



# HARLEY-NEWS

Harley-Davidson Owners Club Norway



2005



Nr. 2 • Årgang 19 • Blad nr. 80

## Innhold:

- 5 Redaktørens spalte
- 6 Color Mania Fatboy
- 10 Custom Speed
- 12 H-DOCN butikken
- 14 DK-samling i Trondheim
- 16 "Sideblåseren"
- 18 Smånytt
- 20 Bergstaden First Run 2005
- 24 Isracing
- 26 Flathead Power
- 27 Årsmøteinnkalling/regnskap
- 34 H-D Galleriet
- 35 Teknisketips
- 36 På søk etter livets vann
- 40 Presidentens hjørne
- 40 Info fra medlemskontoret
- 41 DK-nytt
- 45 Rabattavtaler
- 46 Treff og fester i utlandet
- 47 Utlån, medlemsbiblioteket
- 48 Swap Meet, Lucifer MC
- 49 Swap Meet, Fredericia
- 50 Valhall MC, Dragrace
- 52 Notodden Bluesfestival 2004
- 53 Oppslagstavla
- 54 Kjøp & Salg

6



20



36



# DK-samling 2005 avholdt i Trondheim

av Berit Krogstad



Stående fra venstre: Vegard, Ronald, Gunn, Tom Rune, Bjørn, Monica, Steinar, Sigurd, Berit, Jan, Moses og Gerd Berit. På kne fra venstre: Oskar, Aron og Frants.

Den årlige distriktkontaktsamlinga ble avholdt i Hula i Trondheim. Målet ved en slik samling er å la DKene møtes, inspirere hverandre og få til mulige samarbeider distriktene imellom. Det er alltid greit å være flere som drar i gang saker, man trenger støtte for å beholde energien som trengs for å være kreativ og ordne arrangementer etc. for medlemmene.



Berit fikk velfortjent blomst fra styret.



Bandet Beinhard råkka vilt!

Under samlinga kom det fram kritikk og ros til styret og redaksjon, og dette for å få til bedre samarbeide og bedre resultater og kvalitet lokalt og med bladet. Det ble mange diskusjoner rundt mange tema, og det ble satt fokus på SuperRally 2006 som vil bli en stor oppgave for H-DOCN og for DKene.

Det kom fram at det er en fri og uavhengig merkeforening, Harley-News er inkludert i medlemskapet og kan ikke kjøpes i butikk, vi har rabatt/dekkavtaler, vi har et tilgjengelig kontaktnett over hele landet (BRO), og vi har en medlemsbutikk med et bra utvalg av varer. Bra argumenter for å velge et medlemskap.

Andre tema var på hvilken måte skal distriktskontaktene bruke DK-sidene i Harley-News, hva gjør jobben som DK spennende, og hva skal til for å opprettholde motivasjonen for å dra ting i gang. Vi så også på fem hovedpunkter som DKene kan presen-tere når folk spør om hvorfor være medlem i H-DOCN.

Etter møtet lørdag som ble fra 1100-1830, tok vi alle en god middag ute på en ny pub i Trondheim, så fortsatte festen i Hula til de tidlige morgentimer.

Takk til Hulagjengen for god service og varm mottakning!



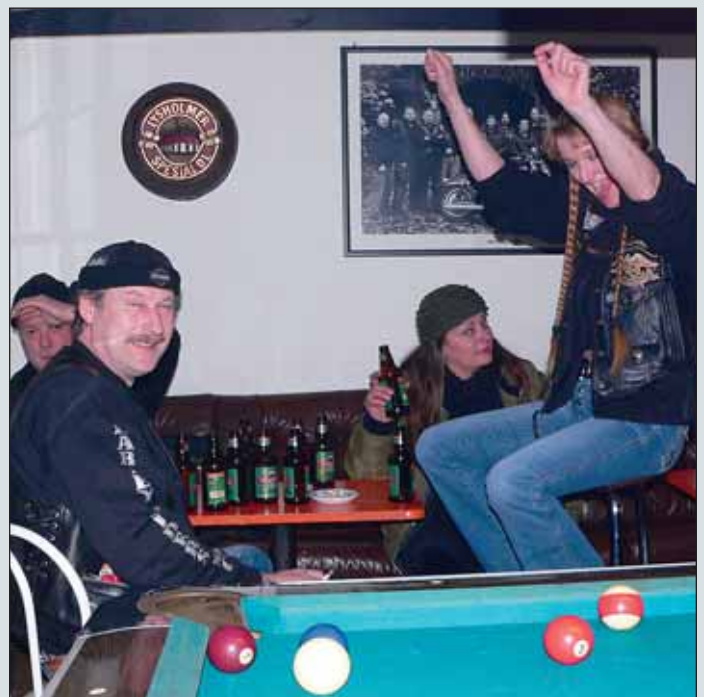
Her legges det planer.



