

3721 km på Harley i USA og Canada

Tekst: Jørn Bang

Det hele begyndte med, at min søster kom med et lille avisudklip fra en lokalavis og spurgte: ”Er det ikke noget for jer”? Egentlig havde min kone Lissie og jeg, flirtet med tanken i flere år, men nu havde vi pludselig adressen på ”Motours” hjemmeside. Motour er et nyt rejseselskab, der er startet af Henrik Tang, der bor i Laurbjerg. Henrik har mange års erfaring med specialrejser og arrangere nu MC rejser, skirejser samt snescootersafari i Lapland. Desuden arrangerer han køretekniske kurser. Henriks hjemmeside www.motour.dk gav os yderligere ”blod på tanden”, men som de skeptiske jyder vi er, ville vi nu først se Motour og Henrik lidt an – man ved jo aldrig! Vi kørte derfor en tur til Laurbjerg og besøgte ham. Vi fik et godt indtryk af Henrik, så det varede ikke mange minutter, før vi var klar til at skrive de nødvendige papirer under.

Lissie og jeg havde inden rejsen købt et intercom anlæg, så vi kunne tale sammen under kørslen. Vi havde monteret det i vore hjelme, før vi kørte til Nimbustræffet på Bornholm. Det hedder ”Interphone” og kommunikerer trådløst via ”Bluetooth”. Det havde vi megen fornøjelse af, og flere af de andre rejsedeltagere var godt misundelige på os.

Foruden hjelme medbragte vi vore køredragter, støvler og handsker. Hjelme og regntøj var ellers inkluderet i lejen, men vi foretrak at bruge vores eget.



Indlandsisen set fra 11 km højde

Rejsen til Seattle, hvor turen startede, var som den slags plejer at være. En særlig oplevelse var det dog at flyve i 11 km's højde over det nordligste Grønland og Thule i solskin – det var meget flot - og meget øde. Fra vi slap Norges kyst ved Tronhjem, og til vi mange timer senere passerede Rocky Mountains nord for Vancouver, var der ikke en by og ikke en vej at se. Vi landede i Seattle og blev modtaget af Henrik og hans gode ven Finn, som har boet flere år i Vancouver og Calgary og har kørt meget i området. Henrik var taget derover dagen før for at sørge for, at alt var klart. Vi blev kørt til hotellet, hvor vi blev tjekket ind, og senere spiste hele holdet til aften

sammen. Efter spisningen tog vi en præsentationsrunde, hvor vi fortalte lidt om os selv, og hvilken MC-erfaring vi havde. Vi var 18 på holdet inkl. Henrik og Finn, der skulle være vore guider. Aldersmæssig var vi fra 37 til 74 år. Den sidste dog som bagsædepassager. De 2 ældste MC-førere var 71 år. Der var 12 mænd og 6 kvinder, hvoraf den ene selv skulle køre en Harley Sportster.



12 Harleyer stod klar ved udlejeren

Næste morgen var vi tidligt oppe, da vi skulle være ved udlejeren – en meget stor Harley butik - allerede kl.8. Vi skulle køre næsten 600 km den første dag, så det var bare med at få formaliteterne overstået og komme af sted.

Det gik nu meget hurtigt. Der stod 12 nye Harleyer (alle 2007 modeller) klar med navn på, da vi ankom. Vi havde på forhånd reserveret den model, vi gerne ville have. Jeg havde reserveret en Elektra Glide Ultra Classic, som den foretrukne og Electra Glide Classic som alternativ. Jeg fik den sidst nævnte. Det gjorde nu ikke noget. Det er den samme maskine, der er kun udstyret til forskel. F.eks. havde vores en lidt mindre kåbe, ingen fartpilot og ingen ekstra baglygter i topboksen.



Mit første møde med Harley

Udlejeren gav os en instruktion, og vi kørte en lille runde på parkeringspladsen for at kontrollere, at alt var som det skulle være, og om styr, fodhvilere m.m. skulle

justeres. Derefter var vi klar til at trække i tøjet og komme af sted. Forinden havde vi underskrevet lejekontrakterne. Der var en selvrisiko på 5000 \$, hvis Harleyen forsvandt og op til 2500 \$, hvis den blev skadet. Det er mange penge, og man kan ikke forsikre sig ud af det i USA.



