

CHAPTER NEWS

VERKAUFSPREIS Sfr. 15.-

AUSGABE 2000



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



WAS IHR VOM SUN HILL CHAPTER-VORSTAND SCHON LANGE WISSEN WOLLTET...

Wer sind denn die Leute, die hinter den Aktivitäten des Sun Hill Chapters stecken, was tun sie und weshalb? Lady of Harley Susan Rocchetti hat den sechs Vorstandsmitgliedern für die Chapter News die brennendsten Fragen gestellt.

Franco, Chapter Director

Chapter News: Du bist seit diesem Jahr Presi des Sun Hill Chapters, und wie man hört, machst du deine Arbeit gut. Warum hast du dich für dieses Amt beworben?

Franco: Remo Gimmi (Präsident seit der Gründung des Chapters) hatte mich als seinen Nachfolger vorgeschlagen. Zugesagt habe ich, weil mir die Mitglieder im Chapter gefallen, meine Arbeit geschätzt wird und mir viel an einem kameradschaftlichen Verhältnis liegt.

CN: Was hast du dir persönlich für Ziele für den Club gesetzt, und welche innovativen Ideen würdest du gerne verwirklichen?

Franco: Meine Ziele sind Freundschaften pflegen, neue Freunde finden, die Mitglieder mehr ins Clubleben einbinden und einzelnen Mitgliedern helfen, initiativ zu sein. Was ich gerne verwirklichen möchte, sind mehr Events mit anderen Chapters und Clubs, im Sommer Camps organisieren. Grundsätzlich mehr Abwechslung bei der Auswahl der Events. Priorität hat aber die Gemeinschaft im Sun Hill Chapter.

CN: An welches Erlebnis mit deiner Harley erinnerst du dich am liebsten?

Franco: Kein bestimmtes Erlebnis. Töfffahren ist immer ein Erlebnis.

CN: Welchen Traum möchtest du dir zusammen mit deiner Harley noch erfüllen?

Franco: Sturgis und die Route 66.

CN: Drei Argumente, was das Sun Hill Chapter zu einem guten Club macht?

Franco: Tolle Mitglieder und interessante Individuen, viel Aktivität.

Marcel, Assistant Director

CN: Fährst du eine Harley-Davidson, weil dies für dich die besten Motorräder sind, oder auch, weil dich der Mythos fasziniert? Wenn ja, was bedeutet dir dieser Mythos?

Marcel: Mich fasziniert nicht unbedingt der Mythos, sondern mein Motorrad, welches etwas sehr Persönliches darstellt, fast so wie eine zweite Haut.



Clemens Bühler
Fotograf/Road Captain

Franco Polo
Präsident

Loris Moratto
Kassier

Marcel Werlen
Vize Präsident

Chrigo Gonzenbach
Sekretär

Irma Waldvogel
L.O.H. Officer

CN: Hast du noch andere Hobbies?

Marcel: Harley, Harley ... und etwas Kraftsport.

CN: An welches Erlebnis mit deiner Harley erinnerst du dich am liebsten?

Marcel: Der erste Tag, an dem ich eine Harley mein Eigen nennen durfte. Ein lang ersehnter Wunsch ging in Erfüllung.

CN: Welchen Traum möchtest du dir zusammen mit deiner Harley noch erfüllen?

Marcel: Meine Harley bis ins hohe Alter fahren zu können.

CN: Drei Argumente, was das Sun Hill Chapter zu einem guten Club macht?

Marcel: Die Mitglieder, keiner ist dem anderen etwas neidig und das tolle Programm.

Loris, Treasurer

CN: Welcher vom Chapter organisierte Event bringt gutes Geld in die Clubkasse, und wie könnte man diese noch aufbessern?

Loris: Rentieren tut die Spring Rally. Eine Aufbesserung wäre bei der Spring Rally noch zu erreichen, wenn man zwei Tage daraus machen könnte und so auch Clubs z.B. aus dem Tessin die Möglichkeit zum Mitmachen hätten. Zum Beispiel ein Zelt-

CN: Drei Argumente, was das Sun Hill Chapter zu einem guten Club macht?

Loris: Kollegiales Verhältnis, Bereitschaft der einzelnen Mitglieder zum Mithelfen, und es lässt sich bis zur späten Stunde gut „fätsche“.

Chrigo, Secretary

CN: Wie viele Gründungsmitglieder sind heute noch im Sun Hill Chapter dabei, und wie viele Mitglieder zählt der Club jetzt?

Chrigo: Etwa ein Viertel sind bereits seit der Gründung dabei. Total zählen wir heute 49 Mitglieder.

CN: Verbringst du deine F... en auch mit dem Motorrad, und was war das am weitesten entfernte Ziel von zu Hause in Europa?

Chrigo: Meistens verbringe ich die Sommerferien mit der Harley. Das H.O.G.-Treffen in Castillon war glaub' ich das Weitesten, das ich bis jetzt auf der Strasse gefahren bin.

CN: An welches Erlebnis mit deiner Harley erinnerst du dich am liebsten?

Chrigo: Sturgis 1997.

CN: Welchen Traum möchtest du dir zusammen mit deiner Harley noch erfüllen?

Chrigo: Australien oder nochmals USA mit meiner eigenen Harley.

CN: Drei Argumente, was das Sun Hill Chapter zu einem guten Club macht?

Chrigo: Wir haben unter uns keine Yuppie-Biker. Auch wenn kein Zwang wie z.B. bei einem MC herrscht, ist der Zusammenhalt stark. Da unser Sponsoring Dealer nicht gleich jedem, der bei ihm einen Töff kauft, die Mitgliedschaft schenkt, können wir uns die Leute selber auswählen.

Irma, Ladies of Harley Officer

CN: Immer mehr Frauen fahren Motorrad, was dich als L.O.H. Officer sicherlich freut. Was sind deiner Meinung nach die Beweg-

gründe jener Frauen welche die Prüfung teilweise noch im reifen Alter machen?

Irma: Bei mir war der Grund, dass mein Hintern und ich das Soziefahren satt hatten. L.O.H. ist aber meiner Meinung nach nicht unbedingt ein Beweggrund. Die Frauen suchen nicht die Freiheit, mit ihren Maschinen allein unter Frauen unterwegs zu sein. Das ist jedenfalls beim Sun Hill Chapter so.

CN: Du warst mit deiner Maschine auch schon in den USA. Ist das für die Amerikaner exotisch, dass eine Frau selber eine Harley steuert?

Irma: Nein, seit ein paar Jahren hat sich das auch dort drüben schon verändert.

CN: An welches Erlebnis mit deiner Harley erinnerst du dich am liebsten?

Irma: Sturgis 1997 mit meiner eigenen Harley.

CN: Welchen Traum möchtest du dir zusammen mit deiner Harley noch erfüllen?

Irma: Wieder in die USA, nur schon wegen den vielen breiten Strassen ohne Kurven!

CN: Drei Argumente, was das Sun Hill Chapter zu einem guten Club macht?

Irma: Vor allem der Zusammenhalt, die Mitglieder machen mit, es sind alles Gleichgesinnte, keine sozialen Unterschiede machen.

Clemens, Roadcaptain

CN: Wie beurteilst du als Roadcaptain die Disziplin der Fahrer bei einer Gruppenausfahrt, und wie siehst du deine Aufgabe im Club?

Clemens: Die Disziplin war früher besser. Ich überlege mir, ob es nicht an der Zeit wäre, allen Mitgliedern wiederum in Erinnerung zu rufen, was das richtige Konvoifahren für Vorteile hat. Nämlich sicherer und schneller ans Ziel zu kommen. Vor allem die neuen Mitglieder, die es vielleicht nie richtig gelernt haben, müsste man dazu ermuntern, und das sehe ich im Moment als meine Aufgabe.

CN: Wieviel von deiner Freizeit wendest du für die Harley und das ganze Drumherum auf?

Clemens: Das Verhältnis zwischen Familie und Harley stimmt. Ab und zu würde ich aber schon gern etwas mehr Töff fahren.

CN: An welches Erlebnis mit deiner Harley erinnerst du dich am liebsten?

Clemens: Saalbach 1998.

CN: Welchen Traum möchtest du dir zusammen mit deiner Harley noch erfüllen?

Clemens: Mit meiner eigenen Harley zwei, drei Monate die USA bereisen.

CN: Drei Argumente, was das Sun Hill Chapter zu einem guten Club macht?

Clemens: Es ist ein familiärer Club mit einem guten Verhältnis untereinander und einem vielseitigen Programm, wo bestimmt für jeden etwas dabei ist – auch für Familienväter!

Tot sind nur die, die vergessen werden.



Ueli Frei 14.2.51

Nach schwerer Krankheit wurde er aus unserer Mitte gerissen. Wir werden seiner gedenken als eines treuen und zuvorkommenden Freundes.

Sun Hill Chapter Switzerland

Sun Hill Höck: Regelmässig trifft sich das Sun Hill Chapter Freitags ab ca. 20 Uhr im Rest. Linde in Wängi. Auch Nichtmitglieder, die sich für unser Chapter interessieren sind dazu herzlich willkommen.

Im Jahr 2000 findet der Monatshöck statt am:

7. Januar, 3. März, 7. April, 5. Mai, 9. Juni, 7. Juli, 4. August, 1. September, 6. Oktober, 9. Dezember (Samstag; Chlaushöck). An den Samstagen, 5. Februar und 4. November, finden Generalversammlungen nur für Mitglieder statt.

Weitere Informationen zum Sun Hill Chapter gibt Chapter Director

Franco Polo ab 1.8.:
Hermatswilerstr. 7 Schulackerstr. 2b
8493 Saland 8523 Hagenbuch
Tel. 079 200 21 51 E-mail: SunHillChapter@gmx.net





*günstige
Vollkaskoprämien
für Harleys*

Norbert Büchler

eidg. dipl. Versicherungsfachmann

Tel. G.: 071 228 42 60

Tel. P.: 071 866 27 72

Verlangt eine unverbindliche Offerte von
einem HOG-Mitglied!

Beispiel: Katalogpreis Fr. 28'000.- + Fr. 2'800.- Zubehör
ab Fr. 555.- pro Saison; Fr. 831.60 für ein ganzes Jahr*

* Konditionen: Selbstbehalt Fr. 1'000.- für Kollisionsrisiko, ohne Selbstbehalt bei Teilkaskoereignissen. 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 15 Jahren Harleys.



Ich wünsche eine Vollkasko-Offerte für mein Motorrad

Marke und Modell: Name:

..... Adresse:

1. Inverkehrsetzung: Tel. Privat:

Neupreis ohne Zubehör Fr.: Tel. Gesch.:

mit Zubehör Fr.:

Für Oldtimer und Spezialbauten aktueller Handelswert ca. Fr.:

Meine jetzige Haftpflichtprämienstufe ist %:

Bitte einsenden an: Die Mobiliar, Norbert Büchler, St. Leonhardstrasse 32, 9001 St. Gallen

oder per Fax: 071 228 42 52

Super Rally '99 Wiener Neustadt

[Chrigel Gonzenbach]

Nein, das war nun wirklich nicht das Wetter, das wir uns am Pfingstwochenende für die Super Rally in Wien gewünscht hatten: Es giesst aus Kübeln, wie wir uns am Freitag Mittag auf den Weg machen – im Goretex-Anzug statt zünftigen Leder. Ok, bis nach Feldkirch ist es ja auch keine Weltreise, und dort wartet ein trockenes Abteil im Autoreisezug. Nur vier Harleys sind auf dem Unterdeck des Zugs parkiert. Die Abfahrt ist pünktlich, anders als am Abend zuvor, als die bedauernden ÖBB-Arbeiter vor der Abfahrt nicht weniger als 90 Bi-

festzurren mussten. Auch Patrick und Nadine – ebenfalls vom Sun Hill Chapter – hatten sich da ganz schön in Geduld üben müssen.

Bis Salzburg hält der Schnürlregen an, dann klart's allmählich auf, und wie wir abends um 10 im Wiener Westbahnhof einfahren, ist es trocken, der Sternhimmel erstreckt sich glitzernd über der österreichischen Hauptstadt, und wir dampfen in unseren Goretex-Klamotten. Tanken, Pickler kaufen, dann geht's rund 35 km südwärts nach Wiener Neustadt, wo das Brummen der V2-Motoren schon die Luft vibrieren lässt. Das Kommen und Gehen weist uns unfehlbar zum Festgelände um die brandneue Na Nova-Mehrzweckhalle. Doch was nun? Eigentlich hatten wir mit Marcel vom Winevallye Chapter sowie Esti und Stefan vom Zürich Chapter zum gemeinsamen Campieren abgemacht. Nur, wie findet man in dieser riesigen Menge von Zelten mitten in der Nacht die gesuchten? Anru-

fen auf die Natels nützt nichts. Auch wer's in der Festhalle eingeschaltet hat, hört's nicht klingeln, denn die Gruppe "Bluespump'n" macht auf der Bühne gerade mächtig Sound. Patrick und Nadine treffen wir auf Anhieb, und auch Iris vom Winevallye Chapter läuft uns über den Weg – doch die schlafen alle im Hotel! Nochmals raus aufs Feld – keine Chance hier jemanden zu finden. Wieder rein in die Festhalle – und siehe da, per Zufall entdeckt uns ein Kumpel von Marcel beim x-ten Versuch, aufs Handy des Gesuchten anzurufen.

Nach ein paar Bierchen stellen wir dann so um zwei Uhr im Schein der Stirnlampen doch noch unser Zelt auf. Uff! Weder das regelmässige nächtliche Aufbrüllen offener Auspuffköpfe noch die ersten morgendlichen Sonnenstrahlen können uns dann wecken, und so sind die andern schon beim Frühstück, als wir aufstehen, und schon abfahrbereit, um Wien und Umgebung zu erkunden, als wir erst den Stau am Frühstücksbuffet hinter uns gebracht haben. Macht nichts, wollten wir doch ohnehin am ersten Tag die Stimmung auf dem Platz hereinziehen.

Unterdessen sind auch Patrick und Nadine aus dem Hotel eingefahren und leisten uns Gesellschaft. Sexy Bikerklamotten, Hippie-Accessoires, jede Menge Silberschmuck, alles mögliche an Zubehör- und Customizing-Teilen, Airbrusher, Tätowierer, man könnte den ganzen Tag rum-schmökern. Ein permanentes Gejohle von der Einfahrt zum Gelände zeugt von einigem Scha-

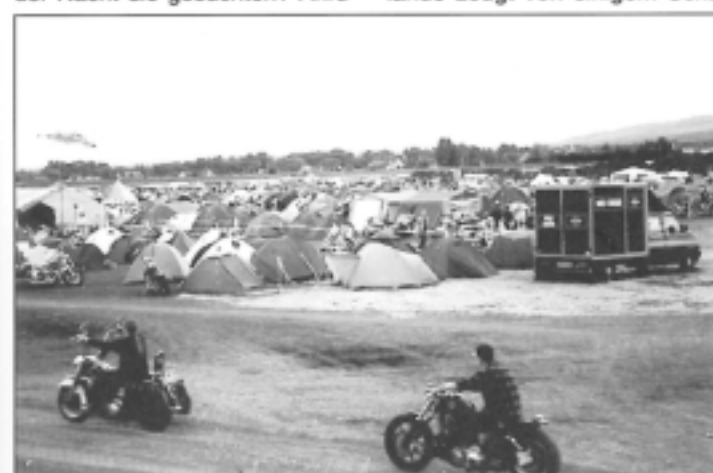


bernack: je nach Geschlecht werden Ankömmling zu "Burn out!" oder "Show your tits!" aufgefordert. Irma zum Auffordernden: "Häh, was soll ich zeigen?"

Unterdessen fetzen die ersten Rock-Rhythmen von der Aussenbühne über den Platz, und auf dem angrenzenden Flugfeld machen sich ein paar Dragster-Fahrer für eine Show ihrer Beschleunigungskünste bereit. Der eine oder andere hat an diesem Pfingstamstag aber offensichtlich nicht die schnellste Gashand. Umso mehr geht die Post im Verpflegungszelt ab: Burn outs auf Bierlachen und Wetrutschen mit nacktem Oberkörper über biergetränkte Holztische sind der grosse Hit. Und in der grossen Halle

heizen die Bands die Stimmung immer mehr an, bis als Höhepunkt die Biker-Band Nr. 1, "Highlander" aus Schottland, über die Bühne rockt. Und wer noch nicht müde ist, kommt noch in den Genuss kesser Girls – nicht nur bei der Strip-Show, sondern auch in Form der Girl-Band "Electric Lady Land". Wer denkt denn da schon an Zelt und Schlafsack...?

Morgens um... naja, die Vögel sind wohl schon wach – ein Auspuffdonner direkt neben unserem Zelt. Marcel will wohl vor dem Schlafengehen wissen, ob seine Shovel noch läuft. Ein paar Stunden später ist ihm aber nicht besonders ums Aufstehen, Schlafsack zusammenrollen, Zelt abbrechen und mit den Kollegen



vom Zürich Chapter und weiteren Kumpels die Heimfahrt unter die Räder zu nehmen.

Währenddessen drehen wir uns im Schlafsack nochmals um, denn uns, Patrick und Nadine führt dieser Pfingstsonntag nur nach Wien, in den Prater, aufs Riesenrad, die grosse Rutschbahn und, was es sonst noch in diesem riesigen Park zu sehen gibt. Und – auf besonderen Wunsch von Nadine – zum Schloss Schönbrunn, das aber um fünf Uhr nachmittags eigentlich schon geschlossen ist. Nadine beschliesst eine Führung auf eigene Faust, und bei einem Haar wären wir in den kaiserlichen Gemächern eingeschlossen worden. Stellt euch die Schlagzeilen vor: "Biker hausen über Nacht im Schloss Schönbrunn." Nach diesem Abenteuer ist auch für Patrick und Nadine die Heimfahrt

angesagt, während wir den letzten Abend auf dem Gelände geniessen, Rock-Rhythmen von "Jailbreak" reinziehen und uns ein letztes Mal vom permanenten Motorengerumm in den Schlaf wiegen lassen. Am Pfingstmontag ist der Spass vorbei. Packen, aufbinden, noch einen Kaffee und bei schönstem Wetter die Nasen in den Wind und die Vorderräder

Richtung Westen. Immer wieder überholen wir ganze Pulkts abziehender Harley-Biker oder werden selbst von ihnen überholt. In Salzburg die grosse Frage: Richtung Arlberg oder München? Wir entscheiden uns für München und haben Glück: Die Arlberg-Route ist wegen Erdrutschen nur mit langen Wartezeiten zu passieren. Und angesichts des über die Ufer



getretenen Bodensees realisieren wir schliesslich, was für ein Wetterglück wir während der drei Tage in Wien doch hatten. Hoffentlich auch nächstes Jahr, wenn die Super Rally (wie üblich Pfingsten) in Finnland stattfindet. Wer hat Lust, wer kommt mit?



1. - 4. Juni European H.O.G. Rally Lloret de Mar in Spanien

Fuchs Pneuhaus AG

Murgtalstrasse 26 • 9542 Münchwil
Tel. 071 966 70 41 • Fax 071 966 47 90



- Markenreifen für PW, LKW, AGRO und Motorräder
- Stahl- und Alufelgen
- Computergesteuerte Lenkgeometrie
- Modernster Auswucht-Service
- Bremsprüfstand
- Felgenreinigungsbox
- Autozubehör und Tuning
- Bremsinsandsetzung
- Orig. Auspuff- und Sportauspuffanlagen
- Fahrw. und Tieferlegungen, Stossdämpferserv.

Wartezeit = Coffeetime in unserer Panorama-Cafeteria

"On the Road again"

Super Rally zum 2.

[Iris Fürst] – Heute geht's los zur Super Rally nach Wiener Neustadt. Punkt zwei stehen wir – Marcel, Stefan aus Deutschland und ich – beim Grenzübergang Feldkirch, vollgetankt, mit Sonnencreme und –brille bewaffnet, und warten auf den Rest aus Zürich. Der Rest sind Esti, Stefan, Jürg, Karl, Maya und Bernardo vom Zürich-Chapter.

Ob ich denn auch sicher sei, dass wir am richtigen Grenzübergang stehen. Als die Zürcher eine halbe Stunde danach immer noch nicht hier sind, kommen die ersten zweifelnden Blicke von den Männern. Schon wird's auch mir langsam etwas mulmig. Aber kurz drei treffen sie dann doch noch ein, und zwar in voller Regemontur. Selbstverständlich lassen wir demonstrierend unsere Sonnenbrillen auf... Nach kurzem Umziehen der Neuankömmlinge geht's los Richtung Arlberg. Vorne rein bei Sonne, hinten raus bei grauen Regenwolken. Allgemeiner Tenuewechsel ist angesagt. Beim Umziehen werden wir noch mitleidig von ganz coolen Harleyfahrern belächelt. Zehn Minuten später haben wir sie eingeholt; jetzt sind sie beim Gummianziehen, und das im strömenden Regen. Tja, wer cool ist, kann auch leiden. Für den Rest des Tages jedoch leiden wir alle gleich, denn es gibt nur noch das eine: Regen, Regen, REGEN!

Irgendwann, sieben Uhr ist es vorbei, kommt es den Männern doch noch in den Sinn, dass man vielleicht langsam was für die Nacht suchen sollte. Die wiederholten "netten" Hinweise auf Campingplätze lehnte ich dankend ab – Was ein echtes H.O.G.-Tussi ist, schläft schliesslich im

Hotel. In St. Anton im Tirol haben sie dann endlich Erbarmen mit mir. Wir quartieren uns in einem netten Hotel mit warmem Abendessen, aber leider ohne Garagen, ein. Na, dann gute Nacht.

Freitag Morgen, raus aus dem Bett und Blick aus dem Fenster. Ja, es regnet immer noch. Trotzdem ist um neun Aufbruch angesagt. Das heisst, nachdem Marcel seine Shovel vom Wasser befreit und endlich zum Laufen gebracht hat. Und ich weiss auch, wieso ich unbedingt eine Garage für die Nacht wollte: Tacho tot, Blinker tot, km-Zähler tot, aber sie läuft und läuft und läuft. Und es regnet, dann trocken's ab, beginnt erneut zu regnen, wird wieder trocken... Nach dem Mittagessen das nächste Problemli. Karls Maschine läuft mal wieder nicht an. Da heisst es doch für unsere Männer: gut schieb! Zuerst geht's weiter übers Land, dann bei einsetzendem Regen zurück auf die Autobahn. Kurz vor der Raststätte Kapfenberg beginnt die Shovel von Marcel bedenklich zu husten. Auf der Raststätte ist dann ganz Schluss. Es sind noch 3 Harleys aus Feldkirch dort und warten aufs Abschleppen. Einige Minuten später wird auch die von Marcel abgeholt, und wir sind auf dem Weg zum örtlichen Dealer.

Marcel braucht etwa 90 Minuten, um seiner Shovel den Husten auszutreiben. Das Beste ist jedoch: Die Sonne kommt raus. Wir also so richtig gemütlich an der Sonne und schauen Marcel beim Schrauben zu – Sooooo schön! Kurz nach vier geht's weiter. Fünf Minuten back on road, und schon regnet es wie-



der, was nur runter mag. Weitere fünf Minuten später gibt die Shovel wieder den Geist auf. Marcel und Jürg machen sich auf den Weg zurück zum Dealer. Der Rest fährt weiter und kommt gegen Abend bei strahlendem Sonnenschein im Camp an. So um elf Uhr nachts haben's dann auch Marcel und Jürg geschafft, und um etwa zwei Uhr kommen auch noch Irma und Chrigel vom Nachzug an.

Am Samstag machen wir uns auf den Weg in die Wiener Innenstadt. Bei strahlendem Sonnenschein besuchen wir die Sehenswürdigkeiten, essen ein super feines und riesiges Wienerschnitzel und genehmigen uns Kaffee und Kuchen bei Sacher. Danach geht's zum Prater (nachdem Karl einmal mehr seine HD hat anschauen lassen). Die einen zieht's ins Cafe, die anderen aufs Riesenrad, und ich bestaune den Vergnügungspark mit all seinen verrückten Bahnen. Einfach Wahnsinn. So gegen sechs geht's zurück aufs Gelände (aber zuerst lässt Karl mal wieder anschauen, und Marcel flickt noch schnell die Shovel). Der Abend endet richtig gemütlich, unterstützt von zwei Flaschen Baccardi – Direktimport aus Chicago (was jedoch niemand so richtig zu schätzen wusste).

Bereits am Pfingstsonntag, kurz vor Mittag, herrscht allgemeine Aufbruchstimmung. Abfahrt ist noch bei Sonnenschein. Nach zwei Stunden ziehen wir dann vorsichtshalber wieder mal das Regentenue an – ist ja schon so lange her! Dieses mal sind wir jedoch vom Glück begleitet und bekommen nur noch nasse Strassen ab. Um vier muss ich dann energisch mein Veto einlegen. Ich bin vor lauter Hunger so geschwächt, dass es mich fast vom Moped gehauen hat. Schliesslich muss ich ja auch einem "Fat Boy" sagen, wo's lang geht. Kurz nach sechs finden wir ein Hotel mit wunderschönen Zimmern und traumhaftem Ausblick auf die Berge. So richtig was zum Ferienma-

chen. Stefan und Esti bekommen sogar ein Zimmer auf zwei Etagen. Genial. Nach einer warmen Dusche beenden wir den Abend mit einem feinen Essen und einem netten Schlummertrunk.

Pfingstmontag: Bernardo und Maya sind schon in aller Frühe losgefahren. Wir anderen treffen uns um neun zum Frühstück. Danach heisst's bei strahlendem Sonnenschein zum letzten Mal Satteltaschenpacken. Nach dem reichhaltigen Frühstück hat keiner mehr Lust auf Mittagessen. Erst kurz vor dem Arlberg gibt's noch eine Zvieri/Glacé-Pause. Danach geht's entgültig Richtung Heimat, wo schon der Putzeimer auf unsere armen Harleys wartet.

Und unser Fazit: Marcel bastelt gerne (3 x gab seine Shovel den Geist auf), Karl schiebt gerne (speziell wenn er auf seiner E-Glide sitzt und die andern schieben müssen), und auch ich weiss jetzt, dass der Tank der Fat Boy zwei Kammern hat (haha!).

Dank Esthi wissen wir jetzt, wo's die grössten Schnitzel in Wien gibt (und das hart verdient nach einem rund einstündigen Fussmarsch in Lederklamotten bei strahlendem Sonnenschein quer durch die Wiener Innenstadt!). Und das liebste Essen der Schweizer in Oesterreich ist Kaiserschmarrn (fragt nur mal Maya und Bernardo).

Letztes Jahr war jedes Chapter für sich an der Super Rally. Dieses Jahr waren 3 Chapter zusammen dort. Was wird wohl beim nächsten mal sein? Die nächste Super Rally findet vom: 8.-12. Juni 2000 in Himos, Finnland, statt.

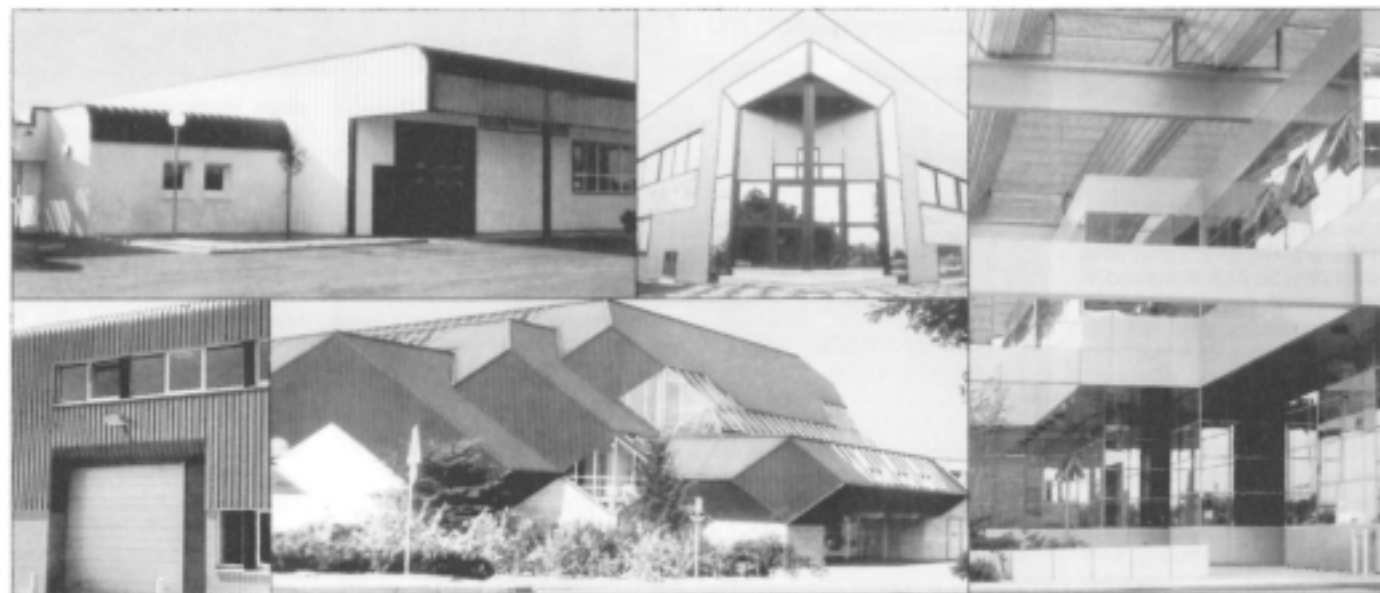


HAIRONVILLE

FORGES PROFIL

Verleiht Bauwerken eine spezielle Note

Fassaden vertikal und horizontal, Promisol-Sandwichpaneele, Tragbleche, Beton-Verbundbleche, Grafotherm-Kondensatschutz, Hairgalbe-Bogen.



