

Cucciolo



nr 6

1986

TVÅNGSTIDNING FÖR MEDLEMMAR MED TVÅNGSKÄNSLOR



ORD FRÅN ORDFÖRANDEN

Cucciolo nr 6 1986.

Här är tidningen som inte finns, eller i alla fall tidningen som inte skulle komma. Vi fick så mycket material till den stora tidningen, där sidantalet var begränsat till 40 sidor, att vi beslöt oss att ge ut en extra Cucciolo som en extra julklapp. Materialet som är i den här tidningen var i de flesta fall avsett för den stora tidningen, men ni behöver inte se det som något slags B-material för det. Det var ett svårt jobb att välja bort artiklar, men de publiceras ju här i Cucciolo så vi hoppas att ingen tar illa upp. Det finns flera orsaker varför just de här artiklarna valdes bort, men den främsta orsaken var att Ducatibladet skall hålla en viss stil och spegla vad som hänt under året. Nog om detta. Cucciolo är planerad att komma ut med minst 5 nummer även under 1987. Presstopp är den 20:e i varje udda månad. Nästa presstopp blir då följaktligen den 20:e Januari. Skicka in så många tekniska tips ni kan. Nu är det ju vinter och många timmar tillbringas i garaget. Skicka gärna in debattartiklar, skvaller, ljug, annonser, ja kort sagt vad du vill som handlar om klubben eller Ducati i allmänhet. Ja, nu får det inte plats så mycket mer text på den här sidan så jag får väl i alla fall klämma in att vi i styrelsen vill tacka alla medlemmar för det gångna året. Vi önskar er en riktigt god jul (hoppas det blir många hårda julklappar, gärna från Bologna) och ett gott nytt år.

Micke Werkelin

Cucciolo utges av Svenska Ducati Klubben och ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Radannonser är gratis för medlemmarna, dock ej för firmor. Firmor betalar följande priser för reklam:

Helsida: 200:-/nr eller 750:-/år, halvsida: 100:-/nr eller 375:-/år.

Presstopp är den 20:e i varje udda månad.

Medlem i Svenska Ducati Klubben blir man genom att sätta in 100:- på postgironummer 477 13 71 - 4 där man anger namn, adress, tel hem, tel arb, MC, reg-nr.

Material till Cucciolo skickas till Svenska Ducati Klubben c/o Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö.

Adressändringar skickas till Jan Johansson, Smultronvägen 33, 136 49 Handen.

VINTERBILEN

Hösten närmar sig med stormsteg och det börjar kännas olustigt att ta på sig skinnstället som fortfarande är fuktigt efter gårdagens resa till och från jobbet. Just den här lördagen i slutet av september är allting värre än vanligt. Jag är ledig från jobbet som jag brukar vara på lördagar och hade hoppats kunna ta en skön tur med Duccen ut på landet. Avverka någon kurvig vägstup i rask takt och stanna till vid något fik för en värmande kopp kaffe. Men vädrets makter ville något helt annat. Det blåste och var gråmulet. Så där riktigt grått som det bara kan vara alldeles innan himlen öppnar sig och tömmar sina vattenmassor på oss stackars människor som irrar omkring på jordskorpan och försöker söka skydd under vad som står till buds. Jag lät Duccen stå kvar i regnet och satte mig i soffan med en kopp te och en av de otaliga biltidningar som min bror envisas med att släpa hem.

Det var då jag plötsligt insåg fördelen med en bil. Under sommaren sjönk temperaturen sällan under tio grader men under hösten här temperaturen kröp nedåt fem grader började jag inse att det skulle bli vinter även i år. Det hade helt enkelt blivit dags för vinterbilen. Jag ställde ifrån mig tekoppen och bläddrade fram annonssidorna. Blicken föll på en annons med rubriken: "Opel Rekord -63, skatt och bes till april -87, fin. 400:-". Efter detta följde ett telefonnummer som avslöjade att bilen fanns någonstans mellan Stockholm och Norrtälje.

Bilen var lika gammal som jag själv och uppenbarligen besiktigad och körklar. Det passade mig perfekt. Men hur den kunde vara fin för 400 kr kunde jag inte begripa. Jag bestämde mig för att ringa och ta reda på saken. Efter ett kort tele-

fonsamtal bestämde jag mig för att titta på bilen. Visst fanns det lite småfel men den var ju inte ny och för 400 kr kunde man ju inte få allt. Jag lurade brorsan att skjuta mig dit. Vi åkte omgående.

1963, det var tider det! Då var bilarna annorlunda. Framför allt kunde man ju skilja dem åt. De hade stora stänkskärmar och en massa krom och lister som bidrog till att ingen bil riktigt liknade en annan. Bara en Skoda kunde vara en Skoda. Bara en PV en PV. Fiat hade ännu inte blivit VAZ. Och en Opel Rekord kände man igen på kilometers avstånd. Det gör man idag också. Åtminstone 1963 års modell.

Vi anlände till den uppgivna adressen och blev visade bilen som stod bakom huset. Ägaren visade sig vara äldre än rösten hade låtit på telefonen. Om det var den gamla mannens lugna sätt eller om det var bilens många rosthål som gjorde att jag köpte den vet jag ännu idag inte. Bilen hade gått 27.000 mil och var som gjord för att hålla hastighetsbegränsningarna.

När jag några dagar senare letade igenom bilen fann jag ett gammalt annonsblad från 1963. Där framhölls den goda accelerationen. Farten på vägarna måste ha varit mycket låg på den tiden! Men i rättvisans namn var det nog ålderssvagheten som krävde sina minuter innan bilen segade sig upp i toppfarten 90 km/h. Hammade man i uppförslut gällde det framför allt att ta sig över krönet. Alla långtradare körde om och i mycket branta backar började även cyklister pingla.

Säkerhetsbälten saknades. Det var bara Volvo som var utrustade med sådana på den tiden. Andra bilar förväntades aldrig krocka. Nej, inte om man hade Opels effektiva

Duplex-bomsar. Jag har heller inte krockat. Om det nu beror på bromsarna eller accelerationen, vet jag inte. Den hade som säkerhetsfaktor det goda med sig att jag aldrig kunde göra en omkörning om jag inte hade fri sikt tre kilometer framåt. Helst bör det omkörda fordonet vara en traktor.

Att bilen var utrustad med vindrutespolning, torkare med två hastigheter och asymmetriskt halvljus stämde nog 1963. Nu hade torkaren en hastighet, men en flitig en. Den ville aldrig sluta hur man än stängde av den. En tillfrågad mekaniker påstod att motorn brunnit men en halvtimme senare slutade torkaren torka alldeles av sig själv och började inte torka igen förrän regnet kom, då den åter gav sig sjutton på att få rutan riktigt ren, varför den torkade och torkade väl en halvtimme sedan det slutat regna. Vältorkade rutor är säkra rutor.

Det asymmetriska ljuset var nog okay tills högra strålkastaren blev ett akvarium. Regnvattnet från däckets skvimpade upp och dränkte strålkastaren innan ett proffs på rostiga bilar helt enkelt borrade ett hål i botten på strålkastaren där vattnet kunde rinna ut. Det ventilerade koloxidsäkra värmesystemet var mera varmt än ventilerande och fläkten lät som en kaffekvarn. Annonsens löfte om kraftiga dörrlås stämde så till den milda grad att dörren vid förarplatsen över huvudtaget inte kunde låsas upp. Föraren fick krypa in från höger. Men så var det ingen som stal dyrgripen heller.

Den säkerhetsinredning som annonsen trumpetar ut, dvs madrasserad instrumentpanel och stoppade solskydd, höll fortfarande vad de lovade. Den madrasserade instrumentpanelen föreförr fullt kapabel att eliminera skador hos någon som står på knä längst fram vid panelen och kastas framåt vid en kraftig inbromsning vid en fart av fem km/h.

Solskydden satt 23 år efter leveransen effektivt stoppade på sin plats. Annars brukar de ha en tendens att falla ned och skymma sikten.

Och så vidare. En säker bil från en säker tid. En bil som ser ut som en bil som barn ritar om de ska rita en bil. Att sätta sig i den och köra måste ha varit som att sätta sig i en T-ford 1963, sådan är skillnaden. Mycket plåt, många knappar, långt mellan växellägena på den sympatiska rattväxelspaken i samma kraftiga bakelit som ratten.

Men den hade en mjuk och värdig gång, vilket till en del berodde på att den gamla mannen som jag köpte bilen av hade satt in breda stolar från en Opel Kapitän, som var betydligt större och vråkigare än Rekorden. Hur det var i baksätet hade endast en orangutang kunnat utrona eftersom Kapitänstolarna inte gick att fälla vare sig framåt eller bakåt och bilen endast var utrustad med två dörrar. Men det såg bekvämt ut. Och rymligt liksom bagageutrymmet. Över huvudtaget var det en rymlig bil. Två moderna småbilar hade fått plats i den och klarat sig tillsammans på lika mycket bensin, skatt och försäkring. Ändå var det med visst vemod många äldre bilägare kände igen den.

Vissa gubbar hade haft Rekord i ett halvt dussin olika varianter, allt eftersom de rostade sönder. Tioåriga grabbar däremot hade aldrig sett en sådan skapelse tidigare och trodde att det var en ny amerikanare, sista skriket helt enkelt. Det var det också, på sitt sätt. De höga plåtstälta framskärmarna som höjde sig likt strålkastartorn på var sida om den sluttande motorhuven, hade rostade många gånger om. Motorn säckade och rätt som det var säckade halva framvagnen då rosten tog ett stötdämparfäste. Bilen fick kraftig slagsida men höll sig linkande på vägen. Förmodligen hade den hamnat på skroten om inte en bilmek på

söder hade förbarmat sig över den. Med den praktiskt lagde kännarens blick betraktade han bilen innan han bjöd 100 kr kontant. 1963 hade bilen kostat 9.800 kr. Svindlande summor! Den såldes i 17.442 exemplar och det placerade den på

fjärde plats efter Volvo, VW och SAAB i tävlingen om köparna.

Numera är jag ägare till en lika rostig Amazon för 500 kr men det är en annan historia.

Peter F Lindqvist

Rapport från NOVEMBERTRÄFFEN 15/11

Här kommer en liten rapport från Novemberträffen den 15/11, till alla som inte var där.

Vi träffades i hemmiljö i en villa i Täby. Sammanlagt 11 personer kom (5 st ur styrelsen), av dessa hade 4 åkt ända från Göteborg, STRÄNGT... På det improviserade programmet stod fika, Duccesnack, pizza, mera snack, video och slutligen ännu mera snack. Alla gjorde gemensam sak av att ha det så trevligt och roligt tillsammans som möjligt. Personligen anser jag att videon från Skrotbilsracet var en av höjdpunkterna. Vid 2-tiden utgick några, men ända till 4 på morgonen var det liv i luckan. Resterande knoppade in i sina sovpåsar. På morgonen inmundigades frukosten under livligt och ivrigt samtalande. Göteborgarna dominerade pratet kring frukostbordet, förhållandet 4 GBG - 3 STHLM rådde. Efteråt städade alla, och åkte hemåt.

Summan av kardemumman blev: en kanonlyckad träff, men lite fler nya ansikten hade varit trevligt.

Hoppas att vi syns på nästa träff.



-hälsningar *Curt Söder*

Säljes
900SS -76. Ej ekerhjul och defekt tändsystem
David Holmström 031-842495

Säljes
F1 750 -85. Gubbkörd 500 mil, NCR trimkammare och kolvar (högkomp). Pris: 65000:-
Göran Alde n 013-113690, 013-155594

RÖSTER HAR HÖJTS OM ATT KRITIKEN INOM DEN SVENSKA MC-PRESSEN HAR MINSKAT DRASTISKT. FÖR ALLA NYA MOTORCYKLAR KÄNN VÄL INTE VARA SÅ IN I BOMBEN BRA?

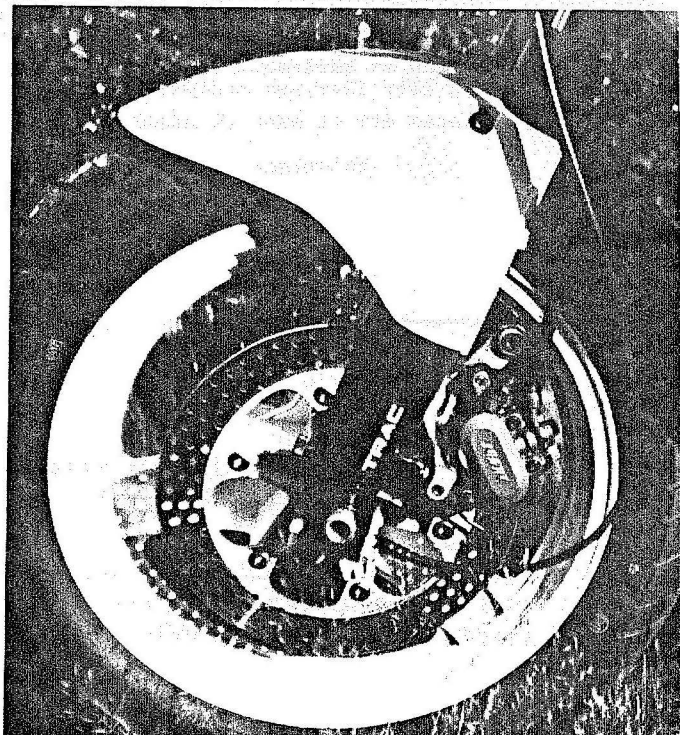
FÖR ATT TA REDA PÅ DET SKA VI TESTA EN NY MOTORCYKEL I DET HÄR NUMRET AV DUCATI-BLADET. VALET FÖLL PÅ HONDAS NYA RISFÄRGADE SPORT(?)750.

