Steht das "L" hinten an den Motorrädern der Fahrerinnen für Ladies of Harley? Jetzt nicht mehr.

Ich möchte allen Ladies of Harley, die dieses Jahr die eine oder andere Prüfung bestanden haben, ganz herzlich zum Erfolg gratulieren. Ich weiss jetzt aus eigener Erfahrung, wieviel Fleiss, Schweiss, Geduld, Üben und Ausdauer notwendig sind.

Ich freue mich auf nächste Saison, und ein Wiedersehen von Lady zu Lady hoch zu Töf!



Gina Fumagalli strahlt von ihrer neuen Sportster Custom



Elsbeth Wyss freut sich auf nächste Saison.



Susi Gugelmann unterwegs auf grosser Tour.

WEIB ON BIKE

Ein brandneues Motorradmagazin für Frauen. Ich habe es letzthin für SFr. 5.- am Kiosk gekauft und das Meiste genossen. Die Zeitschrift ist von motorradfahrenden Frauen für ebensolche geschrieben. Eine der Redaktorinnen ist Pressesprecherin bei Women on Wheels, eine andere Zweiradmechanikerin. Alle verstehen von unserem Hobby eine ganze Menge und können auch Ihr Wissen an die Frau weitergeben. Versucht einmal am Kiosk und viel Vergnügen.

EIN FAHRKURS FÜR HARLEYFAHRENDE LADIES

Hallo Ladies of Harley! Habt ihr kürzlich den Ausweis für die grosse Klasse erhalten und fühlt euch aber auf der schweren Maschine noch nicht so ganz sattelfest, macht ihr erst demnächst die grosse Prüfung und müchtet euch sobald wie möglich optimal an die langersehnte Harley gewöhnen, oder seid ihr ganz einfach der Meinung, dass etwas Training Anfang Saison nie schaden kann? Bravo, dann seid ihr die Kandidatinnen für einen speziellen Harley-Ladies-Fahrkurs im Verkehrssicherheitszentrum Veltheim. Geplant ist der Kurs für Frühling 1998. Da die Kurse in Veltheim extrem ausgebucht sind, ist es fast unumgänglich, den Termin ein Jahr zum voraus festzulegen. Für einen geschlossenen Kurs sind 10 bis 12 Teilnehmerinnen erforderlich. Die Kosten belaufen sich auf rund 250 Franken (Rückzahlung von 60 Franken aus dem Verkehrssicherheitsfonds nach absolviertem Kurs) inkl. Vollkaskoschutz (Selbstbehalt 600 Franken). Falls ihr an einem solchen wertvollen Trainingstag interessiert seid, schickt mir bitte unverbindlich den untenstehenden Talon ausgefüllt zurück. Ich werde euch dann zu gegebener Zeit über den definitiven Kurstermin und entsprechende Anmeldeformalitäten informieren.

Irma Waldvogel



Anita Haug: «Was lange währt wird endlich gut.»



Karin Frei mit ihrer brandneuen Softail.



Doris Hohl mit ihrer Sporty im neuen Look.



Heidi Büchel jetzt ungehindert auf grosser Fahrt.



Gabi Schudel hat die 125er Prüfung bestanden

Ja, ich habe Interesse, im Frühling '98 einen speziellen Harley Ladies-Kurs in Veltheim zu besuchen.

Name/Vorname : _____

Strasse : _____

PLZ/Ort : _____

Tel. : _____

Ich bevorzuge als Kurstag den Samstag/einen Wochentag (zutreffendes unterstreichen)

Datum: _____ Unterschrift: _____

Diesen Talon bitte einsenden an:
Irma Waldvogel, Wilenstr. 36, 9532 Rickenbach

Harley- und Szenen-

BIKER

Easyriders

AUFMACHUNG, GRAFIK

Farbig, hochglanz mit einer minimalen Auflösung. Einige Seiten sind auf normales Zeitungspapier gedruckt.

Farbig, hochglanz mit guter Auflösung. Europaseiten sind auf normales Zeitungspapier gedruckt. Nackte Frauen in den Biker-Portraits sind sehr ästhetisch und wirken deshalb nicht störend.

TECHNIK, UMBAUTEN, TESTS

Es werden Harleys im üblichen Stil vorgestellt. Es sind keine extremen Showbikes, sondern Maschinen, wie wir sie fahren. Ein kurzer, meist nichtssagender Text zum Besitzer und eine Auflistung der Teile.

Umbauten werden mit Fotos, meistens der Geschichte des Besitzers und den verwendeten Motorradteilen vorgestellt. Es können von Lesern Fragen gestellt werden, die dann recht ausführlich beantwortet werden. Für Leute mit einer gut eingerichteten Werkstatt hat es immer wieder gut gemachte Anleitungen für Änderungen und Umbauten.

PRODUKTE NEWS

Wenig

Fast alles was auf den amerikanischen Markt kommt, wird früher oder später in Form von Werbung oder Artikeln vorgestellt.

SZENEN INFO H.O.G.

Keine

Wenig, da eigene Gemeinschaft «Bros Club» gefördert wird.

SZENEN INFO BIKER

Diverse Veranstaltungen in Amerika werden kurz beschrieben und mit Fotos vorgestellt. Davon sind 1/3 nackte Frauen. Kontaktservice für Strafgefangene. Viel Propaganda gegen das US-Helmgesetz.

Die grossen amerikanischen Veranstaltungen werden recht ausführlich und mit vielen Fotos vorgestellt. Leider mit drei bis vier Monaten Verspätung. Einige Seiten sind auch der europäischen Szene gewidmet. Leider ist dieser Teil auf Zeitungspapier gedruckt, sodass Fotos nicht recht zur Geltung kommen.

TERMINE

Amerika

Nur von der Easyriders Motorcycle Rodeo Tour

INSERATE

Szenenorientiert. Bekannte Produkte auch bei uns erhältlich.

Szenenorientiert. Bekannte Produkte auch bei uns erhältlich.

HERAUSGABE, EINZELPREIS

12x im Jahr
7.80 Sfr

12x im Jahr
9.80 Sfr

ZUSAMMENFASSUNG

Für Schweizer Harley-Fahrer
uninteressant ★
wenig interessant ★★
interessant ★★★
sehr interessant ★★★★

Ein eher lieblos und oberflächlich gemachtes Magazin mit nichtsagenden Artikeln und Fotos. Auffallend viele Nacktfotos von Frauen. (ca. 30% der Bilder) Es fragt sich, ob man nicht gleich den Playboy oder ein anderes einschlägiges Magazin kaufen soll. Die Sprache ist ziemlich rüde und einfältig. Für Europa nur mässig interessant.

Gut gemachtes Biker-Magazin. Meist lesenswerte Artikel, die alle Facetten des Harleybens berühren. Der Anteil nackter Frauen hält sich in Grenzen. Es findet sicher jeder mehrere Artikel, die interessant sind. Easyriders gibt einen sehr guten Einblick in die Harley-Szene in Amerika. Wegen guter Technikbeiträge auch über die US-Szene hinaus interessant.

SCHWEIZER-HD-BIKER-FAKTOR

★★

★★★

Magazine im Test

BIKER NEWS

BIKERS

THUNDER CYCLES

Farbig, hochglanz in guter Qualität. Oft etwas wilde Grafiktitel. Fotos der Biker-Reportagen oft wenig liebevoll arrangiert. Wilde Hintergründe und zu viele Weitwinkelfotos.

Farbig, hochglanz in guter Qualität. Gute Fotos, etwas eigenwilliger Aufbau des Heftes. Die Titelstory muss man fast suchen.

Sehr gut, farbig, hochglanz in guter Qualität. Schade: viele kleine sich wiederholende Fotos, statt weniger grössere und abwechslungsreichere Sujets.

Zu wenig technische Artikel mit Tips und Anleitungen. Es werden einige Motorräder vorgestellt, es fehlen aber fast immer die technischen Daten und die verwendeten Teile.

Es werden Motorräder verschiedener Marken vorgestellt. Nicht nur Harleys, sondern auch gechoppte Fremdmarken. Sie zeigen vermehrt technische Lösungen, die nicht aus dem professionellen Bereich kommen, sondern in der kleinen privaten Schrauberwerkstatt ausgetüfelt wurden.

Ausführliche Tests, Produktebesprechungen, die sorgfältig recherchiert und in einer verständlichen Sprache geschrieben sind.

Die bei uns erhältlichen Produkte aus Amerika und vor allem in Deutschland gefertigte Komponenten. Meist gut dokumentiert mit allen nötigen Angaben zur Beschaffung.

Publicrelation Artikel von Firmen.

Die bei uns erhältlichen Produkte aus Amerika und vor allem in Deutschland gefertigte Komponenten. Meist gut dokumentiert mit allen nötigen Angaben zur Beschaffung.

Der H.O.G. steht man eher feindlich gegenüber, ausser Terminen fast keine Infos und wenn, dann oft negativ.

Keine

Nur grosse Veranstaltungen

Das Szenenblatt vor allem für deutsche Roker und Biker. Es vermittelt einen guten Einblick in das MC-Leben, deren Bräuche und Sitten. Nackte Frauen meist im Zusammenhang mit Fotos vom Striptease bei einer MC-Party.

Wenig Szenennachrichten. Es werden eher Personen vorgestellt und nicht MCs oder ganze Gruppe

Nur grosse Veranstaltungen

Veranstaltungen aus Deutschland, Europa und Amerika.

Veranstaltungen aus Deutschland, Europa und Amerika.

Termine aus Deutschland, Europa und USA, etwas unübersichtlich dargestellt.

Die ganze Produktpalette inklusiv in Deutschland hergestellter Teile. Gratis Kleininserate von Lesern. Kontaktanzeigen etc.

Produkte aus Amerika, Europa und Deutschland. Da es kein reines Harleyblatt, ist auch Inserate für andere Marken. Kleininserate von Lesern. Kontaktanzeigen

Produkte aus Amerika, Europa und Deutschland. Kleininserate von Lesern.

12 x jährlich
9.80 Sfr.

6 x jährlich
8.50 Sfr

12x im Jahr
8.- Sfr.

Deutsches MC-Szenenblatt das ausführlich über das MC-Geschehen in Deutschland und ab und zu Europa orientiert. Des öfteren sind Artikel in einem «weinerlichen Ton» geschrieben, da man von «der Gesellschaft» nicht für voll genommen wird. Für jemand, der sich nicht in dieser Szene aufhält werden die Artikel mit der Zeit langweilig, da sich alles wiederholt.

Gut gemachtes Motorradmagazin mit dem Schwerpunkt Umbauten. Wer sich nicht nur für Harleys interessiert, findet hier manche originelle Lösung für ein technisches Problem. Bikers live ist nicht auf Gruppen zugeschnitten, sondern auf Personen. Beschreibungen von Veranstaltungen werden zu Gunsten von Reiseberichten kurz gehalten.

Wer nicht auf nackte Frauen aus ist, findet mit diesem Magazin eines der komplettesten Produkte für Harleyfahrer. Eine ausgewogene Mischung von Test, Sport, Harleyvorstellungen, Technik und Veranstaltungsberichten.

Viel und wertvolle Information. Etwas trockene Aufmachung.

★★

★★

★★★★


**HIGH
PERFORMANCE**
AUFMACHUNG, GRAFIK

Farbig, hochglanz in guter Qualität. Etwas satt im Druck.

Farbig, hochglanz in guter Qualität. Sehr schöne Fotos

TECHNIK, UMBAUTEN, TESTS

Es werden vor allem alle möglichen Maschinen vorgestellt mit guten Fotos und einer Auflistung der verwendeten Teile.

Sehr interessante Umbauten mit Teileliste.

PRODUKTE NEWS

Inserate der grossen Lieferanten.

Inserate der grossen Lieferanten. Pressemitteilungen von Herstellern. Schwergewicht Leistungssteigerung.

SZENEN INFO H.O.G.

Nur grosse Veranstaltungen

Keine

SZENEN INFO BIKER

Nur grosse Veranstaltungen.

Fast nur Drag Racing Szene.

TERMINE

In der Beilage «Blackway»

Keine

INSERATE

Produkte aus Amerika, Europa und Deutschland.

Produkte aus Amerika, Europa und Deutschland.

**HERAUSGABE,
EINZELPREIS**

 6x im Jahr
Kein Kioskverkauf

 6x im Jahr
14.80 Sfr.

ZUSAMMENFASSUNG

Sehr gut gemachtes Magazin mit markantem Schwerpunkt Harley-Umbauten.

Schön gemachtes Magazin. Inhaltlich sehr einseitig. 80% der Beiträge handeln von Umbauten, Leistungssteigerung und Drag Racing.

V-POWER


Farbig, hochglanz in ansprechender Qualität. Zwischen dem Farbteil schwarzweisser Teil auf billigem Zeitungspapier.

Farbig, hochglanz in sehr guter Qualität. Edelmagazin.

Farbig, hochglanz in ansprechender Qualität.

Powerlastige Umbauten mit Teileliste. Besprechung interessanter technischer Komponenten.

Umbauten, ab und zu mit Teileliste

Keine

Inserate der grossen US-Lieferanten. Pressemitteilungen von Herstellern. Schwergewicht Leistungssteigerung.

Wenig

Keine

Keine

Keine

Keine

US-Drag Racing-Szene

Keine

Keine

Keine

Keine

Keine

Produkte aus Amerika

Produkte aus Amerika

Wenig von grossen US-Lieferanten

 6x im Jahr
Kein Kioskverkauf

 4x im Jahr
12.-Sfr

 6x im Jahr
8.50 Sfr

Gut gemachtes HD-Magazin für Liebhaber leistungsgesteigerter Harleys.

Inhalt vor allem technische Beiträge und Vorstellungen von HD-Umbauten. Da es ein ins Deutsche übersetztes Magazin ist beschränken sich die Inserate auf den amerikanischen Markt.

Qualitativ hochstehendes Magazin das schöne Harleys diverser Jahrgänge vorstellt. Auch zum Auflegen im Wohnzimmer oder Bibliothek geeignet. Texte dazu nicht sehr ausführlich. Wer eine Publikation mit Schwergewicht Fotos sucht ist mit VQ gut bedient.

Fotolastiges Magazin zum Durchblättern. Kein Text, nur eingeschickte Fotos von Lesern aus der Biker-Szene. Ab und zu etwas busenlastig.

REISE
MOTORRAD
MOTO SPORT SCHWEIZ
TÖFF
AUFMACHUNG, GRAFIK

Durchgehend farbig, attraktives Layout, gute Druckqualität.

Mehrheitlich farbig, Auflösung im Druck lässt oft etwas zu wünschen übrig. Wenig pfiffig im Layout.

Farbig, glanz in ansprechender Qualität, viel Action-Fotos, zum Teil etwas wirres Layout und gesuchte Gags.

TECHNIK, UMBAUTEN, TESTS

Schwergewicht Tourenmaschinen, Sporttourer und Langstrecken-Enduros. Tips vor allem, was Reisetauglichkeit und Vorbereitung der Maschine für Reisen angeht.

Sehr aktuell, was Fahrberichte und Tests neuer Modelle angeht. Harley-Davidson werden leider über dieselbe Messlatte beurteilt wie Sportmaschinen. Keine Schraubertips, selten Fahrberichte von Umbauten.