Forges Profil AG · CH-5416 Kirchdorf · Telefon 056 296 10 10 · Fax 056 296 10 20



Let's burn a little rubber!

Der Harley-Club und die Diebe

(Chantal Beringer) Lady und Gerhard waren bei ihren Maschinen im Laden, als Anna und Rolf kamen "Hallo, wollen wir morgen eine tolle Ausfahrt machen?" fragte Rolf. "Ja, sicher doch. Ich informiere die anderen. Vielleicht kommen noch ein paar Biker" sagte Gerhard. Sagte es und griff zum Telefon. Mary Lou, Martin, Michael, Wolfgang und seine elfjährige Tochter Claudi kamen um 11.00 Uhr zu Lady und Gerhard, die schon in voller Montur bereit standen. Fünf Minuten später kamen auch Anna und Rolf, dann fuhren sie los.

Als sie etwa zehn Kilometer zurückgelegt hatten, und gerade durch ein grosses Dorf fuhren, sah Martin aus den Augenwinkeln zwei schwarzgekleidete Männer, die mit einem vollgepackten Sack aus einem Juweliergeschäft rannten. Mary Lou, die gerade hinter Martin fuhr, kehrte ihre Maschine und hinterliess einen langgezogenen schwarzen Strich auf der Strasse. Dann fuhr sie in voller Geschwindigkeit auf die Männer zu. Die anderen folgten ihm und fast hätte Michael die Diebe aufhalten können, wenn....., ja wenn er nicht so scharf gebremst hätte, dass seine schöne Harley umgefallen wäre und er fast darunter kam. Zum Glück hat es ihm nichts gemacht und seiner Maschine auch nicht, aber die Diebe entkamen. Die Ausfahrt verlief sonst friedlich, ausser dass Claudi die ganze Zeit "Help!" von den Beatles gesungen hat.

Am nächsten Tag war wenig los. Claudi rief Gerhard an und fragte wann das nächste Harleytreffen ist, denn sie hätte gerne wieder eine Ausfahrt machen. "In drei Tagen!", sagte Gerhard. Drei Tage vergingen und als die Zeit für die grosse Ausfahrt gekommen war, war Wolfgang recht früh auf. Claudi wachte etwa zehn Minuten später auf. Sie machten sich fertig für die Ausfahrt. Sie fuhren Richtung Meinfelden, wo schon Martin, Michael, Rolf, Anna und Mary Lou warteten.

Kaum waren sie abgefahren, da sah Lady die zwei schwarzgekleideten Männer wieder, diesmal auf einer der neuesten Harleys. "He! Da sind die Kerle wieder!" rief Lady. Alle rasten den Dieben hinterher, denn es gab für jeden der Diebe SFr. 5000 Belohnung. Das hatte in der Tageszeitung gestanden. Die zwei Männer auf der neuen Maschine machten eine superscharfe Kurve, sodass die Maschine umfiel. Martin, Rolf, Anna, Mary Lou, Lady, Gerhard, Michael, Wolfgang und Claudi schnappten die Diebe und wurden seither als "Der Mega-Harley-Club!" bezeichnet.

Happy End!

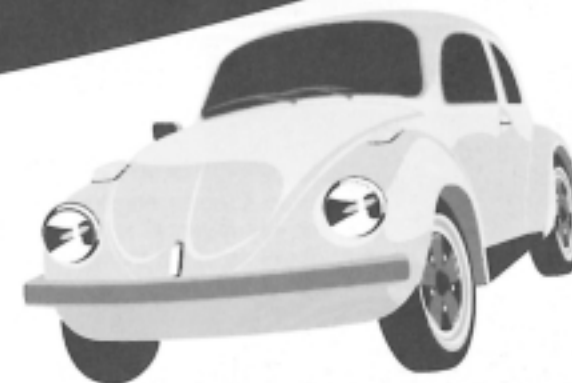
Chantal Beringer
Lieberhaber

Carrosserie Mair

Mair, Werner
Auwiesenstrasse 2
8406 Winterthur-Töss

Tel.: 052-203 12 00
Fax.: 052-203 12 01

Oldtimer-Restaurationen
Unfallschäden
Mechanik
Service



WWW.HDB.CH



Felix Bächli AG
Überlandstr. 74
CH-8953 Dietikon
Tel 01-744 30 44
Fax 01-744 30 45
hdb@eMail.ch

Rabbit Hill

JAHRESBERICHT 1999 ROAD-CAPTAIN

19.03.1999 Knapp 50 Mitglieder wollten wissen, was der Vorstand so das Jahr hindurch werkt, und liessen natürlich auch die Gelegenheit nicht verstreichen, zu Lasten der Klubkasse zu essen. Weltbewegendes wurde heftig diskutiert, die Traktanden waren aber in einer Stunde abgehandelt.

27.03.1999 Flohmarkt hin, Flohmarkt her - er lässt sich nicht aus dem Jahres-Kalender wegdenken. Sei es wegen der Sonderangebote, den Schnäppchen, den Flöhen oder aber auch nur um die gleichen Geister wie jedes Jahr anzutreffen. So schön...

18.04.1999 Wieder einmal mehr lag etwas sehr Feuchtes in der Luft. Von den ursprünglich gemeldeten 50 Teilnehmern zur Saisonöffnungs-Ausfahrt erschienen halt nur 17 Wasserdichte. Das Sch... Wetter begleitete uns bis Rheinfelden. Nach dem Kaffee jedoch hatte Petrus etwas Erbarmen mit uns. Fotosession vor dem Wasserschloss Inzlingen und dann hopp, hopp, hopp ging nach Basel ins Tinguely-Museum. Was man alles mit Schrott anfangen kann, das weiss nicht nur unser Road-Captain; nein, auch Jean Tinguely hat einige bemerkenswerte und spleenige wie auch unnütze Skulpturen, Maschinen (oder sollte man schon eher von Ungetümen reden) aus dem Abfallprodukt Wohlstands-

müll erbaut. Man spricht hier notabene von kinetischer (nicht kindischer) Kunst. Aggressive, monotone aber auch exzentrische Bewegungen faszinierten dermassen, dass wir darob fast vergessen hatten, dass vor dem Museum fein säuberlich aufgereiht unsere aggressiven, exzentrischen aber teilweise auch monotonen Harleys warteten.



2.05.1999 Love Ride No. 7 - immer noch der grösste Anlass für Motorrad-Freaks. Man sprach von 3000 aber auch 4200 Teilnehmern, wo die Differenz ist - who knows, vielleicht haben sie die rasenden Sofas doppelt gezählt. Sicher stört es uns als infizierte HDler, dass halt auch einige ausserirdische, hinterwäldlerische, nignutsige, schlitzaugige und Gummihals-ähnliche Zweirad-Geschwüre uns vor der Sonne standen. Was soll's, seien wir

doch grosszügig, so wie die ganze Veranstaltung zum Ziel hat, behinderten Kindern zu helfen.

13. - 16.05.99 Auffahrts-Rally - 25 Teilnehmer, die 1'100 romantische Kilometer genossen haben und während den ersten beiden Tagen sicher etwa 500'000 kühle Regentropfen erduldet haben. Über die deutsche Alpenstrasse gelangen wir am ersten Tag nach Füssen.

Obligatorischer Besuch von Schloss Neuschwanstein. Der zweite Tag führt uns über Augsburg nach Rothenburg ob der Tauber. Viele historische Kleinstädte und Schlösser haben es uns an diesem Tag angetan. Die dritte Etappe beinhaltet die Bocksbeutelstrasse und die Burgenstrasse. Ziel ist Ulm, schlendern und schlemmern in der alten Fischerstadt bleibt sicher unvergessen. Auch der gemütliche Teil kommt an diesem Abend voll zum Zug. Am sonnigsten und letzten Abschnitt unserer Reise geht es Richtung Bodensee, und über Stein am Rhein sind wir schon bald zu Hause. Eine schöne Rally geht zu Ende, und was zurückbleibt sind sicher schöne Erinnerungen.

26./27.06.1999 Über 20 hungrige, gaumenvervöhrte Bikerinnen und Biker wollten wissen, wie man in Colombey les deux Eglises die Kochkunst zelebriert. Rolfs Vorschusslorbeeren wurden dann in der Auberge de la Montagne gänzlich bestätigt. Zu später Stunde wurde das Tag und Nacht mit einer Ehren-

garde bewachte schlichte Grab von Charles de Gaulle besucht.

19.09.1999 Wie schon in der Vorschau angekündigt, war das der Mega-Event. Die Fahrt ins Blaue mit unseren Basler-Freunden war in jeder Hinsicht vom feinsten. Angefangen beim strahlend blauen Himmel bis hin zum geselligen Beisammensein. Insgesamt starteten 87 Harleys und 110 Teilnehmer. Dieser Grossaufmarsch verlangte die Aufteilung in 3 Gruppen, was sich auch in der Praxis bewährt hat. An dieser Stelle herzlichen Dank an meine Assistenten und den „Besen-Wagen“.

10.10.1999 Kaum hat die Saison angefangen, steht schon die Saison-Schlussfahrt auf unserem Programm. Obwohl ausschliesslich für Unerschrockene gedacht, starteten 47 Rabbit-Hiller bei Onkel Felix. Übers Weinland gelangten wir nach Hallau, die Besichtigung der Firmus-Weinkellerei war interessant, aber jedermann fragte sich, das kann es doch nicht gewesen sein, das angekündigte Horrorerlebnis. Das Grauen hatte vier Räder, und die 4 Räder befanden sich in der Indoor-Kartbahn in Schaffhausen. Highspeed, hohler Magen, Angst, zu schmale Fahrbahn, Zuschauer mit einem süffisanten, schadenfrohen Lächeln, das alles gehörte zu diesem Gaudi.

6.11.1999 Rabbit-Party unter dem Motto «Die Sau ist los» war ein Volltreffer. Unser Hüttenwart Dani hat es wieder einmal verstanden, das Beste aus einer Sau herauszuholen. Der Saal war sauvoll und die Stimmung saumässig, aber nicht schweinisch.

28. - 30. Juli Free Willi Run



GENUINE DRAFT

The Beer Company

International Beers & Drinks
Bier-Import AG
Förlibuckstrasse 178
CH-8005 Zürich
Tel. No 01-272 71 22
Fax 01-272 71 26
Natel 079-422 89 66

NEU



BEA + WILLY'S BIKER-TREFF
RESTAURANT SCHÄFLI 9126 NECKER

Mai bis September: täglich offen ab
09.00 bis 24.00 Uhr / Donnerstag geschlossen

Oktober bis April: täglich offen ab 09.00 bis 24.00 Uhr

Sonntag und Donnerstag geschlossen

Tel. 071-374 12 20 - Fax 071-374 12 72

SO FINDEST DU UNS



TÄGLICH OFFEN AUSSER DONNERSTAG

IMMER AM:

Dienstag - BIKERINNEN-TREFF

Mittwoch - SAM-CLUBTREFFEN

Freitag - FREE BIKER-TREFFEN
UND GRATISÜPLI FÜR LADIES

SPEZIALITÄT AUS UNSERER METZGEREI:
TÖFFSÄTTEL-STEAK, WÄHRSCHAFT UND PREISWERT
GROSSES GARTENRESTAURANT

Korsika-Trip

[Rémy Picard] Eines vorweg: 30 Grad Celsius, Fahrten im T-Shirt und in der Schweiz ein Sauwetter, dass es chlopft und tätscht!!

Wir fuhren bereits am Freitag Nachmittag, 24. September, weg, um dem schlechten Wetter auszuweichen. Das gelang uns übrigens während den ganzen acht Tagen. Wir, das sind Joe Willmann, Rabbit-Hill Mitgründer, und ein BMW-Fahrer mit einer neuen KT 1200 mit Griff- und Sitzheizung etc., na ja ...

Im Tessin übernachteten wir im Motel Vezia im gleichnamigen, das nun wirklich Biker freundlich ist. Von der Garage steigt man direkt ins Zimmer. Kleider-Trocknungsräume vorhanden. Garage für Biker gratis. Ok, der Inhaber ist Route66-Fan. Am andern Morgen die Fahrt nach Genua. Zum Teil auf dem Beton, um...siehe oben. Nach der Übernachtung in Genua ging's am Morgen früh mit der Fähre nach Korsika. Sechs Motorräder und etwa gleich viele Autos auf der Fähre!! Zum Glück wurde das Formel 1 Rennen übertragen, so

dass wenigstens etwas Unterhaltung aufkam. Ferrari mit drei Rädern etc.

In Bastia angekommen, knatterten wir nach l'Île-Rousse. Ein wunderschön gelegener Ort. Die nächsten Tage führten uns über Ajaccio - Bonifacio wieder nach Bastia. Eine Zusatzschleife für die Harley-Fahrer in den Norden der Insel. Bei dieser Gelegenheit schlug der Schreibende mit seinem Ofen dermassen stark auf, dass der Deckel des Primärantriebs ein Loch hatte. Ab dieser Zeit war eine Oel-Auffangdose gefragt.

Nach der Insel-Rundfahrt fuhren wir mit der Fähre von Bastia nach Livorno. Übernachtung in Parma. Am andern Tag weiter, dem Comersee entlang, via Veltlin bis Sils Maria. Übernachtung und am anderen Tag das Engadin über die Flüela nach Davos und weiter bis nach Hause.

Eine ausgezeichnete und erlebnisreiche Ausfahrt von 2020 km mit vielen Erlebnissen, die den Alltag versüssen.



Auf der Fähre im Hafen von Genua



Zwischenhalt auf dem Weg nach l'Île-Rousse

Millennium Spring Rally

Info:

Sun Hill Chapter

F. Polo

079 200 21 51

Mit Übernachtungsmöglichkeit

20./21. Mai 2000

AMERICAN BAR & RESTAURANT



**Im Motel Steighof bei Brütten,
an der Hauptstrasse Bassersdorf/Nürens Dorf – Winterthur.**
Einzelzimmer Fr. 85.–, Doppelzimmer Fr. 95.–, inkl. Frühstück

Täglich geöffnet
Telefon 052/345 24 21, Fax 052/345 24 30

AMERICAN BRUNCH BUFFET
jeden Sonntag ab 10.30 Uhr
Fr. 29.50/Pers.
Kinder bis 14 Jahre Fr. 1.–/Jahr



Fat Tire Laax

[Iris Fürst] Die Stimmung ist erwartungsvoll. Monica und ich haben mit Esti, Stefan und Leo vom Zürich-Chapter abgemacht. Es geht zum Fat Tire Laax. Zu uns gesellt sich dann auch noch Detlev, ein „Schnupperi“ der Zürcher. Bei bedeutend besserem Wetter als vorhergesagt treffen wir uns in Laax schliesslich mit Marcel und Bernardo. Marcel zeigt uns noch schnell den Zeltplatz und muss dann mal wider los, einen Mechaniker suchen.

Um unseren Zeltplatz zu erreichen, müssen wir einen reissenden Fluss durchqueren. Die einen schaffen es mit mehr oder weniger Qualm, andere etwas mehr oder weniger nass, und Monica drückt kurz entschlossen ihre HD Leo in die Hände und bevorzugt selbst die Fussgängerbrücke. Wir stellen in Rekordzeit – und damit meine ich natürlich speziell die Hotel-Tussis Monica und mich – die Zelte auf. Obwohl wir ja echt keine Ahnung haben, sind wir die Letzten, die beginnen, und die Ersten, bei denen das Zelt steht. Aber wie heisst es doch schon in der Bibel: Die Letzten werden die Ersten sein, oder so...?! Auf jeden Fall möchte ich mich noch ganz offiziell bei Fossi dafür be-

danken, dass er mir sein mega-heisses-dubelisches Zelt geliehen hat. Nach dem allgemeinen oh und ah über unsere Aufbaukünste machen wir uns auf den Weg ins Tal für die Ausfahrt. Die ist – zur Freude aller – bedeutend weniger chaotisch als im letzten Jahr.

Nach einem feinen Essen (Capuns und Sandwich) machen wir einen weiteren Zwischenstop bei einem Bauern, der Käse verkauft. Um die etwas befängene Stille zu unterbrechen, die sich unterdessen eingestellt hatte (wir mussten auf den Bauern warten), beschliesse ich, einen nicht ganz jugendfreien HD-Witz zu erzählen. Was zur Folge hat, dass sich Leo und Detlev als wahre Witzkönige entpuppen. Auf jeden Fall hat zum Schluss jeder sein Stück

Käse bekommen, und wir fahren glücklich zurück nach Laax. Bei sich bedrohlich nähernden Regenwolken warten wir an der Talstation der Seilbahn noch auf Jürg vom Zürich-Chapter. Nach seinem Eintreffen geht's zügig auf die Alp.

Schnell über den Fluss und ab zu einem improvisierten Apéro ans Flussufer. Wo wir, wie sich das gehört, zuerst mal einen oder zwei Baccardi zu uns nehmen. Man gönnt sich ja sonst nichts. Beim Eindunkeln ziehen Monica, Detlev und ich dann Richtung Festzelt. Wir haben Riesenglück und erwischen noch einen Sitzplatz im Trockenen. Dann geht das Warten los, bis punkt 23 Uhr erst der Auftritt von Gotthard dran kommt. Doch das Warten hat sich gelohnt, das Konzert ist wirklich

allererste Sahne. Wir drei haben es direkt vor der Bühne genossen. Aber auch der Rest der Gesellschaft hatte anscheinend seinen Spass, was man an den zerbrochenen Tischplatten nur allzugut erkennen konnte. Irgendwann gegen vier Uhr früh ist dann auch für den Allerhärtesten Nachtruhe (gell Marcell!).

Am Sonntag gibt es ein gemütliches Frühstück bei strahlendem Sonnenschein. Monica verlässt uns danach schon bald. Wir Anderen machen uns so kurz vor Mittag auf den Nachhauseweg. Es war mal wieder ein super Wochenende mit allem: Sonne, Regen, Sternenhimmel, Lagerfeuer, Essen und Baccardi und vor allem Moped-Fahren mit Freunden. Ich auf jeden Fall freue mich schon jetzt aufs Fat Tire 2000.



COMPUTERGRAFIK

DIGITAL- FOTOS UND VIDEOS • BILDAUARBETUNG • LOGOS • WEBGRAPHIK • DIGITALE VISUOCHNETZPLATZ

www.hog.ch
Infos für Harley-Fahrer



Chapter
Manual
Termine
Rallies
Reiseberichte

Ride Harley - Have Fun!
Welkommer Hog News
Beat Haug

Technik
Galerie
Wetterkarten
Satellitenbilder
Links

BEAT HAUG • WEDFELDERSTR. 12 • CH-9517 METTLER / TG • TEL. ++41 (0)71-633 16 56 • HAUG@EMATEL.CH



Agatha



Ach, da seid ihr ja wieder. Habt ihr also den Jahreswechsel auch überlebt? Glück gehabt. Agatha ist ja immer etwas optimistischer als die anderen. Sie glaubt unheimlich daran, dass wieder einmal ein schöner Sommer kommen wird. Sie verfolgt das Bikergereschehen nun schon viele Jahre und lässt sich immer wieder von der Surrealität des richtigen Lebens überraschen.

WUSSTET IHR SCHON, DASS...

...eine Harley nach faulen Eiern stinken kann? Böse Zungen behaupten zwar, dass der Fahrer, Bruno C., mächtig dazu beigetragen hat.

...der neueste Trend im Harleygepäck für die gepflegte Dame verdächtig den Plastik-Harley-Einkaufssäckli beim Dealer gleicht? Zuerst gesichtet bei der Insiderin L.V. aus W. am L.o.H. Treffen in Freiburg.

...Iris F. jetzt mit einer Tankfüllung noch weiter fährt, seit sie den zweiten Stutzen an ihrer Fat Boy entdeckt hat?

...es Leute gibt, die einen Schreikrampf kriegen, wenn sie die Zahl 552 hören?

...man auch am Faakersee trocken zelten kann?

...die heizbaren Griffe einer BMW auf Kosten der Bodenfremdheit gehen?

...Ausverkauf bis 50 % nicht zwingend auf alle Harley-Modelle angewendet wird?

NACHGEFASST

Knoblauchsäckliwirkung erhärtet!

Das bewährte Mittel gegen die Defekt-Hexe legt sich auf die Ohren und wirkt auch bei Polizeikontrollen, wie Kurt B. aus B. berichtet. Der Freund und Helfer war durch die Ausstrahlung des Alliums so beduselt, dass er nur noch die Trittbrettfansen sah und halb betäubt weiter winkte.

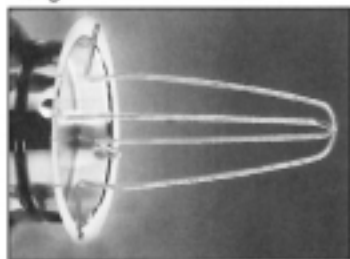
TEILEMARKT UND BAHNBRECHENDE NEUHEITEN 2000

Hier findet ihr alles, was das Bikerherz begehrt und ihr bestimmt nicht gebrauchen könnt. Diese MC-tauglichen Weltneuheiten sind brandheiss und dürfen vorläufig noch nicht publiziert werden. Also keine Photokopien und unter Strafe nicht weitersagen!!!!

An der Zweiradmesse IGEHO in Friedrichshafen gesehen:

Reserveradhalterung. Zur Zeit nur für die Road King lieferbar, in shocking pink, einfach selbst zu montieren, passt unter jedes Nummernblech (ausser BRD).

Anhängerkupplung. Dieses anspruchsvolle Teil für L.o.H. Sportys ermöglicht ab sofort das pflegeleichte Mitführen des Beauty-cases und weiterer unentbehrlicher Accessoires auf dem Anhängerli. Ganz in Leder.



Handschuhfach für den Einbau in alle Softail-Modelle, mit Kombinationsschloss

Einziehbares Speichen, putzfreundlich, für alle Felgentypen erhältlich. Endlich glänzen die Felgen wie neu, da ohne Behin-

derung durch die lästigen Speichen poliert werden kann.

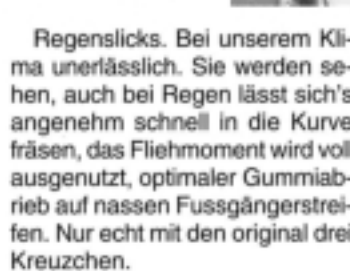
Für lässige Fahrer (sic) gibt's jetzt das vorverlegte Gaspedal, auch für Kickdown geeignet. Von der Polizei zugelassen.



Rechter Seitenständer. Dieses nützliche Teil verhindert das ewige Umkippen in steilem Gelände. Sehr robuste Fertigung, auch verwendbar für Seitenwagen und Trikes.



Handbremse mit Fernbedienung. Wem ist nicht schon plötzlich beim Nasenbohren ein Fussgänger vor den Töff gelaufen? Kein Problem mehr, mit dieser einfachen aber effektiven Erfindung steht der Töff in wenigen Metern bockstill da. (siehe auch Stützradli)



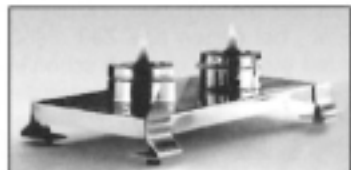
Regenslicks. Bei unserem Klima unerlässlich. Sie werden sehen, auch bei Regen lässt sich's angenehm schnell in die Kurve fräsen, das Fliehmoment wird voll ausgenutzt, optimaler Gummibetrieb auf nassen Fussgängerstreifen. Nur echt mit den original drei Kreuzchen.

Selbstreinigender Scheibenwischer für Tourenmodelle. Kann für die Dyna-Reihe angepasst werden. Einmal gebraucht, möchtest du es nie mehr missen. Auch für dicke Luft im Stadtverkehr zu gebrauchen.

Faltdach mit Handkurbel separat lieferbar. Praktisch, da stromunabhängig. Es ist leicht und auch von Tussies einfach zu bedienen. Lässt dich im Sommer das Töff-Feeling so richtig geniessen.



Heizbarer Sitz für die kältere Jahreszeit, geht auf alle Modelle ab Jahrgang '83. Nicht geeignet für Blasenschwache.



Elektronisch verstellbare Sitzposition. Du kennst das. Junior verstellt den Sitz und wenn P. dann losfahren will, hat der die Knie an den Ohren. Diese Zeiten sind vorbei. Mit vier programmierbaren Stellungen. (Hat nichts mit Kamasutra zu tun, du Ferkel).



Liegesitze für alle Glide-Modelle. Bei der 68er Generation schon vom VW her bekannt, kommt jetzt auch die standesgemässe Harley in den Genuss dieses phänomenalen Accessoires. Luxusausführung, komplett mit Pille und Gummi. Für unerwünschte Folgen wird nicht gehaftet. (Aus Diskretionsgründen ohne Bild).

Aufblasbare Sitzeinlagen für den verwöhnten Knackarsch des älteren Bikers. Wird auch von Jüngeren gern genommen. Achtung vor UV Strahlungen.



Eingebaute Bar ist fast schon ein Muss. Eisgekühlte alkoholfreie und andere Getränke, auf dem Autobahnpannenstreifen genossen, gehören zum Kultstatus des Harleyfahrens. Version Osteuropa nur mit harten Getränken.



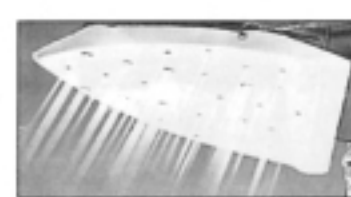
Commandcenter mit eingebauter Hi-Fi Anlage, Fernseher, Video und GPS, in romantischem Mahagoni oder passend zur jeweiligen Bartfarbe des Fahrers. Dieses unerlässliche Utensil begleitet dich treu durch alle Fährnisse des Stadtverkehrs. Version Europa, USA oder Schwammendlingen Ost.



Handgewebte Afghanteppiche für Heritage-Trittbretter, reine Kinderarbeit, SVP-konform aus heimischer Produktion. Nur echt mit dem Gütesiegel: „Än Schuss i de Bire“. (Ohne Model)



Airconditioning serienmässig bei der 00 Serie. Der nächste Sommer kommt bestimmt. Keine tropfenden Achselhöhlen mehr, keine Schweissflecken auf der Lederhülle. Wird bevorzugt von H.O.G.-Fuzzies verlangt.



Ersatzkanister für Kühlwasser. Die Installation ist einfach und kann auch von blonden Bikern leicht bewältigt werden. Wegen grosser Nachfrage zur Zeit vergriffen, wird nachbestellt.



Biogasverwertung für angenehmes Klima. Neuheit! Nie wieder ein stickiges Klima im Chapter. Kein verstoßenes Aus-den-Augenwinkeln-Bewachen mehr. Fertig mit falschen Anschuldigungen. Jetzt ist es allen möglich, das Klima rein zu halten. Rezyklierbar, auch zahlbar mit H.O.G.-Punkten.



So, und jetzt auf die Böcke ihr müden Säcke, haltet mindestens die Ohren steif, der Asphalt lacht – Let's burn a little rubber!!

Agatha hat euch lieb!



BENCOM-NETWORK

BENEFITS, COMPENSATION and HR-PROJECTS

Managing Partner

Anita Haug

Weinfelderstrasse 12

CH-9517 Mettlen

079-438 40 44

anita.haug@bencom.ch

air brush art wünscht allen Motorradfahrern ein unfallfreies Millennium-Jahr.

BILDER SEITE 43/44

air brush art
representative illustrations & graphics

Luzernstrasse 20 • 6206 Neuenkirch • Telefon 041 467 07 08 • Fax 041 467 07 09
E-mail: marcel.gerber@air-brush-art.ch • www.air-brush-art.ch

Rosca Gourmet Ride

[Rémy Picard] Am 30./31. August organisierte die Firma Rost AG in Sursee den Rosca Gourmet Ride. Rosca, ein ausgezeichnete Kaffee! 47 Harley-Biker, die meisten Beizer, Hoteliers, Köche oder aus andern verwandten Bereichen.