MOTORN

Honda VFR 750 F (pvh) är en ny modell vars motor härrör från den tidigare VF 750 F. Men det enda som de motorcyklarna har gemensamt är nog motorlayouten och däckdimensionerna.

Motorn är en V-fyra som först dök upp 1982 i kardansversion. Den är nu helt omarbetad och bla. har kamkedjan ersatts med drev (de har ännu inte upptäckt det bästa sättet att driva kammarna). Ytermåtten ska ha blivit mindre. Naturligtvis har den fyra ventiler per cylinder och dubbla överliggande kamaxlar. Förgasarna är fyra Keihin vacuum 31,6 mm. Vridmomentet är inte speciellt markerat utan motorn känns mer som en radfyra i mängden. Vid 80000 varv finns det en effektpuckel och vid 10500 är det dags att växla. Växelpedalen har inget länkage så man kan inte vända växellägena till det mer sportigt riktiga; ettan upp, resten (hela 5 st här) ner, mycket dåligt. Avgasljudet är väl dämpat, som väl är.

Brembo och Dymag, extremt bygge.



CHASSIT

Ramen är av aluminium men trots det ligger torrvikten på höga 198 kg. En bidragande orsak till det är det som vanligt rikhaltiga utbudet av plåtar, slangar, rörstumpar, specialskruvar och annat mojs, trp-ligen ditpkänerat av en japanes som tappat sina flaskbottenglasögon. Längst fram sitter ett 16-tums rymdhjul, som ser ut att vara en tung kopia av ett Dymaghjul. På det sitter två 276 mm bromsskivor med bromsok som är mycket lika Brembos fina fyrkolvsok. När man bromsar känner man dock skillnaden. Gaffeln har 37 mm innerben och är utrustad med anti-drive (TRAC) och luftassistans. Dock saknas både AIDS, PDF, SAX och elektricitet (vissa andra nya motorcyklar har det). Det senare är ju skönt utifall det skulle bli strömavbrott. Som vanligt är enkelheten att föredra.

Aluramen löper direkt från styrhuvudet till svinglagringen och motorn ingår som bärande del hängande i ramen (detta är ett nytt koncept för japanerna men jag tycker att jag känner igen det). Bakramen är påbultad i efterhand. Svingen är en bred sak utförd i kraftigt aluminiumprofil och den ännu en Dymag-kopia på plats. Originaldäcken är plattslipta japanska Dunlop-däck med tveivelaktigt mönster.

Bakfjädringen är Hondas Pro-Link som faktiskt inte har alltför många oanvändbara justeringsalternativ. Både fram- och bakfjädringen är mjukt avstämde.

ÖVRIGT

Sittställningen är förvånansvärt upprätt och dynan är alldeles för mjuk. De clip-on-inspirerade styrena är inte justerbara vilket testlaget ansåg som en svaghet. Broms- och kopplingsgreppen kan man dock justerskruva lite på utan att det märks någon skillnad, troligen är det tänkt som ett tidsfördriv under färden när det blir tråkigt (gångorna var förklarligt nog märkbart slitna). Annars fungerar reglagen bra förutom den oförlåtliga missen med växelpedalen.

Instrumenteringen är ett kapitel för sig. Kontrollamporna är väldigt många (paralleller kan dras med modellsyskonet, den härigt sportiga, Prelude) och lyser på tok för starkt. De bäändar en på natten och syns på dagen. Varvräknaren är lyft direkt ur en Alfetta GT utav 1975 års modell. Den är vacker isig, men absolut inte på en motorcykel. Till vänster sitter hastighetsmätaren och till höger en tempmätare och en felvisande tankmätare. Som tur är finns det en rejäl bensinkran på tankens vänstra sida, jag trodde att det var en oktanväljare först.

Färgsättningen kan ses som en härmning av Ducatis 750 F1 som är läskad i hemlandets färger. Skillnaden är att Honda inte vågat ta steget fullt ut och trycka dit en stor röd cirkel mitt på var sida. Men det gör inget för ursprunget avslöjas ändå av den snedögda strålkastaren.

Jaha, då var vi klara då, hoppas importören har många kamaxlar på lager. Till vi hörs igen, Nano-Nano.

Tvättråd

Du som har köpt klubbens tröjor med tryck skall här få några tvättråd för att trycket skall sitta kvar så länge som möjligt. Tvätta i 40 grader (fintvätt) och vänd tröjan ut och in. Centrifugera inte utan låt tröjan dropporka. Detta gäller inte bara klubbens tröjor, utan alla plagg med tryck av något slag.

Peter Lindqvist.

MEKTIPS

Hej Micke.

Här kommer tips. Den som har en trasig vevaxel (lager) på sin 900:a och måste byta stakar, tapp och lager kan köpa en komplett sats stakar, lager, shims och tapp (endast Darmahns stake med EN förstärkningsgjutning i storändan), SS-stakar med dubbla görs inte längre). Delarna köpes från: Grampian Motors, 15 Sandy Road, Liverpool L21 3TN, England. Tel: 00944 -pip- 51928 - 7250. Priset är 155 pund + 10 pund i frakt. De säljer även delarna bitvis.

Det finns även Carillo's amerikanska vevstakar för rejsputton gjorda av specialstål, kulblästrade, penade och i övrigt behandlade för Heavy Duty-uppdrag. De har bl. a. aldrig större viktskillnad än 1 gram sinsemellan. Dom kostar 110pund/st, lager och tapp med shims kostar 92 pund, endast lagren ca 35 pund för 2st. Adress:

MPS Engine Research, Claytys Cottage, Claytys Road, North Ockendon, Upminster Essex, England. Tel: 00944 -pip- 4022 - 51323.

Från dessa priser kan Engelsk moms (VAT) dras av. Svensk moms och frakt tillkommer. Firmorna försäkrar paketet vid postgången.

Anledningen till att jag skriver detta är att originalstakar komplett med lager och tapp kostar 5100:- hos MC-huset i Malmö (att jämföras med ca 1600:- i England), snacka om pålägg. Inte undra på att man kursar med sådana priser.

Vevstakarna från England har 38mm vevtapp och Carillo's stakar är i specialstål dvs bättre än original.

Har även beställt en bok, DUCATI TUNING. Bevel cam V-twins, alltså trimning av riktiga motorn, dvs inte böj-Panthor. Kostar 9.95 pund + 3 pund frakt. Köpes hos:

Millhose Books, The Millhouse, Eastville, Boston Lincolnshire, PE22 8LS, England. Tel: 00944 -pip- 202-584377

Hälsningar Kent Jörnevall, Göteborg, trött på ockerpriser på reservdelar, därför bytte jag till Italienskt (?).

4-ventilaren

För ca ett år sedan startade Dr Massimo Bordi att skissa på de nya 4-ventils Desmo-topparna. Pason hade då fått bröderna Castiglione att satsa på 2-cylindrigt i stället för en V4. Det är inte bara 4 ventiler och Desmo som är nytt. Helt nytt är också den elektroniska tändningen/insprutningen. Detta system har hittills bara funnits på lyxbilar och F1-bilar. Systemet avkänner lufttemp, tryck, kylvätsketemp, varvtal, gaspådrag (trottelläge), ev knackningar och justerar tändläge och insprutningsmängd. Systemet härstammar från Weber och Marelli (Fiats dotterbolag enl Motorrad). Konstruktören, Dr Massimo Bordi, har fått sin akademiska titel för ett arbete över fyrventilsdesmodromik. Han har patent över den mekaniska delen av kamsystemet. Hur det fungerar är svårt att lista ut (verkar mycket hemligt), men var av de dubbla överliggande kammarna sköter öppning och stängning av en ventil med hjälp av två vipparmar. Systemet tar så mycket plats att en mindre ventilvinkel än 40 grader inte kunde åstadkommas. Bordi kompromissade hellre med förbränningsrummets utseende än med den avancerade Desmon. Vevhuset är endast lite ändrat. Cylindrarna däremot kyls av vätska liksom topplocken. Detta var nödvändigt för att kunna hålla rätt arbetstemperatur. Den första motorn har 88mm borrhning och 61,5mm slag, insugsventil 34mm, avgasventil 30mm och kompression 11:1. Bensintrycket är 3 bar genom rören. De tekniska datan kommer förmodligen att ändras under motorns utprovningssfas i racing som kommer att pågå i 2 år.

Bordi tog i början av året kontakt med Cosworth i England (experter på 4-ventilstoppar) för att lära sig mera om 4-ventilare. Engelsmännen hade misslyckats med ett eget 4-ventils Desmoprojekt för några år sedan vilket gjorde att de sände hem Bordi till Italien igen. Då tog Bordi kontakt med Ing. Fabio Taglioni (vem annars?). I 6 månader skissade Bordi på möjliga konstruktioner, diskuterade dem med Taglioni, beräknade dem och vägrade för och nackdelar mot varandra. När det slutgiltiga byggsättet var bestämt så byggdes motorn ihop på 1 (en) vecka. 1988 kommer världens bästa 2-cylindriga maskin i serie lär Valentini ha sagt. Motorn kördes 150 timmar i provbänk. Då överskred man målet om en effekt på 100 hk. Fortsättningen blir spännande.

Juan Carriga/Marco Lucchinelli kom 2:a i sista VM-deltävlingen i Endurance på Jerez-banan i Spanien. Enligt svenska Bike så var det på en 2-ventilare.

SENASTE NYTT

Med skvaller & logner

När jag sist pratade med Acke Rising (ISR) så förklarade han för mig att Laverdas 3-cylindriga motor var en Kamel. Därmed torde mänskligheten vara mogen för introduktionen av kamelkrafter.

Peter Lindqvist

Den 31:a Juli skrev Cagiva kontrakt med den Argentinska fabriken -Zanella- om licenstillverkning av 30000st Cagiva 125:or / år. Avtalet är en följd av ett liknande avtal som redan var skrivet med Brasilien där man också skall göra 30000 Cagivor per år. Cagiva skall leverera motorerna och motorcyklarna skall täcka hela latinamerikanska behovet. Tror jag det.

Cagiva fördubblar.

Äntligen så har kommunen i Varese gett tillstånd till Cagiva att bygga ut sin Varesefabrik (fd Aeromacchi) till 22000 m² vilket är ungefär den dubbla ytan. Det är nu en formsak att Regionen skall ge sitt tillstånd till bygget. Detta innebär att Cagiva och Ducati tillsammans har större fabriksyta än, hör och häpna, Kawasaki.

Brembo har presenterat ett nytt 4-kolvs bromsok som har 20% bättre prestanda och skall vara lättare att dosera.

BULLERFONDEN

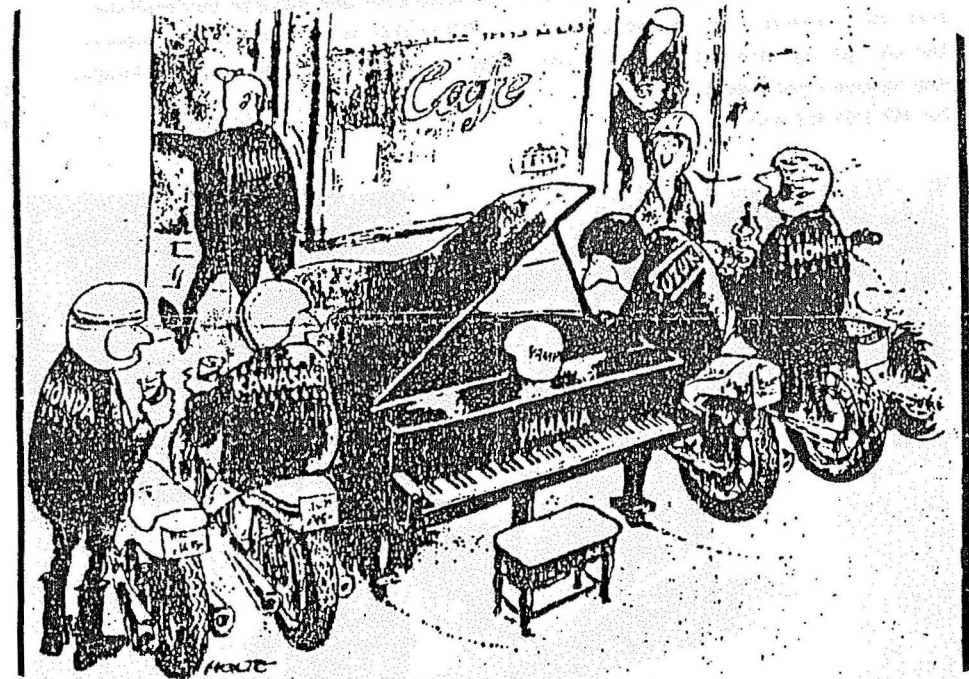
Första året med bullerfonden går nu till ända. Tyvärr har vi under den gångna säsongen inte fått något tillfälle att mäta våra krafter i närstrid med myndigheterna. Detta kan bero på två saker: Antingen vågar inte polisen ta strid med bullerfonden, eller så bullras det för dåligt. Välj vilket ni vill.

Vi kan dock konstatera att skrämselfpropagandan med bullermätning bara var en luftballong, ämnad att röra om lite i SMC:s invärtes diskussioner. Inget för oss. Det har dock framkommit att vissa av Ducati klubbens medlemmar har varit tvugna att sälja sin själ och infinna sig till en förnedrande ombesiktning. En kostnad som bullerfonden inte täckt under -86.

From 1987 års säsong är det ändring på detta. Då skall fonden täcka för: bristfällig ljuddämpning, avsaknad av flamskydd på förgasarna och kostnader för ombesiktning på grund av detta.