Slow Motion slåsskampen er blitt en tradisjon.



Liv og røre på dansegulvet.



God Stemming.

# Små Nytt!

## Likevel MC trenger din støtte!



Likevel MC Norge ble stiftet 11.11.01 som en interesseorganisasjon for mennesker med ulike funksjonshemninger med lyst til å kjøre motorsykkel.

Vi har som mål å gi mennesker med ulike funksjonshemninger informasjon om, og mulighet til å kunne kjøre motorsykkel ved hjelp av tilgjengelige, funksjonelle og trafikksikre hjelpemidler.

Målgruppen for arbeidet er alle som på grunn av medfødt eller oppstått skade eller lyte ikke kan anvende en ordinær/standard motorsykkel og/eller dens betjeningsorgan, men der dette kan

muliggjøres gjennom eksisterende eller utviklede hjelpemiddel eller ombygninger.

### Vi arbeider med:

*Førerkort* (herunder, opplæring, helse - krav og begrensinger og skaffer til veie aktuelt materiell til føreropplæring) *Utstyr* (herunder tilpasninger, muligheter krav etc.) *Økonomi* (hva kostnaden er for ulike tilpasninger)

Fra mai 2003 har vi en egen ombygget trike til utlån for deg som har en funksjonshemning og som vil kjøre en tur i ny og ne. Fra mai 2005 har vi en egen ombygget/funksjonstilpasset motorsykkel med sidevogn som er godkjent som lærevogn og kan brukes til opplæring og førerprøver.

For å drive dette arbeidet er det to viktige moment som gjør at vi tar kontakt med andre klubber og organisasjoner i Norge.

1) Vi er avhengig av informasjonsflyt om de muligheter som finnes mht tilpasning av motorsyklar. Dere har medlemmene som selv har en utfordring (f. eks. en stiv ankel eller

andre som har vært utsatt for en ulykke eller lignende) eller dere har folk i miljøet som kan trenge den informasjonen og den kunnskap som Likevel MC Norge besitter.

2) Arbeidet vårt er ressurskrevende mht. økonomi. Vi oppfordrer derfor alle klubber og organisasjoner til å bli støtteklubb for Likevel MC Norge! Dette koster kr. 500,- pr. år.

### Hva kan vi tilby støtteklubbene?

I tillegg til vårt tekniske materiell (syklene) sender vi ut informasjonsmail fire ganger pr. år med siste nytt fra organisasjonen og tema knyttet til teknikk, regelverk og lignende. I tillegg kan vi tilby klubben annet informasjonsmateriell dersom det f. eks. skal avholdes temamøter. Videre vil vi selvsagt ta hånd om konkrete henvendelser fra klubben eller klubbens medlemmer med de ressurser vi har tilgjengelig.

Vår nettside [www.likevel.mc.no](http://www.likevel.mc.no) er en oppdatert internettside som skal gi svar på de fleste spørsmål organisasjonen arbeider med.

Klubbene som blir støtteklubber vil i tillegg motta en erindring til å henge opp i klubbrommet som viser at man støtter arbeidet til Likevel MC Norge og vil bli eksponert på en egen side på [www.likevel.mc.no](http://www.likevel.mc.no) som våre støttespillere.

Vårt siste prosjekt nå er anskaffelse av en tilhenger som kan transportere skolesykkelen rundt om i landet der behovet dukker opp og gjennomføring av opplæring er mulig. Vi trenger ca. 25 000 kroner til dette prosjektet.