Asterix und Obelix organisierten ein reichhaltiges und ausgezeichnetes Programm im schönen Elsass. Aber der Reihe nach. Schon die Einladungskarte der beiden Organisatoren, Jean-Marc Kohler vom La Couronne in Ensisheim und seinem Freund, Jean-Pierre Huffschnitt in Rest. Du Parc in Litzach, war vom Feinsten. Bis zum Treffpunkt Auberge le Felsenack in Ferrette fuhren wir von Sursee über St. Urban - Oensingen - Balsthal - Passwang - Laufen - Kiffis. Nach einer kleinen Zwischenverpflegung und einem Apéro donnerten wir dann unter dem Kommando der Organisatoren und zusätzlich sieben französischen Bikern über die Route des Crêtes zu einer Sennerei, wo ein reichhaltiges, typisches Elssässer Menue aufgeföhren wurde. Mit vollem Magen nahmen wir die Strecke Grand-Ballon, Markstein und die Schlucht Géardmer in Angriff. Ein Zwischenhalt bei der Rennstrecke Anneau du Rhin. Die Piste wurde für die heissen Ofen freigegeben. Etwa sechs Fahrer sollten es wirklich wissen. Stiebende Funken, Landschaften an

der Piste und ohrenbetäubender Lärm brachten zusätzliche Stimmung in die gut gelaunte Truppe. Eine Paradedfahrt aller 53 Maschinen ergab am Schluss dieser Einlage ein eindruckliches Bild.

Bei der Ankunft im Hotel bei Jean-Marc erwartete uns bereits eine Musikband mit heisser Musik. Zimmerbezug in verschiedenen Hotels, alles bestens organisiert, und wieder zurück zu einem wirklich ausgezeichneten Gourmet-Essen. Dies wurde übrigens von der gestrengen Konkurrenz mit viel Lob bestätigt. Nach dem Essen überraschte uns eine andere Band mit einer charmanten Sängerin. Blues und Rock'n'Roll waren angesagt.

Am 2. Tag Ausfahrt durch die Elssässer Weinstrasse. Der Weg führte uns durch verschiedene enge Gässchen in den wunderschönen Weindörfern. In Ribeauvillé genossen wir eine Weindegustation im Maison Trimbach. Zwei Polizisten leiteten den Verkehr, so dass wir ohne Stau zu unserem Glas Wein kamen...!

Nach dem wirklich guten Glas Wein tuckerten wir weiter der Weinstrasse entlang in Richtung Oberhergheim. Nach einem Teilstück mit Naturstrasse landeten wir schliesslich auf einer romantischen Waldlichtung. Was wir da antrafen, haute dem Fass noch den Boden raus.



Mittagessen in der wunderschönen Sennerei.



Sechs Stunden Arbeit für drei Wildschweine.

Eine Waldhütte, Tische und Bänke, Tiefkühlwagen, Wein, Bier und natürlich Mineralwasser waren bereit. Am offenen Feuer wurden drei Wildschweine gebraten! Eindrücklich, schliesslich war die Mannschaft seit sechs Stunden an der Arbeit. Burn outs und andere Einlagen rundeten die beiden Supertage noch ab. Savoir

vivre! Das muss man den Franzosen einfach lassen.

Initiant und Gesamtorganisator war Harley-Biker René Vesti von der Rost AG mit seiner charmanten Partnerin Silvia Glaus. Herzliche Gratulation für diesen Event vom feinsten und vielen Dank. Bis zum nächsten Jahr.

RESTAURANT



Mit höflicher Empfehlung

B. + K. Erni - Bösch
9242 Oberuzwil
071/951 54 47

Ruhetag: Mittwoch ab 14.00 Uhr und Freitag bis 16.00 Uhr

**Gutbürgerliche
Küche**

**Wir organisieren für Sie
Kutschenfahrten**



9517 Mettlen
071-633 20 60

Bruno 2 COLOR

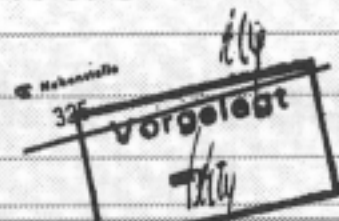


**BESCHRIFTUNGEN
DETAILLACKIERUNGEN
MOTORRADLACKIERUNGEN**

PRO-RESIN®
Flüssigkunststoff
Zum Kleben und Füllen von
Motorradverkleidungen
Scheinwerfergehäusen
Stosstangen und
Elektroschaltergehäusen

BILDER SEITE 44

**Als ich auf die Bremse
trat, war diese einfach nicht
mehr da.**



Was immer Ihnen auch passiert, wir helfen Ihnen aus der Patsche.

MobiCar

Ihr Berater: Reto Wasem

Die Mobiliar
Versicherungen & Vorsorge

Generalagentur Urs Misteli
Kirchplatz, 8953 Dietikon 1
Telefon 01 744 70 77

Das grosse Los

[Anita Haug] Niemandem schwante Böses, als sich an diesem kühlen Frühlingswochenende eine Schar gutgelaunter Winevalley-Biker in Richtung Österreicher Alpen, genauer gesagt nach Saalbach-Hinterglemm, aufmachte. Alles verlief ganz normal. Bruno hatte seine obligate Pannne, Marcel amortisierte sein Werkzeug, Rolf verlor seine Nummer, Werni hatte mal keinen Platten, Hansueli dafür kleine Auglein, Röbi fuhr sorgfältig, und Mary-Louise genoss es. Also alles wie immer, während unsere Protagonisten sich unentwegt ihrem Ziel näherten.

Saalbach hatte sich herausgeputzt und zeigte sich von seiner besten Seite. Die Musik war gestimmt, das Bier geschäumt, die Spare-ribs geschwärzt, und die Wirtinnen trugen ihre besten Dimdl, nichts ahnend, dass sich unaufhaltsam eine schwarze Wolke am Festhimmel aufbaute.

Dabei war es doch so einfach und dazu auch noch logisch, ebenso praktisch und gut durchdacht. Aber eben, Murphy's law – wenn etwas schief gehen kann, dann tut es – schlägt halt unbarmherzig zu. Es ist nichts so voraus-sagbar wie das Chaos.

Unsere Schar erwartungsvoller Biker machte sich einzeln oder in

Grüppchen auf, um zu konsumieren, was da geboten wurde, und das war nicht wenig. Sehr grosszünftig gab sich die Tombola. Sie versprach, eine veritable Harley-Sporty an den oder die glückliche

von Minute zu Minute. Da... die Gewinnnummer: 552. Wer wird wohl die oder der Glückliche sein? Schnell, die Pins hervorgekramt, die Notizen zu Rate gezogen, und... es war fast nicht zu



Gewinner/in zu vergeben – ganz gewiss ein stattlicher Anreiz, die dargebotenen Pins mit Losnummer zum Fest mitzunehmen, damit man dann für den Höhepunkt auch gewappnet sein wird.

Ganz Gewissenhafte notierten sich sogar die Pin-Nummer auf einem Blatt Papier, damit auf keinen Fall die Glücksziehung verpasst werden konnte. Die Ahnungslosen.....

Nun, der Höhepunkt kam immer näher, die Spannung stieg im Zelt, die Stimmung steigerte sich

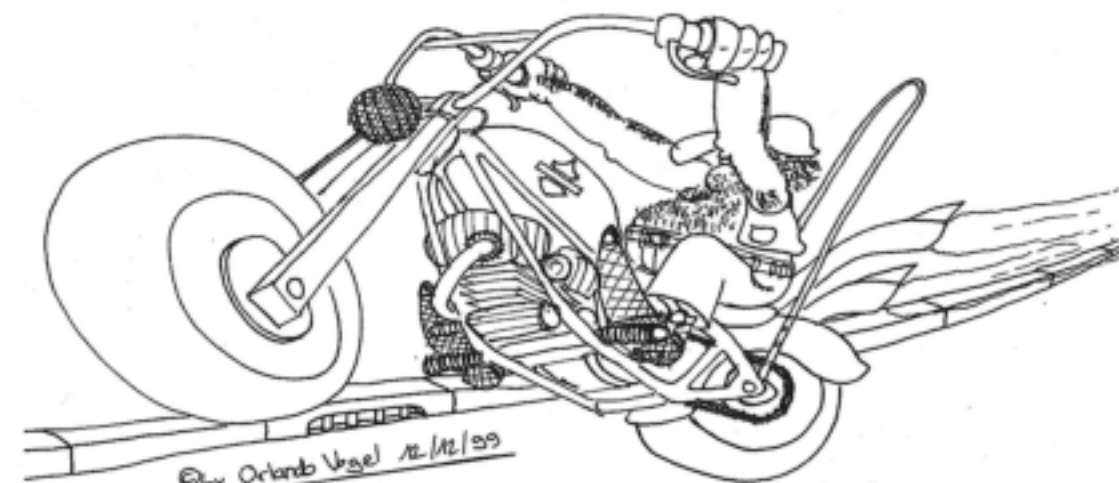
glauben, aber einer unserer fest-erprobten Winevalley-Biker schrie auf: „Ich hab's!!! Ich hab's!!! Das glaube ich ja nicht, ich hab's!!!“ Und schon nahm das Unheil seinen Lauf.

Was unser Glückspilz nämlich im Sack hatte, war nicht der Pin, sondern nur die Niederschrift der Nummer. Blitzschnell musste gehandelt werden. Der Wiener Präsi war einverstanden, dass der Pin im Hotel geholt wurde. Hals über Kopf fräste eine wildgewordene Harley Richtung Hotel und zurück. Mary-Louise hielt die

Menge so lange in Schach, denn sie hatte ja an diesem Tag sowie-so Geburtstag. Die Menge tobte und erfreute sich an der unverhofften aber professionellen Conference und alle freuten sich mit der glücklichen neuen Sportster-Besitzerin.

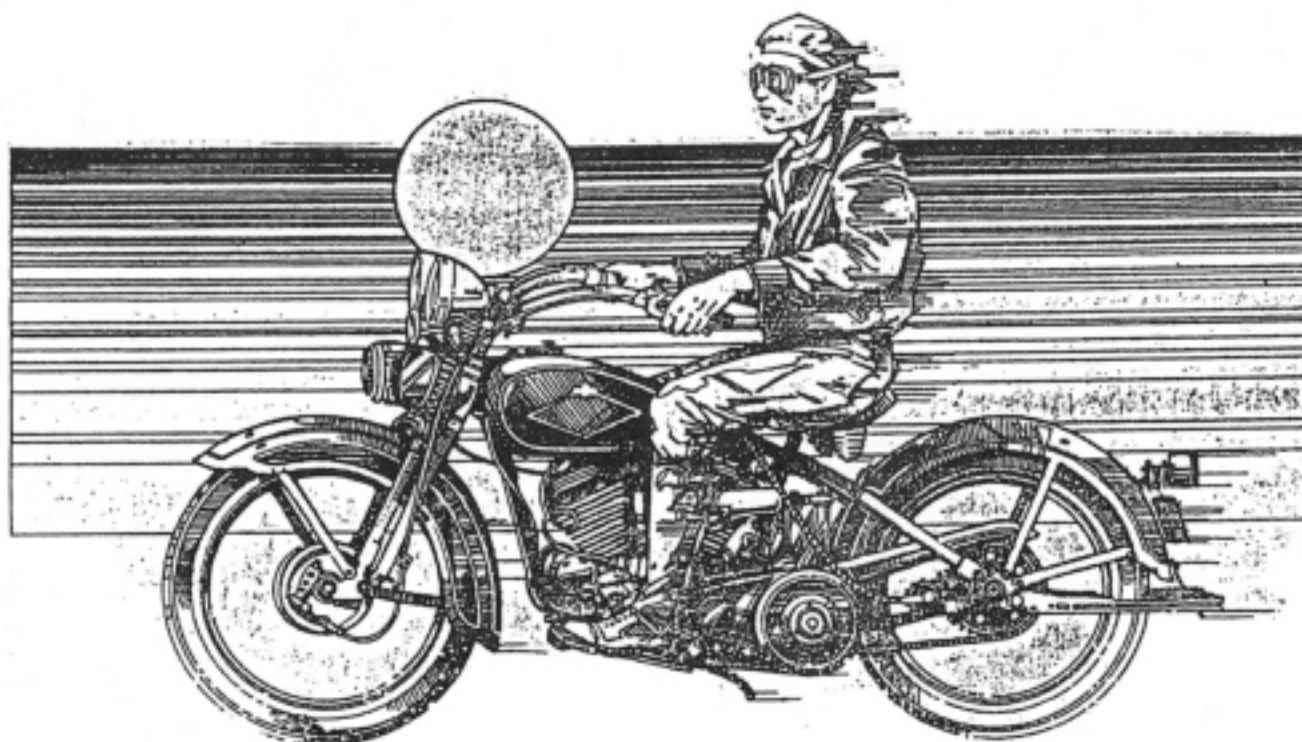
Mittlerweile kam der Pin mit hängenden Schultern von hinten angeschlichen. Ganz leise ging er zum Präsi der Wiener, und eine hektische Konferenz ging los. „Nei, das isch nöd mögli!“ „Ja woos denn, so was! Gibt's denn des? Schau her Schatzerl, des mach' mer asoo...“

Natürlich konnte man der glücklichen Menge das Feiern nicht mehr nehmen. Aber ebenso klar war es, dass der Pin mit der 525 nicht der berechtigte Pin war und die Sporty im Besitz der Veranstalter bleiben würde, bis dass der echte Gewinner sich meldet, oder bis zur nächsten Veranstaltung in Saalbach-Hinterglemm. Die findet übrigens vom 1. - 4. Juni 2000 statt. Geht doch hin, es lohnt sich, diesmal werden zwei Sporties verlost. Und schaut euch die verhinderte Winevalley-Sporty von nahem an. Bis heute hat sich nämlich niemand mit der Nummer 552 bei den Veranstaltern gemeldet. Wer weiss, vielleicht war alles nur ein Versehen?



THE RIDE INTO THE 3rd MILLENNIUM

Gute Nachricht für gute Motorfahrzeuglenker



Das Motorradprodukt der Zürich auf einen Blick

- frei wählbare Bausteine
- Einzigartiger Bonusschutz als Exklusivangebot für Lenker auf der Maximalbonusstufe
- Mindestdeckung: Kollision oder Diebstahl

Generalagentur Wohlen
Jörg Kramer
Zentralstrasse 4
5610 Wohlen

Telefon 056 618 80 50
Telefax 056 618 80 40

Z
ZÜRICH

Bruno Zäch

Ein Painter aus Passion

[Anita Haug] Eigentlich hat Bruno Zäch gar keinen Beruf. Er ist in der glücklichen Lage, sich den ganzen Tag seinem Hobby, dem Töff-Spritzen und -Malen zu widmen. Er kann auf 35 Jahre Erfahrung zurückblicken, zuerst als Autolackierer in einem Spritzwerk in Weinfelden. Schon bald wurde der angefressene Biker von seinen Kollegen angefragt, ob er nicht nach Feierabend ihren Töffs einen neuen Spritz verpassen würde. Nichts lieber als das, sagte Bruno, und so begann seine Passion. Nach und nach nahm diese Feierabendbeschäftigung immer mehr Zeit in Anspruch, bis Bruno Tag und Nacht arbeitete. Er zog die Konsequenzen, kündigte am alten Arbeitsplatz und öffnete ein Budeli in einem alten Schopf. Sein ehemaliger Arbeitgeber lächelte gönnerhaft und offerierte Bruno, dass er seinen alten Job noch ein halbes Jahr freihalten würde.

Mittlerweile ist Bruno stolzer Eigentümer eines grossen Zweirad-spritzwerkes mit 2 Spritzkammern, Trockenofen etc. und hat in den letzten 11 Jahren über 10000 Töffs gespritzt. Alle kamen. Racer wie Kneubühler, die Gebrüder Güdel und Weibel gehören ebenso zur Kundschaft wie Oldtimer-Besitzer, Ecomobil-Fahrer,

Rollerfans und eben Harley-Freaks. Sein erklärtes Ziel ist es, am Freitagabend jeweils wieder alle Fahrzeuge im neuen Look auf der Strasse zu sehen und ihren Besitzern eine bikiges Wochenende zu bescheren.

Sein Name ist weitherum bekannt. Sogar ein australischer Ducati-Fahrer, der in England seine Maschine beschädigt hatte und am Samstag derselben Woche in Hockenheim starten wollte, fand den Weg nach Mettlen. Die lackierten Teile wurden noch feucht in den Transporter geladen und konnten so auf der Fahrt nach Hockenheim trocknen. Der Aussie startete gut, aber als Bruno das Rennen am Fernsehen verfolgen wollte, sah er, dass der Aussie schon in der ersten Runde wieder den Asphalt geküsst hatte und ausgeschieden war. Schade...

Ein Harley-Fahrer aus Frauenfeld hatte sich auf der Tribüne in Daytona, Florida, mächtig aufge-regt, weil seine beiden Tankhälften nicht zueinander passen wollten. Da erhielt er doch von einem wildfremden Biker das Kärtli von Bruno Z-Color zugesteckt und kam auch prompt nach seiner Heimkehr bei Bruno angebraust, um den Tank neu spritzen zu lassen. So geht das! Bruno hat Glück



und kann mit seinem Sohn Roman zusammenarbeiten. Zusätzlich zu den normalen Spritzarbeiten ist Roman für den Airbrush-Sektor verantwortlich. Auf der Bilderseite findet ihr ein getreues Abbild des Familien-Rottweilers als Spritz auf dem Auto von Ursi Zäch.

Brunos Z-Color hat auch erlickt, dass nicht nur Farben, sondern manchmal auch die darunterliegenden Kunststoffschalen Schaden nehmen können. Er hat jetzt die Generalvertretung für Pro-Resin übernommen, einen Flüssigkunststoff, der speziell für Verkleidungsreparaturen an modernen Motorrädern entwickelt wurde. Das senkt die Kosten einer Reparatur ganz beträchtlich.

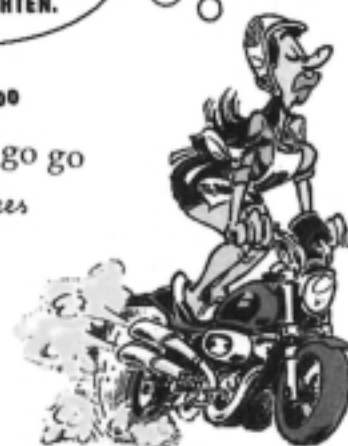
Und Bruno hat beobachtet, dass sich die Trendfarben bei Motorrädern meist nach den Modetrends der Kleider der vergangenen Saison richten. Dieses Jahr sind ganz neue 6-dimensionale Chroma-Flair Farben mit Interferenzpigmenten auf den Markt gekommen. Ein so gespritzter Töff schillert in den verschiedensten Farbtönen, je nach Lichteinstrahlung. Erinnert ihr euch an die glänzenden irisierenden Damenblazer von letzter Saison? Für so einen Spritz ist aber eine grössere Investition fällig. Ein Liter dieser Farbe, ohne Arbeit, kostet schon 2400 Franken, und soviel braucht eine grössere Harley. Beginnt also schon einmal mit dem Füttern des Sparschweins!! (Siehe Seite 44)


STRAUB KOSMETIK
UNTERER GRABEN 14 CH-9000 ST. GALLEN
TEL. 071-223 48 08 FAX 071-233 48 68

TREATMENT, THAT GETS RIGHT
UNDER THE SKIN...

RUSS IM GESICHT?
PFEIFF DRAUF!
STRAUB WIRD'S
SCHON RICHTEN.

goo goo goo
go go go
gib alleus



Urs Bachmann

[Anita Haug] Urs hat sein Handwerk von der Pike auf gelernt. Er kann schliesslich auf 13 Jahre Erfahrung mit Motorrad-Lackierungen zurückblicken und hat seine Firma schon 1985 gegründet.

Wir nehmen es als selbstverständlich hin, dass unsere Harleys glänzen, glimmern, leuchten und in allen Farben schillern. Um so einen Effekt zu erlangen, braucht es jedoch fundiertes handwerkliches Können. Viele Materialien sind auch noch giftig. Urs hat eine spezielle Entsorgungsanlage für giftigen Schleifstaub, der auf den Sondermüll muss. Besonders beim Schleifen muss Urs auf seine Gesundheit achten, da die Farben immer noch einen kleinen Teil Schwermetalle enthalten, und verwendet einen sexy Mundschutz. In der Spritzkabine hat er eine Absaug- und Regenerierungs-Vorrichtung für den Farbdampf, der danach als reiner Verdünnner wieder verwendet werden kann.

Urs schleift zuerst die zu spritzenden Teile ganz fein ab. Je heller die Farben, desto feiner der Schliff. Silber und Perlweiss sind da ganz heikel. Er baut die Farben systematisch auf. Zuerst kommt ein Haftgrund auf das Blech. Diese Farbe (grün auf dem Bild) enthält etwas Säure, die sich ins Metall hinein frisst. Danach kommt eine Grundierung (rot), die nach oben gegen Feuchtigkeit abschliesst. Heute enthalten diese Grundierungen kaum mehr Blei. Gefolgt wird das von einem Polyesterpachtel (grau), der dazu dient, die größten Beschädigungen auszugleichen. Dieser wird trocken oder nass wieder weggeschliffen und dient als Basis für einen Füller (gelb), der die groben Schleifkratzer wieder ausebnet. Mit diesem lassen sich sogar Beulen zum Verschwinden bringen, bei ganz starken Beschädigungen braucht es noch etwas Polyester dazu. Endlich ist die Farbe dran. Bei diesem Beispiel kommt zuerst ein silbri-

ger Grund für das Hellrot. Dann wird ein Teil abgedeckt und der Rest schwarz-metallisch aufgespritzt. Danach entfernt Urs die Abdeckung und benutzt einen rot-transparenten Klarlack auf dem Silber. Das gibt den Tiefeneffekt. Auf den roten Klarlack, genannt Lasur, kommt noch ein neutraler Klarlack. Nun folgt die ganz feine Handarbeit, das Dekor oder das Filet, gefolgt wiederum von Klarlack. Nicht verwunderlich, kostet bei so einem Aufwand ein Tankteil um die 650 Franken. Es steckt enorm viel Arbeit dahinter. Die Metallic-Farben enthalten ganz feine Metall-Flöckchen, die Perl Farben solche aus Kunststoff.

Das Anbringen der Filets ist eine besonders heikle Sache. Urs verwendet dazu ganz spezielle Pinsel aus Kamel- oder Eichhörnchen-Haaren, die er aus den USA bezieht und selbst zuschneidet. Es braucht eine ganz ruhige Hand, damit sich die gewünschte Wirkung entfaltet.

Vielfach muss Urs Transportschäden bei brandneuen Motorrädern ausbessern. Zum Glück verwendet Harley eine gute Klarlackschicht, sodass die darunterliegende Farbe selten verletzt wird. Sonst heisst das viel Arbeit. Meist reicht aber ganz feines Schleifen mit 2000er-Papier, das ist fast so sanft wie ein Streicheln, dann wird das Teil wieder poliert und... voilà! Es braucht sehr gute Augen und viel Erfahrung für diese Arbeit.

Der Klarlack von Harley hat keine Poren und schliesst sehr gut ab. Die Harley-Lackierung ist einsame Spitzenklasse. Kein anderes Motorrad kann ihm das Wasser reichen.

Harley verwendet Acryl-Farben, die sich bestens mit den Zwei-Komponenten-Lacken vertragen. Urs mischt die Farben meist selber und bezieht die Grundstoffe von Spezialherstellern. Auch für alte Modelle werden



heute meist moderne Farben verwendet, die alten Farben sind fast nicht mehr erhältlich.

Beim Spritzen werden verschiedene Spritzverfahren angewendet. Am Vorteilhaftesten ist die elektrostatische Spritzpistole, bei der kaum Material verloren geht.

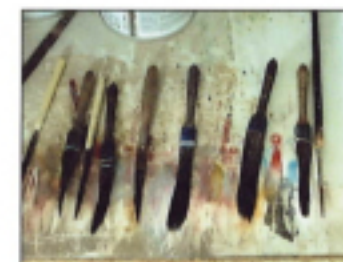


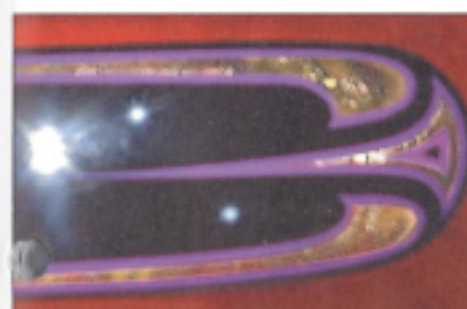
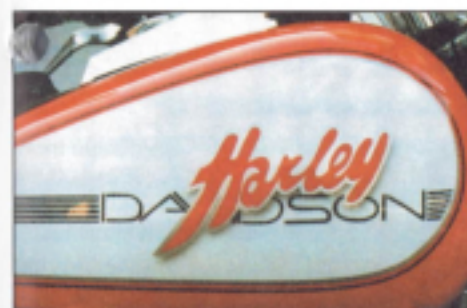
Bei der Pflege des Motorrades sollte darauf geachtet werden, dass die Putzmittel nicht nur reinigen, sondern auch konservieren, sonst hat man plötzlich Oxydationsflecken auf den Metallteilen. Urs verwendet Riwax-Produkte, die diesen Schutz drin haben. Ideal ist nach dem Waschen und Abledern das Auftragen eines Wachses. Das Wachs gibt wieder eine feine Schicht auf den Lack, der diesen schützt und kleine Kratzer ausreguliert. Turtle Wax ist dazu nicht geeignet, da er Rückstände auf Gummi und anderswo hinterlässt.

Urs hat auch eine ganz spezielle Arbeit in Auftrag. Er hatte seinerzeit einige der berühmten Kühe an der Bahnhofstrasse gespritzt. Unter anderem die von MOHAG. Jetzt wird die Kuh zum Motorrad umgebaut. Lasst Euch überraschen, wenn ihr sie dann irgendwo einmal blinken sieht.

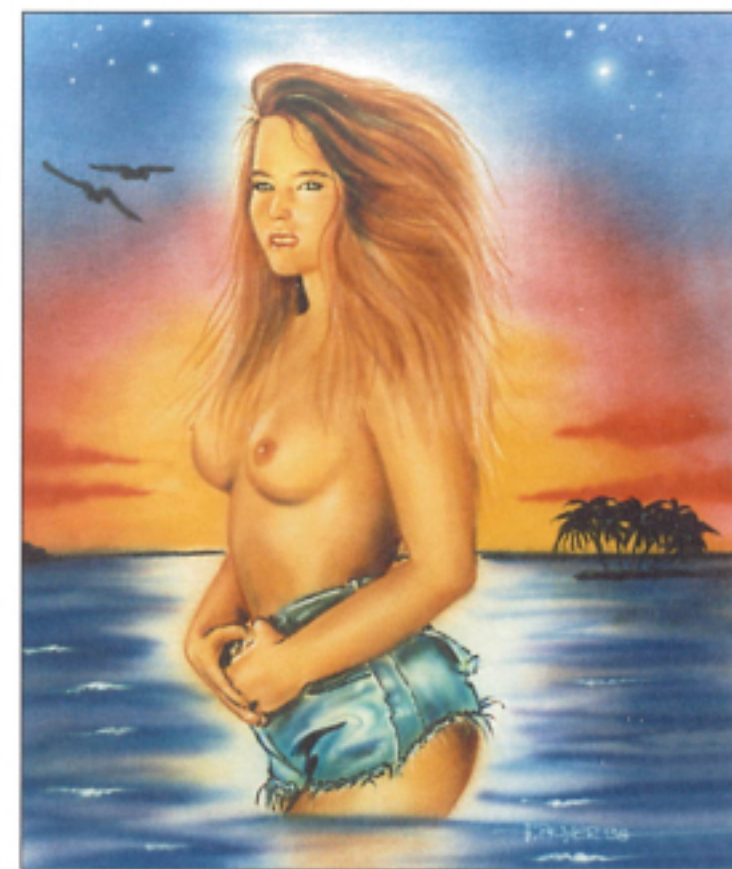
Urs arbeitet eng mit dem Airbrüser Stingray zusammen. Einige der Arbeiten auf den Farbseiten sind Gemeinschaftsproduktionen von Urs und Stingray. Urs bietet die solide Lackierung und Stingray den phantasievollen Airbrush.

(Siehe Seite 39)











Debra Ottinger

[Anita Haug] Debbie Ottinger ist seit 15 Jahren als Airbrusher tätig. Sie macht alles, vom künstlerischen Airbrush-Konzept über Motorräder und Show Cars bis zu neuen Waffen für die US Army. Sie hat sich erstmals fürs Airbrushing interessiert, als sie als Designerin für ein Ingenieursfirma gearbeitet hatte, die die Airbrush-Technik zum Einfärben von Karten gebrauchte. Ihr gehört die Firma Jungle Design in Tucson Arizona und Sie hat sich in Airbrush und Computer Graphics spezialisiert. Normalerweise arbeitet Debbie auf Auftragsbasis, aber manchmal bekommt sie die Möglichkeit, ganz spezielle Stücke nach eigenen Ideen selbst zu kreieren, wie zum Beispiel den Tank und die Fender mit falschem Türkis-Halbedelstein-Muster.