Dekalerna har varit ett annat problem. De var svårare att få fram än jag trodde, framförallt till rätt pris. Helt i bullerfondens illegala anda fick jag i säsongens sista minut till en svart uppgörelse. Nu finns det alltså en hel bunt dekaler, färdiga att skickas ut så fort man försäkrat sig för -87 års säsong. Huvudsaken var ju ändå att det fanns och finns pengar pm någon medlem skulle bli orättvist behandlad eller förnedrad med böter.

Ducatiklubbens medlemmar är välkomna att fr o m den 1/1 -87 försäkra sig för en ny säsong. Reglerna och förutsättningarna är desamma som inför den gånga säsongen. Ni sätter alltså in 40 kr på postgiro nr 20 40 12 - 9. På inbetalningskortet uppger ni ert namn, typ av Ducati och reg nr på hojen. Betalningsmottagare är "Ducatibuller". Om ni råkar illa ut slår ni bara mig, Sven Cullman, en signal. Håll lären i vänster hand. Med höger hand slår ni 031-232221, så löser sig era problem. Välkomna. Sven Cullman, Parmmätaregatan 1A, 41704 Göteborg.
PS Att köra omkring med originaljuddämpare när man har ett Conti racingsystem liggande tyder på dålig smak.



Sommaren -85 fick jag en ide om att skaffa en aluminiumtank. Då jag tyckte att priserna i Sverige var något höga gjordes eftersökningar i England där jag hittade en firma som heter Bartel Aluminium som sålde NCR-kopior med Norton-tanklock för 80 pund. En hake fanns dock, tanken gjordes endast på beställning och 20 pund i handpenning. Nåja, tank beställdes och skulle avhämtas i månadsskiftet Oktober-November. Väl på plats i London visar det sig att killen som har firman har varit i Tyskland och tävlat på MC och kraschat samt brutit båda händerna. Ridå. Efter många telefonsamtal får jag tag på killen och tanken och bygget kan börja.

Då S2:ans sadel är för lång inhandlades en bakdel och sadel från en Hailwood 80:a. Efter avkortning av sadeln samt omklädning och omlackning av bakdelen var allt klart lagom till säsongen -86. Nu när det var dags att ställa av kom jag över ett Newton flyglock som jag monterat i stället för det gamla locket. Ny TZ framskärm har också monterats i stället för den gamla originalskärmen som tappat färgen. Vinterns fritid skall delas mellan 3-månaders sonen och byggandet av en ny sadel.

För den som är intresserad av en Barteltank så är adressen:

Bartel Aluminium Ltd. Unit 4 46 Summt Road, Walthamstow E17, London, England.
Tel: 01-521-7161.

För övrigt vill jag tipsa om att istället för dom svindyra originaloljefiltren (nya modellen på kamskaftsmotorn) som säljes i affärerna går det lika bra med Seleri. Nej, men det går bra att använda oljefilter från Renault R4 (850cc motorn). Det går att köpa från vilken mack som helst. Nedtecknat med penna i ena handen och nappen i den andra.

Nr 119 Odd Ressem



SKROTBILSRACET NR 2

Vaddå ? Har det körts ett skrotbilsrace till ? Jajjemansen. Den här gången gick det till på ett annorlunda sätt.

Ärligt talat, har vi inte alla länge längtat efter att få ge Svensk Bilprovning en knäpp på näsan, efter alla 2:or för kort bakskärm, högt avgasljud och misshandlade växellådor? Team styrelsem bestämde sig att ta tillfället i akt när det uppenbarade sig i form av våran delvis havererade och helvis rostiga skrotbilsracer. Vi beställde helt enkelt tid för besiktning. Vi tänkte åka dit med den precis som den var, utan framskärm, utan lysen, utan passagerarsäten, utan ljuddämpare, utan regplåtar osv. Det blev stationen i Täby norr om Stockholm som drabbades. Så här gick det till.

Jag vaknade på lördag morgon (det var naturligtvis jag som fick äran att åka dit med den eftersom den stod parkerad hos mig) och kom plötsligt på att man inte får köra en bil som är avställd och oskattad. Jag hade glömt att ställa på den och ta ut en skattekredit på fredagen. Utan hopp ringde jag till bilprovningen och frågade om man fick besiktiga avställda bilar. Till min stora förvåning fick man de t. Och det var ju huvudsaken. Skatt och försäkring fick jag väl hoppa över den här gången. Det var bara ett par kilometer till bilprovningen så jag bestämde mig för att åka ändå. Först lastade jag och Annie ur hennes Yama som fortfarande stod i bilen efter att ha havererat i samband med skrotracet 2 veckor innan. Sedan vidtog startproceduren. Endast en halv flaska startgas gick åt (våran raceförgasare saknar givetvis choke). Men väl varm gick motorn lika fint som alltifig.

På vägen dit slog det mig att jag kanske skulle ha tagit med mig regplåtarna. Vi mötte en polisbil på vägen som inte verkade bry sig om oss trots avsaknad av strålkastare. Varför han inte brydde sig om oss förstod vi senare när en polishelikopter dök upp och följde oss ända till provningsstationen. När de såg att vi svängde in där gav de upp och försvann. När jag gick in till receptionen hörde jag två besiktningsmän som väntade på nästa besiktningsbil mumla: Ska de besiktiga den där ?

Tanten i kassan ojade sig över att det var så svårt att besiktiga gamla bilar numera när hon förstod vilket fordon som var mitt. Dessutom påpekade hon att jag hade parkerat fel. Min förklaring att jag ville ha nedförsbacke för att kunna springa igång den ville hon inte lyssna på. Jag betalade och fick nummer 13. En slump ?

Efter en stund hade vi lurat ett antal bilar att parkera fel. Barn stirrade, vuxna stirrade, alla stirrade när nummer 13 kom upp på tavlan och jag körde in i hallen. Besiktningssmannen sa inte ett ord när han klev in i bilen och började testa bromsarna. Anmärkningarna började ramla in: handbroms saknas, bromsljus saknas, bakljus saknas, blinkers saknas, reg plåtar saknas, strålkastartorkare saknas, parkeringslysen saknas, skyltlyckta saknas, idel 2:or men inga 3:or än så länge. Det bar av till nästa anhalt där 2 gubbar till slöt upp för att kolla vad som stod på. Äntligen kom frågan: "-Varför har ni tagit hit den här egentligen ? " Jag förklarade oskyldigt att det var ett tidningsreportage. Gubbarna gnällde om att det var dålig stil att ta upp tiden med sånt här tjafs när de är bussiga och ställer upp på en lördag och allt. Tillslut enades de om att genomföra besiktningen i alla fall, jag hade ju trots allt betalat. En av gubbarna kavlade upp ärmarna och spottade i händerna: Här skulle besiktigas för kung och fosterland.

Jobbet fortsatte: passagerarsäten saknas, passagerarbränslen saknas, avgassystem bristfälligt, däck skadade osv. Två sprang under bilen och letade fel. När de hittade något (vilket inte var svårt) skrek de till en tredje som skrev så pennan glödde. Men ingen 3:a ännu. Massor med rost, slitna belägg, reflex saknas, skärm saknas, dörrar går ej att öppna. De såg ut som små barn på hjulafton. Roligast hade de när de hittade någonting vid framvagnen. Jag blev nyfiken och tittade vad han skrev: "Hjulhus vänster fram rostskadat vid stötdämparfäste med risk för separation". Äntligen en 3:a. Det hela var över efter lite drygt en timme och bilen parkerades på parkeringen för bilar med körförbud. Besiktningssmannen förklarade vänligt men bestämt att vi inte fick köra bilen därifrån.

Vi kom faktiskt ända hem till gästparkeringen utan problem, men när vi ledde Yamahan, som blev kvar på parkeringen på morgonen pga tidsbrist, runt huset till garaget så stod de svart-vita folksnapparna där och väntade på oss. Jag blev religös på kuppen och tackade någon högre makt att jag har motorcykeln i bilgaraget och bilen utomhus, och inte tvärt om. Då hade de tagit mig på bar gärning på väg hem. Ibland är det skönt att lura storebror.

Totalt 48 poäng fick vi ihop på besiktningen. Är det någon som tror sig slå det så skriv en rad till Cucciolo om det. Jag misstänker att Team VW skulle ligga bra till om de försökte. Vågar jag hoppas att ni tar utmaningen ?

Några veckor efter besiktningen så fick lagens långa arm en liten hämnd på oss. De hittade bilen och klistrade på en stor gul-röd dekal med inskriptionen KÖRFÖRBUD mitt på vindrutan.

Peter Lindqvist & Annie Seel för Team styrelsen i Täby.

AB SVENSK BILPROVNING

BESIKTNINGSPROTOKOLL Nr A 7314932
Fordonstypens nr.

Plåt nr	Fabrik nr	Årsmärke	Registreringsnummer
1925	960 R 1000	1925	74-972-48
Ej anv/San		Motor	17530805759010
<input checked="" type="checkbox"/> TSV-RA	För överstående fordon har meddelats		St. nummer
<input type="checkbox"/> Ls	<input type="checkbox"/> godkännande	<input checked="" type="checkbox"/> körförbud	1230 700 88.09.27
<input type="checkbox"/> Mil. reg.	<input type="checkbox"/> föreliggande om kontrollbesiktning senast 10	<input type="checkbox"/> föreliggande om registreringsbesiktning senast 10	AB SVENSK BILPROVNING
<input type="checkbox"/> R-undert.	<input type="checkbox"/> föreliggande om registreringsbesiktning senast 10	<input type="checkbox"/> föreliggande om begränsad registreringsbesiktning senast 10	B. Östlund
<input type="checkbox"/> L-bevis	<input type="checkbox"/> Ny besiktning erfordras		P. Carlsson
<input type="checkbox"/> K-inlyg			
<input type="checkbox"/>			

Ny besiktning inom en månad efter tillfällig besiktning d.v.s. senast 86.11.27 kan göras till lägre avgift.

Intervall kod	Signatur	Avgift (svensk)	Avgift (sve) (svensk)
1 2 3	4 7728 0961	16000	16000
4 6 0			
7 8 0			

Pos.	System/Komponent	Pos.	System/Komponent	Pos.	Anmärkning	Enkelt
1.1	Stomme	5.1	Styrled	46	68 ARNAS	2
1.2	Skobalk	5.2	Styraxel	92	Reg skyltlysa saknas	1
1.3	Tvårbalk	5.3	Övrigt	75	Strålkastare saknas svärd	2
1.4	Golv			75	Saknas	2
1.4	Övrigt			79	Saknas	1
				710	Saknas	2
				712	Saknas	2
				714	Saknas	2
				66	Pass säten saknas	2
				64	Bilten saknas	2
				34	Brustkyligt hög ljudnivå	2
				21	B sk. slitna & skadade	2
				12	Bakre rostskadad	1
				44	Turkvevande bak. festsk.	2
				42	Belägg slitna	1
				713	Saknas	2
				62	Vä fram saknas	2
				25	Hv undre rostskadad	2
				44	högskivande rostsk.	2
				61	Bak hjul ger ej all opna	2
				74	Hjulhus bakom ytskiv	2
				66	Hv lös ut funktion	2

*) Stag av besiktning.
**) 1 = påpekande 2 = ny besiktning erfordras 3 = körförbud.
***) Bedömning vid NBC-kontroll
****) Ingår endast vid NBC-kontroll

Se upplysningarna på protokollets baksida.
Är något oklart - fråga bilprovningsspersonalen.

Kontrollera innan Du lämnar stationen att dörrar och huv är ordentligt stängda!

INSÄNDARE

ANHÖRJUNDA DUCATI BULLER

Ducati är vackra motorcyklar, men varför måste då tröjor och t-shirt+märkena vara så innaH.... fula.

Efter dagens motgångar (lite mer en vanligt), tänkte jag och min fru att vi kunde bli uppmuntrade av att hämta ut tröjorna som kommit på postorder samma dag. med spänning och nyfikenhet (hör till det ovanliga) öppnade jag paketet, så ser jag till min fasa att det ser ut som en mäs har haft rennedrita mitt på bröstet. (T-shirt med desmosystemet)

Det var ju inte som jag tänkt mejprecis. Jag beställde denna T-shirt istället för att ta collagetröjan, som blivit ändrad till det sämre (d.v.s. en liten fläck på vänster sidasom skall föreställa ducati märket). Samt att klister märkena har ändras till det sämre (fulare).

"Ett förslag, en keps med italienska färgerna". Det kan verka som att vi Ducati medlemmar skäms över vårt märke p.g.a. dess storlek. Man skall inte sätta ljuset under skeppan. Måste det som är bra vara sällsynt tex. F II tröjan. (Raritet).

Nej! Ett tryck som är stort och rejält med italienska färgerna. Man skall säga till om saker är bra också, till det hör Pantah tröjan (jätte snygg) + att vi blev expidierade så snabbt, är ingen annans förtjänst än Peters.

FRÅN EN ANNARS ~~XXX~~ LUGN O HARMONISK DUCATI MEDLEM nr292

Bäste medlem 292. Visst är Ducati vackra motorcyklar (de flesta) och det är även tröjorna och märkena. Tycker jag. Det är en smaksak. Smaken är olika och bör inte diskuteras som något definitivt, men om vi nu skall göra det i alla fall så tycker jag inte att någon av tröjorna skäms för sig. Om du tycker det så är det bara att beklaga. Här vill jag påpeka att Desmosystemet (som du så vanhedrande

AB SVENSK BILPROVNING **BESIKTNINGS PROTOKOLL Nr A 7314943**
 Fordonsägarens anm. *Alpha Romeo* Årmodell *1975* Registreringsnummer *AS 50 805 709018*

Exo nr. *P* Motor nr. *1230* Motorstyrning *BF* Motorstyrning *9.9263* km

TSV-RA godkännande körförbud
 Ls föreläggande om kontrollbesiktning senast 19

Mil. reg. För ovanstående fordon har meddelats
 R-unders. föreläggande om registrering/registreringsbesiktning senast 19

L-bevis föreläggande om registrering/registreringsbesiktning senast 19

K-intyg föreläggande om registrering/registreringsbesiktning senast 19

Ny besiktning erfordras

Ny besiktning inom en månad efter fullständig besiktning d.v.s. senast 86-11-27, kan göras till lägre avgift.

