

Denna häftiga tidning kan vara dåligt häftad  
Detta beror i så fall på att den blev FÖR TJOCK

# Cucciolo



Vi skall ta en liten titt på vad vi skall hitta på i år i Ducatklubben.

#### ITALIENTRÄFF

Den 9:e Maj så skall vi ha en monter vid Motorcykelns dag på Bromma Flygplats. Tyvärr vet jag inte vilka tider som gäller för detta jätte-jippo, men slå en signal till mig omedelbart innan så berättar jag eller "automatiska Micke" vilka tider som gäller. Vi vill att Ducatåkare från hela landet kommer och ställer ut sin hoj i våran monter. Detta ger en enorm reklam. Efter MC:ns dag så tar vi Moto Guzzi och Laverda klubben med oss till Lida friluftsgård i Tullinge utanför Stockholm. Dit är alla Italienåkare välkomna. Förutom ovan nämnda märken så finns det ju tex Moto Morini, MV Agusta, Gilera, Aermacchi, Benelli, Bianchi, Bimota, Mondial, Rumi, Parilla. Vi kommer att samlas vid Lida ca 18.00. Jag skickade ut information om detta till MC-pressen. I skrivande stund är det bara BIKE som har kommit ut och de har inte skrivit en rad om det vilket jag är mycket, mycket besviken över. Vi får se pm de andra tidningarna är bättre. Om de också nobbar att skriva om det så kan det hela gå snett. Vi har bokat plats för 100 personer. Misslyckas det här så blir det svårt att försöka igen. Därför uppmanar jag alla medlemmar att göra mycket reklam för detta. Det blir en BILLIG träff. dessutom kan du välja grad av bekvämlighet. Middag (excl dryck) m dessert : 55:- , frukost : 25:- , tält: gratis, säng i flerbäddsrum: 50:- , säng i 2-bäddsrum 100:-, lakan & filt: 15:- I skrivande stund är det bara ca 10st från Ducatklubben som har anmält sig. Det är skandal. Vi förlänger nu sista inbetalningsdatum till den 25/4. Du sätter in 45:- på oostgiro 4771371-4 och säger åt din Guzzi, Laverda..... -polare att göra samma sak. Själva trääen skall bli en ganska enkel historia. Vi äter tillsammans, sedan går vi helt enkelt ut och ljuger, talar om vilken hoj som är bäst (860 GTS) och ev kan vi rösta fram snyggaste Duccen, Guzzin, Laverdan... Än en gång, låt inte detta försök bli ett fiasko. Slut upp den 9/5. Först på Bromma, sedan på Lida (se karta).

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 Lidköping.

Adressändringar skickas till: Jan Johansson c/o Sergler, Klarabergsvägen 1A Itr. 13666 Handen. Tel: 08-7451096

#### BANÄKNING KINNEKULLE

Lördag den 16/5 kl 08.00-17.00 har vi avgasning på Kinnekulle. Alla Ducat-åkare är välkomna (och andra medlemmar). Kostnad ca 100:- tas upp på plats. Detta är den bästa körträning du kan få, helt överlägset guldhjälmskurser. Dels är det enormt roligt och dels så blir man som en ny förare efteråt. Vi kommer att dela in oss i 3 olika klasser om det visar sig nödvändigt (dvs om det kommer många). Reglerna för banäkning kan du se på annan plats i tidningen.

#### SKROTBILS-RACE KINNEKULLE

Söndag den 17/5 kör vi skrotbilsrace. En förare i varje bil måste vara medlem i Svenska Ducati Klubben, störtbåge obligatorisk, säkerhetsbälte likaså, samma sak med nackskydd, minst 3/4 kvar av bromsbelägg, 2-5 förare i varje team, förare iförd hjälm och skinnställ, samtliga team måste bidra med minst 1 funktionär som inte är förare. Anmäl dig senast den 25/4 till: Björn "F1" Andersson, Grottåkrav. 54 23600 Höllviken 040-452112

#### ISLE OF MAN

Den 26:e Maj - 7:e Juni befinner sig ca 30 av klubbens medlemmar på Isle Of Man. Detta är de som bokat sig genom klubben. Några har bokat själva. För de som bokat själva kan vi tala om att vi kommer att bo på Victoria House (vet inte var det ligger, men det är i Douglas i alla fall).