Debbi traf Tony Ottinger, einen Custom Bike-Konstrukteur 1992, nachdem sie Handzettel mit ihrem Airbrush Angebot bei Motorradhändlern in Tucson verteilt hatte. Die beiden heirateten 1995 und haben ihre Talente in idealer Weise kombiniert. Tony entwirft Motorräder und macht die Grundierungs- und Klarlackarbeiten, Debbie ist für die künstlerischen Malerarbeiten zuständig. Beide führen auch Aufträge für computer-unterstützte Entwürfe und Zeichnungen für lokale Ingenieurbüros aus.

Wenn du dich dafür interessierst, von Debbie und Tony ein Custom Paint ausführen zu lassen, oder wenn du noch Fragen hast, ruf doch an: 001 (520) 745-5978. / jungledesigns@worldnet.att.net

Der Preis hängt von der Komplexität der Arbeit ab, dazu kommen die Transportkosten mit UPS oder einer Firma deiner Wahl. (Siehe Seite 46)



MOTORRAD-LACKIERUNGEN



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

Wir machen Ideen sichtbar



www.motopaint.ch

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

Oldtimer-
Restaurierungen
Handlinierungen

BILDER SEITE 39

2-RADSPRITZWERK + BESCHRIFTUNGEN

MOTORRAD-**HARLEY-DAVIDSON** CENTER

Germann St. Gallen Rorschacherstr. 239 9016 St. Gallen Telefon 071-288 14 46



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



WANNA TALK HARLEY - TALK WITH US

Herbert Beyer

Airbrush-Pionier und Europameister der Spritzpistole

[Chrigel Gonzenbach] – Vor über 15 Jahren, als Airbrush in der Schweiz noch etwas für Insider war, trafen sich eines Tages in Herzogenbuchsee die Freunde individueller Auto- und Motorrad-Lackierungen zum 1. Schweizer Custom Painting Treffen. Dazu eingeladen hatte Herbert Beyer, Inhaber eines lokalen Töffbekleidungs-Geschäfts. Als gelernter Grafiker war ihm die gestalterische Begabung zu eigen, und in Gesprächen mit seiner zu einem grossen Teil aus Harley-Davidson-Bikern bestehenden Kundschaft wurde ihm schnell klar, dass der Custom Painting-Boom aus den USA schon bald nach Europa überschwappten würde. So war er einer der ersten, die sich hierzulande der Kunst mit der ultrafeinen Spritzdüse (ab 0,3 mm Querschnitt) verschrieben hatten.

„Das Geheimnis beim Lackieren nach der Airbrush-Methode liegt vor allem in eiserner Konzentration und grosser Geduld“, verrät Herbert Beyer, worauf es beim Custom Painting besonders ankommt. Nach dem Anschleifen der obersten Lackschicht oder – im Rahmen einer kompletten Neulackierung – vor dem Einbrennen wird das gewünschte Motiv auf den Töfftank, das Schutzblech oder bei Autos auf Motorhaube, Türe oder Kofferraum projiziert, um die Umrisse grob festzulegen. Das kann ein Schriftzug sein oder ein Tiermotiv, der Kopf eines Indianers oder Conan, der Barbar, eine laszive Marilyn Monroe oder ein muskelprotzender Arnold Schwarzenegger. Feuerspeiende Drachen, eine fremd wirkende Mondlandschaft aus Star Wars oder andere Science Fiction-Motive, weibliche Schönheiten mit betonten körperlichen Reizen oder gekonnte Flammendecors – alles ist möglich. Nur für die Seitenpartien von Autoreifen empfiehlt Beyer eher grafische Muster statt Bilder, damit es beim Vorführen auf dem

Strassenverkehrsamt keine Probleme (wegen angeblich zu starker Ablenkung der anderen Verkehrsteilnehmer) gibt.

Die nachfolgende Arbeit geht völlig freihändig vor sich. Mit der kugelschreiberförmigen Spritzpistole wird das Bild von hinten nach vorne aufgebaut, das heisst der Hintergrund wird zuerst, Objekte im Vordergrund zuletzt aufgespritzt. Eine weisse Grundierung bewirkt, dass auch helle Farben vor dunklem Hintergrund zur Geltung kommen. Wer in den letzten Jahren einmal an der Easyrider-Party in Egglwil dabei war, hatte die Gelegenheit, Herbert Beyer bei seiner Arbeit live zu beobachten.

„Beim Airbrushen sollte man keine Schablonen oder Hilfsmittel wie Bleistift und Kugelschreiber verwenden. Auch Pinsel oder wasserfeste Filzschreiber zum Nachziehen der Konturen sind nicht stilrein“, lehnt Herbert Beyer klar undefinierbare Mischtechniken ab. Kanten und feine Linien werden zwar so – freihändig mit der Spritzdüse gezogen – nie ganz messerscharf, und oft muss der Hintergrund entlang der Konturen nochmals etwas nachgearbeitet werden. Der Gesamteindruck der Lackierung wirkt hingegen viel homogener.

„Ich arbeite nur mit den Grundfarben gelb, rot und blau sowie schwarz und weiss“, bekennt sich Herbert Beyer weiter zu einer Technik, die nur von den wenigsten Airbrush-Künstlern gepflegt wird. Sämtliche Mischfarben und die subtilen Farbübergänge entstehen direkt auf dem Bild. Kein Wunder, dass so nicht selten 30 bis 40 Farbschichten pro Motiv aufgetragen werden. Ein Klarlack-Finish als oberste Lage vor dem Einbrennen ergibt die verblüffende Tiefenwirkung. Die ganze Ar-



beit ist sehr aufwendig und kann bei einer Tankbemalung schon mal bis zu 15 Arbeitsstunden in Anspruch nehmen. Für eine Auto-Motorhaube können auch schon mal 30 Stunden zu Buche schlagen.

Dass er mit seiner puristischen Technik auf dem richtigen Weg ist, zeigte sich bereits 1990, als er anlässlich der Airbrush-Europameisterschaft mit der silbernen Auszeichnung geehrt wurde. Drei Jahre später konnte Herbert Beyer schliesslich unter 300 Teilnehmern gar „Europas goldene Spritzpistole“ in Empfang nehmen. Und zwar mit einem Werk auf Leder. Längst werden die gespritzten Kunstwerke nicht mehr nur auf Blech- und Kunststoffteilen von Motorrädern, Gespannen, Personen- und Lastwagen gewünscht, sondern auch auf dem Rücken von Lederjacken, auf Helmen und T-Shirts, wobei die verwendete Farbe nicht brüchig sein darf. Aber auch Blechtafeln im Posterformat, Zifferblätter von Wanduhren und die gute alte Leinwand zum Aufhängen in der guten Stube sind als Träger für Airbrush-Motive immer beliebter geworden. Und wenn es darum geht, der Biker-Bar oder dem renovierten Badezimmer einen individuellen Touch zu geben, kein Problem: Herbert Beyer kommt mit seinem portablen Kompressor auch ins Haus und macht sich direkt am Mauerwerk oder an den Holzwänden zu schaffen. (Siehe Seiten 40 und 41)

Martin Günter

[Marcel Tubetti] Wir besuchten einen weiteren wohlbekannten Airbrusher in der Schweiz. Martin Günter, seit vielen Jahren bei Moto-Senn angestellt, ist durch viele revolutionäre Bilder bekannt geworden. Bereits während der Lehre als Autolackierer machte Martin die ersten Versuche mit der Airbrush-Pistole. Im Januar 1983 kam er zu Wädi Senn und richtete sich dort bestens ein. Alle Arten von Lackierungen wurden von Martin durchgeführt. Erinnert ihr euch an den Van, der die Aliens von Werner Giger spazierenfuhr? Oder die immer wieder bestaunten Senn-Chopper die alle Martins Handschrift zeigen? Die Parfum-Marke Denim schrieb als ersten Preis eines Wettbewerbes ein Dnepr-Gespann aus. Den Jeans-Anzug, den Martin dem Töff wie dem Seitenwagen verpasst hatte, sah wirklich super aus. Man hatte wirklich den Ein-

druck, dass da einer Jeanshosen spazierenfährt. Als Gewinner wurde ein älterer Herr aus Genf ausgelost, der den originellen Preis aber bald wieder verkaufte. Der Berner Käufer fuhr selbst bereits einen Chopper, der von Martin gebrusht wurde. Die Überraschung war gross, als er die Dnepr – ohne zu wissen wer der Künstler der Jeans war – Martin vorführte. Vor einiger Zeit war es in Gold nicht nur an den Fingern oder um den Hals zu tragen. Auch Harleys wurden mit Gold verziert. Dabei benutzt der Lackierer hauchdünne Goldfolien, sogenanntes Blattgold. Nicht gerade billig, aber wer es mag, für den ist es einfach schön. Wer ein Aktfoto von seiner Liebsten hat, geht damit zu Martin. Pfu! was denkt ihr schon wieder! Er bringt die kleinsten Dinge mit der Pistole auf den Benzintank oder sonstwo hin. Und wer Freude daran hat, dem wün-

sche ich viel Spass beim Erklären, wer denn wohl die Schöne sei. (Siehe Seite 45)



SICHER FAHREN – DENN DIE «BERNER» FÄHRT MIT



Verkaufsleiter
Beat Tölderer

Wer mit einem Motorrad fährt, stellt jederzeit ein Risiko dar. Deshalb lohnt es sich, die finanziellen Folgen bei der «Berner» Versicherungen abzusichern. Ob Ihr Motorrad eine kleine Pannenhilfe nötig hat oder einen Totalschaden erleidet, die «Berner» unterstützt Sie mit der **berner drive®**.

welche nach Ihren individuellen Bedürfnissen zusammengestellt wird. Unsere Spezialangebote sind die Saisonpolice und der Grobfahrlässigkeitsschutz. Nicht zuletzt profitieren Sie von einem attraktiven Bonussystem.

Nicht immer ist der andere Schuld... Was ist zu machen? Wir bieten eine professionelle und umfassende Haftpflichtversicherung an. Schadenfreie Lenker werden mit einem fairen Bonus belohnt, so dass er nur einen Teil der Grundprämie zu bezahlen hat.

Ein richtiges Motorrad sollte mit einer Vollkaskoversicherung gedeckt werden. In der Vollkasko sind alle

Teilkasko-Risiken enthalten: Bei Feuerschäden, Elementarschäden, Schneerutschschäden, Diebstahl, Glasbruchschäden, Tierschäden, Vandalenschäden und Hilfeleistungsschäden stehen wir Ihnen zur Seite. Zur Vervollständigung sind Kollisionsschäden an der eigenen Maschine auch gedeckt...

Fahren Sie Ihr Motorrad vorwiegend in der warmen Jahreszeit aus? Nutzen Sie die neue und kostengünstige Saisonpolice aus! Sie brauchen die Schilder im Winter nicht mehr zu hinterlegen, sondern nutzen Sie die Gelegenheit, bei unerwartet schönen Tagen zu fahren.

Lassen Sie sich noch heute beraten, denn die nächste Saison kommt bestimmt...



vielleicht ein bisschen menschlicher

Ich will die **berner drive®** kennenlernen. Nehmen Sie bitte Kontakt mit mir auf.



Diesen Talon senden an:
«Berner» Versicherungen
Beat Tölderer
St. Gallerstrasse 11
8501 Frauenfeld
Tel. 052 723 43 11
Fax 052 723 43 00

Name: _____
Vorname: _____
Adresse PLZ/Ort: _____
Tel. Privat / Geschäft: _____
Geburtsdatum: _____

Marcel Gerber

[Kurt Bächtold] Was Marcel mit der Spritzpistole ausführt, ist von höchster Qualität. Das kommt nicht von ungefähr, nimmt er sich doch die Zeit, die nötig ist, um mit dem Kunden alles bis ins Detail zu besprechen. Nur so sind schliesslich beide Seiten zufrieden. Das schönste Airbrush ist erst fertig, wenn der Auftraggeber das sieht, was er sich vorgestellt hat. Die Auswahl ist praktisch endlos, denn beinahe jede Vorlage ist verwendbar. Lebendige Tiefe wird mit Pinsel, Airbrushpistole, schwarz und weiss erreicht. Hier kommt der Perfektionist Marcel voll zum Zug. Über die Kosten erkundigt man sich am besten im Voraus. So lässt sich ein gewisser Rahmen abstecken.

Noch nun von Anfang an: Wann und wie der Grundstein für Marcells Karriere gelegt worden ist, ist nicht so einfach zu beantworten. Schon als Schüler hat ihn die dekorative Technik beschäftigt, was ihn zu einer Lehre als Dekorateur führte. Hier waren weniger Grenzen gesetzt, um sich der Kreativität zu widmen und immer Neues dazu zu lernen. Weitere Ausbildungen zum Werbetechniker und Schriftenmaler folgten.

Nach dieser Phase von immer Neuem begann Marcel Bücher zu lesen von Illustratoren. Diese Technik hat ihn total überwältigt, und der Anreiz war da, eine Airbrush-Anlage zu kaufen. Damals (man schrieb das Jahr 1986) war diese Technik in der Schweiz noch wenig bekannt. Nun ging es daran, sich die

se Technik anzueignen. Mit einfachen Sujets, die heute nicht mehr in seinem Sortiment zu finden sind, fing es an. Damals war der Stolz ungebrochen über die neuen, immer lebendigeren Werke.

Die Technik fasziniert noch immer, sind doch Schattierungen und Strukturen optimal darzustellen. Nun wurde Literatur über Airbrush nur so verschlungen, und die Arbeiten wurden immer professioneller. Was anfangs die Bekannten erfreute, wurde jetzt für alle interessant, denn 1994 eröffnete Marcel, mit Künstlernamen Stingray, ein Geschäft in Horw/LU. Die Nachfrage nach seinen Kunstwerken wurde gross. Organisiert vom weltgrößten Airbrushverband in Deutschland haben über 1800 Teilnehmer ihre Interpretation zum Thema „Freiheitsstatue“ eingereicht. In der Kategorie Custompainting wurde Marcel zum Europameister gekürt. Bei seiner amerikanischen Symbolfigur wurde die Fackel durch eine Budweiser Bierdose ersetzt.

Im Juni 1996 werden neue Räumlichkeiten in Neuenkirch/LU bezogen. Gleichzeitig sind hier Atelier und Galerie untergebracht. Der Kunde kann auswählen, was er gerne haben möchte. In Neuenkirch läuft es sehr gut, konnte doch seither der Jahresumsatz immer wieder verdoppelt werden. Bei soviel Verdoppelung braucht es auch mehr Hände und Köpfe, so wurde Fabian Koch eingestellt. Fabian Kochs Stärken liegen in der SMART ART (kleines Schwesterchen von AIR BRUSH ART). So nennt sich der Bereich von klassi-

scher Folienbeschriftung, Digitaldruck und 3D-Gestaltung.

Marcells Freundin, Sandra Enz, ist seit den Anfängen für die Administration zuständig. Zudem wird mit Urs Bachmann (Wallisellen) zusammen gearbeitet. Nebenbei gibt Marcel Kurse – über was wohl? Und schliesslich können Airbrush-Artikel bei ihm gekauft werden.

Heutzutage sind auch Mischtechniken möglich, das heisst Kombinationen von Folien und Airbrush oder Folien und Lack. Man muss es gesehen haben, um alles begreifen zu können. Natürlich gibt es nicht nur Motorräder oder Autos zu verschönern; nein, auch Bus, Tram, Wandfassaden, Reitschulen (Chilbi) kommen an die Reihe. Die Arbeiten an grossen Gegenständen wie Bus oder Tram können in den Werkräumen der Verkehrsbetriebe Zürich ausgeführt werden, die über eine gute Infrastruktur verfügen. Ein weiterer Bereich umfasst das Dreidimensionale. Es ist doch gleich alles noch realistischer und futuristischer, wenn sich ein Drachenkopf vom Motorradtank erhebt. Marcel macht's möglich.

Persönlich habe ich Marcel Gerber als jeden Fachmann kennengelernt, wie ich ihn mir immer vorgestellt hatte. Ich brachte ein Buch mit den entsprechenden Motiven und Schriftzügen. Wir diskutierten wie, wo und was. Nun folgten von mir die Tankhälften und Schutzbleche, und nach einiger Zeit (hängt vom Aufwand ab) war mein Traum von der ultimativen Airbrush-Arbeit vollendet. (Seiten 42/43)



RIDE HARLEY - HAVE FUN!

Workshop for Harley-Davidson



Lüber

Tel. 071-923 60 51

Fax 071-923 22 41

E-Mail Lueber@motorradhandel.ch

Buchenrainstr. 3a
9536 Schwarzenbach SG



**Verkauf, Service, Revisionen und Umbau
von Harley-Davidson Motorräder**

Verkauf von Zubehör

**Verkauf von div. Geschenkartikeln
T-Shirts, Sweatshirts, Jacken, usw.**

Öffnungszeiten: Montag geschlossen

Di - Fr	9.00 - 11.30	Sa	9.00 - 12.00
	13.30 - 18.30		13.30 - 16.00

Blackriver Chapter

[Claudia Neithardt] Zum Ausklang des Jahres 98 fand bei Lübers wie jedes Jahr eine feuchtfröhliche Feier statt. Markus stellte seinen Bieranhänger mit 80 Liter Hopfensaft zur Verfügung. Doch, oh Schreck, um 21 Uhr lies er schon das letzte Bier aus dem Zapfhahn. Gut, hatte Caroline noch ein paar Spezi zur Hand. Nochmals ein Dankeschön für diesen wiederum gelungenen Anlass. Mögen Lübers noch manch solches Fest auf die Beine stellen!

Kegelabend Warum sollte es wohl dieses Jahr anders beginnen als 1998? Wir fanden uns wieder zu einem gemütlichen Kegelabend ein. Schon sehr schnell zog Sepp mit einem beachtlichen Vorsprung der Konkurrenz davon. Er war bis zum Schluss nicht mehr einholen, obwohl Jürg und Thomas hart kämpften. Der Siegesteller ging somit auf die Reise nach Bronschhofen.

Love Ride Trotz schlechter Wettervorhersage siegte am 7. Love Ride vom 2. Mai 1999 glücklicherweise einmal mehr die Sonne. Wie schon letztes Jahr halfen wir mit 5 Leuten,

die Seitenwagen, Ecomobils und Trikes einzuparken. Es hat sehr viel Spass gemacht, die strahlenden Gesichter der Mitfahrenden zu beobachten. Ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren, denn die Strategie war gegenüber dem 6. Love Ride etwas anders, aber es hat hervorragend geklappt. Das wir allerdings einen "Arzt" im Team hatten, hat uns doch sehr überrascht, gell Kurt (was nicht so alles auf einer Leuchtweste steht!) Nach beendeter Arbeit genossen wir mit etwas roten Köpfen (Sonnenbrand?) eine kleine Ausfahrt und ein feines Nachtessen im Restaurant Sonne in Gachnang. Auf den 8. Love Ride!

Davos Endlich konnte Davos das 3. Harley-Davidson-Treffen bei traumhaftem Wetter abhalten. Alles war bestens organisiert. Ein wunderschöner Platz mit genügend Parkmöglichkeit stand zum Campieren zur Verfügung. Am Abend konnte die Eishalle als Festzelt benützt werden. Mit sehr guter Musik und reichlich Auswahl an feinen Speisen und Getränken wurden die Abende nicht langweilig. Freitags war wie an den meisten Veran-



Bereit für die Heimreise vom Faskersee

staltungen noch nicht gar so viel los, dafür konnte am Samstag mit mehr Besuchern gefeiert werden. Sehr viele bekannte Gesichter hatten wir nicht angetroffen. Sicher lag es auch daran, dass gleichzeitig das Treffen in England und eines in Sölden stattfand. Sonntags fuhren wir den Ride durch Davos mit, wo uns sehr viele Zuschauer begeistert zuwinkten. Besser hätte es gar nicht sein können. Die Organisatoren waren so sehr zufrieden, dass sie eventuell im Jahr 2000 das Treffen auf eine ganze Woche ausweiten wollen.



Hilfsgruppe am Love Ride

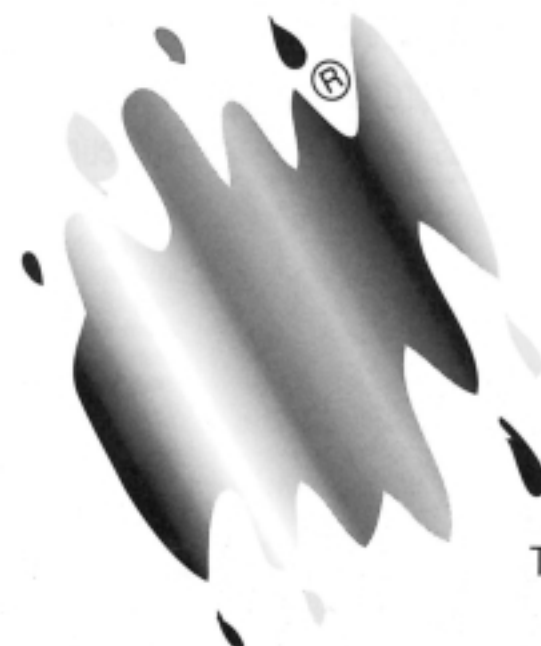


Gemütliches Zusammensitzen in der Davoser Eishalle



Aufstellung in Gachnang

**Innen- und Aussen-
Renovationen**



Rolf Blatter
Gibelhalde 21
9100 Herisau

Telefon 071 3515853
Natel 079 2150148

KONVOI-FAHREN

[Anita Haug] Die meisten von euch sind schon in grösseren oder kleineren Gruppen gefahren. Ihr habt dabei sicherlich ganz verschiedene Erfahrungen gemacht. Besonders bunt wird die Palette, wenn man auch in unseren Nachbarländern fährt. Mit deutschen Kollegen geht es meist sitzsaftig und geordnet zu. Mit den italienischen Amici auch, aber nur die ersten 10 Minuten, dann bricht meist das Temperament durch, und es entsteht ein freundschaftlicher Bienenschwarm. Dieselben Erfahrungen haben wir mit griechischen und französischen Chaptern gemacht. Für uns ist es jeweils etwas brenzlich, weil wir die ungeschriebenen Gesetze dieser Gruppen nicht kennen und auch nicht wissen, worauf wir uns verlassen können. Konvoi-fahren erfordert Konzentration und Disziplin, und es ermüdet. Dazu wiegt es einen in falscher Sicherheit, und man wird fast ein wenig hypnotisiert vom Rücklicht des Vorderbikers.

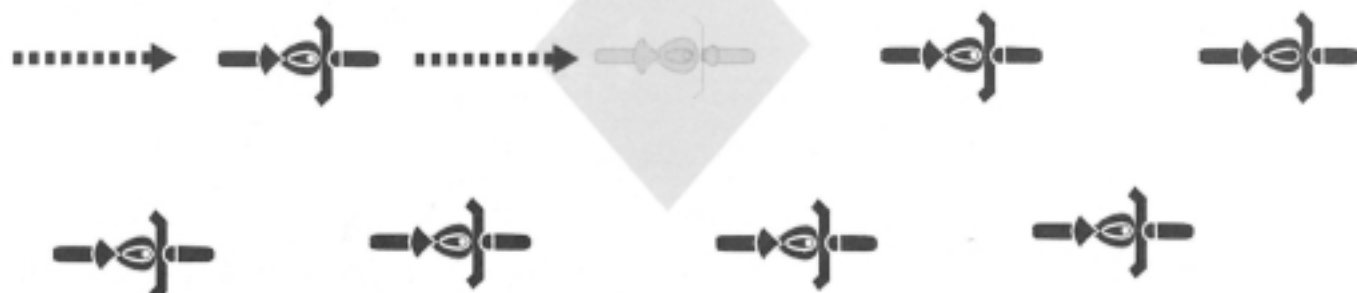
Besonders bei grossen Gruppen werden oftmals Kreuzungen gesichert und abgesperrt. Das soll in keiner Weise heissen, dass hier ein Wegrecht erzwungen werden soll. Das Strassenverkehrs-gesetz ist jedoch klar. Kein Verkehrsteilnehmer darf in einen geschlossenen Verkehrsverbund eindringen. Somit ist die Möglichkeit gegeben, unseren geschlossenen Verkehrsverbund zu schützen, indem man andere Verkehrsteilnehmer mit sichernden Harley-Fahrern darauf aufmerksam macht, dass Teilnehmer an einem Konvoi dürfen sich jedoch nicht absolut auf eine freie Fahrt einstellen. Jeder ist für seine Sicherheit selbst verantwortlich. Es kommt immer wieder vor, dass ungeduldige Autofahrer in einen Verbund einbrechen wollen, und es kann zu gefährlichen Situationen kommen. Die sichernden Fahrer/innen müssen also gut absperren und sich nicht ins out drängen lassen, wenn schon gesichert wird.

Lücken schliessen

Es kann immer wieder vorkommen, dass vor einem eine Lücke entsteht, weil jemand aus dem Konvoi ausgesichert ist. Es ist eine weitverbreitete gefährliche Unart, diese Lücke durch Seitwärtsverschieben wieder zu schliessen. Schon mehr als einmal haben sich Teilnehmer so gegenseitig abgeschossen. Die korrekte Art, solche Lücken zu schliessen, besteht im lateralen Verschieben, das heisst von hinten nach vorne auf derselben Spur bleibend.

LÜCKEN SCHLIESSEN

Entsteht im Konvoi eine Lücke dann wird diese **nicht seitwärts** sondern **von hinten nach vorne** aufgefüllt. Das heisst das jeweils hintere Fahrzeug fährt nach vorne in die entstandene Lücke.



FAHREN

KONVOI-FÜHRER

KONVOI-FÜHRER

- Bestimmt die Route
- die Stops
- die Geschwindigkeit.

KONVOI-TEILNEHMER

- Führt versetzt mit einem Abstand von ca. 10 m nach Vorne und Hinten
- Führt nur so schnell, dass der Abstand vom Fahrer hinten eingehalten werden kann.
- Die einmal eingenommene Position innerhalb des Konvois muss eingehalten werden.
- Es darf nicht überholt werden.
- Langsame Fahrzeuge oder Fahrer mit weniger Fahrpraxis fahren am Anfang des Konvois da dort die Geschwindigkeit am tiefsten ist. Für die Strassensicherung werden spezielle Abmachungen getroffen

SCHLUSS-FAHRZEUG

Ist verantwortlich, dass keiner zurück bleibt und hilft den Konvoi zusammenzuhalten.

Sicherheitszone

SICHERHEITS-ABSTAND

Durch das versetzte Fahren entsteht ein optimaler Sicherheitsabstand zwischen den einzelnen Konvoiteilnehmern.

SCHLUSS-FAHRZEUG

Sichern der Kreuzung

Gerade in grossen Gruppen ist der Bedarf da, Kreuzungen so zu sichern, dass die ganze Gruppe in einem Fluss darüber fahren kann. Wichtig ist, dass die Gruppe konzentriert und aufgeschlossen fährt. Der Konvoiführer bestimmt, wie viel Leute die nächste Kreuzung sichern sollen und zeigt dies mit Handzeichen an. Die vordersten Teilnehmer/innen sind dran zum Absperren. Die Ausnahme bilden schwächere Fahrer/innen, die vorne fahren und sich das noch nicht zutrauen. In dem Falle weichen sie an den rechten Strassenrand aus um die Anzahl Fahrer/innen von hinten vorbeizulassen, welche die nächste Kreuzung sichern sollen. Nach dem Sichern schliessen diese Fahrer/innen hinten am Konvoi vor dem Schlussfahrzeug an.



Handzeichen des Konvoiführers

Der Konvoi-Führer (A) hält 2 oder mehr Finger in die Höhe und signalisiert den nachfolgenden Harley-Fahrern (B+C etc.) dass sie die Kreuzung/Kreisel sichern müssen. Die Kreuzung muss vom ganzen Konvoi so schnell wie möglich überquert werden. Nachdem das Schluss-Fahrzeug (D) die Kreuzung überquert hat, fahren die Harleys, welche die Strasse gesichert haben vor das Schlussfahrzeug (D). Bei der nächsten Kreuzung werden wieder die vordersten beiden Harleys die Strasse sichern und dann hinten anschliessen.

STRASSE KREUZEN



Handzeichen des Konvoiführers

IN STRASSE EINBIEGEN



Der Konvoi-Führer (A) hält 1 Finger in die Höhe und signalisiert dem nachfolgenden Harley-Fahrer (B) dass er die Strasse sichern muss. Der Konvoi soll so schnell wie möglich einbiegen. Nachdem das Schluss-Fahrzeug (D) eingebogen ist, fährt der Harley-Fahrer, der die Strasse gesichert hat vor das Schlussfahrzeug (D).

Ganz automatisch fährt man hinten im Konvoi schneller als vorne. Schon bei 20 Bikes kann das gute 20 km/h ausmachen. Also wird vorne innerorts nicht mehr als 40 gefahren – hinten gibt's schnell 50, ausserorts vorne nicht mehr als 60 bis 70 – hinten muss man sich dann schon sputen. Das kommt teilweise vom Ziehharmonika-Effekt. Man kann diesen Effekt etwas mindern, wenn alle dieselben Abstände einhalten und konzentriert fahren. Auf längeren Strecken jedoch und auf Strecken mit viel Anfahren, Anhalten und Abbiegen kommt es unweigerlich zu diesem Phänomen.