Protokoll från tidigare besiktning måste då medföras.

Indren kost	Skatt	Avgift (månad)	Avgift (per månad)
1 2 3	4 5 6	7 8 9	0 0 0 8

Pos.	System/Komponent	Pos.	System/Komponent	Pos.	Anmärkning	Bedömning
STOMME						
1.1	Skjoberk	5.1	Styrked			
1.2	Årbarbalk	5.2	Styrväxel			
1.3	Golv	5.3	Övrigt	14	Hjulhän väjfr rostsk	
1.4	Övrigt		KAROSSERI			
HJULSYSTEM						
2.1	Däck	6.1	Dörr			
2.2	Hjulbälans	6.2	Skärm			
2.3	Hjulager	6.3	Vagnruta			
2.4	Spindelbäl	6.4	Bilbälte			
2.5	Länkar fram	6.5	Lastutrymme	34	Felutrustad	1
2.6	bak	6.6	Övrigt	62	Höjfr keristof. fartsst	2
2.7	Fjäder		KOMMUNIKATION			
2.8	Styrklampare	7.1	Vindruteförskare			
2.9	Övrigt	7.2	Vindrutepolare	14	A-stolpevärorostskak	2
7.3	Bakspiegel					
7.4	Strålkastare inställning					
DRIVSYSTEM						
3.1	Motor mekaniska delar****	7.5	ljusbil			
3.2	cylindertalans****	7.6	reflektor			
3.3	Bränslesystem	7.7	glas			
3.4	Avgasystem	7.8	renörare			
3.5	CO-halt/ Rökthätthet	7.9	Parkeringsljus			
3.6	Startsystem	7.10	Baklykta			
3.7	Kylesystem****	7.11	Skylllykta			
3.8	Ellförsörjning	7.12	Stopplykta			
3.9	Kraftöverföring	7.13	pelex			
7.14	Övrigt	7.14	Körriktningsvisare			
7.15		7.15	Signalanordning			
7.16		7.16	Övrigt			
BROMSSYSTEM						
4.1	Färdbrons fram		INSTRUMENTERING			
4.2	bak	8.1	Hastighetsmätare			
4.3	rörelsereserv	8.2	Objekttrycksindikator****			
4.4	Bromsrör	8.3	Övrigt			
4.5	Bromsläng		ÖVR. ANORDNINGAR			
4.6	Park. brons verkan					
4.7	rörelsereserv	9.1	Stäpvaugskoppling			
4.8	Övrigt	9.2	Övrigt			

Fulllagg pa. nr. 7.3149.52

vid stöldreparatinf.

vid förreparation 3

34 Felutrustad

62 Höjfr keristof. fartsst

35 E. kontr

14 A-stolpevärorostskak

*) Slag av besiktning
 **) I-dåpekande 2 - ny besiktning erfordras 3 - körförbud.
 ***) Bedömning vid NBC-kontroll
 ****) Ingår endast vid NBC-kontroll

Se upplysningarna på protokollets baksida.
 Är något oklart - fråga bilprovningsspersonalen.

Kontrollera innan Du lämnar stationen att dörrar och huv är ordentligt stängda!

kallar måsrennedrita) härstammar från en originalritning som hämtades på fabriken just för detta ändamål (samma tryck finns på -86 års almanacka). Kommer du inte ihåg vem som har ritat denna ritning? Fabio Taglioni var namnet. Världens vackraste ventilsystem som du nu kallar måsrennedrita, fy skäms. Hur kan något vara ändrat som inte funnits tidigare? Collage-tröjan är ingen ersättning för F2-tröjan om du trodde det. Att F2 tröjan inte säljs längre beror inte på att vi har velat att den skall bli en raritet, utan helt enkelt på att den inte sålt speciellt bra på sista tiden. Att sedan tryckaren var strulig att samarbeta med gjorde inte skaen bättre. Om man skall sälja tröjorna till ett hyfsat pris så måste det vara omsättning. För att få bra pris av tryckaren så måste man beställa många, ca 100st a 100kr/st. Du kan själv räkna ut att det handlar om ganska mycket pengar. Om vi då antar att vi säljer en F2-tröja varannan vecka skulle vi få hålla på i 4 år innan lagret var tömt. Vinsten på tröjan äts upp av ränteförluster plus att ett stort kapital ligger på hyllan till ingen nytta. Den nya styrelsen har därför valt att förnya sortimentet för att även gamla medlemmar skall kunna skaffa en ny tröja (de som redan har F2-tröjan) och för att få omsättning på pengarna.

För övrigt har vi alldeles nyligen hittat en tryckare som säljer även små mängder till bra pris, och då kommer saken i ett annat läge. Problemet är då att den gamla tryckaren inte frivilligt lämnat ifrån sig schablonen till F2-tröjan. Därför blir det ändå ingen F2-tröja. Punkt och slut. Den lilla fläcken på vänster sida på Collagetröjan föreställer faktiskt klubblogon och skall inte vara större. Som det tydligt framgår av annonsen så är tröjan ämnad för "diskreta tillfällen" (andra tillfällen än Ducatiträffar och i garaget) tex när Fabio Taglioni kommer på middag eller på julafton när mormor från Säffle kommer och hälsar på. Ett stort tryck med Italienska färgerna är inte omöjligt att det kommer. Men en sak i taget. Det finns som sagt inte hur mycket pengar som helst, men med stor omsättning behöver det inte dröja så länge innan nästa tröja dyker upp även om man skall akta sig för att göra det till ett självändamål att spotta ut tröja på tröja. Till slut tröttnar medlemmarna. Uppföljare till Pantah-tröjan med tex Hailwood Replica, Darmah etc är dock på gång. Detta tack vare våran nya tryckare som är mycket bra att jobba med. Personligen tycker jag inte att ett tryck måste vara bättre nödvändigtvis för att det är större. Kawa 1300 är ju inte bättre än Ducati 759 F1 bara för att den är större, eller? ... En keps i Italienska färgerna låter intressant, men frågan är vad den skulle kosta. Du betalar knappast 500:- för en keps, eller hur? Men om du menar "raggarkeps" så är det inte omöjligt. Jag skall ta upp det på styrelsemötet, det lovar jag. Kom gärna med flera idéer, bara de är realistiska. Att du blev expedierad så snabbt var bara tur. Det tog lite tid att dels öppna postgirokontot (pga papperskrångel) och dels för att få ett tillfälle att samla ihop alla prylarna hos Micke Sandström, som hade tröjförsäljningen tidigare, och flytta över dom till mig (en resa på 10 mil t. o. r.). Därför var det många som fick

vänta ett antal veckor på sina prylar. Bättring lovas. Men i sanningens namn så är det många som betalat in pengarna på fel postgironummer. Detta fördröjer givetvis hanteringen en smula. Dessutom sköts all försäljningen på fritid, och då kan det ibland vara svårt att hinna med allting.

Hälsningar Peter Lindqvist

PS Det finns Suzukitröjor på Lelles i grälla färger.

Ett vykort poststämplat i Italien dök ner i brevlådan nyligen:

Ciao, allt gick åt helvete, och skam den som ger sig. Heter det ju så, jag ger mej väl då, ja iväg alltså. I Italien är jag och där förblir jag all över-skådlig tid. Delar levererar jag nu snabbare än förut och billigare, så sant så. Kommer att skriva i Cucciolo, en story i varje nr.

MATSINI

Hmmm - Björn Andersson

Äntligen fick jag förklaringen till att min 950 bara gjorde 220 med passage-rare trots att jag kopplat bort släpvagnen. Du tog tag i min passagerares halsduk för att åka snålskjuts och inte bli efter. Det var därför du kom upp i 220 på 3:an trots dina försök att motorbromsa för att sänka tempot. Inte att undra på att stackars Annie höll på att bli strypt. Så var det.

Peter Lindqvist

Hej Cucciolo.

Jag håller helt med Lars Höjer att fluortejp är jättetufft. Själv har jag teipen baktill på min racer för att inte bli påkörd av snabbare cyklar såsom tex Yamaha 250.

Björn Andersson

Hej Micke

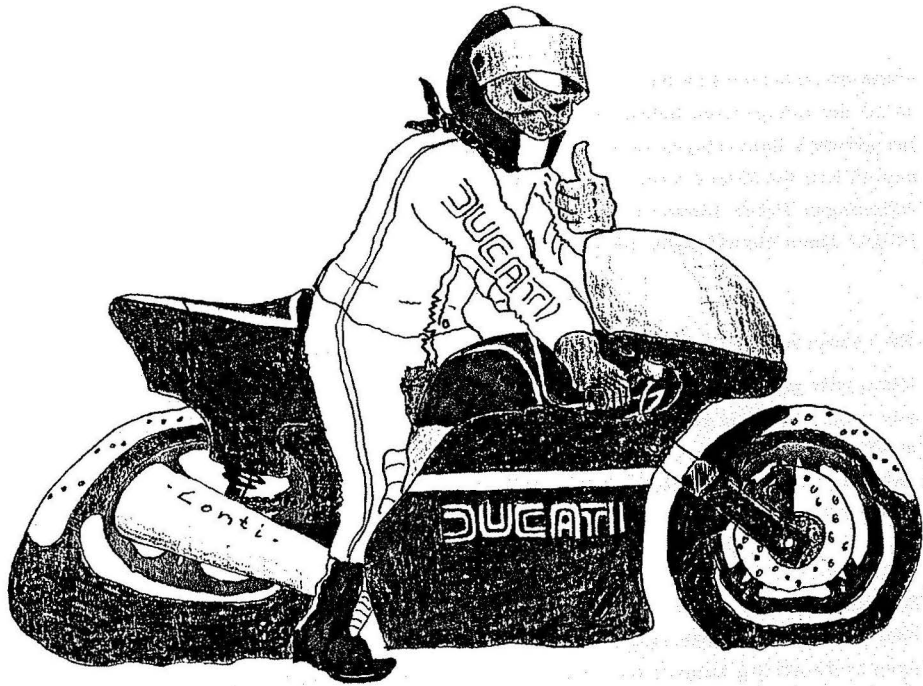
Kul att du/ni uppskattade och hade användning för de gamla heta Ducati-artiklarna. Jag skickar ett par till som berättar om lite nyare Duccar. Angående debatten om vad Morini äter så är jag nog tvungen att ge dig rätt, de är glupska de små rackarna, gluf-sar i sig stora bitar ur motorblocket.....

Å andra sidan är dom stöldsäkra.....

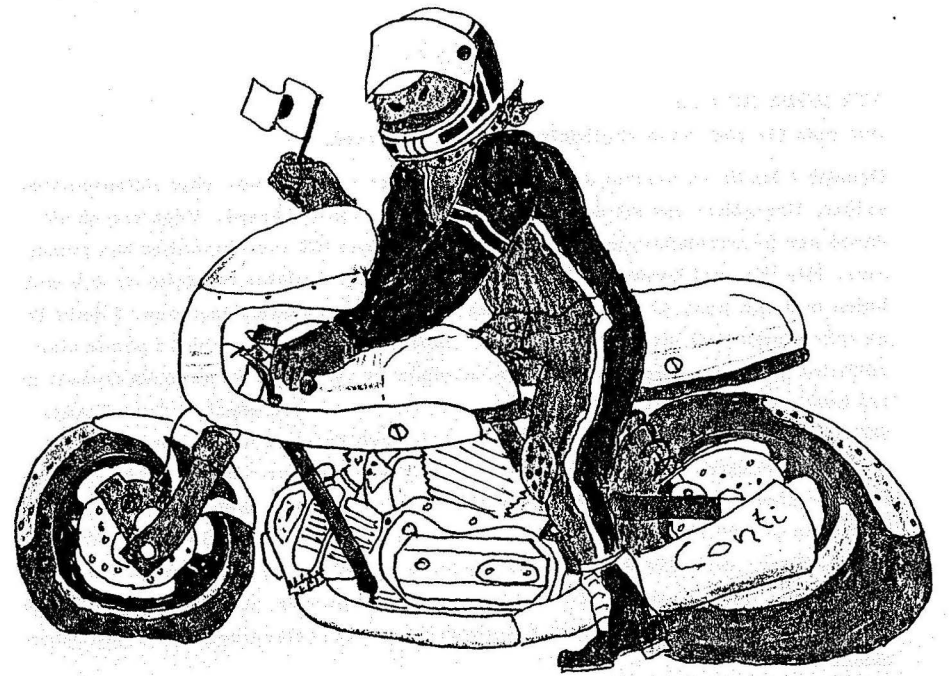
Detaljer vid tillfälle..... Hälsningar mm

Kjell

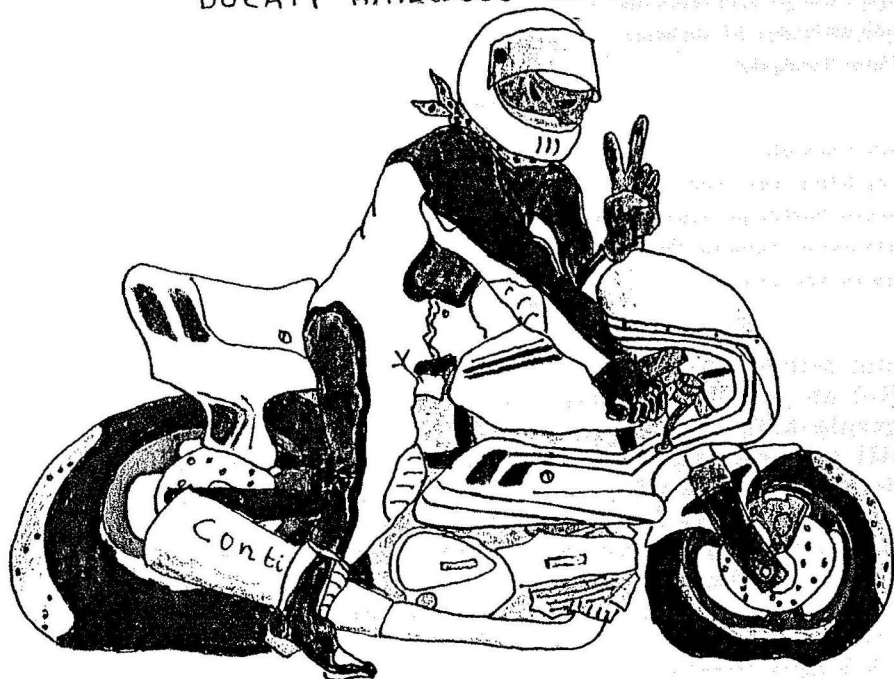
PS Vägra vinterbil.