#### KUST TILL KUST RALLY

Den 13:e Juni kl 06.00 startar de allra hårigaste ( säger `rom) Ducatisterna kust till kustrallyt från kyrkgatan i Sit Anna utanför Norrköping. Målet blir i Måløy i Norge efter en färd på drygt 1000 km högst 24 timmar senare. OBS inget race.

#### GELLERÅSEN KARLSKOGA BANÄKNING

Den 25:e Juli besöker vi Gelleråsen tillsammans med Laverdaklubben. Det kommer att kosta ca 100:- per deltagare som tas upp på platsen. Boka (planera) din semester redan nu.

#### BESÖK PÅ HUSQVARNA MOTORCYKLAR AB

Den 21/8 kl 14.30 samlas vi utanför fabriksportarna. Vi kommer att få se de sista Husqvarna motorcyklarna som sätts samman på denna fabrik. Senare kommer troligtvis produktionen att flyttas till Italien sorgligt nog.

#### ÅRSMÖTE - TRÄFF

Den 22-23 Augusti träffas vi i Taberg. Förutom alla Svenska medlemmar som vi väntar skall dyka upp i mängder så skall vi få besök av minst 10st engelsmän. Bla Pete Thomas som kommer att åka på sin Luigi's Hammer (107, 5 hk).

Förutom Ducati-klubbens evenemang så rekommenderar vi MCHK:s race som du kan läsa om på annan plats i tidningen.



# MOTORCYKELHISTORISKA KLUBBEN

## RACINGSEKTIONENS PROGRAM

1987

### TÄVLINGAR

- 28 Juni Hastighetstävling för klassiska racermaskiner i samband med Sviestadsloppet ( SM-deltävling arrangerad av LMS ).
- 1-2 Augusti Linköpings Motorsällskaps och MCHKs gemensamma arrangemang på Sviestadsbanan som blir det största veteranracing evenemanget någonsin i Sverige. Hastighetstävlingar och regularitetsrace ( =jämna varvtider ).  
Speedway och moto cross uppvisningar med maskiner från förr i tiden.  
Veteranmarknad.  
Öppen depå .  
Träning för regularitets klasser på lördag.  
Tävlingar på söndag.  
Bra camping möjligheter invid banan.

För deltagande i regularitetstävling måste motorcykeln vara av 1976 års modell eller äldre.

För hastighetstävling gäller att 4-takt fram tom 1972 och 2-takt tom 1967 får delta. Maskiner med fyra cylindrar får ej delta i hastighetstävling.

### BANTRÄFFAR

- 9 Maj Sviestadsbanan, Linköping
- 6-7 Juni Gelleråsen, Karlskoga
- 27 Juni Veterama, Nyköping
- 11 Juli Knutstorp
- 22-23 Augusti Kinnekulle
- 5 September Sviestadsbanan, Linköping

Banträffarna är öppna för medlemmar med racers tom 1976 års modell.

Klassindelning i före 1945, Lagom samt Snabba.

För åskådare är upplevelserna och njutningarna gratis.

### Kris i Engelska Ducatiklubben

Ekonomiska problem och inkompetens har orsakat en kris i den ärevördiga D.O.C GB. Antalet medlemmar har minskat kraftigt men verkar nu vara på väg uppåt igen.

Heta ord har yttrats i klubbtidningen Desmo. Enligt denna så började alltihopa då man bildade ett särskilt bolag för reservdelsförsörjning till the Dukes. Detta skedde för några år sedan.

Huvuddelen av styrelsen blev med tiden alltmer engagerad " the Spares company " som bolaget kom att heta. Det normala arbetet för klubben kom på efterkälken. Tidningen Desmo missköttes. Den ansvarige lät köpa tjänster av tryckeriet som förutom tryckning fick svara för emballage och distribution. Detta kostade stora pengar. Samtidigt hade man dålig koll på ekonomin. Resultatet blev att många medlemmar blev utan tidning. En del blev förbannade och lämnade klubben.

Ovanpå detta så röstade klubbens styrelse för att hålla det konkursmässiga Spares company under armarna genom att använda klubbkassan för att täcka förluster.

Den gamla styrelsen verkar nu ha blivit kickad. En ny är tillsatt. En av de första åtgärderna var att klippa av banden med Spares Company. Man har också skaffat sig en bättre koll på ekonomin.