Konvoi-Fahren kann durchaus ein Erlebnis sein. Wenn ihr euch an die Regeln hält, macht es bestimmt Spass.

DIE 6 GRUNDREGELN DES KONVOI-FAHRENS

- Versetzt fahren.
- Geschwindigkeit nach dem Fahrzeug hinten ausrichten. Im Rückspiegel kontrollieren.
- Position im Konvoi beibehalten.
- Nicht überholen.
- Langsame Fahrzeuge fahren am Anfang des Konvois.
- Wer den Konvoi während der Fahrt verlassen will, meldet sich vorher beim Veranstalter ab.

[Anita Haug] Der Zauber des blauen Traums wirkt immer noch nach, auch einige Wochen nach dem eindrucksvollen Erlebnis. Ende Mai haben wir uns mit 63 weiteren H.O.G. Mitgliedern zu einer der schönsten und bestorganisierten Touring Rallies aller Zeiten aufgemacht. Maria aus der Tschechischen Republik, Norbert und Theo aus Wien sowie Pia, Beat und ich aus der Schweiz gaben der Rally den internationalen Touch. Alle anderen Teilnehmer kamen aus verschiedenen Teilen Deutschlands. Angeführt von Petra und Thomas aus der Pfalz – ihr Dialekt ist unverkennbar – die uns ihre Liebe zu Tunesien in eindrücklicher Weise mitgeben konnten, waren wir mit 50 Harleys von Genua aus unterwegs.

Das Warten auf die Fähre war kurzweilig. Mit uns standen Kolonnen um Kolonnen von PWs, Lastwagen, Geländefahrzeugen und etwa 80 undefinierbare Vehikel im Hafen. Die letzteren waren von uns aus gesehen kaum mehr fahrtüchtig, wurden von Klebeband und Draht zusammengehalten und hatten auf dem



Ob die wohl alle in die Fähre hineinpassen?

Dach eine Ladung, die mindestens dem Volumen des darunter verborgenen Gefährts entsprach. Die Ladung hätte gut und gerne der Sperrmüllabfuhr von Genua entstammen können. Allem Anschein nach werden jedoch alle die mitgeführten Gegenstände irgendwo in Afrika wieder einen Benutzer finden. Nach dem Einchecken und einer erfrischenden Dusche trafen wir uns alle am Swimmingpool und winkten Europa zum Abschied zu. Das Abendessen stimmte uns sofort auf Tunesien ein, es gab wunderbaren Couscous. Dank der minutiösen Vorarbeit von Petra gingen die Zollformalitäten in Tunis reibungslos vonstatten. Ich wurde allerdings aus Versehen auf eine Ehrenrunde geschickt und durfte die Checkpoints ein zweites Mal passieren, auch wieder ohne Probleme.

Nach dem Ausladen erwartete uns Dhyaa, der tunesische Freund von Petra und Thomas, der uns von der Abou Nawas Gruppe zur Betreuung für die ganze Rally ausgeliehen wurde. Er nahm freudestrahlend von der brandneuen 99er Dyna Superglide Besitz, die er für die Tour zur Verfügung gestellt bekam. Zusammen mit der Polizei, die uns auf weiten Teilen durch Tunesien geleitete, brachte er uns beim Eindunkeln in unser erstes Abou Nawas Hotel. Wir bezogen grosszügige Bun-



DER BLAUE TRAUM H.O.G. TUNESIEN RALLY 1999

galows und verpackten als erstes alle warmen und überflüssigen Klamotten in grosse schwarze Abfallsäcke, die im Hotel bleiben würden bis zu unserer Abreise zurück ins kältere Europa.

Pünktlich um neun standen wir am nächsten Morgen bereit zur Abfahrt um das zerklüftete Cap Bon. Zum Mittagshalt besuchten wir die Grotten bei El Haouaria aus denen vor vielen Jahrhunderten Sklaven das Baumaterial für Carthago herausgebrochen hatten. Die Mittagshalte sind einer besonderen Erwähnung wert. Jeden Tag, ausser an Thomas' Geburtstag, war Petra mit einem grossen Seesack auf dem Rücken frisches Brot einkaufen gegangen und eröffnete dann den Mittagstisch vor dem Werkstattwagen. Er war abwechslungsreich mit Thunfisch und Sardinen oder Büchsenwurst bestückt. Dazu gab es Streichkäse, Mineralwasser und manchmal erfrischende Früchte. Man bediente sich nach Herzenslust und liess sich irgendwo im Schatten nieder zum Schmausen. Am besten war das Fladenbrot des ersten Tages, bloss hatten wir alle Hunger und etwas grosse Augen. An den folgenden Tagen wurden wir bescheidener.

Unser Tagesziel war Hammamet. Nach einem recht kühlen Bad im Meer und einem Drink am Swimmingpool bedienten wir uns, wie meistens, beim Abendessen am reichhaltigen Büffet, das zu grossen Teilen einheimi-



Mittagessen: Heute gibt es frisches Fladenbrot und Thon

sche Speisen, aber auch europäische Gerichte aufwies. Am nächsten Morgen machte Thomas mit einem praktischen Beispiel in daktisch einmaliger Form klar, was denn nun



Auf der Küstenstrasse ums Cap Bon



Die Küste in Nordtunesien ist zerklüftet und abwechslungsreich



Tunesien ist nur 140 km Luftlinie von Sizilien entfernt

„versetzt fahren im Konvoi“ wirklich bedeutet. Es leuchtete allen ein, dass, wenn auf der Innen- oder Aussenkolonne eine Lücke entsteht, diese von hinten und nicht von der Seite aufgefüllt werden muss. Alles andere ist viel zu gefährlich und bringt eine Menge Unruhe in eine Gruppe. Darüber hinaus gibt es keine Überholmanöver ausser von den Roadmarshalls. Im praktischen Gebrauch hat sich dieses System als äusserst effizient bewährt.

Alle Rallyteilnehmer fuhren sehr diszipliniert. Natürlich kannte man bald auch die Eigenheiten der einzelnen Fahrer und Fahrerinnen. Einige wollten nur innen oder nur aussen fahren, andere lieber mehr in der Mitte, pendelten situativ von einer zur anderen Seite oder kamen einander in engen Kurven etwas nahe, aber die vorherrschende Toleranz und die sich entwickelnden Freundschaften bedachten diese kleinen Macken mit Nachsicht. Auf guten Strassen fuhren wir nach Kairouan, der Hauptstadt der Teppichknüpferei. Die Landschaft mit begrünten Hügeln und brauner Erde erinnert noch stark an den Peloponnes in Griechenland oder an Sizilien. Kein Wunder, liegt doch Sizilien nur 140 Meilen von Tunis entfernt.

Ein polyglotter Führer, einst Sprachlehrer und jetzt über 70 Jahre alt, zeigte uns die grosse Moschee von Kairouan. Die langen mit Säulen bestanden Kreuzgänge umschlossen einen grossen Hof der mit zwei Sonnenuhren und einer Zitadelle bestückt ist. Die eigentlichen Räume der Moschee sind nur durch die schweren geschnitzten Türen aus Zedernholz zu bewundern, Eintreten war für uns Nichtmoslems verboten. Eintreten jedoch sehr erwünscht, war beim folgenden Bummel durch die Kasbah mit den Souks. Von weitem zeugten die Rufe „Chef, du Harley?“ „Mister, nur schauen!“ „Hallo, Hallo!“ und „Deutsch?“ vom guten Buschtelefon im Markt. Wir gewöhnten uns schnell daran und konnten den Lockrufen meist widerstehen.

Danach fuhren wir einige Kilometer weiter zu den nächsten schattigen Bäumen und gaben uns dem verdienten Mittagsschlaf hin. Heute gab es Dosenwurst und Melonen. Unser Tagesziel hiess Sbeitla. Je näher wir kamen, desto grauer wurde der Himmel. Es wird doch wohl nicht regnen in Tunesien? Jetzt, wo wir all unser Regenzeug im Hotel in Tunis gelassen haben? Wir erreichten unser Hotel



Der Eingang zum Innenhof der Moschee in Kairouan

mit den ersten Regentropfen und wurden Zeugen von einem wahrhaften tunesischen Gewitter. Der erste und letzte Regen auf dieser Reise. Wir sollten uns noch an die erfrischende Abkühlung zurücksehnen. Die Temperaturen waren angenehm kühl und das servierte Nachtessen ausgezeichnet. Das machte den Mangel an Frotteetüchern (leider nur eins pro Zimmer) wieder wett.

Bei strahlendem Sonnenschein besichtigten wir am nächsten Morgen die römischen Ruinen bei Sbeitla. Die zum Teil gut erhaltenen Ruinen gaben einen realen Einblick in das Leben um das 3. Jahrhundert. Tempel der Göttinnen Juno und Minerva stehen friedlich neben frühchristlichen Kirchen mit aufschlussreichen Mosaikfußböden. Der restaurierte Triumphbogen des Kaisers Diokletian ragt als eindrucksvolles Denkmal gleich hinter der gut erhaltenen Festungsmauer auf und ist von Bougainvilleas umrankt.

Vollgesogen mit Kultur machten wir uns auf den Weg Richtung Wüste und Oasen. Die Landschaft wurde karger und die Strassen welliger. Der Pannestreifen auf beiden Seiten war nicht geteert. So wirbelten ausweichende Autos und Lastwagen eine Menge Sand in die Luft. Wir montierten Bandanas und andere Baumwolltücher vor Mund und Nase. Die Temperaturen stiegen langsam an. Es dürften so um die 30 Grad gewesen sein. Beim Fahren kühlte ein angenehmer Luftzug, aber beim Anhalten musste die Toffkluft sofort vom Körper, sonst war man in Kürze nass geschwitzt. Der Mittagshalt am Rand der Strasse war glücklicherweise von grossen Bäumen überschattet. Heute gab es Thon, Sardinen und Orangen.



Der Kreuzgang in der Moschee in Kairouan



Die Sonnenuhr auf dem marmornen Hof der Moschee



Die römischen Ruinen bei Sbeitla sind noch sehr gut erhalten



Zwei Kirchen gehörten zum alten Sbeitla

Kurz vor dem Tagesziel Tozeur wurde eine folgenschwere Entscheidung fällig. Wir entschieden uns fürs Abenteuer und folgten Thomas zur Selja Schlucht. 10 km Piste waren angesagt. Zwei lange, bodenlose Sandlöcher bereicherten die Strecke. Wir erfuhren, dass man mit genügend Schwung durchfahren müsste und die wild bockende Bronco-Harley eisern unter Kontrolle halten sollte. Einige von uns legten sich bei der Hinfahrt in den



Der Sabetheib Gottes, eine schmale Schlucht bei Selja



Norbert hat sich beim Sprung über das Wasser verschätzt

weichen Sand. Bei der Rückfahrt ging es schon bedeutend besser. Am Ende der Fahrstrecke erwartete uns noch ein kleiner Fussmarsch zur Schlucht mit dem Säbelhieb, einer Felsformation, die links und rechts des Flusses 150 Meter senkrecht in die Höhe stieg und nur einen schmalen Säbelhieb als Durchfluss freilässt.

Wieder auf der grossen Strasse angelangt, machten wir noch einen Halt bei einem Roadside Café. Dieser hochtrabende Name wurde von einer kleinen Bude mit Sonnendach und genügend Stühlen für uns verkörpert.



Das Strassenkaffee war nach unserem Besuch total ausverkauft.

Nachdem wir den gesamten Vorrat an Coca-Cola und Mineralwasser konsumiert hatten, nur noch einige wenige Flaschen mit warmem Orangina übrig waren und auch die Jahres-Aprikosenemte eines Händlers ausverkauft war, verliessen wir die gastliche Stätte. Die Polizei der umliegenden Orte hatte sich mittlerweile zu einer ad hoc-Kontrolle der vorbeifahrenden Lastwagen zusammengetan und begutachtete fachmännisch unsere Milwaukee-Eisen.

Unterwegs begegnete uns eine grosse Dromedarherde, die majestätisch neben uns her zog. Verstaubt und rechtschaffen müde er-

reichten auch wir den Swimmingpool und die anderen Annehmlichkeiten der Oase Tozeur. Die Anfahrt war sehr eindrücklich. Von kargen rötlich-gelben Fels- und Sandformationen umgeben, breitete sich plötzlich in einer riesigen Senke ein Meer von Palmen aus. Die Palmen sind lediglich die oberste Begrenzung einer Oase. Die Bewirtschaftung erfolgt in 3 oder 4 Etagen. Unter dem Schatten der Palmen gedeihen zuunterst Salate, Gemüse, Melonen und Kräuter, darüber Weinreben und zuoberst Fruchtbäume wie Aprikosen, Orangen, Pfirsiche etc. Das knappe Wasser wird durch ein ausgeklügeltes System schon seit Jahrhunderten gleich verteilt und trägt das Seine zum Gedeihen der Oasen bei. Wir konnten uns hier für zwei Tage einrichten und für die Ausfahrt am nächsten Tag das Gepäck im Hotel lassen.

Die Anfahrt zu den Bergoasen Tamerza, Chebika und Mides führt über einen kleinen Pass mit richtig gut ausgebauten Serpentin und bietet einen atemberaubenden Ausblick. Wir wurden von einem lokalen Führer in der Oase Mides herumgeführt und in die Geschichte eingeweiht. Das Dorf ist nicht mehr bewohnbar, seit vor einigen Jahren heftige, lang anhaltende Regenfälle die Lehm-



Einsamer Weg zu den Bergoasen



Die lokale Art, sich vor der Sonne zu schützen, ist am effektivsten



Absieg zum Canyon bei der Bergoase Tamerza



Ganz Mutige stiegen zum Talboden des Canyons hinunter

häuser teilweise zerstört hatten und kein Strom und Wasser mehr zur Verfügung stand. Der Ort steht am Rande einer grossen maleischen Schlucht, die an den Grand Canyon in den USA erinnert. Hier wurden die meisten Aussenaufnahmen für den Film „Der englische Patient“ gedreht. Einige Mutige stiegen bis zum Boden der Schlucht ab und berichteten von Palmen, die da wuchsen, und Tümpeln, die Frösche beherbergen. Dem Verneh-



Hier wurde ein Teil des Films „Der englische Patient“ gedreht



Das Dromedar nimmt's gelassen

men nach war es sauer da unten. Wir anderen taten uns im Schatten des kleinen Kaffeestandes an – ich glaube es war Wursttag – glücklich. Am besten gegen den Durst war der arabische Tee, starker, heisser Grüntee mit Pfefferminz und viel Zucker, in kleinen Gläsern serviert. Auf der Rückfahrt nach Tozeur kamen wir nochmals an Metlaoui vorbei und staunten über die gigantischen Bergbauvorrichtungen, die hier den Abbau von Phosphat ermöglichen. An einem Gebäude entdeckten wir eine Tafel, die auf eine Zusammenarbeit mit einem Kombinat aus der ehemaligen DDR hinweist.



Wir durchqueren das Chott el Djerid



Die Wüste besteht nicht nur aus Sand

Wir freuten uns auf einen weiteren Höhepunkt der Reise, die Fahrt durch das legendäre Chott el Djerid, ein riesiges Salzseensystem. Normalerweise ist die Durchfahrt heute gefahrlos, solange man auf dem geteerten Damm bleibt. Es waren aber genügend Zeugen unglücklicher Experimente zu sehen. Weit hinten steht noch das Skelett eines Busses, auch ein Autowrack war ersichtlich. Der Salzschlick ist sehr trügerisch. Nach einer harten Schicht am Rande wird er schnell weich und tief wie ein Sumpf, dann gibt es kein Entrinnen mehr. Mit wohligen Schauern den Rücken hinunter fuhren wir sicher durch das Naturschauspiel. Leider sahen wir keine Fata Morgana.

Dafür wartete das Hotel in der Oase Douz, am Rande der grossen Sanddünen der Sahara, mit einigen Überraschungen auf. Von aussen unterschied sich das Hotel in der Farbe kaum vom umliegenden Sand und Fels. Im Innenhof jedoch befanden sich inmitten von grünem Rasen zwei Swimmingpools. Ein normaler und einer gespiesen mit warmem Thermalwasser. Wir taten uns natürlich etwas



Mitten in der Wüste ein richtiges Thermalbad

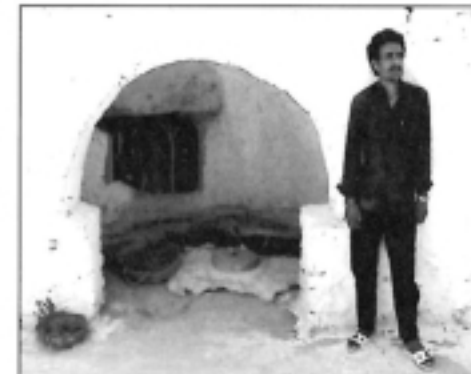
Gutes und entspannten uns im warmen Wasser, es tat auch meinem Muskelkater von vorgestern gut.

Zum verabredeten Zeitpunkt fürs Nachtesen holten uns Beduinen-Musiker und Tänzerinnen mit Kamelen in ihr Lager ab. Sie buken auf einem Feuer schmackhafte gefüllte Fladenbrote und unterhielten uns mit einer farbenfrohen und akrobatischen Berberhochzeit mit tollkühnen Reiteinlagen auf zwei dunklen Araberpfeden. Gegessen wurde im Bedouinenzelt. Wir flegelten uns auf Matratzen hin und genossen, halb liegend, die dargebotenen Köstlichkeiten. Zum Abschluss führten unsere Gastgeber uns auf eine grosse Sanddüne auf der Harley-Davidson in Flammen geschrieben stand. Einige Mutige wagten sich mit ihren Harleys bis fast zum Gipfel und gaben der sonst völlig unbeleuchteten Vollmondnacht ein eigenes Gepräge.

Unser Weg führte uns am nächsten Morgen über die Berge nach Matmata, der Höhlenwohnungsstadt. Heute sind zwar fast alle Höhlenwohnungen verlassen oder dienen dem praktischen Anschauungsunterricht,



Harley als Feuerzauber



Die Höhlenwohnungen im Bergland von Matmata sind sehr komfortabel eingerichtet

aber wir bekamen einen guten Eindruck, dass es sich durchaus komfortabel und mit natürlicher Klimatisierung in diesen Höhlen leben liess. Eine weitere Sehenswürdigkeit bilden die Ghorfas, die Speicherburgen, die hier überall in den Gebirgsorten bestanden haben. Das sind zwei oder dreistöckige Gebilde mit schmalen, hohen Räumen die alle eine Kuppel aufweisen. Von weitem sieht die Oberfläche aus wie ein grosses Wellbrett. Hier wurden Olivenöl, Couscous, Früchte, Gemüse,



Die ganze Gruppe nach der Durchquerung des Chott

andere Lebensmittel gespeichert. In diesem Tag war Thomas' Geburtstag. Er lud uns alle zum Mittagessen in ein Restaurant bei Matmata ein, wo wir auf der Terrasse wunderbar verpflegt wurden.

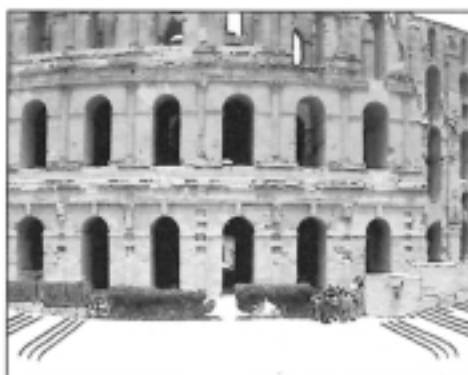
Eine der eindrucklichsten Strecken führte uns immer weiter südlich über die Berge nach Tataouine. Weite Ausblicke über ein faszinierendes Land belohnten uns nach steilen und kurvenreichen Strassen. Wir kamen nicht sehr schnell voran, aber dafür hatten wir mit der tiefstehenden Sonne eine einmalige filmreife Beleuchtung der gelblich-rosa Felsformationen und eine stimmungsvolle Ankunft im Hotel, das so sehr der Natur angepasst war, dass man es von weitem fast nicht vom Berg dahinter unterscheiden konnte.

Das Abendessen nahmen wir am Swimmingpool ein und genossen den Sternenhimmel. Es war unser letzter Tag in der Wüste, und wenn ich etwas an der Reise ändern würde, dann, dass man einen Tag mehr in Tataouine verbringt und von da aus einen weitem Ausflug in die Wüste und Berge macht.

Die längste Etappe stand uns bevor, von Tataouine bis nach Monastir waren es ca. 350

km. Es wurde nun auch immer wärmer. In der Wüste war das Klima trocken, aber zum Meer hin wurde es feucht. Unsere Ankunft im Abou Nawas Monastir wurde wie ein Karneval gefeiert. Begleitet von Musik und Tanz parkierten wir unsere heissen Öfen vor der Hotelzufahrt. Später fuhren wir sie in einen geschlossenen Tennisplatz. Wir erfuhren nun auch, dass es inzwischen 45° C warm war. Wir hatten uns jedoch gut akklimatisiert, und es machte uns, ausser nachts, wenig zu schaffen. Monastir ist die Heimat von Habib Bourguiba, dem früheren Präsidenten von Tunesien. Er lebt in einem riesen Palast ausserhalb von Monastir, und wir besuchten auch sein Mausoleum, das erst geöffnet wird, wenn er darin liegen wird. Die Souks von Monastir wurden drei Teilnehmerinnen beinahe zum Verhängnis. Zum verabredeten Zeitpunkt waren sie unauffindbar. Wir beschlossen, zurückzufahren und nur einen kleinen Suchtrupp zurückzulassen. Nach einiger Zeit tauchten die drei freudestrahlend auf und erzählten vom besten Handel, den sie je bei ihren Einkäufen gemacht hätten. Beim Ausflug nach Sousse zum Basar wurden die drei eng beschattet, damit das nicht noch einmal vorkommen konnte.

Der letzte grosse Ausflug führte uns nach El Djem zum grössten römischen Kolosseum in Afrika. Es rangiert gleich nach denen von Rom und Pozzuoli und ist besser erhalten als dasjenige in Rom. Man konnte ungestört die ganzen Anlagen besichtigen und spürte noch etwas vom Geschehen vor fast 2000 Jahren. Die Rückreise nach Monastir war die heisseste Strecke die wir zu absolvieren hatten. Ein Wüstenwind heizte die 45° noch einmal auf und liess den Staub wirbeln. Wir waren froh, wieder zurück zum Meer zu fahren und eine leichte Brise im Gesicht zu verspüren.



Das römische Amphitheater von El Djem



In diesen Gängen sind einst Löwen und Gladiatoren verkehrt



El Djem ist das grösste Kolosseum ausserhalb Italiens



Wir suchen etwas Erholung im Schatten

Petra und Thomas setzen sich sehr für 2626 ein, eine Hilfsorganisation, die hilft, die notwendigen Infrastrukturen im ärmeren Süden des Landes aufzubauen. Durch T-Shirtverkauf und eine Versteigerung, zu der Degussa sehr grosszügig Objekte stiftete, kamen über 4000 Dinar, das sind rund 7500 D-Mark, zusammen und wurden von Petra und Thomas feierlich den zuständigen Ministern überreicht - ein Engagement, das von den tunesischen Behörden sehr hoch geschätzt wurde.



Ein Händler versucht Gewürzkräutchen zu verkaufen



Die Souks ziehen uns magisch an

Disco, Partys und die Aufführung des Musical "Le rêve bleu" beschlossen unseren Aufenthalt in Monastir. Auf der Rückreise nach Tunis besuchten wir das alte Carthago mit dem einmaligen Rundhafen, der Garagen für die schnellen griechischen Schiffe aufwies, und Sidi Bou Said, das malerische Städtchen mit weissen Häusern und blauen Türen und Fensterläden. Hier wurde der beste arabische Tee serviert, es hatte Pinienkernen darin.

In Tunis behändigten wir wieder unsere warmen Klamotten und hofften, sie noch lange nicht brauchen zu müssen. Tatsächlich schien auch in Genua die Sonne, und mindestens bis zur Schweizer Grenze hielt das Wetter. Wir haben zwei wundervolle Wochen verlebt, viele neue Freundschaften geknüpft und unauslöschliche Erinnerungen an die Herzlichkeit der Tunesier und ihr sehr gastfreundliches Land mitgenommen. Die Harleys

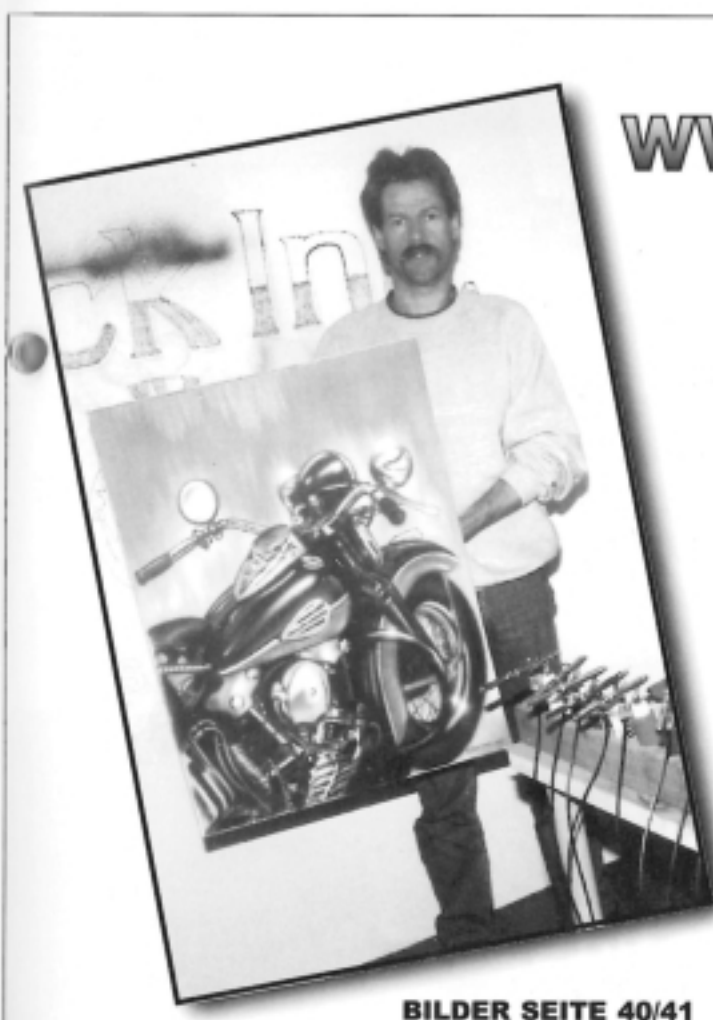
machten willig mit, und Rainer sorgte dafür, dass auch alle Motorräder bis zum Ende fahrtüchtig waren. Es bleibt uns nur noch der Dank an Petra, Thomas und Dhyaa, die uns dieses Erlebnis ermöglicht und mit ihrer Umsicht, Toleranz und Humor den Rahmen für die Reise gesetzt haben. Die nächste Gelegenheit, diese Harley-Tour mitzuerleben, bietet sich vom 10. bis 25. Juni 2000, die Plätze sind beschränkt.



Rainer fickt alles, überall und jederzeit



Wir parkieren vor dem Mausoleum von Habib Bourguiba



BILDER SEITE 40/41

www.beyer.shop.ch

Motorradbekleidung & Airbrush

Zürichstrasse 21

3360 Herzogenbuchsee

Tel/Fax 062-961 50 40

Natel 079-333 33 55

E-Mail: info@beyer-shop.ch

Öffnungszeiten

März bis August	Dienstag - Donnerstag	09.00 - 11.30	13.30 - 19.00
	Freitag	09.00 - 11.30	13.30 - 20.00
	Samstag	09.00 - 16.00	
Sept. bis Februar	Dienstag - Freitag	13.30 - 18.30	
	Samstag	09.00 - 16.00	

Montag geschlossen

z.B. 28'600.- inkl. Mehrwert*

HD • FXD 2000 DYNA SENN-SPECIAL • 1450 CCM TWIN CAM

* Spezial-Lackierung: weiss, orange, schwarz (Varianten auf Wunsch)

- Hinterrad: Felge 4x16 Reifen 160/ 80 B 16 • Frontschale • Rahmenspoiler
- Stretchtank • Sattel • ab MFK, alles eingetragen • sofort lieferbar

- ★ Offizieller Harley-Davidson Händler seit 20 Jahren.
- ★ Umbauten in sämtlichen Stilrichtungen.
- ★ Eigene Lackiererei, spezialisiert auf Airbrush.
(Reportage in diesem Heft)
- ★ Eigene Teileproduktion.
- ★ Riesige Zubehör- und Bekleidungsausstellung.
- ★ Sponsoring Dealer Northwest-Chapter HOG.