Kort over ruten

Henrik havde lejet en stor lukket Ford varevogn, hvor vi kunne have vores bagage, og hvor vi også havde en køleboks med kolde drikke samt en ekstra motorcykel. Det var en Harley Davidson Road King, som Henrik havde overtalt udlejeren til at stille til rådighed. Vi havde i kontrakten med udlejeren en 24 timers garanti d.v.s., hvis en af Harleyerne fik tekniske problemer, skulle udlejeren sørge for reparation eller udskiftning inden for 24 timer. Så den ekstra motorcykel var en fordel - både for os og for udlejeren. Der blev nu ikke brug for den, idet alle maskiner kørte helt problemfrit.

Henrik og Finn skiftede hver dag imellem at køre bilen og en Road King. Både bil og Road King var forsynet med GPS. Den guide, der kørte motorcyklen, kørte forrest med gul vest på, og den af holdet, der kørte bagerste motorcykel, havde også gul vest på. Det skiftedes vi lidt til. Så vidste vi, hvor kolonnen begyndte, og hvor den sluttede. Bilen fulgte efter, men kom dog ofte bagud. De 2 guider havde radiokontakt med hinanden.

Inden starten fik vi en lille peptalk, hvor Henrik indskærpede sikker kørsel, og at vi skulle køre "svensk kolonnekørsel", altså i zigzag på vejen, og ikke side om side. Det gjorde vi så, når vi kørte i bytrafik, men ude på landevejene kunne der ofte være flere kilometer imellem maskinerne. Nogle kører jo stærkt, og andre vil gerne have nogle gode naturoplevelser med undervejs. Når jeg kommer ret meget over 120 km/t på almindelige landeveje, ser jeg ikke andet end asfalt og eventuel trafik.

Den første 1½ time kørte vi nord på ud af Seattle – mest på motorvej med megen trafik. Koncentrationen var optimal. Dels på grund af trafikken, dels på grund af, at

jeg endnu ikke følte mig som en rutineret "Harley biker". På en strækning på ca. 10 km kørte vi på asfalt, der i forbindelse med vejarbejde, var fræset op i grove langsgående riller. Det gav en del ubehagelig slinger i maskinen, men efter de 10 km var jeg lige ved at vænne mig til det.



Første stop efter Seattle var ved en "coffeshop"

Efter ca. 100 km drejede vi væk fra motorvejen og østpå mod Rocky Mountains.

Trafikken hørte hurtigt op og vejene var gode, så det gik bare derud ad. Vi kørte igennem Cascade National Park, der mest bestod af store skovområder med mange søer og lave bjerge. Vi nåede frem til vores motel i Kettle Falls omkring kl. 21, da var det ved at være mørkt.



I Cascades National Park

Den anden dag vi kørte, var Lissie og jeg en brøkdæl af et sekund fra at kolliderede med en stor hjort. Vi kørte fra motellet meget tidligt om morgenen, og ved 7 tiden var vi på vej gennem en skovstrækning, da hjorten pludselig løb over vejen lige foran os. Vi kørte 60 miles/h (96 km i timen) og hjorten passerede ca. 1-2 meter foran os. Jeg nåede knap nok at røre bremsen, så var den væk. Med den fart kører man 27 m i sekundet. Det vil sige, at man kører 1 meter på 0,04 sekund. - så det var tæt på. Vi havde sikkert ikke overlevet sammenstødet, men det var åbenbart ikke vores tur denne gang.

Vores næste overnatning var i Whitefish. Vi havde forladt staten Washington, hvor Seattle ligger, havde

passeret Idaho og befandt os nu oppe i Rocky Mountains i Montana. Undervejs havde vi besøgt nogle af Finns bekendte – Kenn og Doris – der boede i Dover i Idaho. Kenn er tidligere navypilot og Doris er forfatter. De boede meget smukt lige ud til en sø på størrelse med Gardasøen, og de var meget gæstfrie.

Næste dag gik igennem Glacier National Park. Det var meget koldt om morgenen, og flere frøs fingrene. Turen igennem parken var over 100 km, og midt i parken passerede vi Logan Pass i 2024 m højde. Her var der rigtig bjergkørsel. Vejene var smalle og stejle, og vi var tæt på sneen, der lå på alle bjergtoppene. Fra Logan Pass gik det nedad igen i hårnålesving, og efter et par timer kørte vi ud på Montanas prærie og drejede nordpå mod Alberta.