For ordens skyld vil må det presiseres at vi arbeider langs de strategier som er utarbeidet i samarbeid med NMCU og at våre statutter sikrer NMCU verdiene dersom vår virksomhet en gang skal opphøre. Vi trenger klubbene!

Vi håper å høre fra dere!

Med vennlig hilsen  
Hein A. Kvalheim  
leder

## Harley-Davidson Europe PR informasjon 11. Mars 2005 V-ROD nå i 50.000 eksemplarer!

En skinnende fin VRSCSE *Screamin' Eagle* V-Rod ble skrevet inn i historiebøkene hos Harley-Davidson fabrikk i Kansas City. Den stilige sykkel, i tofarget Electric Oransje, var nemlig sykkel nummer 50.000 i rekken siden fabrikk startet produksjonen av V-Rod i 2001.



V-Rod nummer 50.000 ble produsert i samarbeid mellom VRSC produksjonslaget og fabrikkens egen Custom avdeling (CVO) som spesialiserer seg i å lage usedvanlige custom Harley-Davidson motorsyklar i begrensede antall. Denne spesielle sykkel ble umiddelbart sendt videre til sin nye eier.

I løpet av de siste fire årene har VRSC V-Rod vunnet over 30 viktige premier fra designnæringen og internasjonal motorsykkelpresse. Den har også appellert til høyt profilerte eiere som blant

annet syv ganger verdensmester i Formula 1 Michael Schumacher og Real Madrid stjernen David Beckham

Nyeste tilskuddet i VRSC familien, VRSCR Street Rod produseres også i Kansas City fabrikk. Kombinasjonen av muskuløs stil og smidig prestasjon gjør Street Rod til en mer aggressiv sykkel med sin oppreiste kjørestilling, opp/ned gaffel, 40 graders nedleggelsesvinkel, 1130cc Revoluti- on V-Twin motor og justerbar fjæring.

## Harley-Davidson Europe Pressemelding – 17. Mars 2005

# HARLEY-DAVIDSON MELDER OM NY FORHANDLERSTRUKTUR

Som en del av strategien for å styrke sin posisjon på det norske markedet og for å øke kvaliteten på servicen til sine kunder har Harley-Davidson Europe nå meldt om forandringer i forhandlerrekken i Vestfold, Telemark og Buskerud. Fra nå av er det Harley-Davidson Vestfold som er offisiell forhandler for Harley-Davidson og Buell motorsykler i regionen.

I følge markedssjef Thomas Magnessen har forhandleren i Sandefjord nylig fått status som "Direkte Forhandler" og jobber fra nå av med direkte kontakt til hovedkvarteret i Oxford i England. Oppgradering i samarbeidet kommer til å bidra med økt kvalitet både med tanke på kvalifikasjoner og teknisk støtte til de ansatte. Den vil også bidra til kortere bestillings- og leveringstid for varer.

Jan Hanasand og hans medhjelpere hos Harley-Davidson Vestfold har i mange år representert Harley-Davidson og Buell, og har

allerede begynt å merke fordelene med å ha "Direkte Forhandler" status. Enda viktigere, så vil kundene i distriktet nytte godt av fordelene med nærkontakten til hovedkontoret i England.

Som en del av denne strukturendringen har Harley-Davidson Europe nå avsluttet sitt samarbeid med Harley-Davidson Skien AS. Harley-Davidson har allerede i verkstatt en plan for å sørge for at kunder som har bestilt sykler ikke blir berørt av dette. Samtidig vil også lederen for H.O.G. ta kontakt med lokale entusiaster for å sikre dette.

## Harley-Davidson Europe PR melding 30. Mars 2005

### HINES SKRIVER HISTORIE MED EN 'PERFEKT SEKSER' Harley-Davidson V-Rod dragsykkel slår to verdensrekorder!

Regjerende mester i NHRA Pro Stock dragracing Andrew Hines startet med å forsvare tittelen med å skrive seg selv inn i rekordbøkene i dragracing. 21. årigen, som kjører for Harley-Davidson, er den første i NHRA sin historie til å kjøre 401 meter med på under 7 sekunder og samtidig sette ny hastighetsrekord på hele 317.69 kilometer i timen.