Rechtaktuelle Fahrberichte, Tests und Vergleichstests von neuen Modellen mit Schwerpunkt auf Sportmodellen und Enduros. Regelmässig Vorstellung von Custom-Harleys (Senn, Burn-out, Bikers Paradise, Arni etc.)

PRODUKTE NEWS

Reisezubehör, Bekleidung

Neuheiten (Bekleidung, Gepäck, Reifen, Technik etc) auf dem Schweizer Markt werden redaktionell vorgestellt.

Alle Neuheiten von Bekleidung bis Tuning mit Bezugsquellen in der Schweiz.

SZENEN INFO H.O.G.

keine

keine

keine

SZENEN INFO BIKER

Reiserouten für Nah- und Fernreisen mit Hotel- und Restauranttips.

Ab und zu Berichte von Schweizer Treffen (Egliswil, Sulgen) oder grossen internationalen Veranstaltungen (Daytona, Sturgis). Beschreibung interessanter Touren, leider mit wenig anmäheligen Fotos.

Wenig Reiseberichte oder Reportagen über Fahrkurse und Touren.

TERMINE

Markenunabhängige Treffen, geführte Touren, Messen, Rennen.

Schweizer Termine aller Motorrad-Sparten recht ausführlich und übersichtlich gruppiert.

Schwergewicht Fahrkurse, geführte Touren, auch Treffen und Ausstellungen.

INSERTATE

Vorwiegend deutsche und europäische Produkte. Schwerpunkt Reisezubehör, Reiseveranstalter.

Schweizer Zubehör- und Bekleidungsanbieter, OccasionsKleininserate.

Schweizer Markenvertreter und Zubehöranbieter

HERAUSGABE, EINZELPREIS

6x jährlich, 9.80 Sfr

wöchentlich 3.90 Sfr

8x jährlich in unregelmässigen Abständen. 1997 ev.. monatlich. 4.50 Sfr

ZUSAMMENFASSUNG

Wenn's nicht Harley-lastig sein soll, interessantes Magazin für Reiseinteressierte. Regelmässig ausführliche Reisereportagen aus den USA.

Schweizer Magazin mit Schwerpunkt auf Vorstellung und Tests neuer Modelle sowie Sportberichterstattung aus dem In- und Ausland. Harley-Davidson-Modelle werden in Tests eher abwertend beurteilt.

Schweizer Magazin mit Schwerpunkt auf Fahrberichten, Tests und Vergleichstests neuer Modelle sowie Sport-Hintergrundberichte. Harley-Customizer haben einen kleinen, aber doch festen Stamplatz im Heft.

SCHWEIZER-HD-BIKER-FAKTOR

★★

★★

★★★

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 - 288 52 52
Fax 071 - 288 52 56

Blackriver Chapter



**Harley Owners Group
Blackriver Chapter**



Kontaktadresse: Kurt Bächtold
Schwärziweg 17
8222 Beringen
Tel 052-685 11 15

Chapter-Treffen Jeden 3. Freitag im Monat
Schützenhaus Oberuzwil

**Sponsoring
Dealer**



9536 Schwarzenbach
Workshop for Harley-Davidson



Die erfolgreichen Absolventen des Sicherheitstrainings.

training bei ASSR in Hinwil. Alle waren sie da - alle Fahrer des Chapters mit nur einer Ausnahme! Und keiner hat's bereut.

Das Wetter hat am frühen Morgen allerdings einiges an Überwindung gefordert. Bei strömendem Regen



Wie macht man es wohl richtig?

heitsanlage wurden durch die vier Fahrlehrer der ASSR kleine Gruppen mit sechs Personen gebildet, was während des ganzen Tages viele Übungsmöglichkeiten garantierte. Die Leiter ASSR - alles hauptberufliche Motorrad-Fahrlehrer - bewiesen



Manöverkritik nach der Vollbremsung

hiess es aufsitzen und nach Hinwil tuckern. Der eiserne Wille wurde aber belohnt: Kaum am Ziel angelangt, war mit den feuchten Himmelsgrüssen Schluss, und das Wetter besserte sich rapide, bis am Nachmittag perfekte Witterungsverhältnisse das Training zum grossen Plausch werden liessen.

Die Übungsanlage Betzholz hatte bisher wohl noch selten so grosse Resonanz; gemeint ist nicht die Teilnehmerzahl, sondern die Mischung von 14 Harleys und 9 anderen Motorrädern...

Nach der Begrüssung im Restaurant bei der Verkehrssicher-



Das Fahrrad lenkt verkehrt. Aber Ernst gibt sich sichtlich Mühe.

[Markus Bernet] Unser kleines Chapter hat ein erfolgreiches 1996 hinter sich - sowohl von den gelungenen Ausflügen als auch vom Mitgliederzuwachs her. Ende 96 sind 17% zusätzliche Members im Chapter aktiv, nämlich Hansruedi und Bruno.... Herzlich willkommen bei den 14 Aufrechten vom Blackriver!

Wie bereits letztes Jahr haben wir auch diese Saison auf einen zum voraus fixierten Veranstaltungskalender verzichtet und alle Ausflüge kurz vorher vereinbart und organisiert. Hat sich sehr bewährt! Einzige Ausnahmen: Das Sicherheitstraining anfangs Mai und der Besuch der H.O.G.-Rally waren längerfristig geplant.



Ausweichrichtung wird 1 Sek. vor dem Hindernis angegeben



Voll in die Eisen steigen.

kurzfristiger Natur. Es gab also immer was zu rally...

Ein Schwerpunkt war sicher der Saisonstart mit dem Sicherheits-

in Praxis und Theorie ihr Fachwissen und vermittelten uns ausserordentlich wertvolle Tips. Und vor allem: Sicherheit in kritischen Situationen. Vom bekannten Slow-Race über Punkt-Halten und abrupten Ausweichmanövern sowie Slalomfahren bis zur weniger bekannten und ungeübten Vollbremsung aus Tempo 50 bis 60 - mit blockiertem Hinterrad - stand alles auf dem Programm. Man war dankbar, wenn nicht gerade ein neuer Hinterreifen montiert war!

Den ganzen Tag wurde geübt, und trotz Situationen am Limit hat niemand den Boden geküsst. Mit Ausnahme eines Fahrlehrers, der im Endlos-Kreisfahren die beachtlichen Schräglagen seiner

BMW überbeanspruchte. Ohne Folgen, nebst ein paar Kratzern an der Maschine.

Am Schluss waren sich alle einig: Einen besseren Saisonstart kann man gar nicht haben. Die Schlussfahrt auf den Bachtel hat's dann auch bewiesen - Kurven voll ausfahren, Anwenden des Gelernten in der Praxis. Man hat das schöne Gefühl, seinen Hog wirklich zu kennen und zu beherrschen.

Kurze Zeit später dann schon der Love Ride 96. Diesmal von der aktiven Seite: fünf unserer Chapter-Mitglieder hatten sich als freiwillige Helfer zur Verfügung gestellt und waren zwei Tage im Einsatz. Am Samstag galt es, das

Gelände vorzubereiten, und am Sonntag war Verkehrsdienst angesagt. Trotz der zum Teil sehr anstrengenden Arbeit hatten alle den Plausch und werden auch nächstes Jahr wieder aktiv dabei sein. Nicht zuletzt auch mit der Hoffnung, dass wieder so herrliches Wetter ganze Heerscharen von Besuchern nach Dübendorf lockt.

Was beim Love Ride an schönem Wetter investiert wurde, musste an der Spring Rally abbezahlt werden. Es goss wie aus Kübeln. Entsprechend mager die Teilnehmerzahl, auch vom Blackriver konnten sich nur drei Aufrechte überwinden. Schade, denn die Organisatoren solcher Anlässe - vor allem wenn sie von einem befreundeten

Chapter durchgeführt werden - verdienen einfach mehr Echo als nur ein paar wenige Uner-schrockene.

Schon fast zur Institution wird das jährliche Kafikränzli am Ricken. Auch dieses Jahr war der Kuchen ausserordentlich und der Kaffee heiss. Dies hatte grosse Bedeutung, denn trotz Sommer hat das gemütliche Zusammenhocken im Freien arge Schlotter-Schübe ausgelöst. Danke, Lisbeth und Ernst, wann dürfen wir 1997...?

Die H.O.G.-Rally Gardasee wird den meisten Lesern aus eigener Erfahrung bekannt sein, es erübrigen sich deshalb lange Schilderungen. Aus unserer Sicht wären sicher langsam Überlegungen angebracht, ob man wieder das Motorradfahren in den Vordergrund stellen soll oder weiter das Motorrad-Anschauen fördern will.

Ein grosser Teil der Bike-Show-Gewinner - und leider auch immer mehr Teilnehmer an der Rally - finden es einfach bequemer und sicherer, ihr zweirädriges Gefährt per Anhänger zum Ort des Geschehens zu karren. Mit unserer Vorstellung vom Biken hat das nicht mehr viel zu tun: Irgendwie gehört doch auch das Fahren dazu!!

Rückblickend kann man sagen, wir haben unser kleines Chapter zusammen geschweisst. Auch bei kurzfristig angesagten Ausflügen standen die Hälfte bis 3/4 der Mitglieder am vereinbarten Treffpunkt. Und diejenigen, welche sich halt nicht so oft freimachen konnten, traf man sicher am monatlichen Höck.



4. August, Pass Nr. 4, Kaffee Nr. 4, auf zum Nächsten



Gib's noch was zu holen oder ist's schon leer?



Eine friedliche Runde an der H.O.G. Rally am Gardasee.

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)

Räbi, Isolda und Daniela freuen sich auf Deinen Besuch
Tel. 052 315 15 98



To Blackriver and Back



Lüber
Workshop for Harley-Davidson
CH-9536 Schwarzenbach

Tel. 071-923 60 51 Fax 071-923 22 41 Montag ganzer Tag geschlossen

No Worries Down Under

[Anita Haug] Australien, das unbekannte Wunderland am anderen Ende der Erde, hat mich schon seit meiner Kindheit gelockt. Seit einigen Jahren ist es auch harleyfähig, also, auf ins Abenteuer!

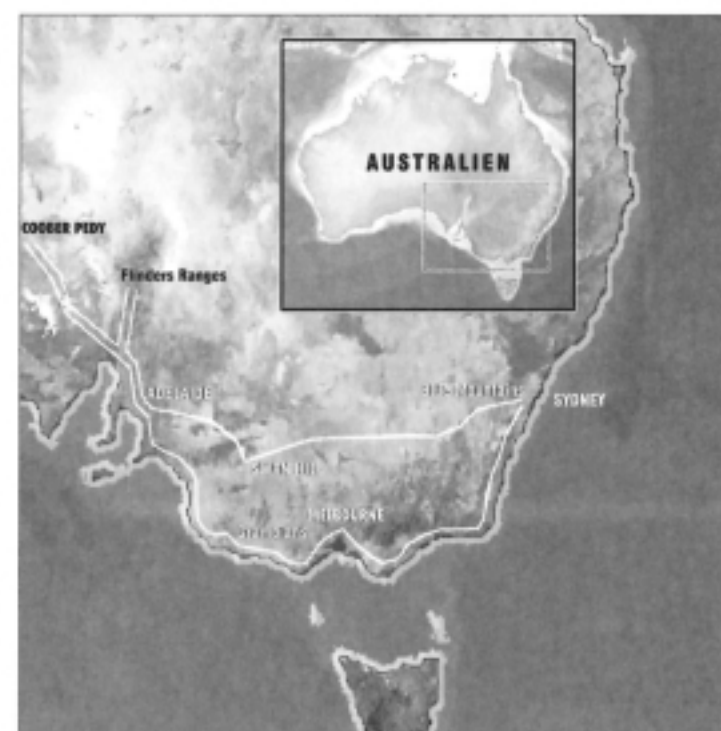
Es war mir schon etwas mulmig zumute, als wir am 2. Februar beim Check-in anstanden. 20 Stunden Flug vor uns, und was dann? Glücklicherweise hatten wir uns für einen Zwischenhalt in Singapur entschieden, so dass wir die 20 Stunden in zwei machbare Blöcke unterteilen konnten. Singapur ähnelt einer Sauna, so heiß und feucht und auch so klein und steril. Da ist Sydney dann schon von anderem Kaliber. Eine überschaubare Grosstadt am Meer mit viel Tradition und britischem Kolonial-Charme. Nach unserer Ankunft besuchten wir erst einmal das spektakuläre Aquarium, wo wir mitten durch Haifische, Rochen und andere unheimliche Meeresbewohner spaziert sind, die auf allen Seiten und über uns hinweg geschwebt sind. Eine Hafenrundfahrt zeigte die Stadt von ihrer besten Seite und das weltberühmte Opernhaus wie im Bilderbuch.

Am nächsten Morgen dann, auf zu Frasers, dem Fly-and-Ride-Stützpunkt von Harley-Davidson in Sydney. Ganz ehrlich, ich hatte etwas weiche Knie. Schliesslich war es das erste Mal nach unserem Töffunfall vom letzten September, als ich das Bein gebrochen hatte, dass ich wieder auf ein Motorrad steigen sollte, und erst noch mit Linksverkehr. Beat liess sich nichts anmerken, aber war trotzdem erleichtert, als

er merkte, dass die Electra Glide, die wir zur Verfügung gestellt bekamen, nicht mehr so hoch war wie früher und er einen guten Stand hatte. Aber sonst war der Töff eine richtige Schwarte. Ausgebrochene Kühlrippen, zerkratzter und zerbeulter Rahmen und Motorenkasten, zusammengeklebtes Topcase. Aber voll revidierter Motor und neue Reifen, versicherte uns der Chefmechaniker. Was soll's, gut gewagt ist halb gewonnen.

Auf zum Meer und der Küstenstrasse entlang gen Süden. Es wurde auch merklich kühler, es ging ja der Antarktis entgegen. Wir hatten auf dem Flug unbemerkt den Äquator überflogen, und vieles ist anders als in unserer Hemisphäre. Nordwind heisst warm, Tiefs drehen im Uhrzeigersinn etc. Melodische Ortsnamen ziehen vorüber: Wollongong, Kiama, Ulladulla auf dem Princess Highway. Das ist eine der ältesten Strassen von Australien und folgt der Küste um die südliche Hälfte des Kontinents.

Am zweiten Tag stotterte die Harley ein bisschen. Vielleicht etwas Dreck im Benzin? Bestimmt nichts Ernstes, es ging ja auch gleich wieder weiter. Nur noch ca. 100 km trennten uns von unserem Tagesziel Eden. Da, plötzlich auf der Brücke, ist das ein Erdbeben? Es schwankt und schwimmt so komisch. Von 70 km/h herunterbremsen und weg von der Brücke, man weiss ja nie. Komischerweise hörte das Eiern nicht auf, auch nicht als die Harley stillstand. Ich konnte mit Mühe absteigen und ... einen platten Hinterreifen konstatieren.. Und jetzt? Ich machte



8200 der schönsten Kilometer Australiens.

mich zu einigen Häuschen am Strassenrand auf, um zu telefonieren. Ich erwischte einen schwerhörigen älteren Mann, der mich aber netterweise in seiner Küche das Telefon benutzen liess. Also sagte ich dem Chefmechaniker von Frasers alle Schande, bis er mir versprach, uns Hilfe zu schicken. Die kam dann auch prompt nach 10 Minuten in Form eines Stationswagens mit kleinem Anhänger und zwei Muskelprotzen. Wir haben die Harley den Abhang hinunter auf das Anhängerlein bugsiert und dabei die Laderampe als Verlängerung der Ladebrücke gebraucht. No worries, gut festgezurrte würde das schon bis zur Garage halten. Hat es auch, waren ja nur einige Kilo-

meter. Aber wer würde nun der schweren Harley einen Hinterreifen reparieren? Die Garage war für kleine Yamahas ausgerüstet, ohne Hebelifts oder andere Utensilien für grössere Kaliber. No worries, in die Hände gespuckt und alles Unnötige abmontiert, dann wurde die Harley mit einem Wagenheber in die Höhe gehievt, einige Hölzer unterlegt, und noch einmal hinauf, dann den Seitenständer mit Holz unterlegt, und los ging's. Alles von Hand: Rad herunter, Pneu weg, Schlauch montiert, Pneu wieder aufgezo-gen, Rad eingefügt, Riemen befestigt, mit einer Lehre Abstand kontrolliert, Auspuff wieder angeschraubt, Sidecases montiert, fertig. In weniger als eineinhalb



Aussicht von unserem Hotel auf das Opernhaus in Sydney



Goldgräber-Camp in Ballarat.