Utvecklingen verkar nu gå åt rätt håll. Man har fullt med aktiviteter och antalet medlemmar ökar igen. Antalet är nu uppe i cirka 400. Vilket ändå är långt ifrån glansdagarna då klubben räknade över 1000 medlemmar.

Lars Ekeman

Engelska Ducatiklubbens program

D.O.C. GB ( Ducati Owners Club Great Britain ) program  
för i år är hämtat ur deras tidning Desmo. I ett särskilt  
brev hälsas emellertid alla svenska Ducatister välkomna  
att delta i aktiviteterna. För ytterligare upplysningar skriv  
till Paul Weston som är klubbens kontaktman. Adressen finns  
i detta nummer av Cucciolo. Inom parantes kan nämnas att  
ett engelskt besök till vårt årsmöte är i det närmaste  
bestämt.

17-20 April Southern Rally, Warwickshire  
8-10 Maj Ducatimöte i York. Intresserade skriv till  
Ted Westmoreland, 9 Ings rd, Wilberfoss, East  
Yorkshire, YO4 5N6 England. Avgift ca 4 pund.  
29-31 Augusti " Vee twin rally " Shaftesbury.  
26-27 Sept Northern Rally  
Lars Ekeman

Ducati evenemang på kontinenten

Vissa datum är preliminära. Skriv gärna och kolla med vederbörande klubb.  
Adresser finns i detta nummer av Cucciolo.

3 Maj. Ducatiklubb München, reseveldelsmarknad nära München  
16,17 Maj. Ducatimöte i Sion, Schweiz  
30,31 Maj. Ducatimöte Kemora, Finland  
6-8 Juni. Italiensk motorcykelträff i Bettendorf, Luxembourg  
20-21 Juni. Racing nära Arras, Frankrike. Arrangör: Franska Ducatiklubben  
1-2 Augusti. "Träningrace" på Sazburg ring. Ducatiklubb München i  
samarbete med Ducatifreunde Österriech.  
13-17 Augusti. Forza Italia. Fransk Italiensk bikefestival. S:t Avold  
nordöstra Frankrike. Arrangör: Franska Ducatiklubben ( tror jag )

Jag hoppas återkomma med fler uppgifter i nästa nummer bla om det stora  
racet i Zolder, Belgien som brukar arrangeras av Holländska Ducatiklubben.

Om någon har frågor som rör Ducatiklubbarna i Frankrike och Luxembourg  
så vänd er till Tomas Lundén i Linköping. Mats Arborelius bevakar de tyska  
och Österrikiska klubbarna och undertecknad resten dvs England, Finland  
Holland, Danmark och Japan.

Lars Ekeman

Ducati Club Finland  
Petri Mäkijärvi  
Vourimiehenkatu 14 A 16  
00140 HEISINKI  
FINLAND

Danska Ducatiklubben  
Sveening Haaning  
Hallingparker 54  
2660 BRÖNBY STRAND  
DANMARK

Ducati Freunde Österreich  
Ewald Grillmayer  
Am Rosenügel 15  
A 3500 KREMS  
AUSTRIA

Ducati Club de France  
Section Nord  
Regnat Lionel  
8, rue Jules-Valle's  
91270 VIGNEUX  
FRANCE

Amicale Ducati  
Perroud Francine  
10 Chemin de l'Union  
1008 PRILLY  
SCHWEIZ

Ducati Club Nederland  
Robert Vinkenoog  
Korte Keizerstraat 7  
1011 GG AMSTERDAM  
NEDERLAND

Ducati Owners Club GB  
Paul Weston  
12 Sefton Park rd  
S:t Andrews  
BRISTOL - ENGLAND

Ducati-Club Schorndorf  
Binsenstrasse 7  
7341 AMSTETTEN-SC.HALKST  
W-GERMANY

Mr Franco Valentino  
Ducati Meccanica S.p.A  
Casella postale 313  
40100 BOLOGNA  
ITALY

Club motocycliste  
Forza Italia France  
Mr Robert Hirsch  
9.Square Weiller  
57500 Saint Avold  
FRANCE

Mr R.P.Noorderlander  
LUXMOTO  
Rue du Pont 1  
9353 BETTENDORF  
LUXEMBOURG

Ducati Club München  
Christian Gobel  
Karl-Theodorstrasse 44  
8000-MONACO 40  
W-GERMANY

Ducati Owners Club of Japan  
1-4-30-101 Miyawaki, cho  
Takamatsu-shi  
Kagawa-ken  
760- GIAPPONE





# CLUB MOTOCYCLISTE FORZA ITALIA FRANCE

Association Internationale des possesseurs de motos italiennes

Saint-Avold, le 18 NOV. 1986

Ref. n° / INTERNATIONAL MEETING  
FORZA ITALIA 1987 -

Dear Friend,

We send this letter to all the Italian bikers Owners Clubs that we know and we join to this envelope the official program of our Club for the year 1987.