Hines, som ikke har lagt skjul på at han ønsket sterkt å bli den første til å kjøre på under syv sekunder, satt en ny verdensrekord på sin V-Rod med tiden 6,991 sekunder allerede under kvalifiseringsrunden. For å bryte den kjente barrieren på 7 sekund, innkaserte den unge føreren en bonuspremie på hele 10,000 dollar.

Publikum på Gainseville Raceway i Florida fikk se enda en verdensrekord da Harley-Davidson føreren raste ned stripa, igjen, i en svimlende fart av 317.69 kilometer i timen. Lagkamerat Gary Tonglet kjørte også sin V-Rod i mål med same toppfart og tangerte dermed rekorden til Hines. Lagsjefen i Harley-Davidson-laget Anne Paluso kommenterer:

"Vi vil gjøre vårt beste til å forsvare tittelen i år, derfor føler vi at dette er en meget bra måte å starte sesongen på. Laget har innhentet den første tiden i seks sekunders klassen og i tillegg satt en ny hastighetsrekord som setter 200 mph (320km/t) målet i stor fare."

Selv om Hines dominerte kvalifiseringsrundene i Florida gikk ikke alt etter planen for han og lagkameraten. Hines, tydelig preget av sine tidligere prestasjoner, tyvstartet på målstreken i neste runde mens lagkameraten plagdes med tekniske skavanker. Hines kommenterer:

"Det hadde vært bedre å ende opp med pallplassering. Men denne helgen har det vært mange store prestasjoner både for laget og Harley-Davidson. Vi kan nå begynne å fokusere på å vinne løp og stevner."

Ytelsen og de eksplosive V-twin krefte kan en kjenne igjen i gatevarianten i Harley-Davidson VRCS familien. VRSCA V-Rod tilbyr på karakteristisk og pålitelig custom stil. Enda mer styrke til familien gir den nye VRSCR Street Rod; en toppkvalitets Roadster som leverer kombinasjonen av meget bra kjøreegenskaper og muskuløst utseende.

## Dansk/Norsk El-Bruto til Gudbrandsdalen!

Jens (Biker) Romundstad har levert sin første motor til Norge. Steinar Bergum kjøpte en Ultima El-Bruto 120ci, i februar. Jens leverte den til Steinar i Kvam i Gudbrandsdalen den 5/3 2005. Det hele ble behørig feiret med Cognac og Champagne. Familie

og venner var med og gjorde stas både på Steinar og "Biker-Jens". Jens kommer tilbake til Vinstra når det blir arrangert "Super-Rally" i 2006. Da kommer han med hele klubben sin, så da må Steinar rydde gårdsplassen!



## Service, ombygging, deler + HD til salgs...



For mer info, se vår nettside: [www.customservice.no](http://www.customservice.no)

**Customservice** er et offentlig autorisert MC-verksted som utfører alt fra byggeprosjekter til service og motoroverhaling.

### DELEFORHANDLER FOR:

- Goodson Luftfiltre (se bildene!)
- Hogtech rammer og komponenter
- Custom Chrome
- Zodiac
- Tolle
- Drag Specialties
- Calle's
- V-twin
- Og selvsagt: HD Originaldeler.

**VI LEGGER OM MED ORIGINALDEKK:**  
Metzeler • Avon • Dunlop • Bridgestone.

Ta kontakt med Arne eller Lars!  
Adresse: Konovsgt. 67 B, 0196 Oslo.



# CUSTOM SERVICE

HARLEY-DAVIDSON • DELER • AUT. VERKSTED • Tlf: 22 67 94 99



# Tekniske tips

## Hei Oskar

Jeg har planer om å bytte bremses på min gamle FL. Det er stort utvalg i type bremses på dagens marked. Jeg er usikker på hva som passer sammen. Kan jeg for eksempel bruke min gamle originale bremsespumpe til en nyere firestemplet bremseskaliper? Jeg lurar også på om det er lurt å bytte bremseslanger. Og i så fall, hva er best å bruke?