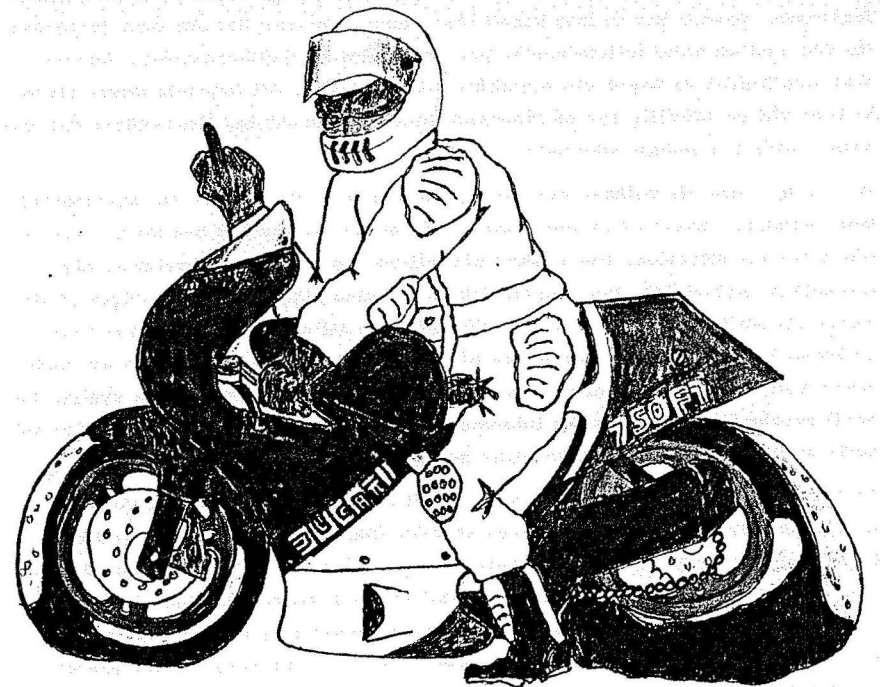
DUCATI HAILWOOD REPLICIA



EVA SELLBERG , 900 JS



DUCATI 600 PANTAH



BJÖRN ANDERSSON , 750 F1

ATT KÖPA EN F1:a

Hur man får råd (liten vägledning av Sven Cullman).

Ducatis F1:a är en mycket attraktiv hoj. Tyvärr kan man inte säga detsamma om priset. Här gäller det att se andra möjligheter. Ta nya grepp. Våga tro på att dansa ner på rakbladsryggen. Hålla sig på gränsen till vad samhället kan acceptera. När man väl kommit till den högst personliga insikten att detta är den enda hojen man vill äga, så har man nått inlednings och förberedelsefasen. I detta läge måste man lära sig älska maträtter som: gröt, vita bönor, pytt i panna utan rödbetor och ägg, varma soppor och knäckebröd. Exempel på utmärkt frukost är: två koppar svart kaffe, en John Silver utan filter och fyra stycken Treo Comp. Billigt, gott och energigivande. Både huvudet och kroppen måste vänja sig vid små uppoffringar. Efter en tid (låt oss säga 3 veckor) har man vunnit styrka och självförtroende för att gå in i den sk aktiva fasen. Nästan oberoende av vilken bank man har så skall man byta bank. Har man Första Sparbanken eller PK-banken skall man definitivt byta. Denna åtgärd är en självklarhet. Banken har under den tid man varit kund hunnit lärt känna vuket nöt man är. En låneansökan i detta läge är lika med en enkel biljett till någon av omsorgsstyrelsens vård och behandlingsenheter.

Hos den nya banken ska man ganska omgående lämna in sin låneansökan. I samma andetag ska man be banken om en rättvis bedömning. Detta låter förtroendegivande. Banken har ju inte hunnit lära känna vem man är. Att man är personlig vän med ett antal inflytelserika personer som PG Gyllenhammar, Anders Wall och Refaat El Sayed ska framhållas lite smidigt. Att övertala dessa att byta bank vid en välvillig syn på låneansökan är inga problem. Borgenärer har man naturligtvis hur många som helst.

Nu kan man dra sig tillbaka och påbörja en lite mer slug del av sin vansinnesaktion, nämligen sökandet av borgenärer. En syster är mycket bra att ha. Hon är ofta i samma situation. Hon önskar ofta att hon ägde ett sommarställe, några minkpälsar och en bil. Hon kan faktiskt se en viss glädje i att man vågar gå till aktion för att förverkliga en dröm. Vid löfte om att man ställer upp för henne i en liknande situation har man henne på kroken. Ens mor säger ofta ja av medlidande kombinerat av varningar och förmaningar. Detta får man bara svälja. Far skall överhuvudtaget inte vara informerad om vad man sysslar med. Lyckas inte detta så ska man bearbeta släktingar som fastrar, mostrar och kusiner.

Nu börjar en väntans tid. I detta läge är det bäst att sjukskriva sig. Annars blir man uppmuntrad av sin arbetsgivare att söka läkare. Han har under en längre tid uppmärksammat ett underligt beteende kombinerat med blekhet och påsar under ögonen. Dessutom måste man vara hemma och svara i telefon när banken ringer. När banken ringer säger dom ja om man har tur, på villkoret att man har två borgenärer. Resten är formaliteter. Efter en kortare tid (låt oss säga 1 - 2 år) har amorteringarna sjunkit till en nivå så man kan börja köra hojen. Några goda råd att ha i minnet:

§ Ändra aldrig kostvanorna du lade dig till med i inledningsfasen.

§ Lär dig att utnyttja pantbanken. Gångbara pantvaror är: flickvännens/hustruns symaskin, radion, TV:n, förlovningsringen och den gamla familiebibeln.

§ Gå till verket på sensommaren, då kanske du har råd att börja köra nästa säsong.

§ Det är en fördel att ha en bra hoj att byta in. Exempel på en bra hoj är Ducati 900 Replica av 84 års modell.

Om viljan finns så är detta en ganska säker metod att komma över en ny Ducati F1 Replica.

Lycka till.

Glada entusiasthälsningar från Sven "kör i" Cullman.



KRAVET

Jag måste berätta en sak som hände mig på vintern 1982. Det var så att jag kände en kille som jobbade på ett inkassoföretag. Alltså ett sådant där företag som driver in skulder från folk som antingen inte kan eller vill betala sina skulder. Vid ett tillfälle när jag hälsade på min kamrat på hans arbetsplats fick jag möjlighet att läsa ett brev som hade kommit in samma dag. Brevet var ett svar på ett krav som min kamrat hade skickat ut. Till saken hör att han kan bli en smula upphetsad ibland och då är det inte så noga med vad han säger och skriver. Brevet var skrivet som följer:

"Ert överhettade brev anlände i morse med ett enkronas frimärke på. Detta brev skulle ha glatt både mig och min son om det inte kommit vid en för oss så olämplig tidpunkt. Brevet var dessutom för lågt frankerat så jag fick lösa ut det på posten för 80 öre. Ni skriver att våra mellanhavanden skulle ha kunnat ordnas upp för länge sedan, vilket jag inte kan hålla med om av följande orsaker:

1973 köpte jag en liten såg på kredit och 1974 köpte jag två hästar, en timmervagn, en betongblandare, ett dubbelpipigt hagelgevär och en rättfälla. Dessutom två prisbelönta grisar. Allt på kredit. 1975 brann den jävla sågen ned till grunden och det blev inte kvar ett skit. En av hästarna dog och den andra lämnade jag till en dum jävel som svältfödde den stackars lymmeln tills den dog. Därefter gick jag med i Jehovas vittnen.

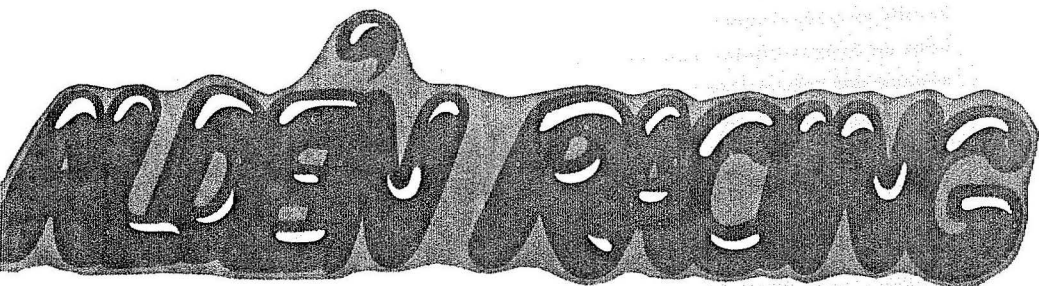
Vintern 1976 gick timmervagnen av på mitten under det att jag belastat den med hälften av vad den skulle tåla. Jag fick inte ett öre av det svinet som sålt vagnen till mig. Samma år hängdes min bror av en uppretad pöbel för att han våldtagit en pensionär, en luffare gjorde min dotter med barn och jag fick betala 100000:- för att slippa honom som släkting. 1977 fick en av mina pojkar syfilis och de fick kastrera honom för att han skulle kunna klara livet. På hösten åkte jag på en fisketur varvid den ranka båten välte och en av mina pojkar drunknade. Inte han som blev kastrerad. 1978 blev min betongblandare stulen och min fru lämnade mig för en cykelreparatör. Jag fick sedan anställa en hushållerska vilken jag senare gifte mig med för att hålla kostnaderna nere. Jag hade dock väldeliga problem med att få henne i säng så jag gick till en äktenskapsrådgivare som rådde mig att försöka skapa lite spänning just som vi skulle till. Den natten tog jag hagelbössan med mig i sängen och då jag trodde stunden var inne så lutade jag mig ur sängen, fattade bössan och sköt ut genom fönstret. Hustrun sket ned sig och själv ramlade jag ur sängen. Nästa morgon upptäckte jag att jag skjutit den bästa mjölkkon jag någonsin haft.

1977 blev jag lurad att ta en grogg. Jag slutade inte dricka förrän allt jag hade kvar var en tickklocka och en almanacka. Det enda jag kunde göra var att vrida upp klockan och titta vem som hade namnsdag, vilket alltså blev min syster ett tag framöver. 1980 tog jag mitt förnuft tillfånga och köpte på kredit en gödselspridare, några kor, en skördetröska och en Ducati. Sedan kom en översvämning som sköljde bort allt utom Ducatin och korna. Något senare dog min dotter i aids. Min hustru började pola ihop med en porrklubbsägare och min andra son dog för att han gned sitt arsle mot ett infekterat kaninskin. Dessutom hade någon varit framme med en sjuklig tjur som bestigit samtliga mina kor. De dog lite senare av mul och klövsjuka. 1981 gick båda mina grisar ned sig i isen under parningsleken och själv drabbades jag av reumatism. 1982 rasade Ducatin och jag reparerade den på kredit för 20000:-. Kort därpå blev den stulen.

Därför blev jag mycket förvånad när ni skrev att ni skulle ställa till problem för mig om jag inte betalade. Om ni kunde komma på några problem som jag inte redan stött på så vore jag tacksam om ni kunde höra av er så jag får veta vad det skulle kunna vara. Att få ut några pengar av mig är lika lätt som att med en kokhet sticka föra in smör i arslet på en Igelkotte. Jag hoppas och ber att ett oväder innehållande skunkskit ska dra åt ert håll och att dess centrala del skall ligga över det kontor där ni era jävlar sitter, som skickade mig detta kravbrev."

Kravet avskrevs och kort därpå slutade min kamrat sin karriär som inkasserare. Jag har inte hört av honom sen dess. Om någon vet något om den stulna Ducatin så kan ni väl höra av er till Cucciolo. av Peter F Lindqvist.





Besöksadr. Hackeforsvägen 1

Linköping

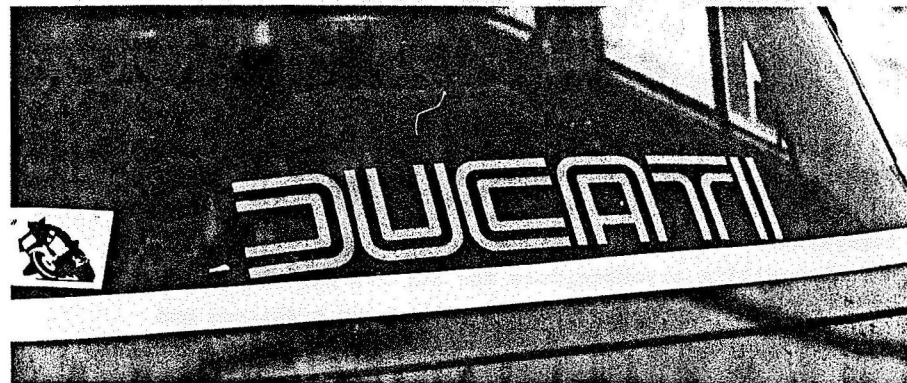
Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

Hos Ducati-specialisten, ALDEN RACING, finner du allt till din Ducati.