Ved Logan Pass i Rocky Mountains

Efter den megen bjergkørsel var det befriende bare at komme derudad. Vi var lidt sent på den og skulle nå Banff i Canada inden aften. Så det gik ret stærkt. Jeg satte i hvert fald min personlige hastighedsrekord med 160 km i timen.



I Rocky Mountains

Prærien var lige så stor en oplevelse som bjergene. De store vidder, hvor man kan se en halv time fremad, den blå himmel og de snedækte Rocky Mountains mod vest. Det var imponerende. Der var meget lidt trafik, og hvis

der var et vejkryds, kunne man se eventuelle biler flere kilometer ude. Der var langt mellem husene - og tankstationerne. Et sted så vi et skilt, hvoraf det fremgik, at der var 135 miles (216 km) til næste tank – så det var bare med at få tanket op.



Så går det ud over prærien i Montana

Grænsepassage til Canada var hurtigt overstået. De spurgte hver af os, om vi havde våben eller narko, og da vi benægtede dette, fik vi et stempel i passet, og så kunne vi køre videre. Det var planlagt, at vi skulle igennem Kanaskis bjergene syd for Banff, men af tidnød kørte vi sidst på eftermiddagen ind på motorvejen mod Calgary og senere mod Banff. Det blev omkring 100-150 km på motorvej.

I Banff havde vi en overliggerdag, hvor vi kunne gøre, hvad vi havde lyst til. Nogle af os kørte op til et sted i de omliggende bjerge, hvor der var en flot udsigt ned over Banff. Senere på dagen kørte vi op til Hot Springs, hvor vi badede i meget svovlholdigt 40 grader varmt vand. Den samlede distance denne dag var dog ikke mere end 10-20 km.



På udflugt i Banff

I Banff området er der mange bjørne. Både grizzly og sortbjørn. Der er ofte problemer med bjørne, der søger ind i byen om natten, for at lede efter føde. Vi hørte flere historier om folk, der var blevet dræbt af bjørne. Så vi spejdede efter bjørne, da vi sent om aftenen gik hjem,

efter at have været ude at spise, men slap dog tilbage til motellet i god behold.

Næste dag regnede det for første gang på turen. Vi havde en ca. 600 km lang tur foran os, så trods regnen kørte vi ret stærkt. Man er meget koncentreret, når man kører over 100 km i timen på regnvåde, ret trafikerede og noget ujævne bjergveje. Da skyerne samtidig hang lavt, så vi ikke så meget af landskabet.



Rocky Mountain Bighorn

Vi kørte mod vest gennem den canadiske del af Rocky Mountains. Ind imellem kunne vi skimte enkelte bjergtoppe med sne på. Det var også meget flot med de lavt hængende skyer. Det var som bjergene dampede, men vi kunne godt have ønsket os lidt bedre vejr netop på denne strækning. Hen på eftermiddagen klarede det dog op, og vi fik solskin igen. Vi var kommet ud af bjergene, og de næste timer kørte vi gennem et landskab med bakker og søer. Efterhånden blev det mest store frugtplantager og vinmarker. Der dyrkes megen vin i denne del af Canada, og byen Oliver, hvor vi skulle overnatte, er centrum for vindyrkningen. Om aftenen fik vi en meget flot buffet, med virkelig gode lokale vine til. De var nu heller ikke helt billige - 40 dollars for rødvinen og 35 dollars for hvidvinen.

Fra Oliver til USA's grænse er der ca. 30 km. Grænsepassagen var ikke så omstændig, som man oplever den i lufthavnene. Nu gik turen sydpå igen mod vores næste mål Fort Okanogan, der ligger, hvor Okanogan River og Colombia River løber sammen. Det er nu ikke det oprindelige fort, det blev forladt allerede i 1860, men der er bygget et museum, der fortæller om stedets historie.

Fortet blev, som det første i området, opført i 1811 af John Jacob Astor, grundlægger af The Pacific Fur Company. Han var en New York købmand, der kunne se mulighederne for opkøb af bæver- og odderskind, der var højt i kurs både i Europa og i Orienten. Han ønskede også at komme det Canadiske Hudson Bay Company i forkøbet og gøre krav på området, før Canadierne annekterede det. Han udrustede et skib, der fra New York via Cape Horn sejlede til Colombia Rivers udløb i

Stillehavet. Colombia River er en meget stor flod, som selv store skibe kan sejle langt op ad. Handelen med skind var meget lønsom. Skindene blev leveret af indianerne, der søgte til fortet, hvor de byttede skind for varer. Og det var en god handel for kompagniet, der for 160 \$ varer fik skind, der kunne sælges for 10.000 \$. Fra museet kørte vi op til et vandkraftværk. Vi så dog kun dæmningen over floden, hvor vandet strømmede ud fra turbinerne og ned i floden.