After the very great success of the International Meeting for Italian bikes this year (15,16 and 17 August 1986) in SAINT-AVOLD : more 700 bikes of 11 different countries and more 1000 persons, we inform you that we shall organize again this meeting for next year : "INTERNATIONAL WEEK-END OF ITALIAN BIKE, FORZA ITALIA 1987" in St AVOLD 14, 15 and 16 AUGUST 1987, the meeting will be open since 13 to 17 AUGUST. Non-stop reception 24 hours per day, brochures in French, German and English proposing various circuits, camping area for hundreds of bikers, providing with water, electricity, lavatories, showers... Food provided on the spot with low prices drinks, contests of the most beautiful motorcycles, a continuous technique stand : fitting on of tyres of all brands and sizes WITH - 30% OFF THE REGULAR PRICE...

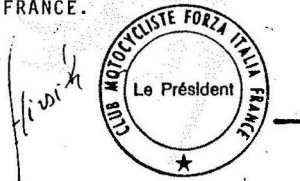
THE MOST IMPORTANT: THIS WONDERFUL MEETING OF ITALIAN BIKES COMING FROM ALL OVER EUROPE FOR THREE DAYS IS ENTIRELY FREE OF CHARGE AND WITHOUT PRELIMINARY REGISTRATION. THEREFORE THERE IS NO MONEY, NO SUBSCRIPTION TO BE SENT TO US. YOU COME AND LEAVE ANY TIME LIKE FROM AUGUST 13 TO AUGUST 17 INCLUDED.

We hope an official collaboration of each Club and if you have sent a letter for inform us of your coming with a group of 10 bikes minimum of your Club, you will receive an official Cup. For finish we hope a great information of this meeting in your Club's magazine, to the bikers with Italian bikes of your country, in the motorcycle Press of your country. Thank you in advance for your collaboration, answer to us with a short letter and if possible some badges or stickers of your Club...

The members, the committee and myself wish you a good reception of this letter.

Robert HIRSCH, Président  
National du CLUB MOTOCYCLISTE FORZA  
ITALIA FRANCE.

PS: SPECIAL WELCOME FOR ITALIAN BIKERS' CLUBS WHICH HAVE SEND AN OFFICIAL LETTER FROM THEIR CLUB FOR INFORM US TO THEIR COMING CUPS WILL BE RESERVED TO THEM.



Adresse courrier et  
Secrétariat:  
Robert HIRSCH  
9, Saunier-Weiler  
57500 SAINT-AVOLD  
Tél. 87 91 71 03 (09-21h)

Président d'honneur  
Francesco ZERBI  
Président de la  
Fédération Italienne  
de Motocyclisme

Association enregistrée au  
Tribunal d'Instance de  
St-AVOLD le 18/12/85 au  
volume 15 n° 895, statuts  
du 2/11/85. - Compte BNP  
ST-AVOLD n° 02843251/87

## BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria  
skivbromsbelägg för MC

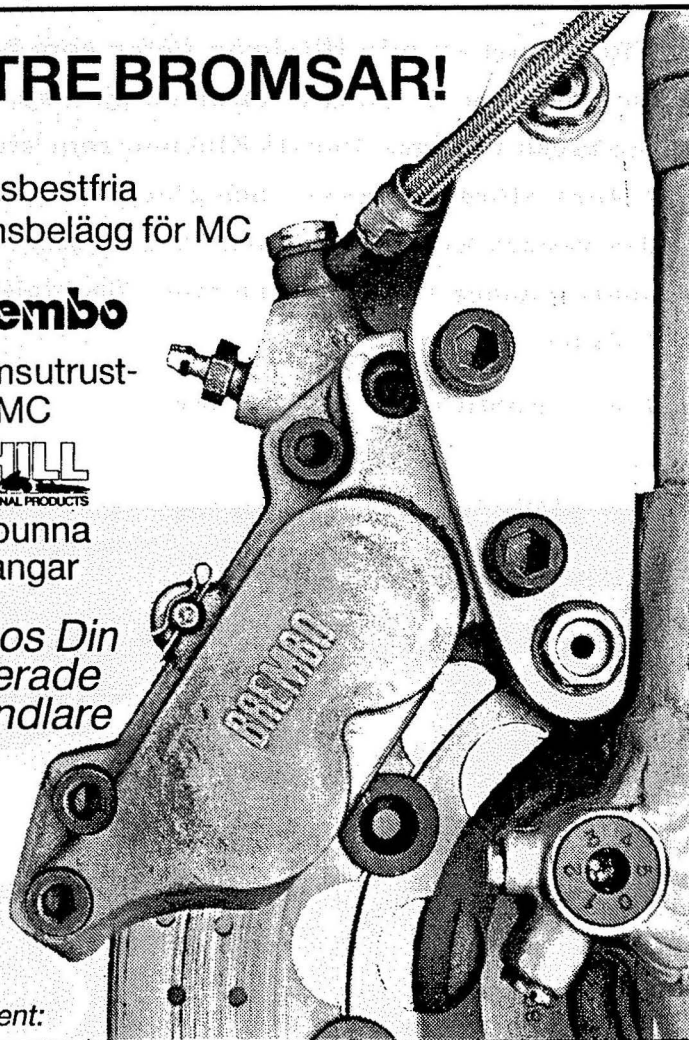


Skivbromsutrust-  
ning för MC



Stålomspunna  
bromsslängor

Finns hos Din  
välsorterade  
MC-handlare



Generalagent:

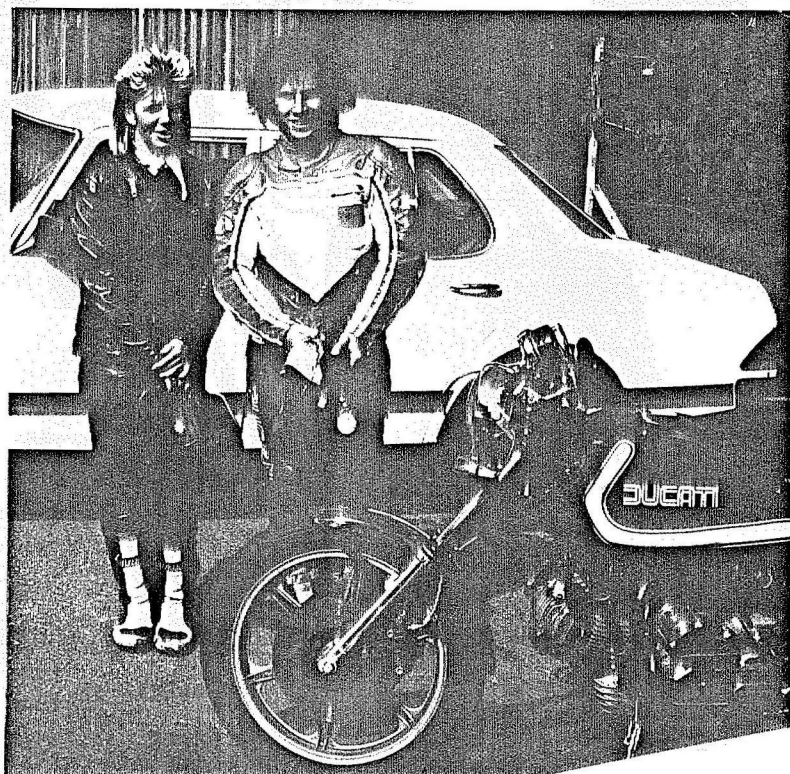
**RYDAHLS**  
bromsspecialisten

Box 12  
651 02 KARLSTAD  
Tel. 054-18 04 80  
Telex 66171 RYDAHLS S  
Telefax 054 11 62 97

## TILL MINNET AV PETER JÖRNEVALL

Till minnet av min lillebror Peter som hastigt lämnade oss den 17 januari efter en hjärtsjukdom vill jag tacka Svenøka Ducati Klubben som stod för Peters största intresse och glädjeämne, samt för den vackra kransen vid hans begravning. Tack alla andra vänner för hjälp och stöd. Speciellt Sven Cullman.