Stunden. Sein Mittagessen hat der Mech auf nach der Reparatur verschoben, und der Garagenchef wollte knappe Sfr. 70 für die ganze Arbeit inklusive neuem Schlauch nehmen. Reife Leistung. Also, on the road again....

90 Mile Beach, 90 Meilen Sandstrand, der Traum aller Meerlosen. Bloss, das Wasser war viel zu kalt zum Baden, so nahe an der Antarktis. Dafür ist das ein Eldorado für Surfer, aber nur mit Wärmeanzügen. Die vorgelagerten Riffs haben ein einmaliges Salzwasserbinnenreservat ermöglicht. Auf der ganzen Länge von 90 Meilen hat es einen einzigen Wassereinfluss und das Seensystem dahinter bietet alle Wassersportmöglichkeiten die man sich wünschen kann.

Wir entschieden uns, Melbourne südlich zu umfahren und nach Ballarat in die ehemalige Goldgräberstadt zu fahren. Unterkunft fanden wir mitten im Herzen der historischen Siedlung.



dem ehemaligen britischen Fort. Dazu gehört ein historischer Park, welcher die Goldminen und die alte Stadt umfasst. Alle Geschäfte und Gewerbe werden noch wie zu Zeiten des Goldrush betrieben. Abends wird eine gewaltige Sight- und Soundshow veranstaltet, welche das Leben auf den Goldfeldern und einen dramatischen Aufstand der Goldgräber gegen die britische Herrschaft inszeniert. Ganz ohne lebendige Personen. Phänomenal.

Am nächsten Morgen stotterte die Harley wieder etwas, fuhr dann aber nach neuerlichem Starten wieder sauber und hatte nur einige Fehlzündungen. Ob es

wirklich schmutziges Benzin gibt? Bei der nächsten Tankstelle hielten wir an und der Besitzer telefonierte einem Kollegen, der sofort herkam und sich das eigenartige Gebaren der Harley ansah. Schmutziges Benzin werde in Australien nicht angeboten, da jeder Tankstellenbesitzer schwer gebüsst würde, wenn er keine saubere Ware verkaufen würde. Er riet uns, zu einem Suzuki-Händler in Ballarat zu fahren und der Sache auf den Grund zu gehen. Dort angekommen, schauten wir die Kerzen nach. Alles in Ordnung, zur Zeit fuhr die Harley auch wieder manierlich. Kaum waren wir mitten in der Stadt, ging das Theater wieder los. Ich stieg ab und stiess das Gefährt über die Kreuzung. Beat versuchte es wieder anzulassen, und wir kamen gerade wieder zurück zum Suzuki-Dealer. Der stülpte sich einen Helm auf und wollte jetzt selber schauen was da los sei. Nach einigen Minuten kam er hoppelnd und lachend um die Ecke und fluchte was das Zeug hielt. Er bewunderte unseren Mut, mit so einer Gurke durch die Gegend zu gehen. Nach verschiedenen Konversationen mit dem Chefmechaniker bei unserem Vermieter Frasers lokalisierte der Suzuki-Händler das schuldige Teil in Form des kleinen Sicherungskastens vor der Batterie. Dieser war innen völlig rot, verrostet, d.h.

die Harley hat einmal bis unter den Sattel im Wasser gestanden!! No worries, sagte der Suzuki-Dealer, nahm eine Feile zur Hand und machte die Kontakte wieder blank. Ganze Fr. 20 hat er für seine Mühe akzeptiert.

Dieses Mal erwischte es Mr. Fraser persönlich. Ich habe ihm so eingeheizt, dass er übers Wochenende eine brandneue Electra von Milwaukee versichern, von seinen Mechanikern zusammenbauen liess und dann von Sydney nach Melbourne transportierte. Am Montag konnten wir das brandneue Baby mit nur 26 km auf dem Tacho in Empfang nehmen. Na also, so geht's doch auch.



Bilderbuchleuchtturm am Cape Otway.

Das Wochenende verbrachten wir mit Freunden auf dem Mount Buller, in einer Cabin im Busch. Kangaroos kamen jeden Abend in die Nähe und der Kookaburra lachte in den Bäumen. Wir haben uns im Dunkeln auf das Deck gelegt, und unser Freund hat uns den südlichen Himmel erklärt, welcher vom Kreuz des Südens beherrscht wird. Ein einmalig schönes Sternzeichen.

Melbourne, eine australische Grossstadt, Linksverkehr, eine Adresse suchen, ob das gut kommt? Ein hilfreicher Angestellter von Peter Stevens Harley Heaven konnte uns aber gleich wieder beruhigen. Einfach auf einer der Einfallstrassen gerade aufs Zentrum zu und dann einmal abbiegen. So leicht geht das. Und so einfach war es denn auch, bloss das Abbiegen ist in Melbourne anders als überall sonst, denn man muss weit ausholen aber wenn man es einmal erlickt hat, dann geht auch das, trotz dem Tram. Der Verkehr erwies sich als äusserst zivilisiert, etwa so wie in Winterthur. No worries.



Die 12 Apostel an der Great Ocean Road.

Von Melbourne aus zur Great Ocean Road. Phantastische Felsgebilde ragen aus dem Wasser. Brücken, steile Zähne, die 12 Apostel, Buchten und Kliffs bilden den riesigen Nationalpark entlang der Küste von Cape Otway mit seinem Bilderbuchleuchtturm bis Peterborough. Wir haben uns in der Mitte einquartiert. Bei Sonnenuntergang konnten wir die Heimkehr der winzigen Fairy Pinguine bei Londonbridge miterleben. Gespannt beobachteten wir jede ankommende Welle. Nein, nur wieder etwas Tang angespült. Aber da... eine erste kleine Gestalt erhebt sich, und noch eine und noch eine, bis eine kleine Gruppe der Winzlinge zielstrebig der Uferböschung zuwatschelt, um ihre Jungen im Bau füttern zu gehen. Die Fairy Pinguine verbringen den ganzen Tag von Sonnenauf- bis -untergang auf dem Meer. Sie bewegen sich an Land immer in Gruppen, damit die Seemöven sie nicht so leicht angreifen können. Wie ein Traum sind sie mit dem ersten Tageslicht wieder verschwunden.



Drachenmaul in den Grampians.

Als nächstes Ziel haben wir die Grampians anvisiert. Eine eindrückliche Felslandschaft mit versteckten und geschützten Abnies-Malereien und erstaunlichen Ausblicken. Der Weg führte uns durch Port Fairy, eines der vielen vollständig intakten Dörfer und Städtchen im viktorianischen und Jugendstil. Glücklicherweise hatte in den letzten Jahrzehnten niemand in Australien genug Geld, um die alten Häuser abzubauen und neue Betonbauten hinzuklotzen. So sind die Häuser liebevoll renoviert und in Stand gestellt worden. Sogar in grossen Städten wie Melbourne, Adelaide und Sydney sind ganze Quartiere erhalten geblieben und tragen zur sympathischen Atmosphäre bei.

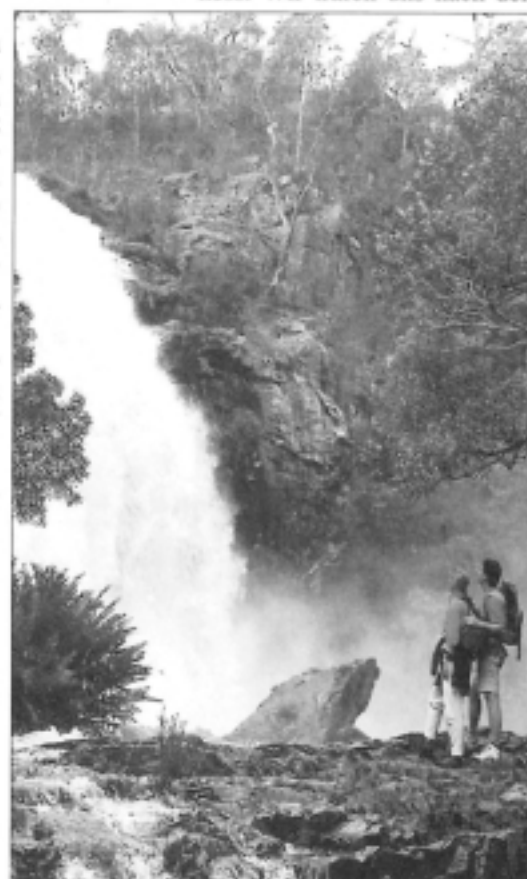
Kurz vor den Bergen hatte die Hydraulik der Vorderbremse etwas Öl verloren, und wir haben die nahegelegene Harley-Vertre-

tung in Horsham anvisiert. No worries, während wir ein warmes Chickensandwich verspeist haben, wurde das kleine Leck behandelt. Kurze Zeit später waren wir wieder unterwegs und wurden von den unzähligen Kakadus in den Bäumen beschnattert. Langsam wurde es wärmer, wir fuhren ja wieder Richtung Nordwesten. Die Grampians hielten ihr Versprechen und boten eine einzigartige Wanderung zum Drachenmaul und einen Ausblick weit über die Ebene bis fast zum Meer hinunter. Unser Motel befand sich fest in Kakadus und Kangaroos Hand. Abends wagten sich die Kangaroos zwischen die Bungalows, und die Kakadus hielten ihren Abendschwatz auf den Bäumen, bis die Sonne sich verabschiedet hatte. Sie nahmen dann das Thema bei Sonnenaufgang wieder mit neuer Begeisterung auf. Der Lärm war Zeitweise recht gross.

Durch traditionelles Schafsländ steuerten wir Adelaide an. Bei Murray Bridge machten wir schon ein erstes Mal Bekanntschaft mit einem der grössten Stromgebiete der Welt, dem Murray/Darling-Flusssystem. Kleine Fähren an Kabeln setzen alle paar Kilometer gratis über den mächtigen Fluss. Wir beschlossen, den 1000km-Service in Adelaide machen zu lassen, denn danach wollten wir ins Outback durch die Wüste fahren.

Das Zentrum von Adelaide, wie auch das von Melbourne, ist mit schachbrettartigen Strassen versehen, die ganz gerade von einem Ende zum anderen führen. Auch hier, der Verkehr während der Stosszeit ist nicht schlimmer wie in Weinfelden. Die Verkehrsteilnehmer sind überhaupt sehr rücksichtsvoll in Australien, überholt wird auf den Landstrassen während der Überholabschnitte, und dazwischen wird in angenehmem Tempo und mit Abstand gefahren. Kein Drängeln und Aus-

tricksen. Beim Harley-Händler lernten wir Dave Kompo kennen. Er ist einer der Gastgeber. Überall in Australien kann man Fahrten als Sozios mit erfahrenen Harley-Fahrern buchen für eine Stunde, einen halben Tag oder einen Tag. Die Ausrüstung wird mitgeliefert. Diese Touristenattraktionen sind vom Amt für Touristik abgesegnet und offenbar sehr beliebt. Dave betreibt in seiner Freizeit ein solches Business. Wir trafen uns nach dem



400 Stufen hinunter zu den Mackenzie Falls.

G. Urban
Sägeweg 1
8405 Winterthur
Tel. 052-232 84 32



Autosattlerei

**Scheibenmontage - Cabriolet-Verdecke
Vinil-Dächer - Autoinnenausstattungen
Motorradsättel - div. Polsterausstattungen**

Abendessen und vereinbarten eine gemeinsame Ausfahrt für den nächsten Tag. Zufall über Zufall, beim Gespräch kam heraus, dass Dave seinerzeit Judith Hohl bei ihrem Abstecher nach Australien kennen gelernt hatte und sie 14 Tage bei sich beherbergte (siehe Titelstory).

Langsam näherten wir uns einem weiteren Höhepunkt unserer zweimonatigen Australienreise. Wir brachen auf zur Wüstenetappe nach Coober Pedy, der Opalstadt mitten in der Wüste. Beim Zwischenhalt in Port Augusta besuchten wir das ganz spezielle Outback-Museum und lernten diese faszinierende Gegend etwas näher kennen. Seit einigen Jahren ist der Stuart Highway, der von Adelaide nach Darwin im Norden führt, voll durchgehend geteert.

Schon am Anfang stehen Warntafeln, dass ab hier die berühmten berüchtigten Roadtrains verkehren. Das sind riesige Lastenzüge mit bis zu 4 Anhängern. Diese Roadtrains haben absoluten Vortritt. Auf unserem Weg durch die Wüste war dies nie ein Problem, da der Stuart Highway zweispurig geführt wird. Weiter im Inneren ist jeweils nur eine Fahrspur geteert, und alle anderen Verkehrsteilnehmer müssen auf die Naturpiste ausweichen, wenn so ein Ungetüm kommt, oder überholen will.

Schon ganz von Anfang an packte uns die Schönheit der Wüste. Rote Erde, vereinzelt staubig grüne Büsche, Felsformationen, manchmal ein verknoteter Baum und ab und zu ausgetrocknete Salzseen. Es ist keineswegs eintönig. Strausse stolzieren mit ihren Jungen vorbei. Übrigens immer Männchen, da die Weib-



Das unübersehbare Wahrzeichen Australiens: «The big red kangaroo»

chen sich nach dem Brüten nicht mehr um die Jungen kümmern. Die Aufzucht liegt in der Verantwortung der Männchen. Tja, ja, Kangaroos hat es auch en masse. Am Tag sieht man leider nur die toten Tiere, die während der Nacht unter einen Roadtrain geraten sind. Dafür umkreisen uns ständig die majestätischen Wedge Tail Eagles, eine riesige Adlerrasse. Diese Adler haben auf dem australischen Kontinent die Rolle der aasfressenden Geier übernommen. Geier gibt es hier keine.

Das Wetter war gut wie schon seit 4 Wochen. Hier und da ein Schauer über Nacht, aber am Tag schien die Sonne. Dafür wehte hier in der Wüste ein starker Gegenwind, der sich nur in der Nacht etwas legte. Wir übernachteten im einzigen Trading Post zwischen Port Augusta und Coober Pedy, in Glendambo. Der ganze Ort wird von 32 Menschen bewohnt und bietet ein Motel mit 3 Kategorien Zimmer, einem Massenlager und einem Swimmingpool, zwei Tankstellen, drei Restaurants (wovon eines mit Cheminée für die kühleren Winterabende) und eine Bar. Alles, was man braucht. Auch einiges, was man nicht braucht,

zum Beispiel die lästigen Fliegen, die einem dauernd umschwirren. Gegessen haben wir auf der Herfahrt hier ausgezeichnet, wie meistens auf unserer Reise.