Vi overnattede i Wenatchee. Vi kom så tidligt, at vi kunne se på byen, før forretningerne lukkede. Vi gik ind i en våbenforretning, hvor der var udstillet en masse rifler og jagtgeværer. I glasdisken lå et stort udvalg af pistoler til priser fra omkring et par hundrede dollars til flere tusinde.

Men det mest ekstreme var et militært maskingevær, der kunne erhverves for ca. 10.000 \$. Det var så tungt, at det i hvert fald ikke kunne benyttes stående. Jeg spurgte, hvad man bruger sådan et til – det er da ikke til jagt? Jeg fik svaret: ”We don't ask, it is none of our business”. På spørgsmålet om jeg kunne købe det, svarede han ”of course”. Men ifølge reglerne måtte han først udlevere det 2 dage efter købet.

Vi forlod motellet kl. 8 om morgenen. Turen gik igennem Wenatshee Mountains. En mere end 100 km lang strækning med skov og lave bjerge. Vejen var meget fin med bløde kurver, hvor man rigtig kunne lægge maskinen ned, give gas og trække den ud ad svinget. Det var rigtig lækker kørsel og efter næsten 3000 km med utallige kurver, følte jeg, at rutinen og sving-teknikken var ved at indfinde sig.



Holdet med Mt. Rainier i baggrunden

Det var en kold morgen. Der var under 10 graders varme, og flere havde taget for lidt tøj på. Ved første stop, efter ca. 1½ times kørsel var de så stive af kulde, at de dårligt kunne parkere Harleyen. Lissie og jeg havde ingen problemer, vi var klædt ordentlig på.

Generelt var det køligt om morgenen, men i løbet af dagen steg temperaturen og nåede ofte over 30 grader om eftermiddagen. Når det var varmest kørte vi bare i T-shirt og underbukser og så vore sorte dragter ovenpå.

Det var meget varmt, især når vi holdt stille. Det var godt vi havde følgebilen med kolde drikke, så vi kunne holde væskebalancen i orden. Nogle af de yngre kørte i T-shirt og uden hjelm, når det var varmt. Den fristelse faldt vi dog ikke for. Vores Harley var for øvrigt forsynet med termometer, der målte lufttemperatur. På denne etape, så vi mange søer og bjerge med sne på toppen. Det blev igen en meget flot dag.



On the road again

Da vi var blevet indlogeret på vores motel i Morton, hvor vi skulle overnatte, gik vi over på tankstationen, der var byens samlingssted. Morton er stort set bare et vejkryds med et motel, en restaurant, en tankstation og så en samling huse. Der skulle bo ca. 1000 mennesker, men så må de vist have talt de omliggende bjerge med. Det var virkelig et fascinerende studie i antropologi at se de typer, der efter fyraften dukkede op på tankstationen. Det var ægte hillbillies oppe fra bjergene med skæg, pandebånd og hestehale og masser af tatoveringer. Det var indianertyper med kasketskyggen pegende ud til siden, og der var mange meget fede mennesker. Det var svært at lade være med at glo.

Fra Morton gik turen op på Mount St. Helens. Vulkanen der havde et voldsomt udbrud i maj 1980. Den nordlige del af det høje symetriske bjerg kollapsede i en kæmpe sten-lavine, der pløjede sig gennem ca. 368 km² skov. Samtidig steg en champignon lignende røg- og støvsky flere tusind meter til vejrs. Dag blev til nat og grå aske og støv faldt ned i hele staten Washington. Selv i Montana kunne man skovle aske op i gaderne. Udbruddet varede kun 9 timer, men hele området var dramatisk ændret for altid. Der har siden været flere mindre udbrud, men da vi var der, så vi kun lidt røg stige op fra krateret.

I 1982 besluttede kongressen at omdanne 110.000 hektar af Mount St. Helen til nationalt monument.