Kent, Bertil och Viola Jörnevall



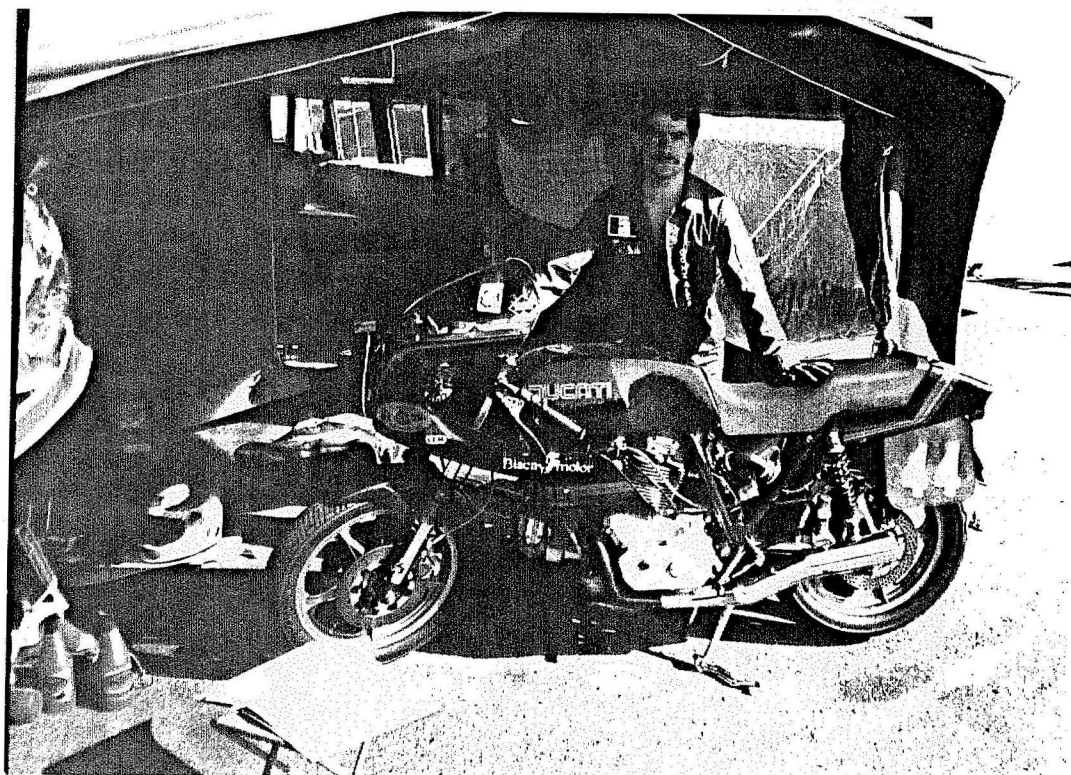
## TIL ALLE DUCATI EIERE

UNDER SESONGEN -86 SÅ HAR JEG KJØRT FLERE ROAD RACING LØP MED MIN DUCATI 900 S2.

BISCAYA MOTOR I ALLINGSÅS HAR SERVAD MIN HOJ PÅ ET UTMERKT SETT; OCH DE HAR VARIT MYCKET SNABBE MED AT SKICKE DELER PÅ POSTEN.

UTEN DEN FANTASTISKE SERVICEN HOS BISCAYA MOTOR HADDE DET IKKE VÆRT MULIG FOR MEG Å KJØRE ROAD RACING MED EN SÅ "UDDA" MOTORSYKKEL SOM DUCATI.

SOM ROAD RACING FØRER KAN JEG REKOMANDERE BISCAYA MOTOR TIL ALLE SOM VIL HA UTMERKET SERVICE PÅ SIN DUCATI.