Volltanken und die 257 km bis zur nächsten Tankstelle, bzw. zur Siedlung Coober Pedy unter die Räder nehmen. Die Sonne schien schön warm, aber der Wind blies uns immer noch sehr stark entgegen. Wir sind dem Zauber der Wüste voll erlegen, und die Zeit verging im Fluge. Plötzlich wollte Beat wissen, wie weit wir es denn noch hätten. Auf meine Frage warum, deutete er bloss auf die Benzinuhr. Wir waren fast schon auf der Reserve.



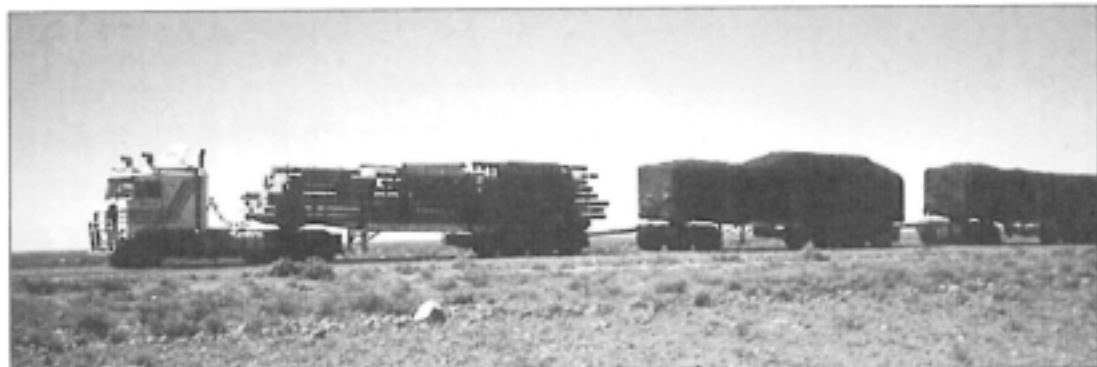
Umschlagplatz für Lebensmittel, Getränke, Ratschläge und Tips für Sehenswürdigkeiten.



Die Gegend wird einsamer. Wir nähern uns dem Outback.

zum Beispiel die lästigen Fliegen, die einem dauernd umschwirren. Gegessen haben wir

auf der Herfahrt hier ausgezeichnet, wie meistens auf unserer Reise.



Begegnung der 3. Art: Roadtrain auf dem Stuart Highway nach Alice Springs.



Der oberirdische Teil von Coober Pedy.



Opal-Minenfelder: betreten streng verboten.

Ein Blick auf die Karte bestätigte, dass wir nur noch etwa 10 km von unserem Ziel entfernt waren. Wegen dem starken Gegenwind und dem zügigen Tempo hat die Harley auf dieser Strecke einiges mehr an Benzin verbraucht, wie

gewohnt. Wir sind noch einmal mit einem Schrecken davongekommen. Coober Pedy, here we come!!

Schon weit vor der Stadt sieht man kleinere oder grössere Hau-



Eine Tankfüllung hat ganz knapp gereicht, um das Tagesziel zu erreichen.



Motel in Glendambo, mitten im Outback.



Breakaways in der Nähe des Dog Fence.

fen weisslich gelber Erde links und rechts der Strasse. Je länger, je mehr gleicht die Gegend einer Landschaft auf dem Mond. Keine Vegetation, aber überall die kegelförmigen Haufen, einige so hoch wie ein Haus mit mehreren

Stockwerken. Hier brennt die Sonne unbarmherzig auf alles, was sich nicht in der Erde verkriecht. Deshalb sind die meisten Häuser und auch Hotels, unterirdisch gebaut. Wir wollten es natürlich wissen, und haben auch

Restaurant Sonne Meiersboden

Susis Duzis-Restaurant kannst Du mieten!



WANN: Montag und Dienstag.

WAS: Das Restaurant, die Küche und den Saal.

052-386 14 68

Für was: Schulungen, Kochkurse, Seminare, private oder geschäftliche Feste!

GIGER & PARTNER AG

ASSET MANAGEMENT

VERMÖGENSVERWALTUNG MIT PRIVATBANK-QUALITÄT

sehr privat + persönlich

G & P

Dufourstr. 123 CH-9000 St.Gallen

Telefon 071-278 78 10 Fax 071-278 78 12

Bruno Zäch

☎ 071 - 633 20 60



Motorradlackierungen Detaillackierungen Beschriftungen

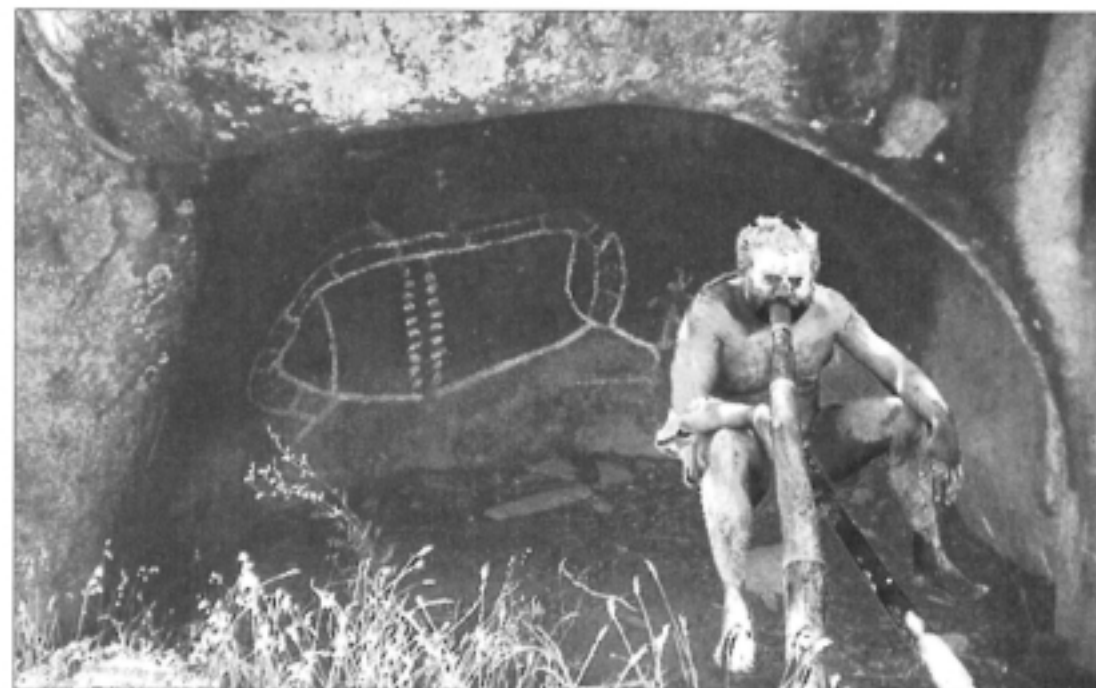
ein Untergrundzimmer genommen. Da unten ist immer zwischen 23 und 25 Grad warm. Sehr angenehm, wenn man an die 45 oder mehr über der Erde in Betracht zieht. Wir haben auch eine Untergrund-Wohnung besucht. Sehr komfortabel. Die Zimmer werden mit einem Bagger ausgehöhlt und dann mit einem Kunstharz versiegelt. Man sieht noch die Spuren der Baggerzähne. Die Räume haben Frischluftzufuhr durch Schächte und sind sehr gemütlich ausgestattet mit Indoor-Swimming-Pool, moderner Küche und Bad, und die Temperatur ist jahrein, jahraus konstant. Ein grosser Teil der Einwohner von Coober Pedy sind Aboriginies, die Ureinwohner des fünften Kontinents. Zum Teil besitzen sie grosse Opalminen, andere sind aber auch bettelarm und dem Alkohol verfallen. Überall laden diese Steinhaufen zum "noodlen" ein, das heisst, dass man darin nach Opalstücken wühlen darf. Das Wühlen ist gratis, aber das Glas für die Fundstücke kostet 2 Dollar. So verdient sich der eine oder andere einen kleinen Zustupf.

Die Landschaft rund um Coober Pedy ist grossartig. Voll pastellfarbene Hügel und urzeitliche Landformationen. Ein Ausflug mit einem 4x4 und Wüstenguide führte uns zum Dog Fence. Das ist ein Zaun der 8000 km quer durch Australien führt und die Dingos aus dem Norden abhalten soll, die Schafe im Süden zu reissen. Hier draussen sind die Strassen für die schwere Harley nicht mehr passierbar, es sind nur noch Naturpisten.

Langsam mussten wir ans Zurückfahren denken und passierten wieder Glendambo. Leider hatte der Koch frei, und wir machten Bekanntschaft mit Steak auf australisch pur, dunkel-



Flinders Ranges mit Wilpena Pound im Hintergrund.



Uralte Aboriginies-Felszeichnungen.



Bekanntschaft mit einem seltenen Bewohner des Outbacks, einem Scaly Lizard.



Gumtrees, eine der vorherrschenden Baumarten in Australien.

LYS JEANS UND CHOPPERWEAR WESTERNWEAR

Jacken + Jeans Kevlar
Grössen XS-XXL

Chaps (Tschäps) 1A Leder
Grössen XS-XXL

Stiefel + Boots
Grössen 36-46
auch für hohen Rist

Lederjacken
Grössen XS-XXL

LYS JEANS U. CHOPPERWEAR
Zürichstrasse 9
8610 Uster
Tel./Fax 01-940 23 35



Der Raddampfer Emmylou auf dem Murray River bei Echuca Moama.

schwarz verkohlt und durch und durch hart. Dafür wurden wir durch einen phänomenalen Sonnenuntergang entschädigt. Das Outback hat uns mit Haut und Haaren in den Bann gezogen. Wir fuhren zu den Flinders Ranges, das sind Bergformationen, welche nach Aboriginiesagen von zwei Riesenschlangen gebildet wurden. Tatsächlich, wenn man an den Wilpena Pound steigt, sieht man die zwei riesigen Schlangenkörper die Hochebene umschliessen. Zwei Tage verbrachten wir mit einem Guide in dieser faszinierenden Wüstengegend und machten auch Bekanntschaft mit den Bunya Pears. Das sind kleine Melonen, die überall an den Wegrändern wachsen und von jenen afghanischen Kamelen nach Australien gebracht wurden, die zum Bau des Ghan Trains gebraucht wurden. Erst ein Biss in diese kleinen Melonen macht deutlich, warum nur und ausschliesslich Kamele diese Frucht geniessen können. Es ist das bitterste Gewächs auf dieser Erde, und der bittere Nachgeschmack hängt noch stundenlang nach.

Das Clare- und Barossa- Tal sprechen ganz andere Gaumenfreuden, es sind dies einige der besten Weingebirgen von Australien und der ganzen Welt. Die Châteaux der neuen Welt stehen in nichts denjenigen der alten Welt nach, inklusive antike Möbel und französische Gemälde an den Wänden.

Langsam wurde auch der 4000 km-Service fällig, und unser Harley Baby mauserte sich zum Teenager. Wir haben beim Harley Dealer in Mildura für Montag vormittag einen Termin gebucht und sind deswegen schon am Sonntag Abend in das Städtchen am Murray gefahren. Der Hotelbesitzer hatte schlechte Nachrichten für uns. Er machte uns darauf aufmerksam, dass Montag in Victoria ein Feiertag sei und der Harley Laden bestimmt geschlossen wäre. Oh jee. Am Montagmorgen entschlossen wir

uns, mindestens die Schaufenster einmal anzuschauen. Und siehe da, was für eine Überraschung, eine Harley stand vor dem Laden, und die Werkstatt war offen. Der Harley- Dealer hatte extra auf uns gewartet und den Service für uns ausgeführt. Das ist Dienst am Kunden, no worries...

Äpfel, Birnen, Pfirsiche, Aprikosen und andere Obstsorten gedeihen in riesigen Plantagen auf unserem Weg zum Murray River. Das Flusssystem war der einzige Zugang und Verkehrsweg und die Lebensader zur Bevölkerung der Gegenden im Inland des Südostens Australiens. Holz musste zum Betreiben der Raddampferflotte den Fluss hinunter gebracht und Lebensmittel zu den Siedlungen im Inneren des Flusses hin auf geschifft werden. Viele der alten Raddampfer sind noch fahrtüchtig oder wurden wieder restauriert. Die Hafenanlage bei Echuca wurde wieder hergestellt. Wegen des häufigen Hochwassers, welches die Rivergum Bäume zum Überleben brauchen, steht die ganze Anlage auf Stelzen. Die Raddampfer wurden für alle möglichen Gewerbe gebraucht, für die Versorgung mit Haushaltswaren, Viehtransporte, aber auch als fahrbare Kirchen und Schulen. Einige Dampfer nehmen heute noch Passagiere für mehrtägige Fahrten mit. Wir haben ein wunderbares Nachtessen bei ca. 35° C auf Deck der Emmylou genossen und dabei die nächtliche Fauna und Flora bei der Vorbeifahrt bewundert.

Der Ausläufer eines Hurrikans bescherte uns sehr starke Winde während unserer Weiterfahrt Richtung Blue Mountains. Zum Verschnaufen besuchten wir noch den Harley-Händler in Albury. Wie bei allen anderen Dealern hatte auch hier die Mannschaft Zeit für einen kleinen Schwatz und Tips zum Besuch von Sehenswürdigkeiten der Gegend. Das Konzept von warmer Töfzbekleidung ist hier allerdings fremd. Wenn nicht im T-shirt ge-

fahren werden kann, ist die Welt nicht mehr in Ordnung. Höchstens eine Lederjacke wäre noch tolerierbar. Schön nicht?

Die Blue Mountains liegen schon sehr in der Nähe von Sydney und der Verkehr nimmt zu. Wir richteten uns im Zentrum der Blue Mountains häuslich ein und besuchten die Sehenswürdigkeiten dieser noch sehr wilden Berglandschaft. Die Regenwälder erstrecken sich, so weit das Auge reicht. Voreinig Jahren wurde dort noch eine Baumgruppe aus der Urzeit entdeckt, die Woollemie Pines. Bäume, die eine Kreuzung zwischen Palmen und Nadelbäumen darstellen. Der Fundort ist streng geheim. Im riesigen Cinemax-Kino wird ein Film darüber gezeigt. Die Kameraleute wurden mit verbundenen Augen dahingeflogen, um diese einzigartigen Zeugen unserer Vergangenheit aufzunehmen. Als ganz besondere Attraktion fährt die steilste Seilbahn der Welt auf den Boden des Regenwaldes. Ohne lange zu überlegen, stiegen wir ein. Es sah harmlos genug aus, die ersten 10 m. Aber dann... Uiiiiiiiiiii, fast senkrecht in den Berg und über den Kliffrand dem Nichts entgegen. Jetzt wusste ich, warum die Sitze mit Draht überdacht sind!!! Und das mit mir, die nie und nimmer auf eine Achterbahn zu bringen wäre. Aber schon zu spät, unaufhaltsam geht es dem Talboden zu, nur der Magen bleibt irgendwo zwischen Himmel und Erde hängen. Endlich konnten wir aussteigen. Im Dämmerlicht auf dem Waldboden packte mich die Faszination dieses Regenwaldes wieder und die Rückfahrt, genau so steil, schien wieder machbar. Der Magen wurde unterwegs auch wieder aufgenommen. Oben angekommen, bewunderten wir die vielfarbigen Papageien, die weissen Kakadus und all die anderen einheimischen Vögel, die uns überall umschwirten.