MOTO SENN

Moto Senn AG • CH-5026 Densbüren • Telefon 062 878 16 55 • Fax 062 878 17 53 • www.motosenn.ch

Das Schwein und HD-Racing

[Peter Müller] Der frühe Erfolg mit Motorradrennen war sicher einer der Hauptgründe für den Erfolg der Marke Harley-Davidson in den USA. Ausserdem waren diese Rennen der Ursprung für HDs inoffizielles Maskottchen, das Schwein.

Man schrieb das Jahr 1920, und das HD Racing Team, bekannt als „The Wrecking Crew“ (in etwa Abbruchteam), behauptete sich gegen die wichtigsten Gegner Indian und Excelsior als ebenbürtiger Konkurrent. Ein Mitglied des HD-Teams, Ray Weishaar, brachte eines Tages ein Ferkel als Maskottchen mit zum Rennen. Er kleidete es in eine Miniatur-HD Racing-Uniform. Dies war wahrscheinlich die Geburtsstunde des echten „Hog“. „Hog“ oder „pig“ bedeutet im englischen Schwein. So nennt man einen Vielfresser „greedy hog“ oder einen Saukerl „selfish hog“.



Nun nahmen die Sieger eines Rennens das arme Ferkel während der Ehrenrunde auf dem Benzintank mit, und die Leute riefen: „Hey, das sind die Hog-Boys!“ So lautet jedenfalls die Erklärung von Art Gompper, dem Marketing Direktor von Harley-Davidson.

Dieses „hog“ hat dem Team Glück gebracht, wie es sich für ein Schwein gehört. 1921 gewannen Harley-Rennfahrer alle nationalen Meisterschaften und waren auch in den darauffolgenden Jahren immer sehr erfolgreich. Harley-Davidson war auf dem „dirt track“ (Sand- oder Schotterpiste), „flat track“ (Pferderennstadium), „drag strip“ (Beschleunigungswettbewerb) und bei Strassenrennen praktisch immer erfolgreich dabei, und noch heute gehört das Harley-Davidson Racing Team zu den erfolgreichen Teilnehmern an fast allen Rennen in den USA.

Auch das Maskottchen hat sich bis heute nicht geändert, und das „hog“ ist inzwischen ein „Markenzeichen“ von Harley-Davidson geworden. Die geniale Wortschöpfung für die Harley Owners Group - H.O.G. - passt sehr schön dazu. Schwein gehabt!



Our bread has more power!

sonne-beck

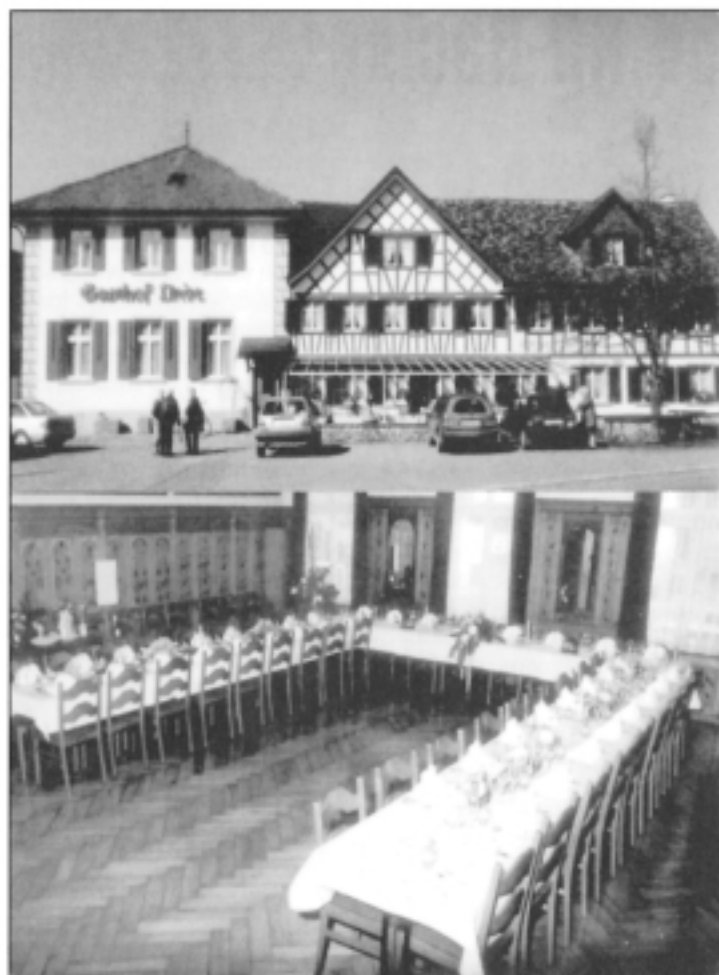
cafe-confiserie-weinfeldern

call: 071 / 622 35 22

Email: sonnebeck@bluewin.ch

<http://www.sonne-beck.ch>

....total verbeckt



Gasthof Linde

9545 Wängi

Peter & Margrit Giger - Keller
Lommiserstrasse 1

Telefon 0 52 / 3 78 12 15
Telefax 0 52 / 3 78 23 44

Saal für jeden Anlass
80 Plätze

unsere Spezialität
Hochzeitgesellschaften
Vereinsanlässe
Sep. Sitzungszimmer
Gästezimmer mit Dusche / WC

genügend Parkplätze

Ruhetag: Sonntag ab 19.00
Montag geschlossen

Triple-Amp Flugzeugbatterien



Für Harley's

3 x stärker als alle Konkurrenten
Startstrom 650 Ampere

3 - fache Garantie 18 Monate

Auch für Goldwing, V-Max, Triumph, Ducati, Guzzi
BMW, Dnepr, usw.

Händlernachweis / Information:
H.W. Jetzer Triple-Amp Import, 5620 Bremgarten
Tel 056-633 03 05 Fax 056-633 85 30

Land Speed Records

Der dreifache Rekord von Petrali, Roeder und Rayborn

[Peter Müller] Jede Sportart und jedes Team hat seinen Helden. Auch bei Harley-Davidson ist das nicht anders. Selten hat ein Mann den Motorsport so erfolgreich und so lange dominiert wie Smokey Joe Petrali.

1937 wurde Joe Petrali in ganz Amerika berühmt als der schnellste Mensch auf einer Harley-Davidson. Auf der „world famous beach“ von Daytona, Florida, fuhr er eine Maschine, die genau entworfen und gebaut wurde, um diesen Rekord zu erreichen, nämlich 136,183 mph (219.11 km/h). Der Motor war eine der neuen 61 cubic inch V-Twin „Knucklehead“. Das Motorrad war in einem einmaligen Blau gehalten. Das Fairing dazu wurde aus einem Harley-Davidson Benzintank geschnitten und mit ein wenig Handwerk angepasst.

Joe Petrali wurde schon 1925 berühmt als der erste Fahrer, der 100 Meilen in weniger als einer Stunde schaffte. Er erreichte im Altoona Speedway, Pennsylvania, die Durchschnittsgeschwindigkeit von 100,36 mph (161.5 km/h), für die damalige Zeit eine Sensation. Im übrigen gewann Smokey Joe bis zu seinem Rücktritt 1938 alles, was zu gewinnen war, und stellte viele neue Geschwindigkeitsrekorde auf. Sein Name ist und bleibt

der Zusammenarbeit von Harley-Davidson mit Aermacchi hervorgegangen war.

Zwei Wochen lang trocknete die Sonne bei schönstem Wetter die Salzoberfläche aus, und es schien, als wären die idealen Bedingungen für diesen Rekord da. Doch nachdem sich das Team installiert und alle Vorbereitungen getroffen hatte, war das Salz tagsüber wieder matschig und überhaupt nicht ideal. Nur in den frühen Morgenstunden ging es einigermaßen. Der erste Versuch war nicht befriedigend. Am nächsten Tag holte die Sprint 4,5 Meilen Anlauf, und das Fünfgang-Getriebe brachte der Sprint den Titel „Schnellstes 250cc Motorrad der Welt“ ein.

Im Oktober 1970 ging HD wieder auf die Salzseen von Bonneville, um zu beweisen, dass ein einzelner Sportster-Motor den absoluten Landrekord brechen konnte, der bis



Joe Petrali



Georges Roeder, 1965



„Smokey Joe“ Petrali, 1937 bei seinem Rekord in Daytona

eng verbunden mit Harley-Davidson Racing.

Ein anderer Geschwindigkeitsrekord fand am 21. Oktober 1965 in Bonneville, Utah, statt. Auf den Salzseen erreichte George Roeder auf der gewehrkegelähnlichen Streamliner den sensationellen Rekord von 176,8 Meilen pro Stunde oder 284,47 km/h. Angetrieben wurde das Gefährt von einer 250cc Sprint, dem „Italo-Amerikanerbike“, das aus



Cal Rayborn, Oktober 1970 auf dem Salzsee von Bonneville

anhin von Maschinen mit zwei Motoren gehalten wurde. Cal Rayborn wurde als Fahrer dieses Streamliners engagiert. Er erreichte 265,492 mph (427.17 km/h). Das war die absolut schnellste Zeit, die ein motorradbetriebenes und von einem Piloten gesteuertes Fahrzeug je erreicht hatte.

Die Harley-Davidson Motor Company ist in den letzten 85 Jahren in unzähligen Rennen als Sieger hervorgegangen.

1999 ist die letzte Saison für Scott Parker, der neun (!) AMA Meisterschaften - davon 5 aufeinanderfolgend - und 91 Grand National dirt-track races gewonnen hat. Doch die Zukunft sieht weiterhin gut aus. Es lohnt sich, bei einem Aufenthalt in den USA die Racing Events zu beachten und sich einmal das Vergnügen zu gönnen, bei so einem Rennen dabei zu sein. Keep 'em flying, hog boys!

DIESE ZEITUNG WURDE GEDRUCKT VON:



Brändle Druck AG

Fotosatz und Offsetdruck
DTP-Belichtungen
Grafische Gestaltung

Bahnhofstr. 47, 9402 Mörschwil
Tel 071 - 866 11 70
braendle-druck@bluewin.ch

PARTYSERVICE + METZGAC

Keller's

GÜTTINGEN

Unser Motto:

"Ob gross ob chli, mir sind mit allem debi" alles aus einer Hand

Ob Snacks oder Apéro - kalte oder warme Buffets -
Vom feinen Menue bis hin zu Getränk, Dessert und Kaffee

Geschirr - Gläser - Bestuhlung - Blumen - Dekoration - Musik -
Partyräume und Zelte

Telefon 071 - 695 12 20

Fax 071 - 695 12 45

Indian Land

Das Indian Land Museum mit seinen einmaligen Landschafts- und Tierdiaramas (Büffel, Wolf, Bär ect.), verzaubert den Besucher in die Welt der Ureinwohner Amerikas. - Eine Oase der historischen Indianer-Kulturen, die dem Zuschauer die Lebensphilosophie der Urvölker vermittelt. Nebst Diaramas sind alte indianische Kultgegenstände wie Kleider, Waffen, Werkzeuge ect. aus dem 19. und 20. Jahrhundert zu bewundern. Eine «Trading Post» (Laden), wo diverse indianische Artikel erhältlich sind sowie eine Selbstbedienungs-Cafeteria und Video-Vorführraum runden das einmalige Museum ab.

Mi 13.30h - 17.00h
Sa 13.00h - 17.00h
So 13.00h - 17.00h

Grütstrasse 28, 8625 Gossau ZH
Tel./Fax 01 935 26 74



**RIGET SPENGER
LEKTRO AG**

Ihr Elektriker für:

**Starkstrominstallationen
Telefonanlagen
Service
Unterhalt
Elektromog-Messungen
und Sanierungen**

Riget Spenger AG
Wilenstrasse 34
9500 Wil SG

Tel. 071/929 80 80
Fax 071/929 80 85

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

Tex-Mex-Food

Ein Streifzug durch die texanische Küche

[Peter Müller] Ein Besuch im Norden Mexicos oder in Texas, ohne von der Tex-Mex-Küche zu kosten, wäre wie eine Reise nach Italien, ohne Pasta probiert zu haben.

Tex-Mex, das ist die Mischung von Traditionen und Einflüssen von nördlich und südlich des Rio Grande, der wohl eine politische und geographische, aber keine ethnische Grenze zwischen Mexiko und Texas bildet. Hier in Texas verschmelzen europäische, uralt-indianische, spanische und mexikanische Einflüsse, die man in der Musik, in der Mentalität und vor allem im Essen wiederfindet.

Die Küche des „Borderline“-Gebiets hat viele Liebhaber, und das aus gutem Grund. Durch den ausgeprägten Einfluss der frechen, farbigen und würzigen traditionell mexikanischen und indianischen Gerichte entstand hier eine Küche, die abwechslungsreicher nicht sein könnte.

Angeborenes Erbe der Texaner ist zweifelsfrei, zwischen „chile“ und „chili“ unterscheiden zu können. Chiles sind Peperonischnitten unterschiedlicher Grösse, Farbe und vor allem unterschiedlicher Schärfe. Dieses Nachtschattengewächs wird schon seit Jahrtausenden angepflanzt. Es gibt ungefähr 150 Sorten dieser Chilischoten. Sie zu unterscheiden und richtig anzuwenden, bedarf allerdings schon einer grossen Übung. Chili hingegen ist das klassische Tex-Mex-Gericht - sozusagen der Inbegriff der Cowboy-Verkostung - aus Fleisch, Chiles und verschiedensten Gewürzen, ganz nach Gusto des Kochs (siehe Rezept).

1977 wurde dieses Gericht, auch unter dem Namen „Bowl of Texas Red“ bekannt, offiziell zur texanischen Nationalspeise erklärt. Also: Ohne Chiles kein Chili und ohne Chili kein Tex-Mex. Chronisten behaupten, Chili sei die Erfindung eines Kochs im Gefängnis von San Antonio gewesen, der während der Tage der Republik Texas auf die Idee gekommen ist, schon etwas betagtes Rindfleisch zu Hackfleisch zu verarbeiten und es - um die Verderbnis zu verbergen - mit scharfen Chiles zu kochen (was gerüchtere in ähnlicher Form auch heute noch auf der ganzen Welt passieren soll). Das Gericht soll den Häftlingen so gut geschmeckt haben, dass sie sich fortan weigerten, etwas anderes zu essen. Die Legende ist zu schön, um wahr zu sein - gewiss ist hingegen, dass schon im 19. Jahrhundert die „Javanderas“, Wäscherinnen in San Antonio, ihren kargen Lohn damit aufbesserten, dass sie in ihren Waschzubern Chili zubereiteten und auf den Plätzen der Stadt verkauften. Der aromatische Duft lockte die Kunden an, und das erste Fast Food Business in Texas war geboren!

Die „Chili Queens“ veranstalteten Wettbewerbe um diesen Titel. Sie blieben aber nicht allein in diesem Business, es gesellten sich Männer zu ihnen, die mit Schubkarren durch

die Stadt zogen, um „tamales“ anzubieten: so etwas wie mexikanische Hot Dogs aus gewürztem Hackfleisch, das in einen Teigmantel aus Maismehl gewickelt und in getrocknete Maishülsen eingeschlagen ist. Durch modernere Hygienevorschriften wurde dieses Treiben unterbunden und fand seinen Weg in neu eröffnete „cantinas“, wo die ganze Familie einen Restaurantsbetrieb führte.

Aus Mexiko kamen nach und nach auch alle anderen Gerichte wie enchiladas und tortillas, die die Tex-Mex Küche so einzigartig machen. Das beste Getränk zu diesen Gerichten ist und bleibt ein eiskaltes Bier. Das Know how der Braukunst haben deutsche Siedler nach Texas gebracht. Die Texaner haben gelernt und halten sich heute an ihre eigenen Sorten wie Lone Star, Pearl oder Shiner.

Texaner, so wird behauptet, greifen sich alles, was sich lange genug still verhält, um es auf den Grill zu werfen. Womit wir beim „Barbecue“ sind, einem urtexanischen gesellschaftlichen Zeremoniell. Die Tradition des Barbecue entstand auf den Ranches, wo Rinderhälften im Rauch eines Mesquite (Süßholzenbaum)-Holzkohlefeuers gegrillt wurden. Auch die Metzger in der Stadt grillten am Samstag, wenn die Farmer einkauften, das Fleisch, das sich nicht bis Montag gehalten hätte, in kleinen Hütten und verkostigten so die Leute vom Land. Zu Spare Ribs, Würstchen und Steaks gibt es Gewürzgurken, Zwiebelringe, Kartoffel- oder Kabissalat und braune Bohnen. Texaner sind aber nicht nur in Tex-Mex oder Barbecue vernarrt, sondern auch in Golf-Crevetten, gebratenen Wels mit



Hushpuppies (in Fett gebackene Maisbrote), in Peking-Pastete, Corn-on-the-cob (mit Butter bestrichene Maiskolben) und natürlich in ihr verrufenes „Chicken fried steak“, ein paniertes Rindssteak mit Rahmsauce! Fremde haben es immer schon als weichgekloppte, gebratene und mit gepeffertem Tapetenkleister begossene Schuhsohle verschmäht. Diesem Gericht wird allerdings unrecht getan. Es darf auf keiner Karte eines Truck Stop fehlen. Richtig zubereitet ist es ein deftiger Genuss. Als Beilage serviert man Kartoffelpüree, Bohnen, grünen Kohl und Maispudring.

In der Hochburg des Tex-Mex, in San Antonio, behaupten die Einheimischen, dass ihre Küche die beste sei und süchtig machen könne. Wie wäre es also mit einem texanischen Gericht für die nächste Party? Hier ein Rezept, das einfach zuzubereiten ist:

Chili con Carne

Rezept für 8 - 10 Personen

3 Zwiebeln, 3 Knoblauchzehen, 2 rote Peperoni
300 Gramm Räucherspeck
2 Essl. Sonnenblumenöl
400 Gramm Rindsgeschacktes und 400 Gramm Rindsschulter in Streifen
1,5 Liter Bouillon
800 Gramm Red Kidney Beans (aus der Dose)
800 Gramm Pelati (geschälte Tomaten aus der Dose)
2 Essl. Chilipulver
4 getrocknete Peperoncini nach Belieben
500 Gramm Sauerrahm
Salz, Pfeffer

1. Zwiebeln und Knoblauch fein hacken, Peperoni in Streifen schneiden, Speck fein würfeln.

2. Das Öl in grossem Topf erhitzen,

Zwiebeln und Knoblauch darin glasig werden lassen. Hackfleisch und Rindfleischstreifen dazugeben und bei starker Hitze 5 - 10 Minuten gut anbraten, mit Salz und Pfeffer würzen.

3. Speckwürfel und Peperoni dazugeben.

4. Bouillon und Kidney Beans dazugeben. Tomaten ebenfalls dazugeben und mit einer Gabel zerdrücken. Mit Chilipulver und den geschnittenen Peperoncini würzen.

Abschmecken und allenfalls nachwürzen.

5. Das Chili bei schwacher Hitze zugedeckt etwa 30 Minuten garen, dabei häufig umrühren.

Das Chili in einem Suppenteller servieren und Sauerrahm dazuservieren. Frisches Baguette oder beispielsweise Polentaschnitten dazu servieren

Am besten passt ein kühles Bier dazu!

U.Schnellmann AG Baugeschäft

Huzlenstr. 1 8604 Volketswil Tel 01-945 66 42 Fax 01-945 15 19

**EICHHOLZ-IMMOBILIEN
VOLKETSWIL**

Eichstrasse 33 8604 Volketswil Tel 01-945 69 77



**KIES AG
GLATTFELDEN**

Zelgli 8192 Glattfelden Tel 01-867 03 50



Free Willi im Allgäu

[Anita Haug] Willi Miller und das Rulman Chapter von der Schwäbischen Alb haben sich mächtig ins Zeug gelegt, um ein kleines, aber feines Treffen zu veranstalten. Die Rechnung ging auf. Die Sonne strahlte den ganzen Tag und ca. 1000 Biker und Bikerinnen fanden den Weg ins idyllische Wolfegg. Der Zeltplatz war bald mit kleinen bunten Stoffhügelchen übersät, und die hungrigen und durstigen Biker sassen auf den Festbänken vor dem Saloon und hörten andächtig einigen Blues-Musikern zu. Die Ausfahrt bot einen guten Einblick in die liebliche Landschaft und hatte ihren Höhepunkt beim Besuch des Bierhumpenmuseums. Bei Grilladen und Getränken wurde es dann langsam dunkel in Wolfegg, und die Country Sisters machten sich für ihren Auftritt bereit. Die Biker im und auf den Bänken unter dem Sternenhimmel begeisterten sich schnell für die fünf Country Ladies aus der Tschechischen Republik. Willi, das hast du gutgemacht! Hoffentlich können wir wieder einmal mit dir festen. Nächste Gelegenheit 28. - 30. Juli 2000.



Eine kleine familiäre Rally



Willi, der Initiator der Rally



Willi's Rat-Bike - es war schon 6 mal in den USA



Jörg "Hulk Hogan" vom Mainhattan Chapter



Dieser Bierhumpen sagt es deutlich: Fahren oder trinken



Echter Cajun-Blues



Bayerisches Ungetier zu Gast auf einer E-Glide

Gasthaus Sonne

Restaurant mit gepflegter Küche
"Sonnenkeller"- Bar
Saal für Ihren Anlass
Sitzungszimmer
Hotelzimmer
Gartengrill

Neul
www.sonne-birmensdorf.ch
e-mail: info@sonne-birmensdorf.ch

D. Ramseyer
Luzernerstrasse 1
8903 Birmensdorf

Tel.: 01-737 17 67
Fax: 01-737 07 67

(Rest. Di., Bar So. Geschlossen)



Binkert

Josef Binkert AG

CH-8304 Wallisellen
Grabenstrasse 1

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

Fadal, das meistverkaufte Bearbeitungszentrum in Amerika.

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

Profitieren Sie davon!

Frei + Schrepfer AG
Bauunternehmung
9602 Bazenheid
9500 Wil

Ihr Partner für's Bauen
Ausführung sämtlicher Hochbauarbeiten

leistungsfähig, vielseitig, sorgfältig

Die Batterie, dein Freund und Helfer

[Werner Jetzer] Erst durch die modernen Batterien sind Motorräder bequemer und sicherer geworden, ein Druck auf den Knopf, und schon geht's los, - meistens. Wenn nicht, werden diese kleinen Kraftpakete oft verflucht. Des öfteren liegt aber der Fehler nicht an der Batterie, sondern an der Unkenntnis der technischen Grenzen und am Mangel an minimalstem Unterhalt. Dieser Artikel soll dazu beitragen, die Batterie als echten Freund und Helfer zu respektieren. Wer sie versteht, hat auch am Motorradfahren mehr Spass.

Technik: Batterien sind eigentlich arme Sklaven, sie sollen unter widrigsten Verhältnissen grösste Leistungen erbringen, wie Lieferung von grossem Startstrom nach wochenlangem Schlaf, dazu bei jeder Temperatur. Im Gebrauch sollten Temperaturen von über 100° C ertragen werden, obwohl es wohl kaum jemandem in Sinn käme, eine Batterie im Dampfkochtopf zu betreiben, dies ist aber im Prinzip genau der Fall bei einer längeren Autobahnfahrt im Sommer mit einer Harley. Bei Blei-Batterien wird grundsätzlich zwischen zwei Typen unterschieden:

A. konventionelle Nass-Batterien: Diese verlieren im Gebrauch Wasser und auch etwas Säure (eigentlich verständlich beim Sieden) und benötigen deshalb einen erhöhten Wartungsaufwand, dazu bildet durch die austretende Säure Korrosion, welche den Rahmen und andere Fahrzeugteile verunziert. Diese Batterien sind relativ kostengünstig und werden heute weitgehend aus Schrottlei in Taiwan hergestellt. Auch während der Ladeperiode werden immer Gase mit Wasser freigesetzt besonders bei den modernen starken Alternatoren. Beim Stehenlassen wird praktisch immer Strom entzogen, welcher am besten mit einem Dauerladegerät kompensiert werden könnte; durch den Verlust von Wasser und Säure sind eben diese Batterien aber nur sehr beschränkt geeignet für den Einsatz solcher Stützladegeräte, deshalb werden sie heute zunehmend ersetzt durch:

B. MF- (maintenance free), das heisst wartungsfreie Batterien: Diese verschlossenen Systeme garantieren den Betrieb ohne Nachfüllen von Wasser oder Säure. Auch die meisten dieser Batterien werden aus Kostengründen aus Schrottlei gefertigt, wobei die Platten mit Kalzium angereichert werden, um höhere Startströme zu erhalten. Dies bringt aber auch erhebliche Nachteile, wie hohe Selbstentladung und irreparable Schäden bereits bei einer einzigen Tiefentladung durch starke Sulfatierung der Platten. Im weiteren sind sie vibrationsempfindlich, bedingt durch die spröden Blei-Kalzium Platten.

Für Flugzeuge, Militär und Medizin werden geschlossene Batterien aus hochraffiniertem Blei in den USA und England hergestellt mit massiven verbesserten Eigenschaften wie:

- extreme Startströme
- extrem niedrige Selbstentladung
- Möglichkeit von Tiefentladung, sofern sie unmittelbar danach wieder aufgeladen werden.

Bei etwas längerer Standzeit im tiefentladenen Zustand (unter 12 Volt während einiger Wochen) können sie regeneriert werden durch eine dosierte Ladung! Diese Batterien sind sehr geeignet für Dauerladegeräte, da kein Wasser-Verlust auftritt.

Triple-Amp-Batterien entsprechen diesem in der Produktion mehrfach teureren Typ, welcher weltweit nur von zwei Herstellern produziert wird.

Probleme und „Todesursachen“: Gute Batterien hätten grundsätzlich eine Lebenserwartung von 4 und mehr Jahren. (Triple Amp über 15 Jahre bei der Deutschen Bundespost!) Aber eben, nur bei optimalem Betrieb! Oft wird aber die Lebensdauer drastisch reduziert durch Über- oder Unterladen!

Überladen: Laden mit Spannungen von über 14,5 Volt im Betrieb verkürzt die Lebensdauer erheblich und ab 15 Volt massiv. Dies geschieht durch schlechte Regler oder durch billige Ladegeräte (typisch: 40-Franken-Typ vom Supermarkt), die zu lange angeschlossen bleiben. Diese Geräte dürfen verwendet werden, sofern sie zeitlich beschränkt – gemäss den Angaben des Batterielieferanten – angeschlossen werden. Spannungen von über 15 Volt vermeiden!

Unterladen: „Unterernährung“, die häufigste Todesursache!! Jedes moderne mit einem Alternator ausgerüstete Fahrzeug zieht dauernd Strom aus der Batterie über die Regler-Dioden! Dazu kommen weitere Verbraucher wie Uhren, Bordelektronik etc. Besonders „Gift“ sind Spei-

cherradios, GPS, Alarmanlagen, Marderwächter, CD-Wechsler usw. Aus diesem Grund haben z.B. alle neuen Fahrzeuge von BMW (Autos und Motorräder) Stecker für Dauerladegeräte (Prinzip: aus einer 5dl-Bierflasche kann nicht 1 Liter getrunken werden!).

Weitere „Tötungsarten“ sind unsachgemässer Einbau, resultierend in mechanischer Beschädigung. Auch Betrieb in heisser Umgebung reduziert die Lebenserwartung durch den chemisch beschleunigten Alterungsprozess (Dampfkochtopf kocht schneller!).

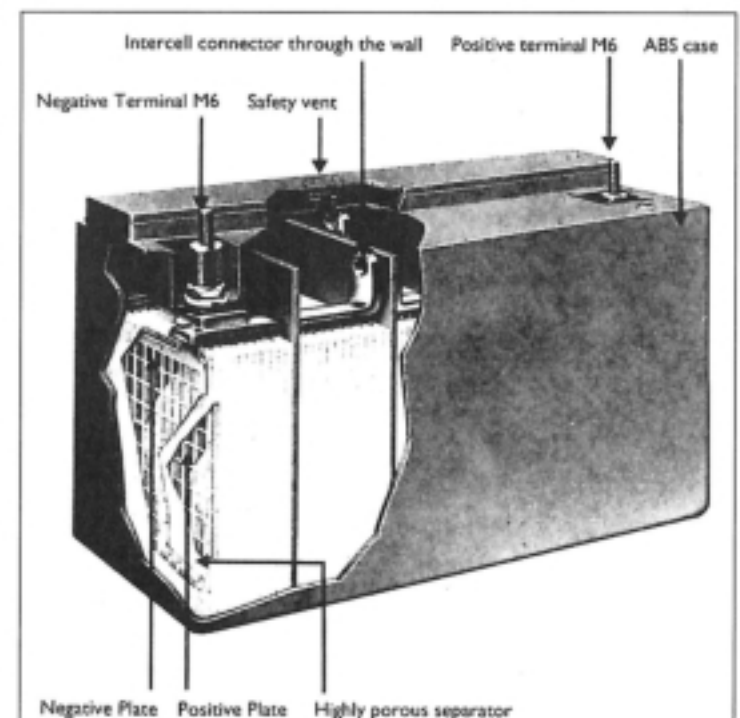
Vermeiden von Problemen: Wie gesehen, ist die häufigste Todesursache das Unterladen (Unterernährung). Um eine gesunde Batterie voll zu laden, müsste sie mindestens 7 Std. bei 14,4 Volt geladen werden. Bei den meisten Fahrern wird aber zu wenig nachgeladen, weil zu wenig gefahren wird. Das heisst, es geht mehr hinaus als hinein!