Hilsen Frants

Hei Frants

DU er sikkert ikke den eneste som lurar på dette med bremses. Bremses er tross alt en meget viktig del av alle kjøretøyer. For det første er det viktig at bremseskomponentene en bruker passer sammen. Her er det et par faktorer som spiller stor rolle for hvordan bremsene dine virker. Det ene er volum og det andre er trykk. Volum er mengden væske som bremsesumpen flytter på når du drar i håndtaket. Her er det viktig at pumpen flytter nok væske, slik at stemplene i bremseskaliperet flytter seg så mye at bremsesklossene biter seg fast i skiven.

Hvis bremsesumpen din har et volum som tilsvarer en kubikkcentimeter og kaliperet har et volum på

to kubikkcentimeter, så vil stempelet flytte seg 0,5 cm når du drar i hendelen. Det er derfor viktig at bremsesumpen og bremseskaliperet er riktig i forhold til hverandre.

Blir volumet i bremseskaliperet for stort, vil ikke pumpen klare å flytte stemplene slik at bremsen virker som den skal. Av nevnte årsaker vil sannsynlig originalpumpen til Harley, som er beregnet for bremseskaliper med et stempel, ikke virke som den skal på de fleste 4 og 6 stemplede kalipere.

Når en kjøper "aftermarket" pumper, er det som regel diameteret i pumpen som oppgis; 3/4" (19,05mm), 1 1/16" (17,45mm) og 5/8" (15,87mm) er det som er standard på Harley sine bremsespumper.

3/4" er beregnet for doble bremses og kan derfor brukes når en bytter til nyere 4 eller 6 stempla bremseskaliper. 1 1/16" kan brukes hvis en har for eksempel en 4 eller 6 stemplet kaliper på den ene siden. 5/8" kan stort sett bare brukes til enkle en eller to stemplet kalipere.

Trykket i bremsesystemet er også viktig å huske på. For å øke eller redusere trykket i bremsesystemet må en endre størrelsen på stempelet i pumpen eller i kaliperet. Her blir effekten motsatt i forhold til volum. Desto mindre stempel, desto høyere blir trykket.

Av denne grunnen kan en ha høyt trykk i systemet men allikevel ikke nok volum slik at bremsene biter seg fast i skiven. Trykket har en innvirkning på hvor mye krefter du må bruke når du drar i hendelen eller trykker på pedalen.

I dag finnes det justerbare pumper. På disse kan en justere vandringen på stempelet for å få riktig mengde væske som skal forflyttes. Disse pumpene kommer også med forskjellige størrelser på stempelet for å få det riktige trykket. Det er derfor viktig når en skal kjøpe bremseskomponenter at en på forhånd finner ut om de fungerer sammen.

Når det gjelder bremseslanger, så er også de avgjørende for at bremsesystemet skal fungere optimalt. Det en må være oppmerksom på er at når en drar i bremses håndtaket så er trykket i systemet likt over alt. Det vil

si at dersom du har 200 pund nede ved kaliperet, så er trykket det samme i slangen. Det er altså viktig at slangen tåler trykket.

Harley kommer originalt med en kombinasjon av gummislanger og rør. Gummislanger er ikke den beste løsningen, siden de utvider seg litt når en drar i hendelen. På markedet finnes det flere forskjellige typer slanger. De mest populære er såkalte stålomsunnede slanger. Disse har som navnet tilsier ståltråder som er surret rundt slangen slik at den ikke skal utvides. Slike slanger fungerer veldig bra. Det finnes også slanger som er laget i Kevlar og de er i utgangspunktet noe av de beste en kan få tak i. De er lette og tynne, og finnes i mange forskjellige farger.

Mange bruker slanger som en kan skru sammen selv. Dette er ulovlig! Hold deg unna disse! Det er mange som blir fristet til å kjøpe slike da en kan bestemme lengden på slangen selv og bytte ut nipler og banjoer etter behag. Men de er ikke til å stole på og er derfor forbudt å bruke i Norge. Endene på slangen SKAL være presset på, enkelt og greit.

Bremsevæsken er også viktig å huske på. Den blir gammel og utslitt. Bytt derfor væsken ut annet hvert år. Bruk riktig væske; den som er anbefalt av fabrikanten, og ikke bland sammen forskjellige væsker. Lykke til...

Oskar





Fergekø i Mallaig.