Der er opført et museum på en udsigtsplads nord for krateret. Her så vi en film om udbruddet. Den var meget voldsom både syns- og lydæssigt. Da filmen sluttede blev det meget store filmræddet hævet og afslørede en glasvæg med en fantastisk udsigt til krateret. Flot lavet.

Turen på motorcykel inde i nationalparken var overvældende. Vejene var brede med mange fantastiske sving. Turen ligger meget tæt på drømmen om den perfekte vej. Samtidigt kører man igennem et helt unikt landskab, hvor meter tykke træer knækkede som tændstikker og ligger der endnu til minde om de enorme ødelæggelser, vulkanudbruddet forårsagede.



På vej mod Mount St. Helen

Turen derop er på 83 km og ligeså lang ned igen. Den gamle vej derop forsvandt under vulkanudbruddet. Selv store beton broer forsvandt sporløst, sikkert dækket af mange meter sten og aske. Der er nu bygget en ny vej, og når man tænker på, at der ikke bor nogen deroppe, så er det et fantastisk anlæg med brede veje og mange broer over kløfterne. Det har været meget dyrt at etablere, blot for at turister kan komme op og se krateret, og en dag kan det hele forsvinde igen i et nyt stort udbrud.

Vel nede fra vulkanen fortsatte vi sydpå og krydsede Colombia River. Vi var nu i staten Oregon ved havnebyen Longview. Selv om byen ligger 100 km oppe af floden, lå der store skibe, der lastede tømmer. Det var meget varmt nu - ca. 35 grader, og efter få km i Oregon blev vi af 2 politibiler med blå blink og hylende sirener vist ind på en parkeringsplads. Årsagen var, at 3 af vore rejsefæller kørte uden hjelme. Det var Søren og Anja vore yngste deltagere samt Jørgen, som vi kaldte mexicaneren, fordi han lignede sådan en. Reglerne er forskellige fra stat til stat, og i Oregon skal man altså have hjelm på. De slap dog med en advarsel, og betjentene stillede velvilligt op til fotografering. For øvrigt reddede Søren sig også en fartbøde allerede den anden dag af vores tur. Han kørte bagerst den dag, og blev bagud på grund af rødt lys. Han kørte 95 miles/h, hvor han måtte køre 70. De trak 10 miles fra, fordi han var turist, så bøden blev på 100 \$.

I det hele taget var det ofte den bagerste, der kom til at køre hurtigst. Kom man ikke med over for rødt, eller kom til at hænge efter en bil, hvor der ikke kunne overhales, så skulle det gå lidt stærkt, hvis man gerne ville op til de andre igen.

Der var flere, der klagede over, at der undertiden blev kørt for stærkt. Henrik og Finn indskærpede os dog flere

gange, at det kun er dig selv, der bestemmer farten. Den forreste guide skal nok standse op og vente, hvis der er steder, hvor der er mulighed for at køre forkert. Desuden var der jo følgebilen, der kørte bagerst. Så risikoen for at blive væk fra gruppen, var ikke så stor.

Vi kørte nu mod vest på sydsiden af Columbia River ud mod Stillehavet. Kort før udmundingen af floden, kørte vi over en bro, og var nu tilbage i staten Washington. Ved aftenstid kom vi til Longbeach tidlig nok til at dyppe tærerne i Stillehavet. Mere blev det ikke til. Vandet var iskoldt og bølgerne var store. Stranden lignede stranden på Rømø med en hel km fast sand fra klitterne ud til strandkanten. Der var da også en del biler, der kørte på stranden.

Vi startede vores sidste køredag i diset vejr med lidt finregn. Vi kørte igennem et flot landskab langs kysten mod nord. Der var frodige landskaber med grønne skovdækkede bjerge, og mange steder, hvor havet skar ind i landet. Det var ebbe, så ofte var det tør havbund, vi så. Det var et meget særpræget landskab.

Solen kom dog hurtigt igennem, og det blev meget varmt. De sidste 150 km ind mod Seattle kørte vi på motorvej. Det var mere stressende, end det var sjovt. Vores termometer viste 100 grader fahrenheit svarende til 37 grader celsius. Varmen flimrede og farten lå på 120-130 km i timen. Vejen var ofte 10 sporet (5 baner i hver retning), og alle banerne var fyldt op af biler og lastvogne. Da der er mange til- og frakørsler på denne strækning, ligger bilerne hele tiden og fletter ud og ind imellem hinanden - så føler man sig udsat på en motorcykel. Man skal i hvert fald være meget koncentreret og holde godt øje med bilernes stoplygter og blinklys.