Jetzt trennte uns nur noch eine Tagesfahrt vom Rückgabetermin in Sydney. Alles in allem haben wir während 6 Wochen 8200 km mit beiden Harleys zurückgelegt. Die zweite funktionierte wie ein Örgelchen. Das Regenzeug haben wir nie ausgepackt und selten, nur im Süden einen warmen Pullover gebraucht. Dafür umso mehr Sonnencreme, da die Sonne in Australien teilweise wegen dem Ozonloch viel stärker ist, als wir es uns gewohnt sind. Wir haben im Durchschnitt für eine Übernachtung zu zweit ca. Sfr. 60 ausgegeben. Im Preis waren immer ein Teekoher, Milch und manchmal Biskuits inbegriffen. Alle Motels hatten Waschmaschinen und Tumbler für Gäste, zum Teil sogar gratis. Wir haben zum grössten Teil die Flag Motels bewohnt, dabei war jede 7te Nacht gratis. Reservationen, und Gutscheine aus der Schweiz sind überflüssig. Die einzigen Reservationen, die wir gemacht hatten, waren für die Hotels in Sydney, weil wir in ein bestimmtes Hotel wollten. Dort sind die Preise dann eher happig. Die Esskultur in Australien ist auf Take Away ausgerichtet. Es gibt jedoch durchaus gute Restaurants, und die Weine sind durchwegs von ausgezeichneter Qualität und zu sehr anständigen Preisen zu haben.

Wir waren von der Freundlichkeit, Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft der Australier begeistert. Die Vergangenheit als Pionieration ist überall spürbar, für alles ist eine Lösung möglich. Wir haben uns keinen Moment als Aussenseiter oder gar bedroht gefühlt. Mitten im Niemandsland, in einem abgelegenen Kaff wurden wir von Australiern angesprochen, die uns 3 Wochen zuvor an der Great Ocean Road auf der Harley bei einer Sehenswürdigkeit gesehen und fotografiert hatten. Grosses, kleines Land Australien.



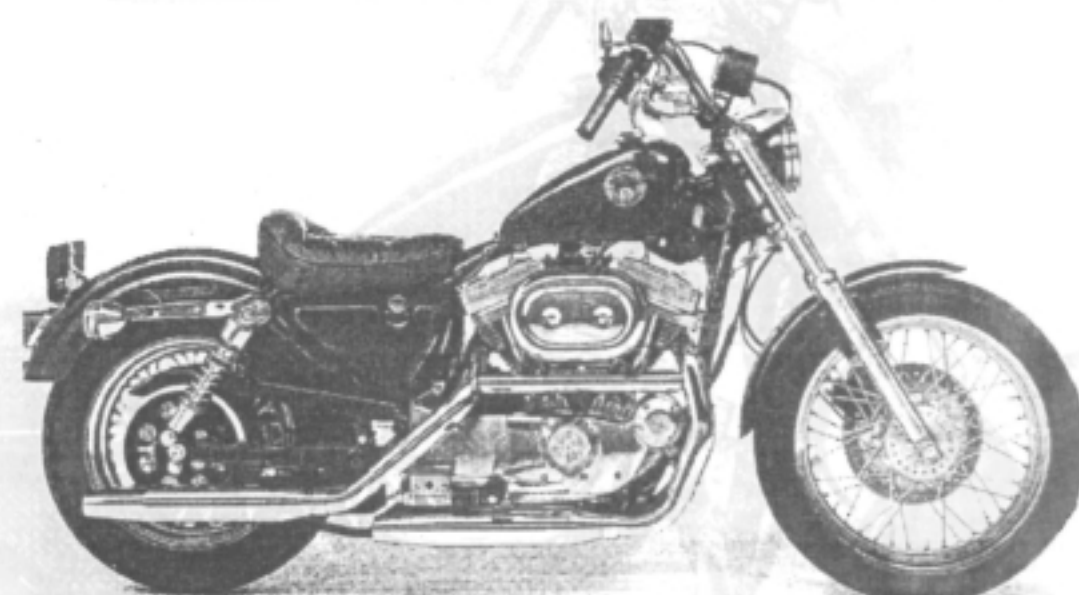
Ein ideales Töflland -
No worries

Three Sisters in den Blue Mountains.

New Village Chapter



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



WANNA TALK HARLEY — TALK WITH US



Harley Owners Group New Village Chapter



Kontaktadresse: Beat Völke
Hauptstr. 127
9052 Niederteufen
Tel. 071-333 40 34

Chapter-Treffen Jeden Samstag Morgen ab
9.00 beim Sponsoring Dealer

**Sponsoring
Dealer**



Motorrad-Center Germann Rorschacherstr. 239
9000 St. Gallen

[Sepp Hutter] Zwei Jahre sind vorbei seit der Gründung des New Village Chapters in St. Gallen. Rückblickend kann gesagt werden, es ging zu und her wie in einer guten Ehe, es gab viele Hochs und auch ein paar wenige Tiefs. Aber wie war es doch im Militär, hast Du schon mal gehört, wieviele Leerläufe und Schindereien so in einem WK passieren? Nein, es sind immer die Highlights und Abenteuer, die an allen Stammtischen erzählt werden. Schlimmer als bei den Harley-Bikern geht es nur noch bei den Fischern und Jägern zu und her. Aber lassen wir das, das Leben wäre ja so fade, ohne ein wenig Dichtung und Romantik.

Am 22. November 1996 war die HV im Restaurant Bäche in Wittenbach. Viel Vergangenes wurde diskutiert, hochgejubelt und verrissen. Für alle, die nicht dabei waren, schalten wir schnell durch: Als Neueintritte haben wir 3 Biker, was aber nicht mit den Verkäufen unseres Sponsoring Dealers Marcel Germann verwechselt werden sollte. Von den Austritten reden wir nicht, denn jeder hat gelernt, positiv zu denken.

Unser Samstagmorgen-Treff bei unserem Dealer wurde je nach Wetterlage regelmässiger besucht, als die 14-täglichen Höcks in der Vorstadtbeiz. Lag es wohl an den gratis Kaffees und Gipfeln unseres Marcel? Übrigens, Gäste anderer Chapter sind herzlich eingeladen. Nun, wir sind der Meinung, dass weniger mehr ist, und werden nächstes Jahr die Höcks wieder mit Einladungskarten ankündigen, sodass jeder sicher sein kann, nicht alleine zu «höcken». Der bewährte Samstagmorgen-Treff wird selbstverständlich beibehalten, da wir im 1997 ja 50 mal Samstag haben, und ein paar davon sollten auch unserem faulsten Mitglied gerecht werden.

Am 23./24. März 1996 fand unser Skiweekend in Davos statt. Es war wieder so super, dass wir es zur Institution erklärt haben. Zur Erinnerung: 2 Tage Skifahren mit Hotelübernachtung, Fondueabend in der Jatzhütte mit Ramba Zamba zu einem günstigen Preis. Angelo, unser Harley-Clown, gab sein bestes, und das Essen war eines Girardet würdig. Trotz schlechter Wetterverhältnisse und Sulzschnee war's ein Erfolg. Endlich hatten wir einmal Zeit, wie die Jäger Harley-Geschichten zu erfinden. Wir freuen uns auf 1997, komm doch auch mit. Das nächste Datum ist der 22. Februar 1997. Da haben

wir wieder Vollmond. Die Abfahrt nach Mitternacht von der Jatzhütte ist fast so schön wie eine Fahrt mit dem Bike durch das Monument Valley, also ein besonderes Erlebnis. Wer mitkommen will, soll sich bis Ende Jahr bei uns anmelden.

20. April 1996: Der Apéro zum Saisonstart fiel mit der Eröffnung des neu umgebauten Motorrad Centers unseres Sponsoring Dealers zusammen. Es gab



viel Neues zu sehen, von Bikes zu Sängern über Modeshows und Festwirtschaft. Hätten alle Besucher eine Harley gekauft, wer weiss, auf welcher Insel heute unser Dealer wäre. Auch das Wetter hat noch mitgespielt, und so konnte eine kleine Nachmittags-Ausfahrt durchgeführt werden.

Im Mai 1996: Das für den Mai 1996 geplante Sicherheits-Fahrtraining wurde mangels Interessen auf 1997 verschoben. Wenn möglich wird eine Kombination von Sicherheits-Technik-Samariterkurs organisiert. Als Saisonauftakt sicher richtig, wer macht mit?

5. Mai 1996: Der Love Ride wurde individuell angefahren. Die einen direkt, andere mit kleineren Umwegen. Trotzdem war mehr als die Hälfte unseres Chapters an diesem Anlass. Wir hoffen, nächstes Jahr in einer gemeinsamen Anfahrt unserer Mitglieder oder gar mit weiteren Clubs zusammen an den Love Ride zu starten.

12. Mai 1996: Die Springrally war für unsere Mitglieder noch kein Thema.

Am 1. Juni war das Swiss-Chapter-Directors-Meeting in

Zug. Ein Treffen, an dem die verschiedenen Directors ihre Erfahrungen und Gedanken austauschen konnten. War das ein Gemächter. Auch unser Präsident Beat Völke jammerte an diesem Treffen. Leider war es für Beat des Guten zuviel. Nein, Spass bei Seite, unser Top-Manager Beat hat mit seinen jungen Jahren den ersten Herzinfarkt eingefangen. Jetzt ist er wieder voll da, und wir hoffen, dass er im Geschäft nicht wieder zuviel Gas gibt. An dieser Stelle möchten wir ihm für seine geleisteten und noch kommenden Dienste herzlich danken.

13. Juli 1996: Grillen war angesagt. Endlich eine Grillparty, und erst noch eine vorgängige Ausfahrt mit richtigem Sound, denn so viele Harleys waren noch selten auf einem Haufen. Beim anschliessenden Barbecue wurde heftig Stoff gegeben. Allem Anschein nach ist



ein gutes Stück Fleisch vom Grill das Benzin für den Fahrer. Das wunderbare Wetter hatten wir endlich verdient. Es war alles so optimal, die Sonne, die Stimmung, die trockenen Strassen und der V2-Sound. Ein guter Grund für uns, jedes Jahr einen solchen Anlass durchzuführen. Natürlich mit Reminders.

11. August 1996: Am Ostschweizer-Chapter-Picknick waren unsere Biker sehr spärlich vertreten. Verdammt schade, denn die Organisierenden



Sepp Hutter



**SERGIO
SERGIO**

CH-9430 St. Margrethen
Rheinpark
Tel. 071-744 38 24

Nr. 1 für Harleyfahrer & Fans

Atelier 45
Hauptstrasse 45 • 9434 Au • Tel. 071-744 46 76

COIFFEUR • COSMETICSALON • SOLARIUM

Ladies and Men

Mitglieder: Moonstone Chapter



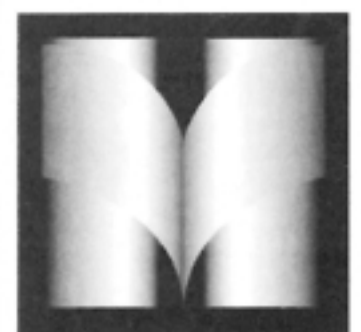
RENOTEX

HANDWERKERGENOSSENSCHAFT

Veli Frei

Oberschnitt, 8523 Hagenbuch Telefon 052 364 20 10
Fax 052 364 36 86

Theilingen, 8484 Weisslingen Telefon 052 384 16 15



MEREAG
VERPACKUNGSFOLIEN

PETRA
STUTZ-STEHL

CH-9403 GOLDACH
FELDENSTRASSE 13
TEL. 071 845 22 66
FAX 071 845 22 63

ST. GALLERSTR. 10 8500 FRAUENFELD



- Sport-Massage
- Rücken-Behandlung
- Cellulite-Behandlung
- Fussreflexzonen-Massage
- Lymphdrainage
- Solarium

1/2 Std. nur Fr. 15.-

Mo-Fr durchgehend 8.00-20.00

TELEFON 052 720 76 40

DER ECHTE KACHELOFEN - NUR VOM HAFNER



KACHELOFEN
CHEMINÉES
PLATTENBELÄGE
9422 STAAD
Geschäft 855 40 70
RENÉ KNAUS
Tel. Privat 855 55 15

Blackriver Chaptermitglieder hätten mehr Respekt verdient. Somit bleibt uns nur die Hoffnung, dass unsere Direktion im 1997 auf dem Damm ist. Wahrscheinlich hat von uns Normalsterblichen niemand gewusst, wo und wann dieser Anlass stattfindet.

24/25. August 1996: Das **Tessinwochenende** wurde wegen Schlechtwetter (Schneefall) verschoben. Das Verschiebungsdatum war wettermässig nicht besser, so dass das Ganze in einer Bowlinghalle endete. Dieses Tessinwochenende nehmen wir auch 1997 wieder ins Programm.

5-8. September 1996: Die **H.O.G. Rally am Gardasee**, wo wir durch unsere Vielfahrer würdevoll vertreten wurden, war nach deren Aussage ein schönes Erlebnis. Leider haben die Räuber ihren Weg nicht vom Stammtisch zu den restlichen Mitgliedern gefunden.

HARLEY GEDANKENSPLITTER

Hallo Freunde, hallo Kollegen, H.O.G.-Fans und passive Aktivmitglieder. Wieder ist eine Töffsaison zu Ende. In meinen Gedanken lasse ich meine Erlebnisse nochmals an mir vorüberziehen. Unterstützt von den zahlreichen Fotos, welche die schönsten Momente meiner Töffausflüge und Reisen dokumentieren. Aber irgendetwas dünkt mich komisch und stimmt mich nachdenklich. Plötzlich fällt es mir wie Schuppen von den Augen. Auf allen Fotos mit meiner Harley bin ich alleine unterwegs. Auf den anderen Reisen, mit meiner Big, bin ich immer mindestens zu zweit, meistens aber mit einer Gruppe auf Reisen. Ich komme zum Schluss, dass die «Japanreisen» sehr viel mehr Erinnerungen und schöne Momente in mir wachrufen. Hat man doch zu mehr einfach viel mehr erlebt.

Ich bin aber Harley-Clubmitglied und als solches immer wieder voller Freude auf die nächste H.O.G.-Ausfahrt. Wenn dann so ein Termin näherrückt, wird tagelang der Wetterbericht bis ins Detail verfolgt. Es muss ja optimales Wetter sein, sonst könnte das schöne Stück ja feucht und schmutzig werden. Frage: Geht eine nasse Harley ein? Oder ist es ganz einfach doch nicht so weit her mit dem vielfach dargestellten Lederhelden, der mit Chapterabzeichen und anderen Auf-

20. Oktober 1976: Und zum Schluss wieder einmal unsere berühmte **Schlussfahrt**. Regen, Schnee und alles, was ein echter Biker glaubt, nur in der Hölle zu finden, war an diesem Tag auf der Strasse. Was blieb, war unsere Sponsoring Benzinbar und die Träume, 1997 sei alles viel besser und schöner.