Fergen fra Bergen til Newcastle, ble innfallsporten til Caledoniens rike. Våre gode venner Davy og Lorna fra Stirling, ventet med varm grillmat og kalde øl, etter en rask etappe på ettermiddagen opp fra Newcastle. Davy og Lorna hadde ordnet seg fri, og ville følge med opp til Skye, en plass de aldri hadde vært tidligere. Så da ble vi 4 stykker, og det er jo alltid trivelig.

Dagen etter ble det gjort klart for avfart mot nordvest. Davy hadde for sikkerhets skyld fått satt på nytt dekk på sykkelen, for anledningen. Etter nøyaktig 8 km, så var det dags for punktering. Heldigvis, så hadde Davy en kjenning i nabolaget, bare 300 meter fra der vi ble stående, så da var det bare å skyve sykkelen inn på verkstedet og sette i gang. Etter et par timer var vi i gang igjen. Turen gikk etter nydelig motorsykelveier gjennom Dunblane, Callander, Crianlarich og opp til Tyndrum, hvor vi stoppet å hilste på en gammel felles venn, Eddie. Eddie og kona driver en service-stasjon i Tyndrum, med bensin, mat, suvenirer og en Whisky-shop. Han hadde inne rundt 430 forskjellige Whisky-sorter, og det var kun skotske !

Ferden gikk videre, fortsatt på herlige MC-veier, og i et nydelig vær, forbi Glen Coe og opp til Fort Williams, hvor vi tok av og satte nesen mot Mallaig. Vi møtte en søvnig liten fiskelandsby, kunne egentlig ha vært ute på kysten i Norge, om vi ikke hadde visst bedre. Davy hadde bestilt overnatting på et av B&B stedene på plassen, det gjorde seg med en dusj før vi fant en pub med matservering.

Fergen fra Mallaig til Armadale på Skye, gikk i 10-tiden dagen etter. Det ble selvfølgelig litt stress rundt det, da kvelden før ble i triveligste laget, det viste seg å være en eller annen form for festival i Mallaig denne helgen. Men vi rakk da fergen med nød og neppe, og måtte skrive under på at vi tok syklene med på eget ansvar, siden vi ikke hadde reservert plass på forhånd.

På turen over, som tok rundt 45 minutter, ordnet vi med overnatting på Skye. Et Biker B&B hadde ledige rom, og for £12 pund pr. person pr. natt, sikret vi oss tak over hodet. Men dagen var ennå ung, så vi kjørte en runde helt vest på Skye, og besøkte det første destilleriet på turen, Talisker.



Glen Coe nasjonalt minnesmerke i Skotland og flott natur. Rita David og Lorna nyter naturen og været





En rast på Skye

Talisker er en whisky som virkelig bærer preg av å være laget ute i havgapet, her er det mye salt og havsmak å nyte. Det var søndag, og da var det dessverre ikke muligheter for en rundtur inne i destilleriet.

Dagen etter ble kursen satt mot fastlandet igjen, denne gangen med en annen ferge. Skye har broforbindelse på nordøst-siden, men hvorfor følge strømmen når det finnes andre alternativer. Det var fyren på Biker B&B som anbefalte oss å prøve den opprinnelige ferge-forbindelsen, som gikk fra Kylerhea til Glenelg. Fergen hadde plass til 4 biler, og hadde en patent med svingbart dekk for å få bilene ombord. En skikkelig

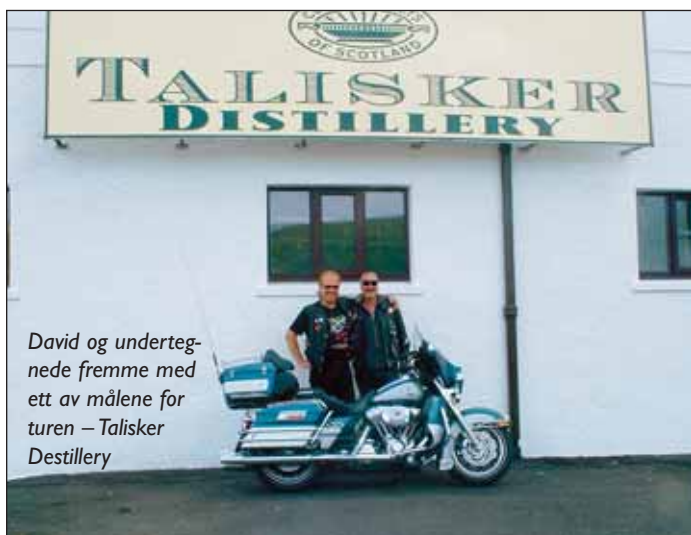
opplevelse, og noe annet enn en kjedelig bru, bare noen kilometer unna.