HILSEN FRA ARNE BØE

Arne Bøe

# SENASTE NYTT

Med skvaller & logner

Feb 27 12:20 1987 /z/unitex/spool/rec/CFTELEX2 Page 1

MOTTAGET 2401-800800-JA-CFTELEX

DNR 002-001 87-02-27-12:15

510492 DUCMEC I  
TLX N. 428/VEN

ATTN MR JAN JOHANSSON

WE ARE NOW IN A POSITION TO ANNOUNCE OFFICIALLY THAT THE NEW  
IMPORTER FOR SWEDEN IS:

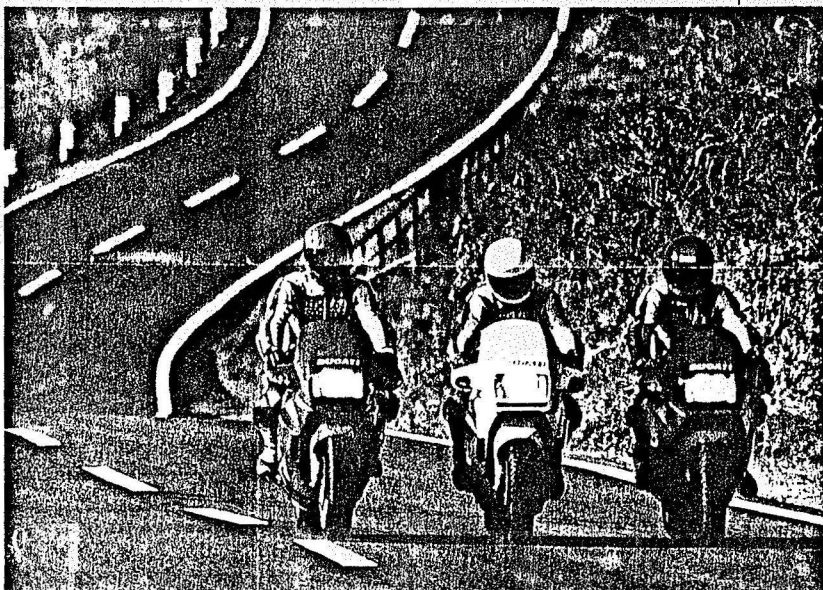
H. FLOETER FOERSAELJNINGS AB  
JONVAEGEN 2  
S-141 49 HUDDINGE  
TEL 08 7740240  
TLX 11551

KIND REGARDS

VALENTINI/CAGIVA COMMERCIALE

510492 DUCMEC I

Mer om Floeters på sid 22



VAD HÄNDER MED JARDENBERGS RESERVDLSLAGER ?

Vi ställde frågan till Lars-Olof själv. Han var givetvis bitter över hur han har blivit behandlad av Ducati/Cagiva. Valentini hade lovat att komma till honom vid ett flertal tillfällen för att diskutera framtiden, men inte kommit osv. Han uppfattade det säkert som att allt skett bakom hans rygg. Han berättade att liknande saker även har hänt i Danmark. Den gamla importören fick reda på av en journalist att han inte var generalagent längre. Nu har den fd Cagiva och Husqvarnaimportören tagit över (fö en gammal cross-polare till L. O.). Valentini hade sagt till Jardenberg att de hade krav på att den svenska importören skulle köpa 300 Ducati och Cagiva per år. Dels var det för mycket pengar för Jardenbergs och dels ansåg Lars-Olof att den svenska marknaden inte sväljer så många hojar. 300 motorcyklar är ju faktiskt enormt mycket när man tidigare sålt högst 50/år vid en tid då 600 Pantah fortfarande fanns. På frågan om vad som händer med reservdelslagret så ser det faktiskt ljus ut för tillfället. Fabriken kommer att sälja reservdelar till Jardenbergs precis som förut. Detta tyckte till och med Lars-Olof var märkligt. Lars-Olof kan också tänka sig att ha lagret kvar, om ingen vill köpa det för 600000:-. Detta är nämligen vad lagret är värt. Om lagret skall vara kvar så tänker också Lars-Olof att hålla det up-to-date. Det ligger i hans eget intresse. Annars tar snart godbitarna slut och han står där med ett osäljbart reservdelslager. För att undvika missförstånd så poängterade Jardenberg att han absolut inte har något emot Franco Valentini, tvärtom. De har alltid kommit mycket bra överens. Han trodde dock att Valentini var helt styrd av bröderna Castiglione. Och om dessa hade han inte mycket gott att säga. Som Ducati-ägare skall vi nog vara nöjda med att Jardenberg försätter med delarna tills vidare. Tänk om delarna skulle försvinna ut ur landet ?