På vejen ind mod Seattle drejede vi fra og besøgte en meget stor MC- forretning. Masser af motorcykler, udstyr og beklædning.

Priserne kunne godt få os afgiftplagede danskere til at sukke dybt. F.eks. koster en Harley Davidson Electra Glide Ultra Classic - luksusudgaven af den jeg kørte - 23.940 \$ svarende til 132.000 kr. Hertil kommer 6 % skat og 17,5 % moms. I alt 164.000 kr. I Danmark koster den over 500.000 kr.



Det koster den i USA

Vores sidste aften i USA spiste vi på en flot restaurant,

og jeg fik den bedste bøf, jeg nogensinde har smagt. I det hele taget er deres oksekød bedre, end vi er vant til i Danmark. Saftigt, mørt og meget velsmagende, og så er portionerne så store, at vi aldrig kunne spise op. Alt er stort i USA og Canada. Det gælder afstandene, bilerne, sengene, bøfferne, menneskene - "you name it". En morgen bestilte vi en omelet. Den blev serveret på en pizzatallerken og var dækket af bacon og små pølser. For at det ikke skal være løgn, så var der også brasede kartofler til. Der er ikke noget at sige til, at mange mennesker bliver store og fede "over there".

Turen var for Lissie og mig en fantastisk oplevelse, som vi aldrig glemmer. Naturen var bare så flot og så afvekslende, og vore to guider gjorde det virkelig godt. Kun to gange kørte vi lidt forkert, og det var kun småting, der ikke forlængede turen med mere end nogle få km. Flot klaret - når man tænker på trafikken i og omkring Seattle, hvor der ofte var 5 baner i hver retning. Vel at mærke baner, der alle var fyldt med trafik. Det var et under, at vi ikke blev væk for hinanden.

Trafikkulturen i USA og Canada er meget afslappet. Af specielle regler - i forhold til danske færdselsregler - kan nævnes, at det er tilladt at dreje til højre for rødt lys, og at det er tilladt at overhale inden om, hvor vejbanen er opdelt i flere markerede baner. Naturligvis under største agtpågivenhed.

På motorvejene i og omkring Seattle var venstre vejbane ofte markeret med en fuldt optrukket linie. Denne bane var forbeholdt busser, taxaer og biler, hvor der ud over føreren var mindst 2 passagerer.

Folk er utrolig venlige, og bare man blinker en gang, for at skifte bane, bliver der straks givet plads. Vi oplevede mange gange, når vi forlod en tankstation eller parkeringsplads, at en bil stoppede op, så hele gruppen kunne komme ud på en gang. En dag var jeg gået over gaden for at fotografere det motel, vi boede på. Straks standsede en bil op, og føreren gav tegn til mig, at jeg kunne tage billedet. Han ville ikke ødelægge billedet ved at køre imellem mig og mit motiv. Folk var meget nysgerrige. Næsten hver gang vi standsede på tankstationer, kom der en der spurgte, hvor vi var fra.

Socialt var det også en rigtig god oplevelse. På forhånd kendte vi kun Henrik, men allerede fra den første dag følte vi os som et team, hvor alle ydede deres bedste, for at turen skulle blive vellykket. Alle var veloplagte, og flere var meget humoristiske, så vi havde det godt med hinanden - og der blev grint meget. Når vi gik ud for at spise om aftenen, fulgtes hele gruppen som regel ad, selv om det ikke var noget, der indgik i programmet. Uanset hvem, der kom til at sidde til bords sammen, gik snakken lystigt. Lidt imponerende når der er 18 personer, hvor de fleste ikke kendte hinanden i forvejen. Der var på turen heller ikke tilløb til "klikedannelse". Det er lidt deprimerende, at vi muligvis ikke ser dem igen, men sådan er livet jo.

Vi kørte tilsammen 44.652 km. Det er længere end

jorden rundt langs ækvator – med kun et lille uheld. Det var René, der ellers påstod, at han aldrig i sine 71 år havde lavet så meget som en skramme i en bil eller motorcykel. Da vi parkerede uden for udlejeren for at aflevere cyklerne, rørte styret på hans Road King nabocyklens sidespejl, med det resultat, at glasset revnede. Ud over såret stolthed kostede det ham 35 \$ og en omgang ”kvajebajere” om aftenen.