Ferden gikk på singel-track roads (en kjørebane) over til Loch Duich og Eilean Donan Castle, som er kjent for å ha vært med i Highlander-filmen. Ligger nydelig til ute i sjøen, og vi fikk en unggutt med sekkepipe til å spille en av Davy's favoritter foran slottet. Kostet oss et par pund, men det var det så definitivt verd.

Davy og Lorna skulle nå sette nesene hjemover, så vi skilte lag her foran Eilean Donan Castle. Vi hadde lyst å utforske noen flere singel track roads, og etter anbefaling av innehaveren av forrige



Middag avnytes i Mallaig, fantastisk sjømat..



David og undertegnede fremme med ett av målene for turen – Talisker Destillery



Biker B&B i Broadford på Skye.



På besøk i whisky-shoppen til Eddie, mye godsaker.

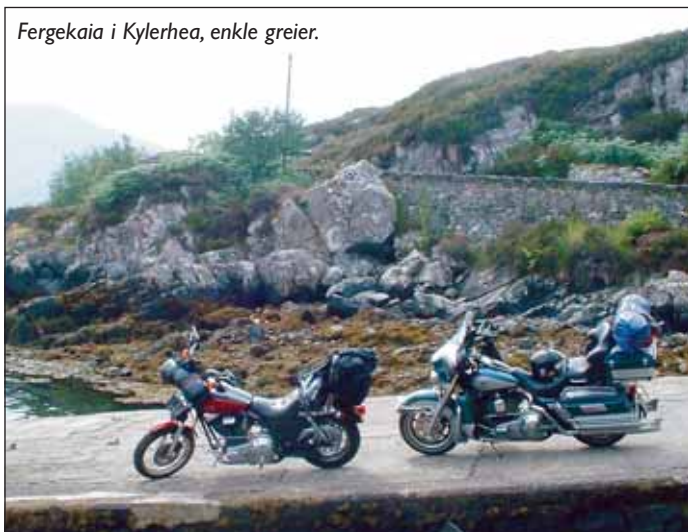
natts B&B, så ble kursen lagt mot Appelcross. Veien dit hadde et snev av Trollstigen-faktor, med flotte utsiktspunkter både på tur opp og ned. I Appelcross var det en pub, og den var velrenommert for sin gode mat og tempererte øl. Dette skjønte ikke en tysker som med skikkelige herrefolket manerer klaget på at ølet var alt for varmt. Innehaveren prøvde

etter beste evne å forklare Fritz at ølet til enhver tid hadde helt ideell romtemperatur, av den enkle grunnen at kaggene sto lagret under disken i lokalet. Det fantes ingen kjeller eller kjølerom, og han avsluttet med et rolig "Thank God!!!!" etter å ha talt for døve ører for pølsetyskeren. Men tyskeren var fortsatt ikke fornøyd med temperaturen på

ølet, og da sa pub eieren som sikkert var vel fornøyd av gjestens opptreden allerede, at han gjerne kunne tilsette isbiter i ølet til tyskeren, men da hadde Fritz fått nok. Han hentet kjerring og unger å marsjerte ut i beste hanemarsjstil, og proklamerte at han skulle finne en annen og bedre pub for seg og sine. Det synes pub eieren var en kjempegod ide, og når tys-

keren slamret dørene på Mercedesen, tilføyde han "next pub is only 65 miles from here". Da ble det rett stemning i puben igjen. Puben i Appelcross må altså prøves, maten var fortreffelig og ølet servert sånn som engelsk øl skal serveres.

Fergekaia i Kylerhea, enkle greier.



Fergen med svingbart dekk og plass til 4 biler.