Dessutom kan jag erbjuda däck till lägsta priser, både slicks och standarddäck, stålflätade bromsslangar till alla märken, Brembo bromsar, Marzocchi gafflar och stötdämpare, Jeb's hjälmar, snabbskruv till kåpor och mycket annat till bra priser!



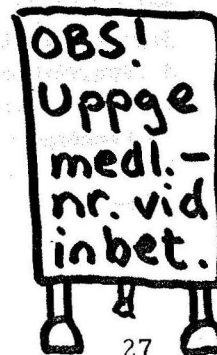
DUCATI LOGO-SERVICE

Nu har du chansen att dekaltrimma din bil, eller få matchande logo på din tank eller kåpa. Svenska Ducatiklubben kan erbjuda logo i alla storlekar upp till 1 meter höga bokstäver i 80 olika färger. Samtliga tål klarlack och levereras uppsatta på tejp för att få bokstäverna raka (se bild). Pris ex: Texthöjd upp till 6cm (33,5cm lång) 112:- styck
texthöjd 6-8,4 cm (längd max 47cm) 124 :- styck
Samtliga färger finns även som ark så att du kan skära till stripes eller fartränder. Priser från 20:- (strl 70x100cm).
Kontaktperson: Peter Lindqvist Kometvägen 5 9tr 18333
Täby. Tel 08/7586933

Glöm inte att betala
medlemsavgiften senast
den 31/12 - 86.

100 :-

Pg 477 13 71 - 4



REKLAM

NYA TREND- OCH KULTPRYLAR!

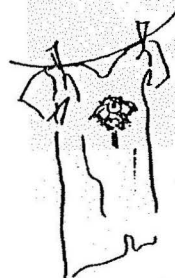
Utbudet av Ducatiprylar bara ökar, men minskar även samtidigt. Låter det konstigt? Låt mig förklara situationen. Så här är det; den i och för sig eminenta "F-2 tröjan" med lagerkransen har utgått ur sortimentet dels p.g.a. icke samarbetsvillig tryckare, dels för att den har funnits tillräckligt länge nu. Det samma gäller för t-shirten med gamla klubblogon på bröstet. Dessa tröjor går inte längre att köpa och har därmed blivit rariteter med kraftigt ökat andrahandsvärde som följd. Beakta detta när vi nu presenterar 4 (fyra!) nya tröjor, och köp medan de finns kvar. För det första; en grå collegetröja med den nya vind-tunneltestade ovala klubblogon i litet format och fyrfärgstryck på vänster sida på bröstet. Lämplig vid diskreta tillfällen. Kostar löjliga 120:--. För det andra; den s.k. tvångströjan. En kolsvart t-shirt med desmosystemet i vit kontur på bröstet. Säljes för pinsamt låga 75:--. För det tredje; vit collegetröja med knallrött Pantah-tryck på bröstet i flåshurtig Coca Cola-stil. Knäcker garanterat vilken riskokare som helst. Betingar futtiga 120:--. För det fjärde; vit t-shirt med samma fräcka Pantah-tryck som ovan. Ett måste för den seriöse remvaxaren. För att bli stolt ägare till denna tröja får ni hosta upp fjantiga 75:--. Samtliga dessa tröjor finns i storlekar från S-XL. Rekommenderad universalstorlek är L. Ovan nämnda Pantah-tryck finns även som kladdigt klistermärke, tryckt i rött på transparent botten lämplig för bilen, båten, toppboxen, släpvagnen, garagedörren o.s.v. men framför allt för pärlan. Kostar 25:--/st och är c:a 15 cm lång. Jag ser helst att ni köper 10 åt gången. De kommer att gå åt, det lovar jag. Övriga klistermärken är den snabba ovala klubblogon i rött, vitt och grönt för 5:--/st. Vi har även "tvåtakt-hatarnas vänner" i storlek 10x80 mm. Lämplig för att tillintetgöra traktens oljebrännare. Kostar 2:--/st eller 10:--/10 st. Övrigt junk som finns är klubblogon som tygmärke, c:a 8 cm lång och kostar 25:--/st. Logon finns även

REKLAM

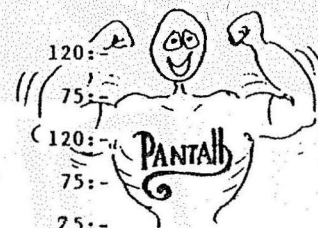
SENASTE NYTT FRÅN BOLOGNA!

som jacknål, 10 mm lång och kostar även den 25:--/st. Skulle det vara så att ni saknar någonting, t.ex. dekaler eller tröjor med andra modellnamn än Pantah. Eller ni kanske alltid har drömt om en rödvitgrön tankväska, eller ett bälte med emaljerad klubblogo på spännet, eller en jacka med Duce-tryck, eller vad som helst annat med Ducati-anknytning. Härni önskemåli eller förslag på prylar eller aktiviteter, så hör av er till styrelsen på något sätt så ska vi om möjligt försöka ordna detta. Vi lovar ingenting, men vi ska göra vårt bästa. Men först måste ni köpa några tröjor så att det kommer in lite pengar i kassan.

Jag repeterar;



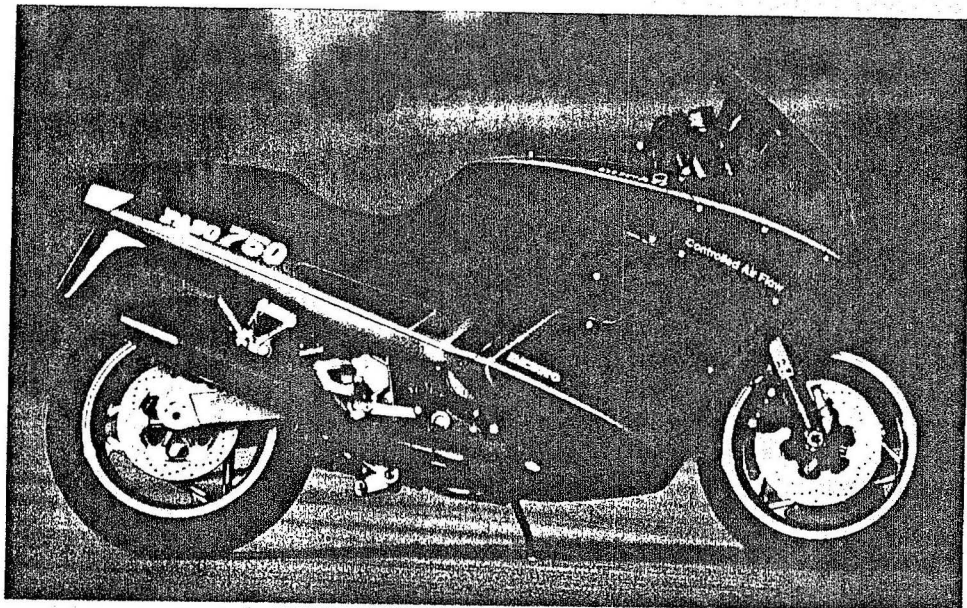
- GRÅ COLLEGETRÖJA MED KLUBBLOGO
- SVART T-SHIRT MED DESMOSYSTEMET
- VIT COLLEGETRÖJA MED PANTAH-TRYCK
- VIT T-SHIRT MED PANTAH-TRYCK
- RÖDVIKTGRÖNSVENS KADUCATI KLUBBENDEKAL
- RÖDVIKTGRÖNSVENS KADUCATI KLUBBENTYGMÄRKE
- NÄL
- TVÅTAKTHATARNAS VÄNNER DEKAL



Ducati-logo..servicen, se separat annons på annan plats.

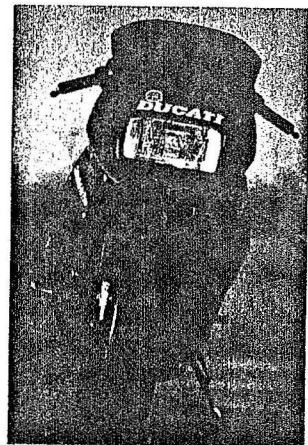
Allt detta kan du beställa redan i dag genom att betala in rätt summa på Pg 60 44 52-3. Summan får du räkna ut själv. OBSERVERA ATT DETTA ÄR ETT NYTT POSTGIRO ENBART FÖR PRYLFÖRSÄLJNINGEN, SÅ SKRIV INTE FEL KONTO NUMMER PÅ INBETALNINGSKORTET. Vid tröjbeställning, kom ihåg att ange storlek. Om du har frågor om ovanstående annons, kontakta Peter Lindqvist på tel.nr;

08-758 69 33



DUCATI

750 PASO



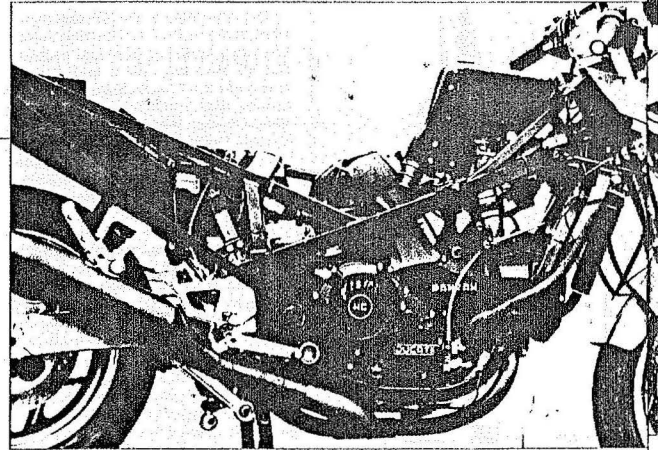
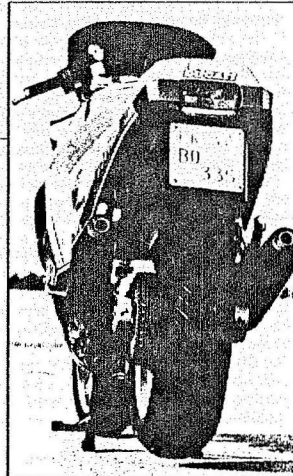
On the show circuit, the 750 Paso stopped the crowd with its swoopy new bodywork. Now the bike's out on the street. What's under this twin's skin, and can it stop the competition as well?
By Bruno de Prato

Fasten your eyes upon Ducati's tomorrow. The Paso is clearly the most comfortable, modern production roadster ever to come out of Italy, and what a gem! But underneath its flowing bodywork, does it cut with a duller edge than the historic V twins? Is it a softer motorcycle, less a *Ducati*?

Traditionally, the *Ducati* experience has involved inherent compromises—a



750 PASO



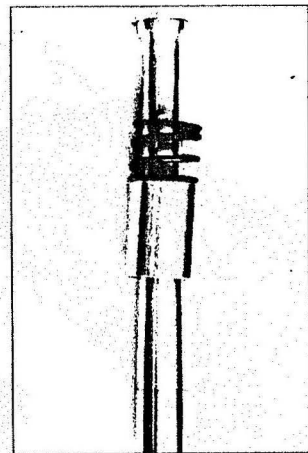
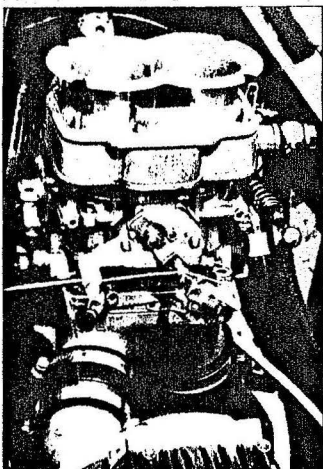
The Paso's square-section steel perimeter chassis is a radical departure from *Ducati*'s traditional ladder chassis.

compressed, racers'-only crouch over the tank, loud inlet pulsings and barking exhausts, crude finishing. A true lover of the marque accepted, even savored, such imperfections: a loyal *Ducati*ist noted a fly in the liberglass of his gas tank and pronounced it a virtue: "Hey, *Ducati* doesn't waste time on inconsequential," he would say. "They just worry about the stuff inside, the parts that make this baby go." Following this line of thinking, then, wouldn't the Paso, the slickest, most comfortable sporting motorcycle ever offered from Italy, also be the least fun through the twisties?

We had our chance to find out at the Misano track during the factory press introduction. Along with the Paso, both the Pantah F1 750 and the 750 Montjuich were on hand for comparison. In terms of lightness, handling and balanced performance, the Paso did not disappoint. Indeed, its creature comforts and impressive finish do not imply a compromised *Ducati*. In fact, the Paso offers all those things you lusted after in the old Italian 90-degree twins and more. Even the Pantah F1, a bike regarded as the best-turning twin ever to come out of Bologna, also doesn't approach the Paso in handling.

The Paso owes its balance to the evolution of long-standing tradition. Unlike the Japanese machines which change often and radically from one year to the next, Italian motorcycles generally come together out of established forms—some sound, some not. The Paso's fundamental engine structure and its unique desmodromic-actuated valves follow *Ducati* tradition, but everywhere else we see innovation—a startlingly new frame, unique to the marque, along with an engine revamped drastically in its inlet and exhaust systems, wrapped in new-think bodywork and offering fresh rider accommodations. The

An adaptive style two-finger Weber carburetor feeds the 750, allowing straighter inlet manifolds.