Abhilfe: a) Dauerladegerät verwenden, wenn Fahrzeug steht. b) Vor längerem Stillstand Batteriespannung kontrollieren (sollte mindestens 12,5 Volt betragen, sonst entsprechend nachladen) und Masse (nicht Plus) abhängen. Masse darum, damit kein Kurzschluss entsteht beim Berühren des Rahmens mit einem Werkzeug. Übliche Batterien jeweils nach 3 Monaten (in abgehangtem Zustand) kontrollieren und eventuell nachladen. Geladene Triple-Amp Batterien können im abgehangten Zustand über ein Jahr ohne Nachladen stehen gelassen werden.

Bei Fahrzeugen mit erhöhter Elektrik wie Speicherradios usw. kann nur die Variante a) mit Dauerladegerät empfohlen werden.

Dauerladegeräte: Gute Automatik-Dauerladegeräte sind die einzig befriedigende und bequeme Lösung im Zusammenspiel mit geschlossenen Batterien zur Umgehung der meisten Batterieprobleme!

Da normale Nassbatterien nur beschränkt geeignet sind für Dauerladegeräte, sind die meisten dieser Geräte (z.B. Optimate, CS Air) ein Kompromiss, d.h. sie sind eher zu stark für Nassbatterien, aber zu schwach für geschlossene Systeme (MF-Batterien). Das voll geregelte Bike Charge System von Triple-Amp ist kompromisslos für MF-Batterien ausgelegt und lädt selbst eine gesunde, aber stark entladene Motorrad-Batterie innert 24 Stunden voll auf. Dazu ist es in der Lage, „angeschlagene“ MF-Batterien zu regenerieren. Es sollte immer, wenn das Fahrzeug nicht gebraucht wird, angeschlossen werden. Die Stromkosten beim Betrieb auf diese Weise betragen pro Jahr weniger, als eine „Stange“ Bier kostet!



Harley-Davidson Batterien

Allgemeines

Dieser Artikel behandelt konventionelle und wartungsarme TROCKENGELADENE sowie WARTUNGSFREIE Batterien. Beide Batterietypen werden in dieser Anleitung getrennt behandelt.

Die Informationen über WARTUNGSFREIE Batterien beginnen auf Seite 75. Wartungsfreie Batterien wurden für die Softail-, Dyna Glide- und Sportster-Modell im Baujahr 1997 eingeführt (Teile-Nr. 65989-97).

TROCKENGELADENE BATTERIEN

Konventionelle Batterien

Batterie aktivieren

⚠️ WARNUNG

Die Batterien enthalten Schwefelsäure, die sehr korrosierend ist und Verätzungen verursachen kann. Kontakt mit Haut, Augen oder Bekleidung vermeiden. Immer Gesichtsschutz, Gummihandschuhe und Schutzkleidung tragen, wenn mit Batterien oder Säure gearbeitet wird.

1. Die Batterie auf eine ebene Fläche stellen.

⚠️ ACHTUNG

Nie eine Batterie, die noch auf dem Motorrad montiert ist, aktivieren bzw. laden. Wenn die Säure versehentlich verschüttet wird, kann das Motorrad schwer beschädigt werden.

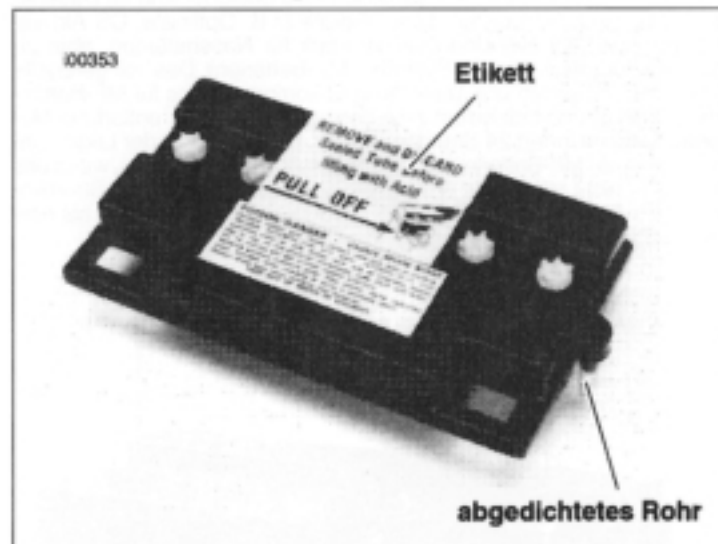


Abbildung 1. Batterie-Etikette / kurzes abgedichtetes Versandrohr

2. Siehe Abbildung 1. Das Etikett entfernen. Das kurze abgedichtete Rohr vom Batterie-Entlüftungstutzen nehmen.

⚠️ WARNUNG

Ein beim Aufladen nicht entfernter, abgedichteter Schlauch kann Gas-Überdruck in der Batterie verursachen, was zu einer Batterieexplosion führen kann.

3. Prüfen, ob der Entlüftungstutzen trocken und sauber ist, dann den mitgelieferten langen Lüftungsschlauch anschließen:

- Auf Modellen mit einem glatten Entlüftungstutzen den langen Lüftungsschlauch mit einer Schelle am Entlüftungstutzen

zen der Batterie sichern. Die Zinken der Schelle zur Seite der Batterie hin drehen.

- Auf Modellen mit einem Drahtentlüftungstutzen den langen Lüftungsschlauch über den Entlüftungstutzen der Batterie schieben.

Das andere Ende des langen Lüftungsschlauchs in einen geeigneten Behälter hängen, damit überschüssige Säure, die durch den Entlüftungstutzen läuft, aufgefangen wird.

4. Alle Batteriedeckel (drei auf 6-Volt Batterien; sechs auf 12-Volt Batterien) demontieren.



Abbildung 2. Batterie-Lüftungsschlauch montieren. (nur der glatte Entlüftungstutzen erfordert Schellen)

⚠️ WARNUNG

Siehe Abbildung 3. Ein Warnhinweis (siehe unten) befindet sich auf dem Oberteil oder der Rückwand der Batterie. Alle Vorsichtsmaßnahmen lesen und verstehen, bevor eine Wartung an der Batterie ausgeführt wird. Den Warnhinweis nicht entfernen.

⚠️ ACHTUNG - EXPLOSIVE GASE

Zigaretten, offene Flammen oder Funken können Explosion der Batterie hervorrufen und zu Verletzungen führen. Schützen Sie Augen und Gesicht. Laden Sie die Batterie nur gemäß den Anleitungen und wenn Sie über entsprechendes Training verfügen. Schließen Sie die Kabel fest an den korrekten Polen an. Versichern Sie sich, daß der Belüftungsschlauch nicht geknickt oder beschädigt wird.

EINFÜLLSTOFFEN FEST VERSCHLOSSEN UND GERADE HALTEN

GIFT - KANN ZU SCHWEREN VERÄTZUNGEN FÜHREN

Enthält Schwefelsäure. Kontakt mit Augen, Haut und Kleidung vermeiden. Im Falle eines Unfalls betroffene Stellen mit Wasser spülen und sofort einen Arzt rufen.

GEGENMITTEL

- Äusserlich** Mit Wasser abspülen.
- Innerlich** Große Mengen Milch oder Wasser trinken, danach Magnesiamilch, Pflanzenöl oder geschlagene Eier zu sich nehmen. Sofort einen Arzt aufsuchen.
- Augen** Mit Wasser ausspülen, sofort einen Arzt aufsuchen.

VON KINDERN FERNHALTEN

EMPFOHLENE LADESTROMSTÄRKE

TEIL-NR.	VOLT	FÜLL-MENGE (Ah)	MAXIMALE LADESTROMSTÄRKE (A)
65991-75C	12	19	2
65991-82A*	12	19	2
66006-29D**	6	22	2
66006-70	12	7,5	1
66007-84	12	32	3
66010-82*	12	20	2
65989-90A*	12	19	2
66010-97	12	30	3

- * Wartungsarm
- ** Laden mit Kappen abgenommen

1. Batterieladegerät auf die richtige Ladespannung der jeweiligen Batterie einstellen. Konventionelle Batterien aufladen, bis die Säuredichte 1,260 - 1,270 bei 27°C erreicht hat. Wartungsarme Batterien aufladen, bis die Säuredichte 1,270 - 1,280 bei 27°C erreicht hat und die empfohlene Mindestladezeit abgelaufen ist. Wenn die Säuredichte nach der empfohlenen Ladezeit noch unter 1,270 bei 27°C liegt, weiterladen, bis die gewünschte Säuredichte erreicht ist. Dichte mit einem SÄUREMESSER (Teile-Nr. HD-9691 0-35) prüfen. Dichteunterschiede zwischen den Zellen dürfen 0,050 nicht überschreiten.

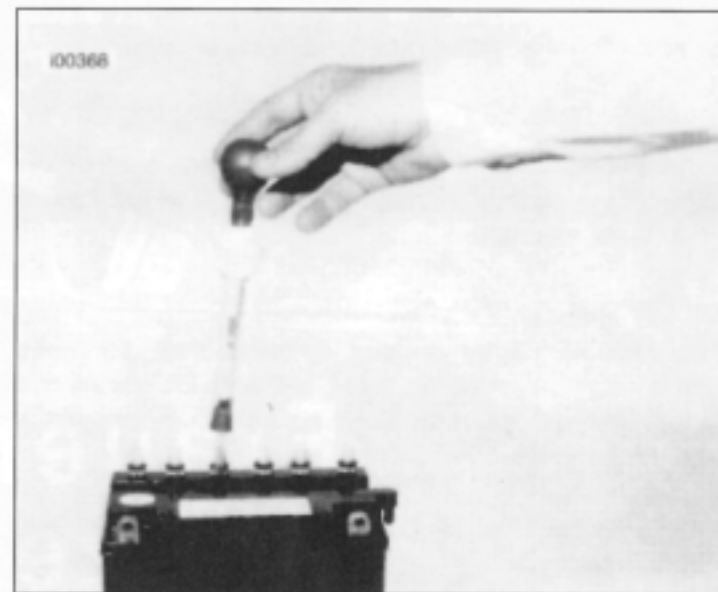


Abbildung 4. Dichte der Batteriesäure mit einem Säuremesser messen.

HINWEIS

- Mit einem Säuremesser den Säurestand an der tiefsten Stelle des Flüssigkeitsspiegels ablesen (die Oberfläche der Flüssigkeit ist gewölbt).

- Die Dichte ändert sich mit der Temperatur, und da die Temperatur der Säure bei der Prüfung wahrscheinlich nicht genau 27°C (80°F) ist, sollte die unten angegebene Formel verwendet werden, um die Dichte für alle Temperaturen zu berechnen. Wenn die Temperatur über 27°C (80°F) liegt, gehen die Dichtewerte herunter und umgekehrt:

- Für jeweils 5,5°C (10°F) über 27°C (80°F) 0,004 zum Anzeigewert addieren.

- Für jeweils 5,5°C (10°F) unter 27°C (80°F) 0,004 vom Anzeigewert abziehen.

5. Batterie vorsichtig mit Säure (verdünnte Schwefelsäure) mit einer Dichte von 1,265 füllen. Die Säure sollte vor dem Auffüllen Zimmertemperatur haben. KEIN WASSER ODER ANDERE FLÜSSIGKEITEN ZUM AKTIVIEREN BENUTZEN. Bei kaltem Wetter, wenn die Säure kalt ist, vor dem Auffüllen auf Zimmertemperatur (ca. 21 °C/70°F) erwärmen. Batterie 1/2 Stunde stehen lassen.

6. Die Batterie nach dem Auffüllen 1/2 Stunde stehen lassen, dann bewegen oder leicht anstoßen, damit die Luft zwischen den Platten aufsteigen kann. Der Säurestand kann inzwischen gefallen sein. Bis zum oberen Füllstand oder korrekten Stand auffüllen. Die Kappen auf 12-Volt Batterien wieder aufsetzen.

Batterie laden

⚠️ WARNUNG

Batterie nur in einem gut belüfteten Raum oder im Freien aufladen. Während des Ladens entweicht explosiver Wasserstoff aus der Batterie. Offene Flammen, schwelendes Material, Zigaretten u.ä. oder elektrische Funken in der Nähe der Batterie immer vermeiden.

Immer das Belastungstestgerät AUSSCHALTEN, bevor die Ladetestkappen an die Batterie angeschlossen oder abgenommen werden. Abklemmen mit eingeschaltetem Belastungstestgerät kann Funken und dadurch eine Batterieexplosion verursachen. Eine Batterieexplosion kann das Batteriegehäuse beschädigen und Schwefelsäure in die Umgebung verspritzen, was zu ernsthaften Verletzungen führen kann.

⚠️ ACHTUNG

Wenn sich die Batterie beim Laden auf über 43°C (110°F) erhitzt, das Laden unterbrechen und die Batterie abkühlen lassen. Wenn beim Laden zuviel Gas aus der Batterie entweicht, die Ladestromstärke reduzieren.

Wartungsarme Batterien

HINWEIS

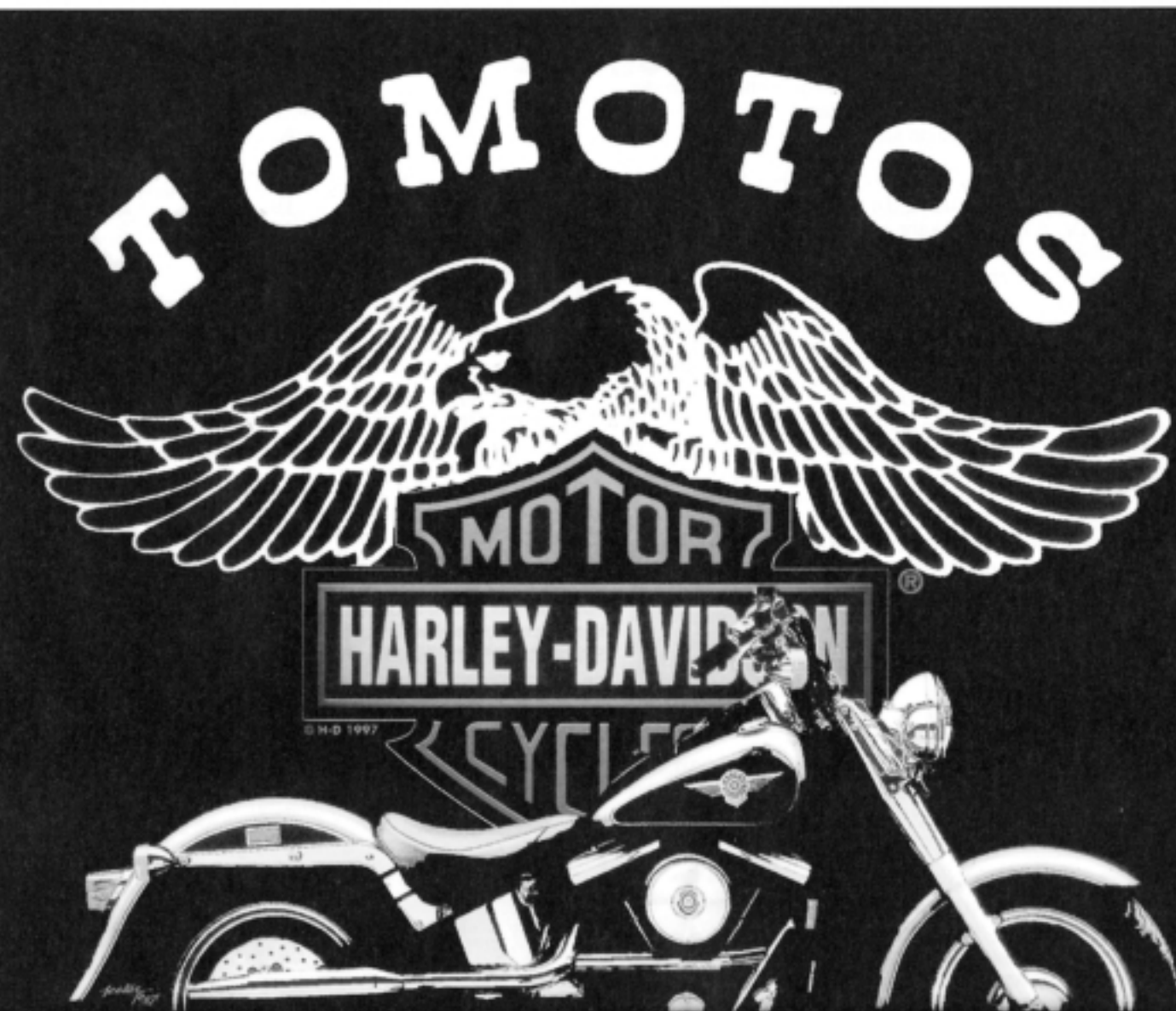
Die korrekte Ladezeit ist bei wartungsarmen Batterien sehr wichtig. Die Ladezeit hängt vom Alter der Batterie und der Art des Ladegeräts ab, siehe unten.

Pufferlader oder CHRISTIE-Ladegerät: 24 Stunden
Ladegerät mit Ladestromanpassung (max. 8 A): 12 Stunden

- Ein Pufferlader oder CHRISTIE-Ladegerät mit 1 A Ladestrom (oder weniger) kann verwendet werden; aber die volle Erstladung kann viel Zeit in Anspruch nehmen (mindestens 24 Stunden).

- Die empfohlene Alternative ist ein Ladegerät mit Ladestromanpassung mit einer maximalen Ladestromstärke von 2 bis 8 A. Je nach Modell hat diese Art Ladegerät einen Ausgangsladestrom zwischen 2 und 8 A. Nach einer gewissen Zeit, manchmal schon nach 1-2 Stunden, fällt die Ladestromstärke bis fast 0 A ab. Zu diesem Zeitpunkt hat die Batterie wahrscheinlich eine Ladespannung von 14 Volt oder mehr erreicht. Mindestens die vollen 12 Stunden weiterladen, auch wenn die korrekten Dichtewerte erreicht sind. Die zusätzliche Zeit ist nötig, um die Platten aufzuladen, was bei wartungsarmen Batterien empfehlenswert ist.

Besprich Batterieprobleme immer zuerst mit deinem Händler



Frauenfeld Switzerland

Tel. 052 720 81 54
Fax 052 720 81 51
Nat 079 443 58 28
Thurstrasse 10
8503 Frauenfeld
www.harleydavidson.ch
Tom@harleydavidson.ch

Offizielle Harley-A-Vertretung

Zum Beispiel:

Säuretemperatur	38°C (100°F)
Säuremesswert	1,272
Temperatursausgleich	+0,008
Neue Dichte	1,280

2. Nach der Erstladung die Batterie leicht rütteln, damit sich die Luftblasen von den Platten lösen. Ist der Säurestand gesunken, die Batterie mit destilliertem Wasser bis zum oberen Stand nachfüllen und zusätzlich 1 bis 2 Stunden laden.

3. Die Batteriedeckel fest einschrauben. Verschüttete Batteriesäure mit Wasser abwaschen; die Batterie mit einem sauberen Tuch abtrocknen.

4. Das Datum auf der Batterie markieren.

Batterie montieren

Steckverbinder und Batterieklemmen mit einer Drahtbürste oder Schmirgelpapier reinigen; Oxydbildung sorgfältig entfernen.

2. Vollständig geladene Batterie (mit Lüftungsschlauch) montieren.

3. Die Batterie mit den Original-Befestigungselementen montieren.

ACHTUNG

Darauf achten, daß die Kabel an der richtigen Klemme angeschlossen sind, sonst kann die elektrische Anlage des Motorrads schwer beschädigt werden.

4. Das positive Kabel an die positive Batterieklemme (+) anschließen, dann das negative Kabel an die negative Klemme (-). Darauf achten, daß (falls nötig) eine Distanzscheibe zwischen Klemmen und Kabel montiert wird. Auf beide Klemmen eine dünne Schicht Vaseline, Fett oder Korrosionsschutzmittel auftragen.

ACHTUNG

Batterielüftungsschlauch nicht auf der Seite verlegen, auf der sich der Treibriemen befindet, da der Schlauch durch Reiben am Riemen beschädigt werden kann.

WARNUNG

Den Batterielüftungsschlauch nicht in der Nähe der Schalldämpferenden verlegen, da Funken eine Batterieexplosion verursachen können.

Der Batterielüftungsschlauch hat einen kleinen Schlitz an beiden Enden. Der Schlitz beim Batterie-Entlüftungsstutzen sorgt für die Batterieentlüftung, sollte das Schlauchende blockiert sein (interner Gasdruck kann eine Batterieexplosion verursachen). Wenn der Schlauch richtig verlegt ist, kann das Schlauchende gekürzt werden; das Ende, an dem der Schlitz noch vorhanden ist, muß aber unbedingt am Entlüftungsstutzen angeschlossen werden.

5. Batterielüftungsschlauch, wie im jeweiligen Wartungshandbuch beschrieben, verlegen und darauf achten, daß er nicht geknickt oder blockiert wird und daß er nicht durchscheuert wird oder sich bewegende Teile berührt und daß die Öffnung sich nicht in der Nähe von Metallteilen befindet.

6. Sitz bzw. andere demontierte Teile montieren.

Batterielagerung

Säurestand nach den ersten 800 km (500 Meilen) prüfen. Danach den Säurestand in konventionellen Batterien alle 800 km (500 Meilen) oder jede Woche und alle 8000 km (5000 Meilen) oder einmal

pro Monat in wartungsarmen Batterien prüfen. Zu diesem Zeitpunkt jeweils auch die Batterieklemme prüfen.

Wenn das Motorrad für mehrere Monate stillgelegt wird, wie zum Beispiel während der Wintermonate, die Batterie aus dem Motorrad demontieren und aufladen, bis die richtige Dichte erreicht ist. Siehe im passenden Wartungshandbuch für ausführliche Anleitungen.

Die Batterie jeden Monat (nach dem im Wartungshandbuch beschriebenen Verfahren) aufladen, wenn sie bei Temperaturen unter 16°C (60°F) gelagert wird. Die Batterie mehr als einmal im Monat aufladen, wenn sie bei über 16°C (60°F) gelagert wird.

WARNUNG

Batterien so lagern, daß sie außer Reichweite von Kindern sind.

ACHTUNG

Die Säure in einer entladenen Batterie gefriert, wenn sie Temperaturen unter 0°C ausgesetzt ist. Gefrorene Säure kann das Batteriegehäuse sprengen und die Batterieplatten verbiegen.

WARTUNGSFREIE BATTERIEN

WARNUNG

Die Batterien enthalten Schwefelsäure, die sehr korrodierend ist und schwere Verätzungen verursachen kann. Kontakt mit Haut, Augen oder Bekleidung vermeiden. Immer Gesichtsschutz, Gummihandschuhe und Schutzkleidung tragen, wenn mit Batterien gearbeitet wird.

GEGENMITTEL

Äußerlich Mit Wasser abspülen.

Innerlich Große Mengen Milch oder Wasser trinken, danach Magnesiamilch, Pflanzenöl oder geschlagene Eier zu sich nehmen. Sofort einen Arzt aufsuchen.

Augen Mit Wasser ausspülen, sofort einen Arzt aufsuchen.

Batterie aktivieren

Wartungsfreie Batterien werden gefüllt, versiegelt und vor dem Versand geladen; trotzdem sollte die Batteriespannung vor Gebrauch überprüft werden.

ACHTUNG

Wartungsfreie Batterien sind versiegelt - ein Nachfüllen von Säure oder Wasser ist nicht nötig. Den Abdeckstreifen nicht entfernen.

Batterie testen

Ein Spannungsmesser gibt allgemeine Auskunft über den Batteriezustand. Die Spannung prüfen und sicherstellen, daß die Batterie 100% geladen ist. Liegt die offene Stromkreisspannung unter 12,8 V, die Batterie nachladen und nach einer Ruhezeit von 1-2 Stunden die Spannung wieder prüfen. Liegt die Spannung nach zehnstündigem Aufladen bei konstantem Strom unter 12,8 V, die Batterie austauschen. Ladegeräte mit abnehmender Laderate oder Erhaltungslader brauchen längere Ladezeiten.

Ladezustand	Spannung	Ladezeit*
100%	13,0V	KEINE
75%	12,8 V	3-5 Stunden
50%	12,5V	4-7 Stunden
25%	12,2V	10 Stunden

* Ladegerät mit konstantem Strom

Ein Belastungstest mißt die Batterieleistung bei voller Strombelastung und gibt am besten Auskunft über den Batteriezustand. Weitere Informationen zum Belastungstest befinden sich im jeweiligen Wartungshandbuch.

Batterie laden

⚠️ WARNUNG

Immer das Ladegerät AUSSCHALTEN, bevor die Ladeklemmen an der Batterie angeschlossen oder davon abgetrennt werden. Anschließen oder abnehmen der Klemmen bei EINGESCHALTENEM Ladegerät kann Funken und dadurch eine Explosion der Batterie verursachen. Eine Batterieexplosion kann das Batteriegehäuse beschädigen und Schwefelsäure verspritzen, was zu ernsthaften Verletzungen führen kann.

⚠️ ACHTUNG

Wenn sich die Batterie beim Laden auf über 43°C erhitzt, das Laden unterbrechen und die Batterie abkühlen lassen.

⚠️ ACHTUNG

Einer wartungsfreien Batterie niemals Wasser hinzufügen oder die versiegelten Kappen auf der Batterie entfernen. Die Batterie niemals im entladenen Zustand belassen.

- Batterieladegerät auf die richtige Ladespannung der jeweiligen Batterie einstellen.
- Die rote Klemme des Ladegeräts am positiven Batteriepol und die schwarze Klemme am negativen Batteriepol anschließen. Die Tabelle zeigt die empfohlenen Ladezeiten.
- Nach dem Laden, das Datum auf die Batterie schreiben, Batterie montieren.
- Batterieklemmen wenn nötig mit Drahtbürste oder Schmirgelpapier reinigen. Bis zur Installation im Motorrad, die Batteriepole mit Schutzkappen versehen.

- Eine neue, vollständig geladene Batterie in das Motorrad geben.
- Die Batterie mit den Originalbefestigungsteilen montieren.

⚠️ ACHTUNG

Darauf achten, daß die Kabel an der richtigen Klemme angeschlossen sind, sonst kann die elektrische Anlage des Motorrads schwer beschädigt werden.

- Das positive Kabel an der positiven Batterieklemme (+) anschließen. Nach dem Anschluß des positiven Kabels, das negative Kabel an der negativen Batterieklemme (-) anschließen. Darauf achten, daß eine Distanzscheibe zwischen den Klemmen und Kabeln montiert wird. Auf beide Klemmen eine dünne Schicht mineralisches Fett oder Korrosionsschutzmittel auftragen. Die Batterieklemmen auf 4,5 N'm (40 in-lbs) festdrehen.

- Den Sitz bzw. andere demontierte Teile wieder anbringen.

Lagerung und Wartung der Batterie

⚠️ WARNUNG

Die Batteriesäure ist ein Gift. Batterien so lagern, daß sie außer Reichweite von Kindern sind.

Wenn das Motorrad z.B. während des Winters für mehrere Monate stillgelegt wird, die Batterie an einem kühlen (aber frostfreien) Platz lagern. Dies reduziert die Selbstentladung der Batterie. Die Batterieladung einmal im Monat nachprüfen.

Die Batterie jeden zweiten Monat nachladen, wenn sie bei Temperaturen unter 16°C gelagert wird. Die Batterie jeden Monat nachladen, wenn sie bei Temperaturen über 16°C gelagert wird.

26. Aug. - 2. Sept.

Obervellach Rally Österreich



Kendall®

HIGH PERFORMANCE
MOTOR OIL

DEMMLER-KENDALL AG, 8156 Oberhasli

Keep your US Bike all American, drive with Kendall Motor Oil

Back to the Roots

[Marcel Tubetti] Zurück zu den Wurzeln, hiess das Motto der 9. H.O.G. Rally in Cheltenham. Warum? Weil die erste H.O.G. Rally 1991 am selben Ort stattfand. Leider habe ich weder von Daniela Gabriel noch von Nigel Villiers, dem Organisator, Informationen von der ersten Cheltenham Rally erhalten.

Weil viele Teilnehmer der letzten Rally in Korfu der fehlenden H.O.G. Aktivitäten wegen enttäuscht waren, durften wir alle sehr gespannt sein auf das Gebotene. Das Festgelände wurde 1991 auf dem Racecourse aufgebaut. Restaurants, Bars, Konzerthalle, Werkstatt, WC etc. – alles war im grossen Gebäudekomplex vorhanden. Nur die Duschen wurden für uns Camper extra aufgestellt. Inmitten der Rennbahnen durften wir unsere Hütten auf der grossen Wiese aufstellen. Für eine Runde um den Kurs benutzte ich die Harley, weil es mir sogar für den Frührsport zu weit war. Übrigens: Seid ihr mal vor einer Hürde (Fence) des Hindernisrennens gestanden? Die Sträucher, durch die die Pferde springen sollten, sind mindestens 3 Meter hoch.