Tilslut kommer det uudgæelige spørgsmål, som jeg har fået stillet mange gange: ”Hvordan var det så, at køre Harley Davidson”? For mig var det en meget positiv oplevelse, men mine erfaringer med motorcykler begrænser sig også til engelske maskiner fra 40erne og 50erne, som jeg havde i perioden imellem 1959 og 1965. Det var Royal Enfield, Ariel, BSA og Norton, og så har jeg de sidste 4 år kørt ca. 4000 km. på min Nimbus. Inden vi tog af sted, var der flere der sagde til mig: ”Kan I da ikke få noget andet at køre på”. Harley’er drypper olie, de støjer og de ryster så meget, at de skal efterspændes hver dag. Jeg kan tilbagevise alle de udsagn. Efter de mange kilometer var der ingen af de 12 maskiner, man kunne finde spor af olie på. Vel vibrerer de i tomgang (det kildrer så dejligt), men så snart omdrejningerne er bare lidt over 1000 omd/min. forsvinder vibrationerne og bliver til en godmodig brummen. Vores Electra Glide Classic var på 1584 cc. Den havde dobbelte knastaksler og direkte benzin insprøjtning, og den havde et godt kraftoverskud til hurtige overhalinger. Der var 6 gear og omdrejningstallet var meget lavt i forhold til japanske maskiner, der ofte går over 10.000 omd/min. Ved 3000 omd. i 6. gear kørte Harleyen 140 km/t. Kun under acceleration kom jeg lidt over 4000 omd/m. Omdrejningstælleren var mærket med rødt ved ca. 5000 omd/m. Harleyen gik ca. 17 km/l ved blandet landevejs- og bjergkørsel, og godt 21 km/l over prærien og på motorvej, hvor vi kunne komme op i 6 gear. Vi skulle helst over 120 km/t før vi skiftede til 6. gear.



Er den ikke bare smuk

Jeg synes Elektra Glide er en fantastisk langtursmaskine. Vi kørte flere gange 600 km om dagen uden at blive trætte – ja ikke engang ømme bagi. Jeg tror, jeg kunne have kørt det dobbelte – i hvert fald fysisk, men nok

ikke mentalt. Man bliver træt i hovedet af alle de indtryk og al den asfalt. Hvis jeg havde kørt de samme kilometer i min Opel Vectra, havde jeg været mere træt. Der var flere af deltagerne, som herhjemme kører japanske ”superbikes” eller BMW’er. De var fra starten lidt negative over for Harley Davidson, men efter få dage måtte de indrømme, at det var en god touringmaskine. Man sidder godt, og den ligger godt på vejen. Den giver ikke anledning til ubehagelige overraskelser, hverken i sving eller under opbremsning. Selv René på 71, der herhjemme bl. a. kører Honda VRF 800, ville købe sig en Harley, når han kom hjem. Men 9 ud af 10 amerikanere og canadier kan vel heller ikke tage helt fejl. Det er Harley, man kører ”over there”. Jeg var fra starten lidt betænkelig ved vægten på 372 kg. Men når det går ud ad landevejen, mærker man det ikke. Til gengæld er den tung at manøvrere med på parkeringspladser og tankstationer. Vi fandt hurtigt ud af, at det gik bedre når Lissie stod af.

Nu er der nok nogen, der gerne vil vide, hvad sådan en tur koster. Vi har ikke overblik over alle udgifter, men naturligvis løber det op med flybilletter, leje af motorcykel, 2 guider og følgebil. Til gengæld var benzinen billig – 1 gallon kostede 3 \$. Det bliver med dagens kurs lidt over 4 kr. pr liter. Turen var på 12 dage, hvor vi kørte i de 9 dage. Alle overnatninger var på moteller og hoteller, og alle måltider indtages på restauranter, ”coffee shops” eller tankstationer, så det er ikke billigt. Vi anslår at turen har kostet os ca. 50.000 kr. Men det var alle pengene værd.

Vi besøgte Henrik i Laurbjerg et par dage efter, vi var kommet hjem. Henrik fortalte, at der også i 2008 bliver en rejse til USA og Canada. Den forløber sikkert i slutningen af juli og begyndelsen af august og bliver et par dage længere end i år. Der er allerede 8 forhåndsreservationer til rejsen i 2008. Lissie og jeg overvejer at tage med igen.