Marzocchi fork's left leg has tapered end for position sensitive compression damping.

Paso's comfortable riding posture, while relaxed and rational, still produces ergonomic control. Two side-mounted oil radiators route engine heat away from the rider, and the fairing—a product of careful aerodynamic research and heat management—keeps both rider and engine cool.

The story behind the Paso's frame is a saga in itself. By contemporary standards, the chassis on the original Ducati 750 (circa 1973-74) was both taller and longer than logic would dictate for such a compact motorcycle engine, longer especially at the front. Yards of rake and trail offset the corresponding rearward

weight bias, but nothing could compensate for the tall seat. These old frames were locomotive stable in straight lines and fast sweepers, truckish in slow turns. All the Ducati frames which followed, including the original Pantah, were patterned along this 750/900 SS model—rearward weight bias, heavy rake and trail, stiff frame structure.

The first sign of real advancing evolution appeared with the racing Pantahs, the 600cc TT2 and then the 750cc TT1. Rake dropped from 30 degrees to 24 degrees, trail shrank as well, and a much more equitable weight balance between front and rear wheels produced steering that was suddenly smooth and remarkably precise. Yet now the frames were perhaps too short, and the Pantah 750 F1, in particular, suffered: fitting higher-profile 80-series tires meant the Pantah's front end had to push forward so the tire would clear the front cylinder at full bump. Rake went up from 24 to 26 degrees, the weight bias returned once again to the rear, and seat height remained at 31.5 inches—all on a bike with a 55-inch wheelbase, not as stable as the "old" frames, not as balanced as the racing frame.

The appearance of a steering damper stole some of the F1's steering smoothness and hinted at front-end problems. But the bike was still a featherweight, and once the F1 was leaned into a fast corner that lightness inspired confidence. In less than high-speed corners, though, Ducatis developed a reputation for heavy steering and slow response. Personality, we called it; character, a quirk from Bologna. But not with the Paso—and here's why.

In 1984, Massimo Tamburini, the creative arm of the Bimota tercet (and the *fa* in Bimota) parted from his long-time business associate Giuseppe Morri (Bimota) to establish his own shop in association with Roberto Gallina, the manager of the HB Suzuki team and the man who led both Marco Lucchinelli and Franco Uncini to their respective 500cc World Championships. At about the same time Cagiva acquired Ducati, and prepared to launch a new line of the famous V-twins. The Cagiva management contacted Bimota: Would they like to take on the development of a motorcycle using the smaller Ducati engine? The deal was struck, and Cagiva then contacted Tamburini, requesting he further develop the large-engined Cagiva/Ducatis. Tamburini accepted, and some time later took a managerial position in the Cagiva firm itself. His Rimini-based shop became the think tank for Cagiva/Ducati research and development.

Now for a quick aside to explain a hill-billy-style feud as practiced in northern Italy. Bimota's prototype has been brought to production readiness, and the Cagiva management asks Tamburini to evaluate it. Massimo finds the Bimota

prototype attractive, carefully developed in terms of frame structure and geometry—and ultimately impractical for mass production. Upsel, Bimota announces they will put the bike into production on their own as the DB1, even though Cagiva funded the entire project and they legitimately own the design. Tamburini begins work on a Cagiva/Ducati frame for the Pantah engine, and in less than one year the Paso prototype is ready.

Tamburini began with an F1 frame, altering it in two fundamental areas: steering geometry and swing-arm length. Rake came in one degree, and the swing arm grew some 60 millimeters. The altered mule frame proved far superior over the original F1, so the next step was a prototype frame, using the geometry proven with the laboratory bike but built in a fashion new to Ducati—square-section tubing in a rather conventional double-downtube, full cradle perimeter design. It's ironic that, underneath the Paso's space-aged bodywork, Ducati's "space-frame" concept has not survived. But for the first time in history, the Bologna V-twin's rear (vertical) cylinder assembly can be fully serviced without removing the engine from the chassis.

The new frame makes full use of all the engine's mounting bosses as stiffening members, and the lower cradle tubes unbolt to further aid in-frame engine servicing. Indeed, Tamburini has addressed every aspect of a modern frame: structural stiffness, lightness, serviceability, and ease of production.

Tamburini gave as much attention to tire selection as he did to the Paso's frame design. He settled on Iai Pirelli MP 7 series 60 radials for front and rear, both rolling on 16-inch rims. The 130/60-16 front and 160/60-16 rear mount on 3.75-inch and 5.00-inch cast rims respectively. The low-aspect tires proved very sensitive to rim width—narrower wheels like the original 3.50/4.50 front/rear setup induced some wobble, especially under braking, and some oversteer reaction as well. Rims wider than the chosen optimum caused excessive ride stiffness and an understeer effect.

The Paso's rear suspension joins an Ohlins shock to the chassis with a progressive linkage, yielding 5.4 inches of rear-wheel travel. The engine is slightly offset to the left so the drivechain will clear the fat rear tire. This offset also gives a mechanic more room between the engine and the frame on the right side should the belt drives for the cams need attention.

At the front, Marzocchi's M 1 fork handles suspension chores. Here's a piece deserving close examination. For the past two years, M 1s have appeared on the TT1 and TT2 machines along with Cagiva's 500cc Formula-One racer and a number of motocross machines. Traditionally, motorcycle forks have been

composed of two identical units, one bolted into each side of a bike's triple clamps. Not so the M 1. The right fork leg controls rebound damping only; the left leg attends to the compression stroke. There's no possible interference between the two, no oil trying to rush through channeling during a sharp compression stroke and then suddenly try-

ing to reverse its course to damp rebound forces, in the process entering a vicious form of inertial hydraulic lock that sends the front end patterning towards the outside of a ripple-strewn turn.

The left leg also incorporates a natural variable compression damping device, elegant in its design and construction. An inner tubular element, which moves

up and down with the slider, is slightly tapered, wider at the bottom than at the top. This piece travels through a venturi-shaped ring positioned at the bottom of the fork stanchion. Over small bumps, when there's relatively little movement between the two pieces, the taper of the tube has little effect; the whole unit functioning much as a standard compression damping valve. When heavy braking or a severe bump causes the fork to collapse further, the taper produces a pressure increase in the oil forced between the conical section and the venturi element. This adds to damping resistance, creating a passive, mechanical anti-dive.

The unique structure of the M 1 enables some models to stand on only one fork spring in the right (rebound) leg, reducing component weight 30 to 40 percent. The M 1 fork is available in 35mm, 40mm and 42mm diameters for both motocross and road racers, and the single spring is available in all the dirt forks and most 35mm road forks. Tamburini equipped the Paso with a 42mm road fork—the largest available.

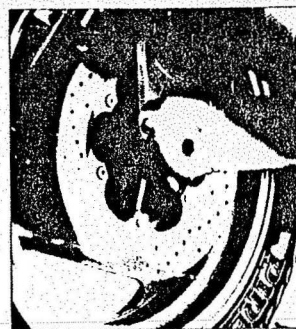
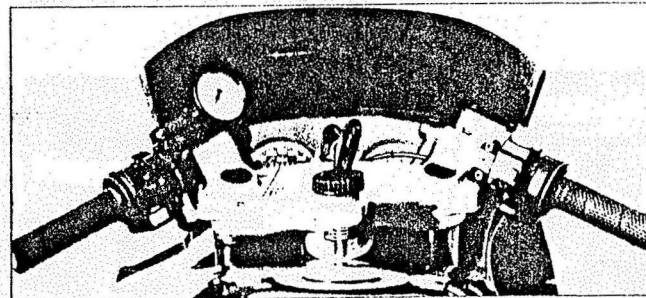
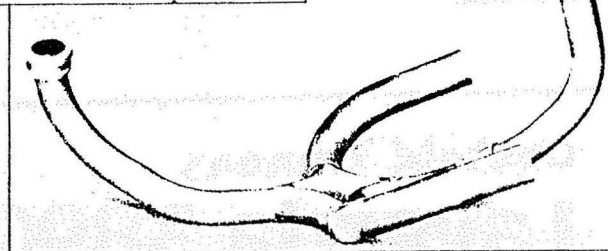
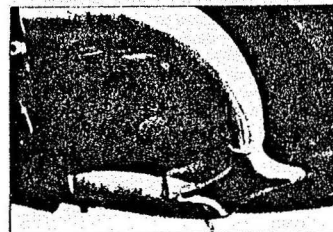
Cagiva's latest engine tweak was first seen in the Elephant enduro bike. The head of the Paso's rear cylinder has been rotated 180 degrees from the traditional position, and now both carburetors live in the cylinders' vee. The change was originally proposed to simplify the Elephant's carb linkage and airbox, and the central induction seems to have triggered a rethinking of the intake system for all the Twins, which has remained unchanged since 1970 and the advent of Dell'Orto's concentric-bowl carburetors.

Prior to the concentrics, the separate-bowl Dell'Orto SS carbs—which allowed the float bowls to be placed in any convenient location—enabled Ducati designers to feed both cylinders through two identical inlet manifolds. The concentrics didn't, and the result was a heavily curved intake manifold for the front cylinder. The first lesson any tuner learns at the flow bench is that straight is good, curved not so good. With the new cylinder arrangement, Cagiva could make the manifolds straighter and take advantage of the new generation of down-draft carburetors, straightening up the entire intake system in an elegant combination of engineering and new technology.

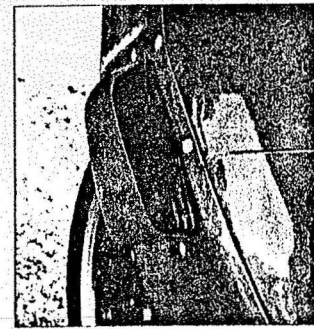
Nice idea, but don't hold your breath. The Italian government has an embargo on certain Japanese products, carburetors included—no down-draft Mikunis for this Duck—and Dell'Orto is less than interested in making complex new carbs just to fit the Bolognese twins. What was Cagiva to do? The company turned to Italy's most respected carburetor manufacturer: Weber.

Weber, out of the motorcycle business for some time and with little interest

750 PASO



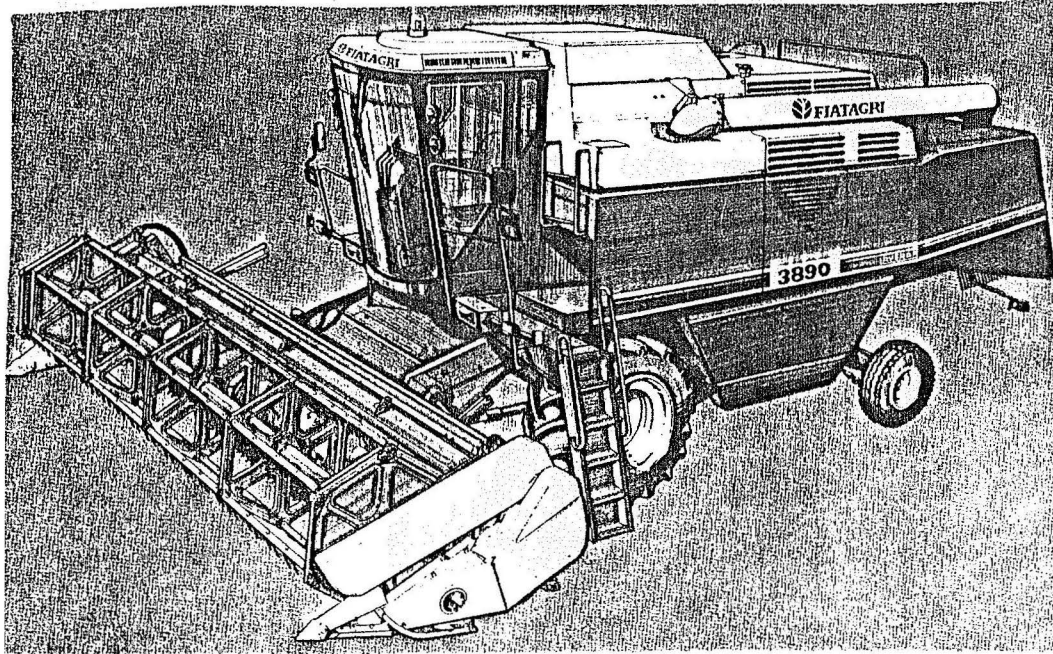
A bit of Bimota comes to Bologna. Tamburini's modern concentrics replace Ducati spec chain adjusters.



Two oil radiators, one on each side of the fairing, make the Duck's engine the coolest yet.



Obetald annons Laverda 3890



in returning, happens to have in its inventory a remarkable down draft two barrel carburetor, one that's been fit to just about all of the great automobile engines of our time. As in the Elefant's design, the Weber requires only a single air filter element, and the location of the new carb gives a straight shot at the front cylinder, though the rear cylinder loses a little in the trade. So Cagiva uses a 44 DCFN Weber, compact, properly configured and a proven performer. Bored to 44mm at its throttle butterflies, it necks down to 36mm at the venturis.

The Paso also benefits from a valve-timing change. Both the Paso and the F1 use 41mm intake valves and 35mm exhausts around 10.5:1 compression cylinders, but the Paso cams actuate both intake and exhaust valves eight degrees later than the F1 poppets. The change makes the Paso more eager to run at high rpm, and takes advantage of the

generous intake and exhaust silencing qualities of the Paso's new symmetric, siamesed exhaust system. Changes to the valve timing and exhaust system flatten the lower portion of the Paso's power curve by some five horsepower and the midrange by three, while peak power still hits between 64 and 65 horses measured at the rear wheel on factory dynos. With eight grand showing on the tach, maximum horsepower comes in some 1000 rpm sooner than before, and peak torque is up some six percent higher and 700 rpm down the rev band. Remember through all of this: the Paso is fully muffled while the F1 has a loud Contri two-into-one and only wire-mesh screens for air filtration. If that's not enough, consider that Weber and Cagiva are working on a way to get the 44 DCFN to function reliably when tipped forward 30 degrees; that would mean the rear intake manifold could straighten out as well, and both intake runners would then be identical.