Mein Ross tauschte ich bei den Demo-Rides gegen eine Road King mit Einspritzung und eine Buell ein. Während bei den Serien-Harleys eher gemütliches Tempo angesagt war, wurde mit den Buells in kleinen 5er-Gruppen kräftig am Gasgriff gerissen. Eine Probefahrt, die wieder mal so richtig Spass machte.

An der Chapter Challenge konnte ich mangels Chapter Kollegen leider nicht teilnehmen. Das Rhein Valley Legion Chapter räumte wieder mal alles ab. Die besagten Amis boten auch eine spezielle Samstag-Mitternachts-show: Biker und Bikerinnen fuhren füllblut eine Ehrenrunde auf dem Hauptplatz. Mit Schmunzeln bis begeistertem Klatschen und Johlen wurde die Einerkolonne applaudiert und fotografiert.

Tagsüber wurden diverse Aktivitäten geboten. Während Ausfahrten und Pokerrun organisiert wurden, um die Umgebung kennen zu lernen, durften die Ladies an einem speziell für sie hergerichteten Sicherheits-Parcours teilnehmen. Die Besucherzahl der Schweizer an der Rally liess zu wünschen übrig. Es war nicht sehr schwierig, Bernardo Molina



vom Zürich Chapter anzutreffen. Auch ein Berner und ein Aargauer Nummernschild konnte ich ausmachen. Mit den Baslern, der grössten Schweizer Gruppe, hatte ich sogar Gelegenheit, ein Bier zu trinken.

Wer dabei war, hatte ein Gauli. Das englische Chapter lud

zum Apéro ein, und neue Bekanntschaften konnten geschlossen werden. Die Organisatoren hatten diesmal wieder eine richtige H.O.G. Rally auf die Beine gestellt. Sicher treffen wir uns wieder im sonnigeren Spanien.

Lloret de Mar erwartet uns vom 1. – 4. Juni 2000.



Die Engländer luden zum Apéro.



Chapter Challenge



Bike-Show auf der Rennbahn.



Quadraxen auf vier Rädern.



Die Gewinner des Chapter Challenge.

Küchenzauber

Permanente
Ausstellung

Mo. - Sa.

Der Sinn der Küche
ist der Sinn des Lebens.

Unsere neue Philosophie der Natürlichkeit: Küchen zum Kochen, zum Wohnen, zum Leben. Wir tun alles dafür, dass Ihre Küche zum selbstverständlichen Lebensraum wird, und laden Sie herzlich ein, unsere Küchenkultur live zu erleben. Immer von Montag (ab 13.30 Uhr) bis Freitag, jeweils von 8 - 12 und 13.30 - 18 Uhr sowie samstags von 8 bis 12 Uhr.

Hans Eisenring
Küchenbau AG

Hans Eisenring AG • Küchenbau • Pumpwerkstr. 4
• 8370 Sirmach • Tel. 071-966 53 22

J. Glaus + Co
Innenausstattungen



Pierre Cardin

Wir gestalten Vorhangdekorationen nach Ihren Vorstellungen. In unseren Verkaufsräumen finden Sie die reichhaltigste Dekorationsstoff-Auswahl der ganzen Region. Gerne beraten wir Sie auch bei Ihnen zuhause. Rufen Sie uns doch einfach an:
J. Glaus + Co., Toggenburgerstr. 67
Tel. 071 913 38 48, Fax 071 913 38 49

création
baumann

TULIPAN

job

JNB JOSEF ANSTOETZ AG

Christian Fuchsleber

backhausen

Designers Guild

JACK LENOR LARSEN

TERMINE

29.3. - 1.4. Discovery of Alsace	Ausfahrt ans Country Festival	Frankreich	0033 3 88 68 55 00
30.4. L.o.H.'s Niederrhein Chapter, Krefeld		Deutschland	0049 2131 756606
26.5. - 1.6. National touristic Rally Paris Barcelona		Frankreich	0033 3 88 68 55 00
6. - 8.5. Deutschland Ride			www.loveride.ch/home1.htm
7.5. Love Ride 8	Dübendorf	Italien	0039 02 935 82 000
12. - 14.5. H.O.G. Primavera	Toscana	Schweiz	0041 79 200 21 51
20. - 21.5. Spring Rally 2000 Sun Hill Chapter	Thurgau	Österreich	0043 699 13000154
1. - 4.6. Mountain Mania	Saalebach/Hinterglemm	Spanien	0034 93 482 71 71
1. - 4.6. European H.O.G. Rally Lloret de Mar	ULTRAMAR EXPRESS	Finnland	
8.6. - 12.6. Super Rally	Himos	Ungarn	0044 1753 829 541
9. - 11.6. East European H.O.G. Rally	Lake Balaton/Plattensee	Frankreich	0033 6 88 68 55 00
11. - 12.6. Jurassic Ride		Österreich	0043 664 2529920
22. - 25.6. L.o.H. Millenium Tour	Klopeiner See/ Kärnten	Deutschland	0049 9932 409020
22. - 25.6. 2nd Friendship Ride	Osterhofen	Deutschland	0049 9565 7070
30.5. - 2.6. Castle Callenberg Rally		Schweiz	
7. - 9.7. Davos Rally	Davos	Schweiz	0041 71 761 27 75
22. - 23.7. Moonstone Chapter Weekend	Oberried	Italien	0039 019 822419
24.6. - 2.7. Italian Tour 2000		Deutschland	0049 7527 2970
28. - 30.7. Free Willi Run	Wolfegg	USA	001 414 343 4896
7. - 13.8. Sturgis	Sturgis	Deutschland	0049 6105 284246
10. - 14.8. Touring Rally	Fränkische Schweiz	Österreich	0043 4782 2510
26.8. - 2.9. Touring Rally	Obervellach	Deutschland	0049 172 2727138
24. - 27.8. L.o.H. Meeting	Hamburg	Frankreich	0033 4 73 19 17 18
1. - 3.9. Meeting of the Bresculos		Österreich	0044 1753 829 540
1. - 5.9. Ibiza Bikeweek		Deutschland	0049 6105 284246
6. - 10.9. European Bike Week	Faakersee/ Kärnten		
29.9. - 3.9. Gallo Nero III	Toscana		

L.o.H. Rally in Freiburg-Breisgau

[Lydia Vogel] Die Sonne lacht, als wir uns zum Mittagessen im Paradies, Diessenhofen, direkt am Rhein treffen. Wir, das sind von anfänglich ca. zwölf interessierten Harleyfahrerinnen nur noch Ursi, Karin, Iris, Lillian und ich, die Schreibende.

Kurz besprechen wir nochmals die gemeinsame Anfahrtsroute nach Freiburg und fahren dann gemütlich Richtung Schaffhausen-Randen-Blumberg-Titisee und erleben den Schwarzwald so einmal ohne grossen Verkehr. Nach einem feinem Zvieri, natürlich mit edlem Streuselkuchen und viel Schlagsahne, fahren wir zügig nach Freiburg. Gerade rechtzeitig treffen wir im Hotel Victoria ein. Wir sind mitten im „Kuchen“... etwa 150 Bikerinnen formieren sich mit ihren Maschinen für den Empfang durch den Bürgermeister im Rathaus. Anschliessend werden wir herzlich begrüsst von Mary Müller, der Organisatorin des Treffens. Nach der Besichtigung der historischen Altstadt gibt Mary das Programm für die nächsten zwei Tage bekannt.

Um 20 Uhr – die Motorräder sind alle im Hinterhof des Hotels gut eingeschlossen – geht's zu Fuss eine halbe Stunde steil den Hang hinauf. Warum haben wir auch nicht die bequemen Wanderschuhe mitgenommen! Die ersten Blasen machen sich schon langsam bemerkbar...

Da Frauen anscheinend lieber miteinander lachen, schwatzen und nicht zuhören, verlieren wir prompt den richtigen Weg. Das Restaurant auf dem Berg haben wir zwar erreicht – aber das falsche... Nach einer weiteren hal-



ben Stunde Marsch treffen wir dann auf die anderen und erleben einen gemütlichen Abend. Wir mischen uns unter bekannte Fahrerinnen von der letzten Rally. Um Mitternacht machen wir uns mit viel Bier in den Beinen auf den Heimweg.

Samstag-Morgen nach dem Frühstück: Aufstellung der Motorräder unter erstaunlich viel Publikum. Ich glaube in Freiburg sind alle wegen uns früh aufgestanden... Los geht es bei leicht grauem Himmel auf kühler aber trockener Strasse Richtung Colmar. Wir fahren zügig, gut organisiert von perfekten Ladies-Road-Captain, in die vor uns liegenden Hügel.

Der nächste Halt ist erst zum Mittagessen angesagt. Das ist ja wahnsinnig, ohne Halt durchzufahren. Wie machen das die anderen Ladies nur? Ich müsste dringend mal! Verflucht die engen Lederhosen und der Morgenkaffee, ach wäre es schön, ausnahmsweise ein Mann zu sein! Auf der Passhöhe lacht uns die Sonne entgegen. Bei einem feinen Mittagessen, das wir am

Tisch der Hannover Ladies geniessen, geht's lustig zu und her. Bereits werden eifrig Adressen und Fotos ausgetauscht.

Wie schön ist doch das Elsass. Leider müssen wir auf dem direkten Weg zurück, denn wir werden um 18 Uhr mit unseren Maschinen am Winzerfest in Breisach erwartet. Hunderte von Menschen warten auf uns. Der Champagner ist kühl gestellt. Fotografen und Reporter, alles ist da. Wir, mit unseren weiss-roten T-Shirts und Kappen als Werbung für das Weingut, fahren auf unseren Motorrädern durch die langen, geschmückten Strassen... es ist einfach toll.

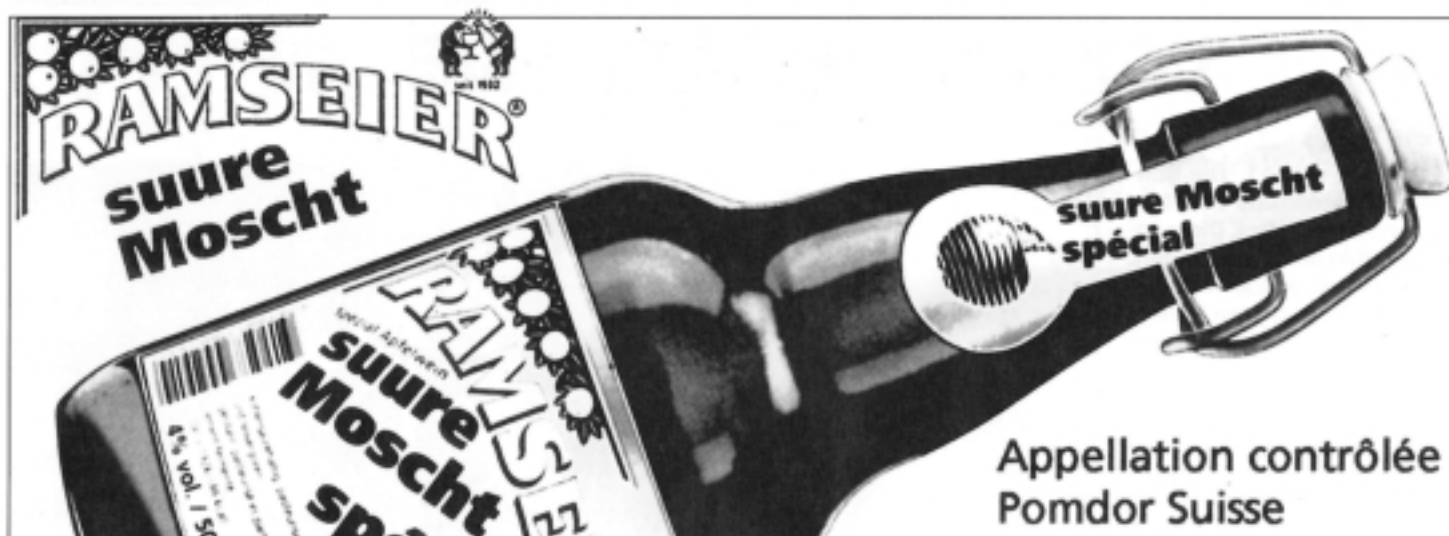
Am Abend steht die Besichtigung des Winzerkellers in Breisach auf dem Programm. Ohne ausruhen, keine Haarwäsche, hetze-hetze (psst, Body-Wechsel habe ich mir erlaubt und schnell eine halbe Flasche Parfüm unter die Arme gesprüht), wartet bereits der Bus, der uns ins Weingut bringt. Den ganzen Abend werden wir königlich bedient. Feines Essen geniessen, verschiedene Weinsorten probieren, dazu Mu-

sik, Tanzeinlagen und diverse Glücksspiele, alles von Mary Müller organisiert. Nach Mitternacht bringt uns der Bus müde, aber lustig vom vielen Wein, zum Hotel zurück. Natürlich gehen wir nicht sofort zu Bett, sondern machen noch schnell einen Abstecher zur Hotelbar. Aber wo ist eigentlich Iris? Im Car war sie noch bei uns! Wie wir später erfahren, hat sie den Eingang zur Hotelbar nicht mehr erwischt...

Am Sonntag-Morgen heisst es nach dem Frühstück langsam Abschied nehmen. Auf dem Programm steht noch die Ausfahrt auf einen Bauernhof zum Brunch. Viele der Bikerinnen fahren weiter, etwa 650 km, zur Faaker See Rally und verabschieden sich früh von uns.

Natürlich vergessen wir unsere Hauptperson nicht: Mary Müller bekommt einen tollen Rucksack als Andenken an alle Ladies und ein herzliches Dankeschön für die drei schönen Tage. Wie alle hoffen, auch das nächste Mal wieder dabei zu sein. Wer weiss, vielleicht im August 2000 in Hamburg?

29. September - 3. Oktober Gallo Nero Run Toscana



h. weber

malen gipsen
WIL · SCHWARZENBACH

Grubenstrasse 11g
9500 Wil
Tel. 071 923 85 70
Fax 071 925 45 60

malen

Renovationen
Kundenmalerei
Tapeten
dekorative Malerei

Gerüstbau
Fassadenrenovationen
Spritzarbeiten Umbauten

gipsen

Altbausanierungen
Rissanierungen
konventionelle Verputze
mineralische Verputze

Leichtbauwände u. -decken
Stukkaturen
Aussenisolationen
Neubau

STIEFEL Eisenwaren
Werkzeuge
Stiefel Stahl AG Wil, Glärnischstrasse 39
Telefon 071 / 923 48 66
nach Bahnunterführung ca. 500 Meter geradeaus **P** Gratis

STIEFEL

Fahren und fahren lassen

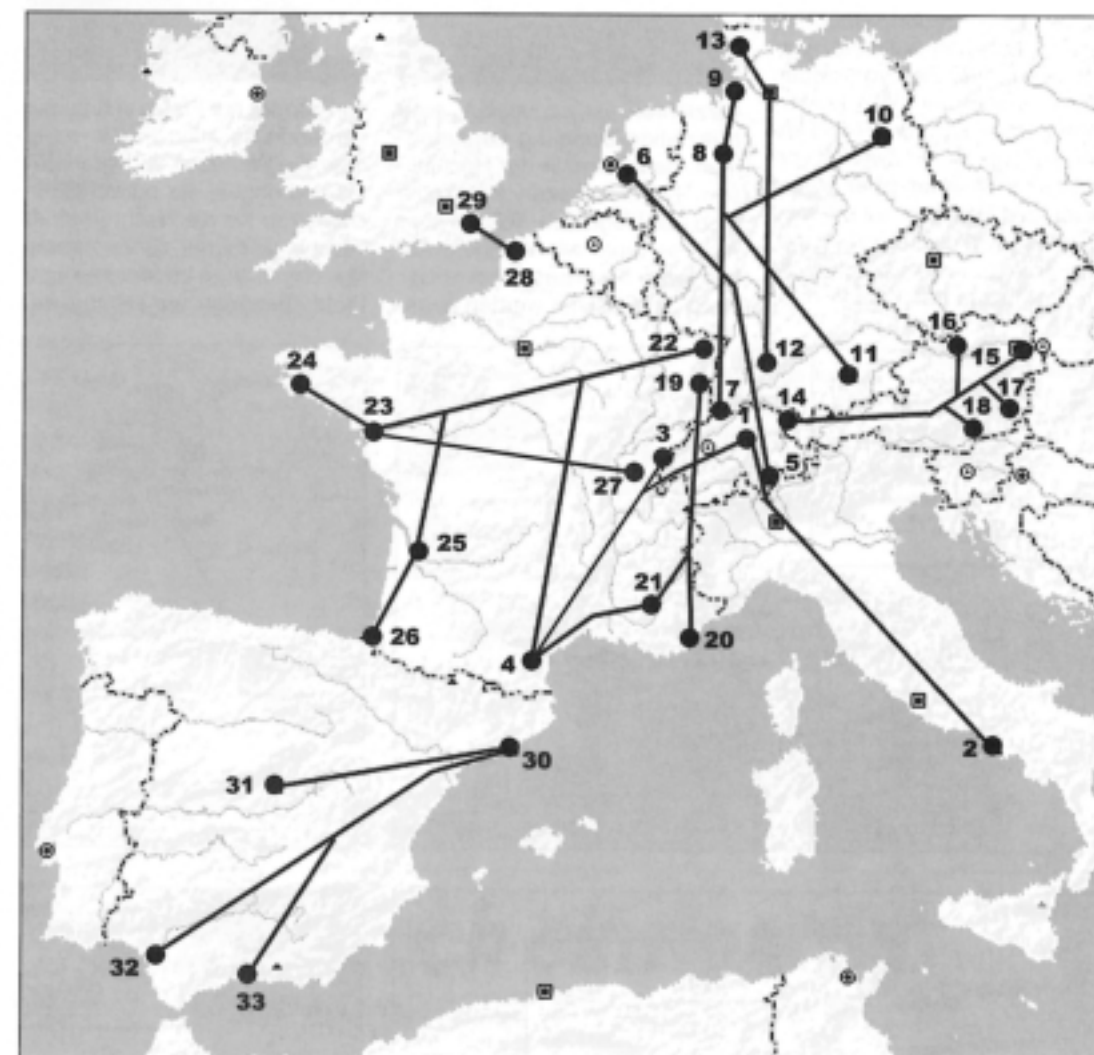
[Marcel Tubetti] Entspannung statt stundenlang Autobahn blocken. Durchfahren statt im Stau stehen. Dem Ziel schneller nah sein und eventuell einen Ferientag zu gewinnen. Das ist möglich – mit der Bahn.

Wir fahren immer weiter entfernte Ziele an. Dadurch kommen wir um lange Autobahnfahrten kaum herum. Wer keine Zeit dafür verschwenden und seine Energie fürs Ferientziel aufsparen möchte, überlegt sich, mit der Bahn zu fahren. Einige von uns sind von dieser Idee zwar nicht begeistert. Na ja, der Weg ist ja bekanntlich das Ziel. Aber überlegt euch mal: Ich verbringe die Nacht im Schlafwagen, und am anderen Tag bin ich dem Ziel viele hundert Kilometer näher. Dass ich damit einen Ferientag gewonnen habe, ist doch klar.

Von der DB Reise & Touristik AG erhält ihr den Katalog: DB Auto Züge Sommer/Herbst 2000 mit vielen Neuheiten. Ihr findet die Verbindungen nach dem Norden wie Hamburg und Berlin. Aber auch Destinationen in Frankreich (Narbonne, Avignon, Bordeaux), Italien (Neapel, Rimini, Verona) und Österreich (Innsbruck, Salzburg, Villach, Wien) sind zu finden.

Reise & Touristik AG Reise Zentrum Basel Bad Bf Postfach 215 4016 Basel Bad Bf Tel.: 061/ 690 12 15 Fax: 061/190 11 03

Infos auch in jedem SBB Reisebüro.



Autoreisezüge

Schweiz

Zürich (1)

Biasca (5)

Deutschland

Lörrach (7)

München (11)

Kornwestheim (12)

Österreich

Feldkirch (14)

- Neapel (2)

- Renens (3)

- Hertogenbosch (6)

- Hannover (8)

- Berlin (10)

- Hannover (8)

- Niebüll (13)

- Wien (15)

- Linz (16)

- Graz (17)

- Villach (18)

- Narbonne (4)

Frankreich

Mulhouse (19)

Strasbourg (22)

Lyon (27)

Calais (28)

Spanien

Barcelona (30)

- Fréjus (20)

- Avignon (21)

- Nantes (23)

- Bordeaux (25)

- Narbonne (4)

- Nantes (23)

- Ashford (29)

- Madrid (31)

- Sevilla (32)

- Malaga (33)

- Narbonne (4)

- Auray (24)

- Biarritz (26)

- Auray (24)

Manchmal sind die Ziele noch weiter weg und die Benützung einer Fähre unvermeidbar. Für viele ist es der Moment, in dem die Ferien erst richtig beginnen. Ist das Bike mal gut im Laderaum vertaut, hat man auf dem Ausichtsdeck viel Zeit von neuen Ufern zu träumen. Auf kurzen Fahrstrecken ist in der Regel immer ein Platz für ein Zweirad vorhanden. Bei einer über Nacht dauernden Passage auf Deck zu schlafen, ist stets die billigste Art, per Fähre zu reisen. Möchtet ihr auf den Luxus der Kabine nicht

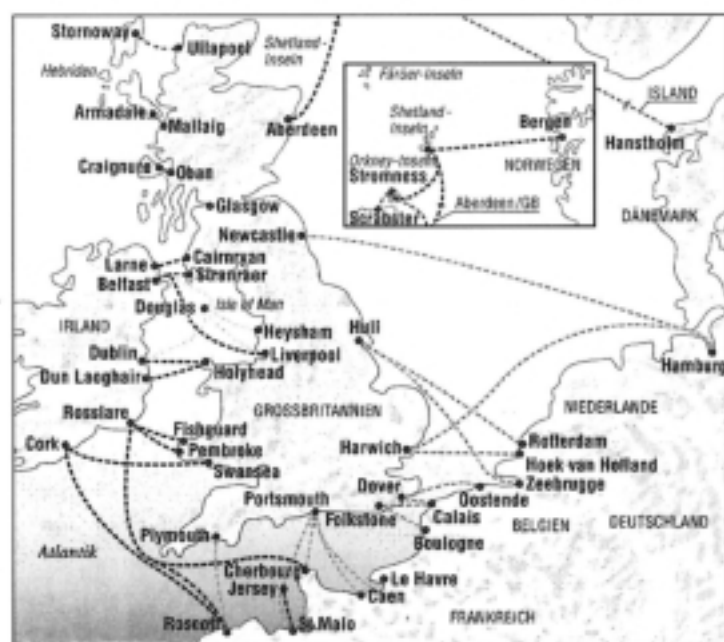
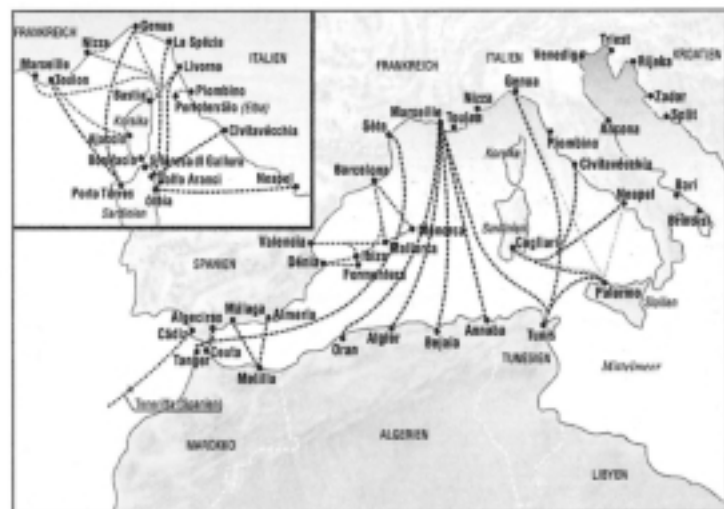


verzichten, ist es ratsam, eine frühzeitige Buchung vorzunehmen, besonders in der Hochsaison. Ebenfalls reservieren sollte man sich Liegesitze, die sind aber nicht so teuer wie Kabinen. Auf längeren Fahrpassagen über Nord- und Ostsee werden dage-



gen oftmals nur Plätze in Kabinen vergeben. In allen Fällen sollte man die Wartezeit im Hafen damit verbringen, die notwendigen Utensilien für die Nacht in einer Tasche griffbereit zu verstauen. Manchmal ist im Laderaum kaum Platz vorhanden, um Zahnbürste,

Schlafsack und dergleichen aus dem vollgepackten Bike auszu-packen. Der Laderaum der Fähre ist nach dem Auslaufen in aller Regel geschlossen. Nehmt eigene Spanngurten mit. Da die Kosten für Überfahrten differieren und zwischen Neben- und Hauptsaison grosse Unterschiede aufweisen, würde es den Rahmen dieses Artikels sprengen, alle Preise aufzulisten. Wendet euch deshalb frühzeitig an ein Reisebüro, um Fahrgesellschaften, Daten, Abfahrtszeiten und Preise zu erfahren.



7. Mai Love-Ride Dübendorf

Inserentenverzeichnis

Airbrush	air brush art, Marcel Gebler	32	Harley-Davidson, Schwarzenbach	Workshop for Harley Davidson	52
Airbrush, H-D Dealer Dersburen	Moto Senn AG	62	High Performance Motor Oil	Demmler-Kendall AG	10/67
Airbrush, Lackierungen	Bruno Z Color	34	HR-Unternehmensberatung	Bencor-Network	31
Airbrush, Lackierungen	Urs Bachmann	47	Innenausstattungen	J. Glaus + Co	78
Airbrush, Motorradbekleidung	Beyer-Shop	61	Kosmetik	Straub Kosmetik	37
Alumetall	Kurz Alumetalle AG	2	Küchenbau	Hans Eisenring, Küchenzauber	78
Bäckerei, Café, Coniserie	sonne-beck	63	Motorradbekleidung und -Helme	Moto Corner	83
Batterien	Triple-Amp	64	Museum	Indian Land, Gossau ZH	66
Box- und Sicherheitssysteme	Forges Profil AG	22	Partyservice, Metzgerei	Keller's Partyservice	66
Baugeschäft	R. Blatter, Innen- und Aussenrenovationen	53	Pneus	Dunlop SA Pneus (Suisse)	84
Baugeschäft	U. Schnellmann AG	68	Pneus	Fuchs Pneuhaus AG	20
Baugeschäft	Frei + Schnepfer AG	70	Restaurant	Bike & Rock Saloon	8
Baugeschäft	H. Weber Malen Gipsen	80	Restaurant	Restaurant Linde	10
Bootvermietung	Bootwerft Rudolf Furst & Co	12	Restaurant	Bea+Wilky's Biker Treff	26
Carrosserie	Werner Mair, Oldtimer, Service	23	Restaurant	Restaurant Schützenhaus	33
Computergrafik/Websites/Videos	Computergrafik www.hog.ch	29	Restaurant	Gasthof Linde	64
Druckerei	Brändle Druck AG	65	Restaurant	Gasthaus Sonne	69
Eisenwaren	Stiefel Stahl AG	80	Restaurant und Motel	Stars and Stripes	28
Elektriker	Riget Spenger AG	66	Sanitäre Anlagen	Meister + Brüllsauer	10
Getränke	The Beer Company Miller	26	Schwimmbäder	Senn + Co AG	66
Getränke	Pomdor AG	80	Versicherung	Mobiliar N. Büchler St. Gallen	18
Harley-Davidson Dealer Dietikon	Felix Bächli AG	24	Versicherung	Mobiliar R. Wasem Dietikon	34
Harley-Davidson Dealer Frauenfeld	Tomotos	74	Versicherung	Zürich Versicherung J. Kramer, Wohlen	36
Harley-Davidson Dealer St. Gallen	Motocenter Germann	48	Versicherung	Berner Versicherung B. Tölderer, Frauenfeld	50
Harley-Davidson Dealer Weinfelden	Gerold Vogel AG	6	Werkzeug- u. Industriemaschinen	Josef Binkert AG	70



Zweifach einzigartig
in Matzingen TG + Wohlen AG

HELME NACH MASS!

Ihren Helm passen wir **GRATIS** auf Mass an und garantieren perfekte Passform, solange Sie Ihren Helm haben!

Auf unsere Bekleidung  **Sie garantiert ab**
weil es für jeden das "Passende" hat!

MOTO CORNER das grösste Fachgeschäft für Motorradbekleidung und Helme in

5610 Wohlen AG
Tel. 056 621 19 70

9548 Matzingen TG
Tel. 052 366 33 05

MC
MOTO CORNER
MOTORRAD-HELME

Mi, Do, Fr Abendverkauf bis 20.00 (März-Oktober)

HARLEY-DAVIDSON
REPLACEMENT TIRES



MADE IN THE USA

 **DUNLOP**
RIDING TO THE FUTURE