Was machen wir 1997 besser, oder besser gesagt noch viel besser?

Wir verzichten auf ein Jahresprogramm. Das Wetter spielt in den meisten Fällen sowieso nicht mit. Entscheiden wir kurzfristig, kommt mit, wer kann. Ob eine Ausfahrt lang oder kurz wird, liegt in den Händen des Organizers. Was er veranstalten möchte, liegt in seinem Ermessen. Ob es die richtige Veranstaltung war, zeigt ihm das Wetter und die Anzahl der teilnehmenden Biker. Piccolo (Angelo von Davos) er-

klebern bewehrt am Sonntagmorgen am Kiosk die Zeitung holt und dafür zweimal durch die Stadt knattern muss, in der Meinung, es gefalle den Leuten, einen Lärm verbreitend, wie wenn seine Harley nächstens das Zeitliche segnen würde.

Wir hatten doch ein wunderbares Programm aufgestellt für die Saison 1996 mit einer 9-köpfigen Programmkommission. Wo sind diese Leute mit den schönen, gebundenen Programmheften? (Zu viele Köche verderben auch hier wie bei anderen Sachen den Brei.)

Halt! Vielleicht fehlt es auch an mir!! Bin ich der echte Harley Fan oder -Fahrer? Schau ich doch jeder Wolke nach, sobald ich auf meinem sauber polierten Liebling sitze.

- Was ist ein «Schicki-Micki-Fahrer»? Wurde ich letzthin gefragt.
- Warum darf man mit H.O.G.-Mitgliedern nicht über Verkehrssicherheit diskutieren?
- Warum muss ich meine Harley bei einem Kaffeehalt immer so parkieren, dass sie möglichst jeder sieht?
- Warum sind Harleyfahrer kamerascheu?
- Warum können Harleyfahrer nicht picknicken?



zählt uns vom ersten Internationalen Davoser Harley-Meeting im Sommer 1997. Es wird einen Riesenanlass geben. Die enormen Vorbereitungsarbeiten sind voll im Gange. Davos wird für drei Tage den Harleyfahrern aus aller Welt gehören. Was alles zu einem richtigen Harley-Fest gehört, wissen unsere Davoser-Freunde bestens. Wie hiess es

doch im alten Rom: Wein, Weib und Gesang. Was Dir am Wichtigsten ist, entscheidest nur Du allein. Wir wünschen unseren Davoser-Freunden alles Gute für das Gelingen dieses Anlasses.

Wir alle hoffen auf das neue Jahr und die neue Saison. Es soll ein unvergessliches und tolles Biker-Jahr geben. ✈

Harley Unser
Harley Unser, der Du bist ein Mythos, geheiligt werde Dein V2, zukomme uns Deine Vibration
Dein Wille geschehe wie im Getriebe, so auch im Motor, unsere täglichen Probleme gib uns heute und vergib uns unsere Fehler, auch wir vergeben Dir die Deinen, führe uns nicht in den Graben, sondern erlöse uns von den hohen Kosten, denn Dein ist die Undichte, die Vibration und mein Herz in Ewigkeit, Brumm Brumm



Sergio

Ich nehme mir nun vor, in die neue Saison möglichst ohne Wenn und Aber oder sonstige Vorbehalte zu starten. Ich hoffe, mit möglichst vielen von Euch auf den kommenden Chapterausflügen viele schöne Stunden zu erleben. Ich wünsche allen Harleyfreunden und -Fans eine schöne Zeit.

PS. Ein nicht ganz ernst gemeinter Rat für den Winterservice:

Bewahre Deine Harley vor Schaden am Motor, darum bete ihr so oft wie möglich das Harley- Unser vor.

Touring Rally in Obervellach

[Anita Haug] Eine stationäre Touring Rally - ob das gut geht? Ad Keukelaar hat im Namen der H.O.G. Benelux nach Österreich ins Kärntnerland und zu den Dolomiten geladen. Schon bei der Ankunft in Obervellach wurde klar, dass das malerische Dörfchen mit dem intakten Dorfplatz und der alttümlichen Mainstreet für eine Woche voll in der Hand der Harley-Davidson Fahrer sein wird.

Zur Begrüssung war die Dorfmusik in rot/blauer Festtagsuniform in voller Stärke aufgeföhren. Ebenso 130 Harley-Fahrer und -Fahrerinnen aus halb Europa. Erfreulicherweise ertönten ganz moderne Klänge aus den traditionellen Instrumenten und umrahmten die Ansprache des Verkehrsdirektors Franz Schreiber und des Vize-Bürgermeisters aufs Erbaulichste, gefolgt vom Motorenkonzert der Milwaukee Eisen.

Die Teilnehmer aus Deutschland, Schottland, Österreich, Frankreich, Norwegen, Schweden, natürlich den Benelux-Ländern und aus der Schweiz (2), belegten sämtliche Zimmer in den Hotels, Gasthöfen und Pensionen von Obervellach und auch einige Plätze im malerischen Zeltplatz.

Wir waren alle gespannt auf die neuen Bekanntschaften und das vielversprechende Programm dieser Woche. Schon am ersten Tag ging's los mit einer Art Schatzsuche, welche uns aufs Marterle, zur höchsten Wallfahrtskirche Österreichs auf 1840 m ü. M. führte. Beat und ich waren als erste oben. Kein Wunder... Der Weg führte über 10 km auf einem kleinen steilen

Bergsträsschen in engen Kurven, zum letzten Teil auf Naturstrasse, geradewegs gen Himmel. Die Flachlandfahrer bekundeten verständlicherweise etwas mehr Mühe, und verschiedene Maschinen waren dem Kochen nahe, bis sie oben waren. Blauer Himmel, Sonne, eine Berghütte und das Urvieh, ein Solounterhalter mit Handharmonika, der die Hundspolka aus dem Effeff beherrschte, erwarteten uns zum Mittagessen.

Das Konzept wurde langsam verständlich. Jeden Abend beim Nachtessen verteilten Ad und Leonie ausführliches Kartenmaterial und Informationen zu den Aktivitäten des folgenden Tag. Beim morgendlichen Treffpunkt konnten sich jeweils diejenigen Fahrer und Fahrerinnen zusammenschliessen, die miteinander das Ziel erreichen wollten. Das Mittagessen wurde dann wieder zusammen, jeden Tag an einem anderen spannenden Ort, eingenommen, bis man dann schliesslich abends wieder in Obervellach zusammenkam, um nach dem Nachtessen noch zu festen, feiern, singen, erzählen, Bier trinken, lachen, tanzen und allem was sonst noch Spass macht. Soll ich Euch vom Barraque, dem österreichischen Aprikosenschnaps, erzählen? Auf jeden Fall waren wir froh, dass wir nicht jeden Morgen das ganze Gepäck aufschnallen und Abends wieder ein neues Bett einliegen mussten. Wir hatten gescheitertes zu tun (siehe oben). Einzig die Schotten. George hatte es sich in den Kopf gesetzt, für die Ferien dieselbe blonde Haarfarbe wie seine Frau Fay zu haben. Der Friseur hat sein Möglichstes getan, aber George war es etwas zu hell. Nach seinen zwei eigenen Versuchen war er Abends mit einer blutroten Haarpracht gesegnet. Da gab's nur noch eines: abschnei-



Dolomiten im Südtirol

den. So traf man ihn halt für den Rest der Woche nur noch mit Kopfbedeckung - Chappettag.

Am zweiten Tag standen die Dolomiten im Südtirol auf dem Programm. Das Wetter spielte mit, ausser im Herzen der Dolomiten, wo sich ein lokaler Nebel und Regen um die drei Zinnen gelegt hatten. Also, nach den kleinen Bergpässchen direkt zu Lasagne und Saltimbocca beim italienischen Mittagshalt.

Der Mittwoch entschloss sich, ein trübes, regnerisches Gesicht zu zeigen, aber das war eh egal. Dieser Tag war ganz dem Sport gewidmet, und die Töffe blieben zuhause. Kegeln, Kleinkaliberschiesen, Asphaltstock schiessen, River-Rafting und Holzsägen waren angesagt. Die Organisatoren hatten wie der Blitz eine Kleinbüsschen organisiert, welches uns auf die Alp zum z'Mittag brachte. Am Abend dann der Empfang des Bürgermeisters und ein Harley-Eisbuffet, kurzerhand in die Mehrzweckhalle des Nachbardorfes gezügelt und mit viel Plausch angepackt. Der Höhepunkt des Abends war das grosse Rätselraten um das "Darunter" bei den

Kilts der Schotten. Die, welche dabei gewesen sind, wissen's jetzt. Aber das ist nur für Eingeweihte und muss selber erfahren werden. Vielleicht nächstes Jahr?

Der Donnerstag erfreute uns schon wieder mit etwas besserem Wetter. Diesmal führte die Route an den Grogglockner zum Goldwaschen mit Goldgräber-Pick-Nick. Wir haben tatsächlich Gold gefunden, zu besichtigen bei Beat im Büro. Der Grogglocknergletscher ist halt schon immer wieder ein Erlebnis. Die Urgewalten werden für einmal sichtbar gemacht und hautnah veranschaulicht. Davon lassen sich allerdings die dicksten Munggen, die ich je gesehen habe, nicht beeindrucken.

Die Sonne beschenkte uns Freitag mit einem strahlenden Tag, den wir mit einer Panoramafahrt und einer Schifffahrt auf dem Weissensee verbrachten. Das Gailtal hat uns dann wieder nach Hause geführt. Nach dem Nachtessen wurde ein fulminantes Feuerwerk geboten. Die ganze Obervellacher Feuerwehr (1 Wagen) stand Pikett, damit ja nichts passieren konnte. So war es dann auch.

Für den Samstag stand eine Fahrt zum und auf den 3000 m hohen Mölltalgletscher auf dem Programm. Die Abfahrt von der Berg- zur Talstation könne auch mit einer einfachen Wanderung bewältigt werden, hiess es. Beat und ich, sportlich, wie wir sind, haben uns gesagt, nichts wie hin. Die ersten 500 m waren auch kein Problem. Ein Natursträsschen führte sanft nach unten. Da, es hört auf, und ein Geröllhaldenweg beginnt. Von Stein zu Stein hüpfen, nicht ganz mein Fall, aber wenn es die anderen schaffen, dann ich sicher auch. Nach 1 1/2 Stunden, wie die Gens den nächsten sicheren Tritt suchend, erreichten wir die versprochene Berghütte zum z'Mittag. Dann würde es einfach weiter hinunter ins Tal gehen, sagte die Serviertochter. Tatsächlich, es existierte wieder ein kleines Natursträsschen und verlockte zum Abstieg. Leider ist es nicht immer so, wie es auf den ersten Blick aussieht. Ein Baukonsortium war daran, riesige Erdbewegungen in dem Gebiet auszuföh-

ren mit dem Zweck, mehr Skipisten anzulegen. Diesen Bemühungen fiel auch das Strässchen zum Opfer, ebenso alle Wegweiser, die zur Talstation geführt hätten. Was nun? Beat, mutig wie er ist, stieg pfeilgerade über einen riesen Schuttkegel zu Tale um den weiteren Abstieg zu erkunden. Dann mochte er aber nicht mehr aufsteigen, und ich musste folgen!!! Steil über Geröllhalden, Steinkegel etc. lotste er mich immer weiter hinunter. Tief unten waren die Talstation und die Strasse auszumachen, aber dahin war noch ein weiter Weg. Völlig «auf de Schnurre», aber heil haben wir schliesslich den Töffparkplatz auf 2400 m ü. M. erreicht. Den Muskelkater habe ich noch fast eine Woche mit mir herumgetragen.

Ganz Obervellach, wieder mit Musik, Verkehrsdirektor und Bürgermeister, versammelte sich abends auf dem Dorfplatz, um uns zu verabschieden. Ad hat zum Dank an die Bevölkerung allen Damen eine Rose verteilen



Schifffahrt auf dem Weissensee.

lassen, und die Mainstreet heisst jetzt "Harley Boulevard". Der Bürgermeister liess das Schild sofort am Rathaus anbringen. Die Organisation der ganzen Woche war exzellent. Der Verkehrsverein hat das Kartenmaterial für uns aufbereitet und war jederzeit mit Rat und Tat zur Stelle. Die ganze Gastronomie war auf uns eingestellt, und wir haben uns richtig willkommen und heimisch

gefühlt. Wir haben wieder viele neue Freunde aus ganz Europa gewonnen, die wir dann gleich am Gardasee wieder getroffen haben. Unsere zukünftigen Harley-Ausflüge werden wieder um einige Kontakte mehr bereichert sein. So eine stationäre Touring Rally hat es in sich. Versucht's doch mal nächste Saison von Samstag, 9. August bis Samstag, 16. August 1997!!!



Fay, Bud, (Anita), George und Susan aus Schottland.



Strassenhalt nach der Passfahrt, um die Bremsen auszukühlen



Österreichische Schnupfmachine mit Schnauzputz.

INFO BOX

Die 1340er Evo-Harleys haben ab 1997 in der Schweiz dank geänderter Lärmnormen und deren Messverfahren mehr Leistung. Ab jetzt 56 PS oder 41 kw!

Ostschweizer Chapter Pick-Nick

**Sonntag, 27. Juli 1997
in Oberriet**



Goldwaschen am Grogglockner.



Goldgräber BBQ.



Beginn der Geröllhalden und Ende des sichtbaren Weges.

auf über 1000 m2 Studiofläche



DYNAMIC

- ◆ **Fitnessstraining**
- ◆ **Aerobic**
- ◆ **Sauna**
- ◆ **Solarium**
- ◆ **Kinderbetreuung**
- ◆ **Massage**

Verlangen Sie ein Prospekt mit den genauen Angaben über Preis, Angebot und Öffnungszeiten

Fitness-Center Dynamic
8212 Neuhausen am Rheinfall
Tel. 052-672 33 05

Es freut sich auf Ihren Besuch
Nadia und Markus Meister und
das Dynamic Team

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

Agatha weiss Rat

Lieber Kurt B. aus B.

Ich glaube, Du übertreibst etwas. Nur weil bei Deiner halb-jährigen Fly und Ride-Maschine in Kalifornien das Elektrische ausgestiegen ist, wie immer bei Deinen Töffs, darf Dich Deine Elektrikergewerkschaft noch lange nicht dem Teufel zum Frasse vorwerfen.

(Unsere guten Wünsche vom letzten Jahr haben offenbar nichts genützt, Knoblauch hilft auch gegen verhexen. Die Red.)

Also, los geht's!

"FUNDGRUBE"

NEU * NEU * NEU

Kaum gebrauchte Harley-teile, zum Teil während der Fahrt aufgefangen, zum ersten Mal in unserem Sortiment. Zuletzt gesehen am Töff von Kurt B. aus B.

AMTLICH

DIE SBB TEILEN MIT:

Neu im Angebot: Halt nach Verlangen in Schwarzenbach

Lieber Agatha

Endlich eine positive Nachricht von den SBB in diesen schlechten Zeiten. Es war auch Zeit!!

Lieber Giorgio I.W. aus W.

Schnellzüge heissen so, weil sie schneller sein sollten als Regionalzüge, das geht halt auf Kosten der Halte. Reisen bildet, und Wil hat auch seinen Reiz. Du hast ja Deine Harley trotzdem noch am gleichen Tag beim Dealer abholen können, oder?