It's easy to overlook other improvements in the bright light cast by the new carburetors. Transmission gears are now 30 percent wider (and correspondingly stronger), the dry clutch gets an improved hydraulic actuation system; the valves slip through special bronze-alloy guides; extra webbing makes crankcase castings stiffer; and the gearbox shafts run in new roller bearings. In all, the 65-horse 750 is both more powerful and should prove more reliable than it was in its original 50-horse/500cc trim.

Certainly the Paso's frame can stand another 20 horsepower; that's not faulting the engine but rather praising the sophistication of chassis and suspension. Tradition and evolution meld in the performance, efficiency and quality of a new generation of Italian machines. With the Paso we skim the cream of Cagiva/Ducati's careful, respectful renaissance, and we have tomorrow in our hand, today. ■

HÄR ÄR A-LAGET SOM SÄLJER DUCATI 1987



Du som vill ha en riktig motorcykel, en motorcykel som inte alla har, en motorcykel för den som älskar motorcyklar — Du skall vända dig till någon av våra auktoriserade Ducati-handlare.

Alingsås: Biscaya Motor, Box 184, 0322 301 29
Arvika: Wachenteldis Motor, Kyrkog 18, 0570 111 22
Frösön: Fritidsprodukter AB, Fröjav 15, 063 10 26 55
Jönköping: Cils MC-delar, Norrahammarsv. 123, 036 705 70
Linköping: Aidens Racing, Hackeforsv. 1, 013 15 55 94
Lund: Lillemans MC, Landerigrändan 6, 046 15 00 00

Malmberget: MC-Norr, Box 23, 0970 245 70
Nybro: Strandells Motor AB, Emmabodav. 15, 0481 146 49
Olofström: Oves Motor, Ekshagsv. 3, 0454 912 95
Skellefteå: Cykeljänst AB, Kanalig. 51, 0910 126 39
Skänninge: Sigges Motor, Follingeväg. 9, 0142 423 80
Solna: Samural Motor, Hagbyv. 1

Stockholm: AVA MC, Högerbergsg. 28, 08 714 77 33

Stockholm: Rickmanagenten, Rutger Fuchsg. 3, 08 714 90 10

Sundsvall: MC Sport, Axv. 14, 060 15 20 01

Sodertälje: MC-Hörnan AB, Villag. 2, 0755 635 31

Trollhättan: Bike MC AB, Lextorpsv. 983, 0520 728 00

Tidaholm: Turastrommens Motor, 0515 620 23

Vetlanda: MC-Tjänst, Sagvägen, 0383 180 90

Vislanda: Motorfirma Växjö MC Delar, Box 7, 0472 341 00

Västeraås: Guido Cykel & Motor, Högjargränd 2, 021 30 06 16

Angelholm: Gerts Cykel & Motor, Box 4064, 0431 307 01

Örebro: Eddes MC, Rånsg. 15, 019 11 11 38

MC-HUSEN

Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ
 Tel. 040-210435 · Lager, verkstad 040-215300

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ, Tel. försäljning 040/21 0435, Reservdelslager 040/21 5300

Postgiro: 495 71 06-0 Bankgiro: 910-7178 Bank: Götabanken

Reg.nr. för moms: 12-556282-5033

Svenska Ducati klubben
c/o Micke Werkelin

Pyrolav. 52

18160 Lidingö



Malmö

1986-12-04

Hej Micke.

Tack för Ditt brev och ursäkta att jag inte svarat tidigare.

Det beror på att vi haft så mycket att göra med rekonstruktion av företaget, men okay det är en dålig ursäkt.

Som jag ser det så kommer vi att fortsätta att jobba med Ducati och eventuellt Cagiva, jag är inte intresserad av att jobba med deras cross-maskiner, men tar gärna hand om Ducati - Cagiva fyrtakt över 500 cc. Vi har i dag ett mycket stort Ducati lager cirka 700.000:- netto och det är tyvärr lite för stort och jag måste försöka banta ner det, speciellt till äldre modeller 80 årsmodell och tidigare och speciellt tankar - kåpor - hjul - skärmar ja allt utom rena motordelar, om det är någon i Ducati klubben som vill snygga upp sin gamla Ducati så får dom gärna skriva (helst) eller ringa så kan vi diskutera priser på sådana delar. Jag har på alla sätt försökt att värva över Roland igen men tyvärr det går inte. Förnärvarande så sköter Jag och Karin det själv och det går bra nu under lågsäsong men inte till våren, så jag söker med ljus och lyckat efter någon som skulle kunna vara intresserad (vet Du någon?) Kanske vi kan få tag i någon om Du nämner om det i "Cucciolo" ?

Så avslutningsvis ser jag positivt på Ducati försäljningen i framtiden och vi kommer att satsa ännu hårdare på marknadsföring av Ducati 1987.

PS. Som Du säkert vet så kommer Mille Replican att utgå - men jag kan ordna om det är någon som vill ha. Programet för 1987 blir arnars följande 750 Fl - 750 Passo - 750 Montjuic som vi importerar 1987.

Bif. annons till "Cucciolo" och vi vill ha en helsida för hela nästa år.

OBS ändra i annonsen till Säljer Ducati 1987.

Lycka till med klubben En God Jul och ett fint "Ducce" år 1987

AGNE 50 ÅR

Agne Friman, ni vet han som paddlar kanot för att vi skall få trycka stora tidningen billigt, han med den otroligt fina Pantah 600:an från Mölnlycke, han som de yngre spolingarna kallar för originaltönt, han som var en av medlemmarna i team "gubbjavel", han som har en dotter som heter Camilla, han som var en av medlemmarna i den första styrelsen, han, Agne alltså, fyllde nyligen 50 år och det bjöds till fest i Göteborg. Givetvis så slöt några från styrelsen upp (även kallad tvångsstyrelsen). Jag, Peter Lindqvist och Annie Seel stuvade in oss i Micke Sandströms bil. Att staccars Micke får köra är mycket vanligt då ingen av oss andra har en bil som kostat över 4000:- Sandis Audi spann som en katt och vi satt och diskuterade livets cykler när det plötsligt small till i vindrutan samtidigt som vi passerade under en viadukt i Huskvarna (Ni vet staden som gett namn åt en motorcykel som köpts upp av ett Italienskt företag som äger ett annat Italienskt företag som...). Vi noterade två stora stenskötsmärken i rutan och vände oss om. Där, uppe på en viadukt stod, vad vi kunde se, två småungar och roade sig med att sparka ner grus på bilarna som passerade under dem. Vi styrde av vid närmaste avfart. Sandis körde vid denna stund minst sagt aktivt. Tänk er den bilförare som, när han (eller möjligtvis hon) tänkt svänga vänster och tydligt visar detta med blinkerssen, blir omkörd på vänster sida. Det var nog högst ett dasspappers marginal mellan å ena sidan den uppskrämda bilförarens bil och Sandis Audi och å andra sidan refugen och Sandis bil. Med tjutande däck körde vi mot skyltar med inskriptionen "fordonstrafik förbjuden". Nu var det jakt.

Endast ca 3 minuter efter dådet hade vi hittat viadukten. Vi rusade ur bilen och gav oss ut på spaning. Spaningsarbetet försvårades dock av att det började skymma samt att det fanns tusentals ställen att gömma sig på. Dessutom fick vi se en annan viadukt längre bort vilken också kunde vara brottsplatsen, vi var inte riktigt säkra. Efter ca 15 minuters letande bestämde vi oss för att åka till den andra viadukten. Med en hiskelig fart styrde Sandis mot den andra viadukten. Det gick fort men säkert. Minst två däck hade nämligen kontakt med asfalten hela tiden.

Denna viadukt verkade dock lika öde som den förra. Den här viadukten var en kombinerad gång och järnvägsbro till skillnad från den förra som var en bilbro. Vi gick över viadukten och såg inget speciellt förutom en SAAB Combi-Coupe som körde på andra sidan viadukten, ner mot en båtklubb. SAAB:en hade vi sett även vid den förra viadukten. En annan observation vi gjorde var att det fanns ännu en viadukt till, ännu lite längre bort. Den uteslöt vi dock på en gång. När vi gick tillbaka över viadukten gjorde Annie en upptäckt som förde spaningarna in på ett spår. En liten hög med makadam hade burits upp från järnvägsrälsbädden och lagts i en liten prydlig hög invid brokanten.

Det började dock skymma alltmer och vi fortsatte mot bilen. "- Vi kör till båt-klubben på andra sidan och gör ett sista försök", sa Sandis samtidigt som Audins framhjul sprutade upp en kaskad med grus så det smattrade i plåten. Vi styrde in på en liten grusväg som ledde till båtklubben och mötte SAAB:en ännu en gång. Vi gick ur bilen och vandrade längs järnvägsrälsen. -Titta, sa Sandis, -ser ni småungarna därborta? Han började genast springa och Jag och Peter hängde på. Såsmåningom kunde vi urskilja tre knattar som promenerade tillsammans några hundra meter bort. Sandis hann snart i kapp dem och dunkade ihop de två störstas huvuden så att de föll ned på marken. Den tredje stannade av rädsla när Sandis röt åt honom att stanna. Till att börja med ville ingen erkänna att de gjort något särskilt. Den minsta grabben som var i 9-årsåldern såg dock mycket rädd och skyldig ut. Vi gav två "erbjudanden" till "brottslingarna": antingen erkänner ni och vi åker hem till era föräldrar eller också åker vi direkt till polisen. En lustig diskussion följde. En ville åka till polisen, för "pappa blir så arg". Den minsta ville dock hela tiden åka hem till mamma. När Peter sa att han kände igen den enas jacka så kom det fram att: - men vi kastade bara grus på lastbilsflaken. Även de äldre, som var i 13 årsåldern, verkade mycket skärrade. De följde lydigt med oss till bilen och visade vägen hem till föräldrarna. När vi åkte från brottsplatsen och ännu en gång mötte SAAB:en så insåg vi att även han hade nog blivit utsatt för stenkastning. Nu var det dock vi som **fångat ligan**. Sandis och Peter följde med in i huset som var något slags kollektiv. De kom snart ut igen med en pappa i följe samt de tre förbrytarna. -Har ni spöat upp dem, sade pappan. - Nej, svarade vi. Det var synd, de behövde en riktig omgång, sade pappan. Han stuvade sedan in ungarna i sin japanska månobil och bad oss att följa efter. Vi körde in i Huskvarna centrum till en bankbox dit ungarna gick utrustade med sina plastkort som de fått sedan de lyckats spara ihop några hundringar genom att dela ut reklam. Nu skulle de få jobba 3 kvällar för att få ihop de pengar de nu förlorade till Micke Sandsröms glasrutesjälvrisk. -Rätt åt dem, sa pappan, hur kunde de va så jävla dumma... Som tröst fick vi en burk pepparkakor av pappan.

Det var svårt att förklara vad som hänt när vi anlände till Göteborg en timma för sent. Agne blev dock riktigt hyllad. Han var helt ovetande om tillställningen och blev kidnappad av Charlie Linnaeus, påtvingad en ögonbindel och en Hondatröja (efter stort motstånd) och förd till lokalen i Mölndal som Tomas Tengros och Camilla Friman hade ordnat. Gissa om han blev förvånad. Presenter fick han också. En katt (silvergrå och givetvis döpt till Pantah), två köttätande växter och en Italienklocka att hänga på väggen med Italien utskuret i trä och visarna i Bologna. Det blev mycket ljug och många tal innan celibraten blev så trött att han var tvungen att lämna oss. Det var nämligen inte första uppvaktningen han råkade ut för. Än en gång: Grattis Agne. Jag skall bespara er vad som hände oss utanför Ödeshög på vägen hem (ni vet staden där man tillverkar en motorcykel som köpts upp av ett italienskt företag som köpt upp ett annat italienskt företag som....)

MW

FYNDSIDAN

Säljes

Dell Orto 36:or, toppar till 750 F1, kolvar 750 F1, tandremshjul av plast, Silentium avgassystem till 900 & 600, rejskåpa NCR 750, diverse TL-prylar.
Gunnar Nuija 011-161443

Köpes

2st 6-bultade skivor 280mm-300mm, 1st 4-bultad bakskena ca 260mm.
Kent Jörnevall 031-287514

Du som glömde dina svarta mockahandskar på hösträffen kan kontakta:
Annie Seel 08-7586165

Köpes

Ducati 900SS. Helst -82:a. Ring Mario. Tel: 0753-86590 efter 18.00

Köpes

Komplett framgaffel till 900. Jan Kalman. Tel: 08-898291.

Säljes

Fastback + sadel komplett till Pantah 600 -82. Elenica Hadzi-Nikolova 031-232221

Biljavel säljes.

Max 1000:- eller bytes mot vad som helst. Komplette verkstadsutrustning, mekhandskar och varningstriangel medföljer.

Per H Averi.

Säljes

Raka rör. Behandlade med rostbeständig aluminiumfärg. Passande Ducati MHR, 900S2 mfl. En ljudsensation. Lämpligt med ej känsliga grannar.
Ring: Mats Schärberg: 0520-74602 eller 0520-37761.

Säljes

Ducati 600 Pantah säljes eller bytes mot F1:a. NCR-kammar, portade toppar, NCR-kaross + kåpa, stor koppling, Malossi 41mm, Dymagfälgar, armerade bromsslängor. Originaldelarna medföljer ev. eller säljes för sig. Pris 35000:-
Hasse Wikström, 08-383742 dygnet runt.