Lieber Agatha

Hat mich mein Deo im Stich gelassen, oder habe ich Mundgeruch? Wie sonst kannst Du mir erklären, dass nur 2 Chaptermitglieder mit mir die gemeinsame Ausfahrt mit dem Grischa Chapter bestritten haben?

Lieber Rainer W. aus A.

Ich glaube, Du solltest Dir einen original indianischen Führersucherhund zutun, damit Du die in der ganzen Ostschweiz verstreuten Mitglieder beider Chapter vor der Ausfahrt aufspüren kannst. Wenn Deine Hausverwaltung keine Tierhaltung erlaubt, dann versucht's doch einmal mit einheitlichen Treffpunktangaben für alle.

Lieber Agatha

Ich hätte gerne die Telefonnummer vom Papst, oder wer ist zuständig für Wunderheiler und Teufelsaustreiber?

AUFRUF DER VADUZER POLIZEI:

Aufgefunden: Auf der Hauptstrasse in Vaduz, Mitglieder eines MC in verwirrttem Zustand. Sie behaupten, Ausserirdische in Weiss oder Uriella hätten ihr Treffen heimgesucht, das würde ihrem Bösen-Buben-Image schaden. Sachdienliche Hinweise zur Wiederherstellung des Selbstbewusstseins besagter MC-Mitglieder bitte an: Derrick oder sonstwen.

(Lasst Agatha aus dem Spiel, sie hat noch genug vom letztjährigen Besuch von 30 MC-Mitgliedern am Chapterhöck. So gebibbert wie da hat sie schon lange nicht mehr... Anm der Red.)

VERMISSTMELDUNG

Gesucht werden: Conny und André B., zuletzt gesehen im Ländle. Die Vermisste trug ein weisses Brautkleid. Die Hochzeitsgäste warten noch immer in der Beiz. Der Kuchen sieht etwas alt aus.

GEWINNER DER QUIZFRAGE

Wieviele Harley-Läden gibt es in den USA?

Der erste Preis in Form einer täglichen Ration von einem Dutzend Austern während eines Jahres geht an: Urs W. aus A. Er kennt die Läden alle aus eigener Erfahrung.

Lieber Agatha,

Deine Quizpreise sind unter der Gürtellinie. Du gönnst einem aber auch überhaupt keine Ruhe.

Lieber Käthi W. aus A.

Das Leben ist hart...!!!

AUFRUF

Mitglieder für Modellbaugruppe "Harley in Originalgrösse" gesucht. Unser Motto: Schrauben und Salben hilft allenthalben, nur Fahren wäre schöner.

Bitte melden bei: Markus Z. aus G. (oder so, Wohnsitz veränderlich).

Lieber Agatha

Können wir bei Dir eine Vermisstanzeige für: Bitte melde Dich oder Aktenzeichen XY aufgeben?

Lieber Kurt B. aus B und Sepp R. aus B.

Ich glaube, Ihr wäht bei David Copperfield besser aufgehoben. Der kann auch Sachen verschwinden und wieder hervorbringen lassen. Aber auch auf einer Superrally verschwinden Zelte nicht über Nacht und sind am Morgen plötzlich wieder da. Ob es eher an der Optik gelegen hat? Es war ja ziemlich feucht, innen und aussen.

NEU AUS DEM BUNDESHAUS

Das EDA teilt mit, dass nach Intervention gewisser Moonstone-Mitglieder ein sofortiger Beitritt zur EU erwogen wird. Schwerwiegende Grenzzwischenfälle im freundschaftlichen Verkehr zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz haben zu diesen Erwägungen geführt. Konfiskation von Ausweisen und Pissen an Bäume in fremdem Hoheitsgebiet sollen so in Zukunft unterbunden werden. (Braucht einheimische Bäume, wenn überhaupt. Die Red.)

DAS ALLERLETZTE

So viele "L" wie letztes Jahr wurden schon lange nicht mehr abmontiert. Passt auf am Anfang der Saison, die FahrerInnen sind trotzdem auf der Strasse, aber man erkennt sie nicht mehr sofort!!!

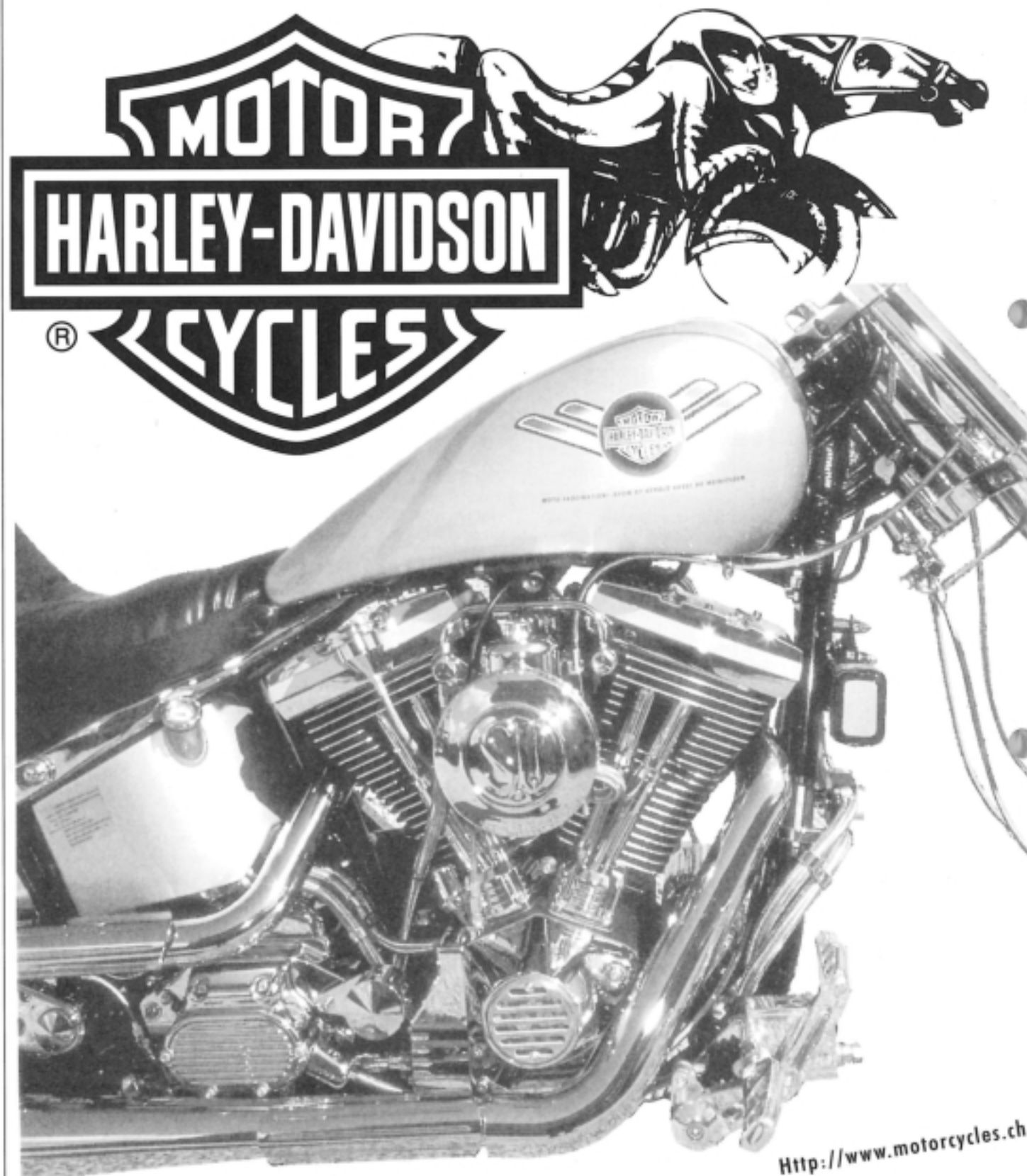
Dieses Jahr könnt Ihr mir nicht mehr direkt Eure geschätzte Meinung mitteilen. Aus Sicherheitsgründen und zur Wahrung meines Inkognito bin ich untergetaucht. Päcklein werden direkt der Bombenabteilung der KaPo Winterthur weitergeleitet, zh. Harry K. aus S. Die Redaktion nimmt jedoch jederzeit, gerne oder nicht, aufbauende, positive Mitteilungen für mich auf. Wer etwas anderes behauptet oder ausrichten lässt, bekommt eins hinter die Löffel, ganz direkt.

In Liebe *Agatha*

GEROLD VOGEL

Offizieller Harley Davidson Dealer

Sponsoring Dealer des Winevalley Chapters



[Http://www.motorcycles.ch](http://www.motorcycles.ch)

Beim Sportzentrum CH-8570 Weinfelden Tel. 071-622 33 80 Fax 071-622 28 57

Winevalley Chapter



Harley Owners Group
Winevalley Chapter



Kontaktadresse: Beat Haug
Weinfelderstr. 12
9517 Mettlen
Tel 071-633 16 56
Fax 071-633 39 02
E-Mail haug@bluewin.ch

Chapter-Treffen April - Oktober
jeden 1. Freitag im Monat
Rest. Hirschen Märwil

Sponsoring
Dealer



Beim Sportzentrum 8570 Weinfelden

[Anita Haug] Das Winterprogramm hat mit dem **Curlingabend**, organisiert von Werni Wyss einen schnellen Anfang gefunden. Harri musste allerdings schon bald aussetzen und sein lädiertes Knie pflegen.

Der **Chlauchhock** ist traditionell der bestbesuchte Chapteranlass. 42 Chaptermitglieder fanden den Weg ins Rössli nach Weinfelden zum Spaghettiplausch. Unter frenetischen Anfeuerungen wurde ein Chapter Dart-Sieger erklärt, obwohl sich nach und nach immer mehr Pfeile verabschiedet haben.

Leider musste das **Fondue** dieses Jahr ausfallen, da sich bis zum Anmeldeschluss nur 5 Mitglieder angemeldet hatten. Im letzten Moment wollten dann noch zahlreiche weitere Interessenten teilnehmen und wurden halt enttäuscht.

Im Februar diente ein **Kegelabend** zum Anwärmen für die kommende Saison. Viele Mitglieder fanden, dass Slalomkegeln rund um die Kegel einfacher ist, wie Slalomfahren mit dem Töff. Leider kann man halt so beim Kegeln keine Punkte gewinnen. Auf jeden Fall hatten die 11 Chaptermitglieder eine Riesengaudi. Marcel hat Punktekegeln vorgeschlagen und prompt gewonnen. Hat er lange

üben müssen? Beim Einsargen hatte dann jeder eine Chance. Aber nur wer in die Vollen kegelte, hatte ein relativ langes Leben, aber auch Sandhasen-Kegeln hat Spass gemacht.



Harry beim Sandhasen setzen.

Das Restaurant Brauerei hat seinem Ruf, für gut und günstiges Essen, alle Ehre getan.

Die **Frühlingsausstellung** bei Gerold Vogel wartete mit einer Superband auf. Die Southern Comfort rissen die zahlreichen Besucher buchstäblich von den Sitzen, und das schöne Wetter trug das Seinige bei zum Erfolg dieses ereignisreichen Wochenendes. Harry als Popcornclown war natürlich die absolute Spitzenattraktion dieses



Lydia Backkunst zum Saisonbeginn

Anlasses. Leider wurden alle Fotos von Angie zensuriert.

Für die **Frühlingsausfahrt** schien die Sonne warm auf unsere Rücken. Zum ersten Mal fuhren auch unsere Neumitglieder Nadine und Chrigel mit. Chrigel war froh, dass nicht allzu viele enge Kurven zu meistern waren, er war es sich nach so vielen Jahren Töffabstinenz nicht mehr gewöhnt. Wir machten Kaffeepause bei Claudia im Rössli zu Hackborn bei Bischofszell und liessen uns auf der Terrasse verwöhnen. Danach kurvten wir weiter durch den saftig grünen und gelben Thurgau, bis die letzten Unentwegten sich noch zum Abschlusstrunk im Hirschen Märwil zusammensetzten. Leider haben wir unterwegs einige Mitglieder verloren, die sich dann am Bodensee göttlich taten.

Schon zum zweiten Mal war unser Chapter bei der Organisation des 4. **Love Ride** mit dabei. Wieder professionell ge-coacht und gemanagt von Walter Fenner. Der Ansturm hat uns jedoch fast erschlagen. 12'000 Zuschauer, 2'500 Bikes, und alle, alle haben wir eingewiesen. Am liebsten hätten wir schon in der Halbzeit ein Fussbad genommen, um wieder



Walter und Chrigel sorgen für das Kulinarische.

fit zu sein für die Rückkehr des Trosses nach der Ausfahrt. Die Polizei hat diesmal Päckli von ca. 500 Bikes abgetrennt und so eine einigermaßen gesittete Ausfahrt ermöglicht. Dank der unermüdlichen Reklame von Radio 24 strömten noch um 14.00 Uhr so viele Besucher herein, wie versuchten heraus zu kommen. Wir haben dann den Auswärtsverkehrsstrom umgepolt und so die Einfahrt wieder frei gemacht. Ganz schön stressig. Dafür sind ca. Sfr. 180'000 für die Muskelkranken in die Kasse geflossen. Ein beachtlicher Erfolg.

Die **Spring Rally** vom Sun Hill Chapter stand dieses Jahr unter einem Regenstern. Die drohenden Wolken haben viele Chaptermitglieder, besonders aus Basel und Zürich, davon abgehalten mitzumachen. Trotzdem, hat es wieder Spass gemacht. Das Winevalley Chapter hat dank der



Love Ride-Heffermannschaft vom Blackriver und Winevalley Chapter.

stolzen Teilnahme von 8 Mitgliedern den Pokal für das grösste anwesende Chapter nach Hause nehmen dürfen. Bei schönem Wetter, wäre das wahrscheinlich nicht möglich gewesen.

Noch schlechter traf es den **Toy Run** des Seeland Chapters. Beat und ich waren die einzigen Teilnehmer aus unserem Chapter, die den weiten Weg in die Westschweiz gewagt hatten. Dafür war dann aber die Ambience und Gastfreundschaft des Seeland Chapters ausgezeichnet. Ein ganzer Haufen Spielzeug ist zusammengekommen, welcher

dann an Kinderheime und Kinderkrippen verschenkt wurde.

Mary-Louise hat einen halbtägigen **Sicherheitskurs** für das Chapter organisiert, und 11 Mitglieder kamen. Leider war einer zu wenig, damit wir die H.O.G. Safety-Plakette beantragen konnten. Das vermittelte Training tat allen gut. Auch gute Fahrer schätzen ab und zu eine Auffrischung, und Robert Keller brauchte soviel Kraft beim Bremsen, dass bei seiner Electra Glide beide Räder blockierten. Abends waren wir bei Mary-Louise und Röbi zu Gast und taten uns an einem reichhaltigen Grillbuffet gütlich.

Anfangs Juli hat uns das **Rabbit Hill Chapter** zu einer gemeinsamen **Ausfahrt** in den Schwarzwald eingeladen, und etwa 10 Chaptermitglieder kamen. Bei etwas durchzogener Witterung fuhren wir zu einem idyllischen Grillplatz mitten im Wald, wo Felix Bächli und seine Crew schon ein Feuer angezündet hatten und uns mit Wurst, Brot und Käse verköstigten. Zum Dessert ging's dann an den Titisee, wo unsere parkierten Bikes zur Attraktion der Touristenströme wurden. Leider hat niemand Geld in die angehängten Helme gelegt. Die Zeit verging im Fluge, und wir haben wiederum unsere Bekanntschaft mit einem sehr sympathischen Chapter erneuert.

Am schönsten Wochenende des ganzen kühlen Sommers war der **Besuch des Mainhatten**

Chapters aus Frankfurt bei uns angesagt. Bei strahlendem Sonnenschein fuhren Marcel, Röbi, Beat und ich über die Grenze nach Konstanz, um die deutschen Kollegen am vereinbarten Treffpunkt abzuholen. 38 blitzende Frankfurter-Bikes haben uns angestrahlt. Teilnehmerzahlen von denen wir nur träumen können. Weiteres kann man dem Auslandskorrespondenten-Bericht von Ebbes in diesem Heft entnehmen.

Das **Chapter-Picknick** der Ostschweizer Chapter war wettermässig wieder etwas durchgezogen. Das Blackriver-Chapter hat

Arosa bei Hitsch im Eden war wieder absolute Spitzenklasse. Leider, das Wetter..... Die Wanderung zur Carmennahütte war feuchtfrohlich von innen und aussen. Die kleine Rally um den Obersee am Abend fand bei dichtestem Nebel statt. Schrittfahren



LOHs in Aktion beim Chapter Pick-Nick.

war angesagt, sonst konnte man den nächsten Posten nicht ausmachen. Spass gemacht hat es trotzdem, und der Abend im warmen und gemütlichen Eden war wieder ein Hit.

Die **H.O.G. Rally für Europa Süd** war von strahlendem Sonnenschein, tiefblauem Himmel und wunderschöner Landschaft geprägt. Das Programm war etwas dürrig und fand teilweise auch nicht statt. Zeit um sich selber zu organisieren. (siehe Artikel über die Südeuropäische



Im Nebel im Trüben fischen bei der Carmenna Hütte.

H.O.G. Rally) Auf der Heimfahrt vom Gardasee haben Marcel und Robert zwei Japanerfahrer über die Berge des Grauen beigebracht. Sie liessen sich einfach nicht abhängen. Bis die Japanfahrer entnervt am Strassenrand anhielten und unsere beiden Helden auf einer Heritage und einer Eglide vorbeiliessen. Reife Leistung!!

Und schon wieder geht eine **Saison zu Ende**. Marcel hat eine bomben Route nach Malbun ausgesucht, und wir sind nach dem neuen Konzept dahingefahren. Das heisst, wir haben Kartenmaterial verteilt und die Chaptermitglieder konnten sich selber organisieren, wer mit wem zusammen fahren wollte. So gibt es hoffentlich keine entnervten Schnellfahrer mehr, die den etwas Langsameren hinterher schleichen müssen, sondern es fahren diejenigen zusammen, die auch ihren Fahrstil einander anpassen wollen.

Nach dem Start im Nebel fuhren wir schon bald der strahlenden Herbstsonne entgegen, und die Fahrt von Vaduz hinauf nach Malbun bietet einmalige Ausblicke ins Tal bei diesem schönen Wetter. Chrigel hatte sich inzwischen an die Kurven gewöhnt und war froh, dass diese Strecke erst im Herbst und nicht schon im Frühjahr auf dem Programm stand.

Der Winter ist hier, Zeit um am Kaminfeuer von der nächsten Saison mit der Harley in der Sonne zu träumen.

UNSER AUSLAND KORRESPONDENT „EBBES“ BE-RICHTET:

Einladung des Mainhatten-Chapters, Frankfurt, Germany zum 5-jährigen Bestehen des Winevalley-Chapter, Weinfelden, Switzerland.

Es gibt immer noch Steigerungen im Leben eines Harleyfahrers. Dies erfuhren wir anlässlich des 5-jährigen Bestehens des Winevalley Chapters, Weinfelden.

Vom 19.07. - 21.07.1996 waren wir die geladenen Gäste und fuhren in 4 Gruppen mit insgesamt 38 Harleys vom Rhein-Main-Gebiet Richtung Bodensee.

Einen besonders herzlichen Empfang erfuhren wir, als die 4 Hauptaktivitäten des Weinfeldener Chapters, Anita, Beat, Marcel und Röbi in Konstanz abholten. In gemeinsamem Konvoi passierten wir ungehindert die Deutsch/Schweizer-Grenze. Die Camper hatten ihr Domizil auf dem Grundstück des Chapterdirektors Beat in Mettlen; der Rest, die Hotel-Fuzzys, waren in Weinfelden untergebracht.

Nach ausgiebigem Abendessen im Biergarten eines oberhalb von Weinfelden traumhaft gelegenen Gasthofs klang damit der erste, durch die 400 km Anfahrt bedingt, strapaziöse Tag entweder am Lagerfeuer oder an der Hotelbar aus.

Am nächsten Tag war ein Superprogramm angesagt. Zum Frühstück waren wir bei Harley-Händler Vogel, Weinfelden, eingeladen und wurden auf das Herzlichste empfangen. Anschließend machte sich der Kaufrausch im Geschäft breit. Einen solch gut sortierten Händler mit eigenem Harley-Café findet man weit und breit nicht.

Die dann folgende Ausfahrt unter der Leitung von Roadcaptain Marcel, war eines der absoluten Highlights des Tages. Bei Superwetter ging die Fahrt durch eine traumhafte Landschaft zu den Rheinfällen nach Schaffhausen ein Naturschauspiel der besonderen Klasse.

Über kleine Straßen und Feldwege (teilweise nur für landwirtschaftliche Fahr-



Das Mainhatten und Winevalley Chapter beim Mittagstisch am Rheinfall.



Grillparty nach einer wunderschönen Ausfahrt.

zeuge) fuhren wir weiter nach Stein am Rhein, über den kleinen Grenzverkehr nach Weinfelden zurück.

Nur kurze Zeit blieb, um sich frisch zu machen und umzuziehen, für den „Galaabend“ auf der Harley-Ranch von Anita und Beat in Mettlen. Zwischenzeitlich hatten sich auch noch andere Mitglieder des Winevalley Chapters eingefunden, und die BBQ-Party war ein voller Erfolg. Mit kulinarischen Genüssen und genügend Getränken wurden wir verwöhnt; wir fühlten uns mittlerweile wie zu Hause. Das anschließende Lagerfeuer



Die Ostschweiz zeigt sich von ihrer schönsten Seite.



Dessertbuffet vom Sonnenbeck

brannte bis in die frühen Morgenstunden. Der Biervorrat musste des öfteren erneuert werden, und nur die Vernunft ließ uns ins Bett gehen. Normalerweise hätten etliche noch durchgefeiert, wäre da nicht noch die anstehende Heimfahrt gewesen.

Am nächsten Morgen donnerten wir auf unseren Feuerstühlen zum Frühstück zu Claudia und Thomas, die eine Motorradkneipe haben; dann hiess es Abschied nehmen.

Glücklicherweise wurden wir wieder zur Grenze zurückbegleitet. Sicherlich war es manchem schwergefallen, diese (siehe Vorabend) überhaupt zu finden.

Am späten Abend erreichten wir Frankfurt, zwar etwas gestreift, aber in der sicheren Erkenntnis, ein fantastisches Wochenende verlebt zu haben.

Es gilt ein riesiges Kompliment an unsere Gastgeber zu richten. Wir waren alle „ausnahmslos“ total begeistert und erinnern uns heute noch sehr gerne an diese 3 Supertage zurück. Obwohl wir bereits unsere neu gewonnenen Freunde mündlich eingeladen haben, wiederholen wir dies nochmals schriftlich. Wir freuen uns auf das nächste Jahr, wenn unsere Harleyfreunde vom Winevalley Chapter, Weinfelden, nach Frankfurt kommen.

Herzlichen Dank an Euch.

Fazit dieser Tage war:

Wir kamen als Fremde und gingen als Freunde



Eberhard 'Ebbes' Naheim

country data

Computer Grafik

COUNTRYWEB

BEAT HAUG

SIGNETE HOMEPAGES PLAKATE GRAFIKEN PROSPEKTE ZEITUNGEN

WEINFELDENSTR.12 CH-9517METTLEN SWITZERLAND TEL.071-6331656 FAX 071-6333902 E-MAIL HAUG@BLUEWIN.CH.



Tips und Trends

VERLORENE PINS

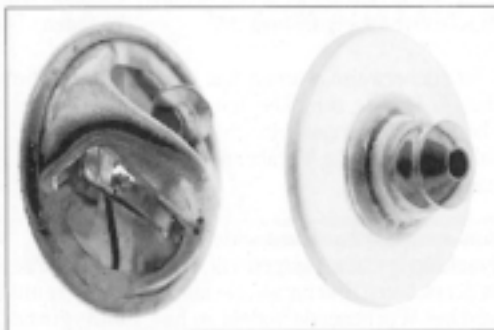
[Beat Haug] Wer hat nicht schon einen schönen oder seltenen Pin verloren, weil die Steckhalterung nicht gehalten hat. Jeder hat den einen oder anderen schönen Pin, den er nicht an die Jacke steckt, weil er fürchtet, dass er ihn verliert.

Um das zu verhindern, gibt es die brachiale Gewalt. Man steckt den Pin an die Jacke und biegt dann den Dorn einfach um, oder man leimt den Stecker mit Araldit fest. In beiden Fällen kann der Pin nicht mehr, oder nur mit grosser Mühe, entfernt werden.

Es gibt aber noch eine bessere Methode. Wir haben in einem Laden für Modeschmuck Stecker für Ohrhinge gefunden, die sich auch für Pins hervorragend eignen. Die Stecker sind aus Plastik mit einem Metallteil, der sich dem Dorn anpasst. Der Stecker hat einen guten Griff und hält den Pin einwandfrei.

Sie sind nicht billig, denn das Stück kann gut Fr. 1.- kosten. Einen Pin zu ersetzen ist ja auch nicht so einfach und vielfach teurer.

Wir haben die Ohrstecker in Warenhäusern, Modeschmuckgeschäften und, am billigsten, bei Leibundgut, einem Bastelzubehörgeschäft in Zürich gefunden. Die Preise bewegen sich zwischen Fr. 0.50 und 2.50 pro Stück.



Pin-Stecker

Ohring-Stecker

VERSCHMUTZTE SCHEIBEN UND HELMVISIERE

[Beat Haug] Du bist unterwegs und, vor allem im Frühling und Herbst, sind in kürzester Zeit Scheiben und Helmvisiere verklebt von Insektenresten. Meist hast du auch nichts dabei, um den recht hartnäckigen Schmutz zu entfernen.

Es gibt da als recht nützliches Hilfsmittel **Free View**, das ebenfalls im Sack mitgenommen werden kann, um zwischendurch den Durchblick wieder zu erlangen.

Zur Zeit wird das Mittel von der Vertriebsfirma Schuh aus Deutschland über die Fa. Hostettler in der Schweiz vertrieben und ist somit in allen Yamaha-Vertretungen und einigen Sportgeschäften, z.B. Schenk in Roggwil, erhältlich.

Ab 1997 soll **Free View** und eine günstige Nachfüllflasche auch über weitere Kanäle und zu einem tieferen Preis von ca. Fr. 9.90 für die Taschenversion zu haben sein.

Wir haben das Mittel einen Sommer lang mitgeführt und ausgezeichnete Erfahrungen damit gemacht.



Dichte Abdeckung für Schwamm

Nachfüllbarer Flüssigkeitsbehälter

Dichter Verschluss für das Reinigungsmittel

Schwamm

10cm

4cm

Inserenten-Liste

8-Korn-Original-Brüderkorn	A.Hug	4
Antikwaffen, Raritäten, Militaria	Angelo Rutz	38
Auto- und Motorradfahrerschule	Heinz Zoller	22
Autogarage, Audi- und VW-Vertretung	Garage Herzog AG	8
Autosattlerei, Scheibenmontagen, Cabriolet-Verdecke etc.	G. Urban	55
Brillen	Schwarz Optik	30
Coiffeur, Cosmetic, Solarium	Sergio	64
Dynojet Prüfstand, Tuning-Pakete,	Exclusive Import	20
EDV, Rechnungswesen, Software	Abacus Research AG	8
Fenster aus Holz, Aluminium u. Kunststoff	Weko AG	25
Fitness-Center	Dynamic	68
Garage	Bahnhof-Garage	14
Getränke	Pomdor	14
Getränkproduktion	Feldschlösschen AG	18
Grafik, Logos, Drucksachen, Internet Websites	country data	72
Harley-Davidson Vertretung Au	Weder Harley	34
Harley-Davidson Vertretung Frauenfeld	Tomotos	12
Harley-Davidson Vertretung Schwarzenbach	Lüber	52
Harley-Davidson Vertretung St. Gallen	Motorrad-Center Germann	62
Harley-Davidson Vertretung Weinfelden	Gerold Vogel AG	70
Hotel	Morosani Posthotel	6
Jeans, Jacken, Stiefel, Chaps,	Lys Jeans u. Chopperwear	60
Kachelöfen, Cheminées, Plattenbeläge	René Knaus	64
Malerarbeiten, Ausbauten, Isolationen	Renotex	64
Marken-Jeans	Warenabholpark AG	26
Mode	Salvatore Nonnis	16
Mode	Miracolo	40
Motorrad- und Autoreifen	Dunlop SP Pneu (Suisse) SA	Umschlag
Motorradlackierungen	Bachmann	20
Motorradlackierungen, Beschriftungen	Bruno Zäch	58
Reinigungsmittel für Motorräder etc.	Pudol Chemie AG	22
Restaurant	Frohsinn	22
Restaurant	Starway	26
Restaurant	Maienhalde	30
Restaurant	Hand	51
Schwimmbäder, Wärmetechnik	Meiersboden	57
Silber-, Indianer- u. Piercingschmuck, Kleider etc.	Senn + Co AG	14
Sport-Massage, Rückenbehandlung etc., Solarium	Handicrafts Bazar	40
Tafel-, Auto-, Lieferwagen- u. Kombi-Vermietung	Massage-Praxis Karappa	64
Ufen, Bijouterie	Auto-Miet AG	16
Verchromerei	Klaus	24
Vermögensverwaltung	Chromwerk AG	49
Verpackungsfolien	Giger & Partner AG	58
Versicherung	Merea AG	64
Versicherung	Alpina Versicherung Frauenfeld	33
Versicherung	Schweizer Mobiliar Urdorf	68
Versicherung	Alpina Versicherung Winterthur	8
Versicherung	Berner Versicherung Frauenfeld	14
Werkzeug- und Industriemaschinen	Schweizer Mobiliar St. Gallen	2
Zeitungen, Snacks, Getränke	Josef Binkert AG	6
	Kiosk am Bahnhof	16

Inserate für Produkte aus der Harley-Szene können auch auf unserer Web-Ausgabe im Internet plziert werden.

AUF DEM INTERNET <http://www.hog.ch>
COUNTRYWEB
 TEL 071 633 16 56 E-MAIL: HAUG@BLUEWIN.CH

Unsere Druckerei



Brändle Druck AG

Bahnhofstr. 47
 9402 Mörschwil

Tel. 071-866 11 70
 Fax 071-860 00 52

HARLEY-DAVIDSON
REPLACEMENT TIRES



MADE IN THE USA

 **DUNLOP**
RIDING TO THE FUTURE