MW

6:e byråassistent Birger Re´mis TSG vill påminna om att det från den 20/3 -87 är lag på att minst 97% av frontytan på 2-hjuligt motordrivet fordon (motorcykel) skall täckas av flourtejp enligt TSG:s rekommendationer. Se §1087 kapitel 78 sid 3.

Ring Sven Bullerman fondgeneralen. Conti är löjligt. Racingsystemen låter för lite. Kapa alla koner. Slit ur alla löjliga insatser. Ränsa alla rör. Möt Svensk Bilprovning med raka rör under parollen

"Storebror lyssnar, varva Duccen"

Här kommer flera Duce-tips om billiga grejor.

Ramlager till 900:an är ju ganska dyra , ca 1000:-/st här i Sverige. En "check" med Newtons i London gav svaret 58 Engelska pengar FÖR ETT PAR (Originales Ducati). Det kan vara lönande att skicka en check, eller som Mike sa - använd kreditkortet - Visa eller Mastercharge så debiterar dom den exakta summan. Dvs ge dom numret på kortet och beställ per telefon. Be dom att fylla i ett EUR 1 -papper vid beställningen så slipper du betala 6% tull. Endast 23,46% moms tillkommer. Klara med moms ock tull ca 700 spänn. Nog om detta. Ekerhjul säljer dom också. Komplet med nav (4 eller 6-bult) , lager och distanser -följ med höga kanter upp till WM5- kostar 327 pund/par uppekrade. Imola alu-tank med flygtanklock kostar 145 pund. Dom bygger även upp en serie 900SS med ekerhjul ca pris 40000:-/st .

En ram kostar 450 pund. (originales)

Portning av 2 toppar inkl styrningar, rostfria ventiler, glasblästring och montering kostar ca 230 pund. Portade själv så förra året och blev mycket nöjd.

Jag skall skriva och beställa 2 lager och be om priset på diverse andra motordelar och bl a fråga om det går att få rabatt vid stor beställning. Vi kan tex gå ihop och beställa 15 kickaxlar om priset blir bra, vi som ev skulle behöva byta. Vore kul om Jardenberg kunde ge en liten förklaring till priset på vevstakssatsen tex.

Kent Jörnevall

#### Ducati tuning

Mycket intressant bok. Den behandlar 900-motorns inställning på alla sätt , bla en bra skiss hur den skall portas. Författaren är en gammal Duce-mek från England. Han menar bl a att den enda rätta oljan är singel-40 då multigrade inte klibbar fast på växellådan och nållagrena tillräckligt bra. Boken är ett mycket bra kompliment till verkstadshandböckerna.

Kent Jörnevall

#### JONAS KÖR DRAG-RACING

Cucciolo har lyckats avslöja att Jonas Dahl kommer att ställa upp i BIKE:s "stans snabbaste hoj" i Västerås den 30-31:a maj. Han har lämnat in sina topplock till den kända Engelska vedbodtrimmaren: Woodman & Simmons. Det ryktas att den firman har ganska avancerade metoder för att porta topparna. Vi önskar Jonas och hans 900SS lycka till. Kör över HD-åkarna.

#### Stockholms-Ducatis

I vår så träffas vi vid 19-tiden på onsdagar vid Brostugan på Kårsön omedelbart innan Drottningholms slott. Detta plejs har tagit över efter Biskopsudden som samlingsplats för folk med udda fordon.

#### Post-strul

Vi har haft stora bekymmer med post-verket. Förra utskicket dröjde på vissa ställen hela 2 veckor efter det vi hade postat kuverten. Kolla datumstämpeln på kuvertet. Om du fått tidningen mer än 3 dagar efter stämplingsdagen (obs arbetsdagar) så vill jag att ni hör av er till mig.

MW

#### Japan

Det går bra för vårt märke i Japan, det vet vi. Men hur bra ? Det har vi tagit reda på. Så här säljer de 6 bästa "utlänningarna. Siffrorna utan parentes gäller 1986, och de med parentes gäller 1985.

1.	BMW	1300	(1100)
2.	HD	1200	(870)
3.	Ducati	800	(650)
4.	Moto G.	250	(415)
5.	Bimota	185	(90)
6.	Triumph	85	(80)
	Övriga	385	(250)

#### Cagiva-ökning

1986 Fakturerade Cagiva för 240 Miljarder Lire. Detta skall jämföras med föregående års 180 miljarder Lire.

#### Ducati klubb i Italien

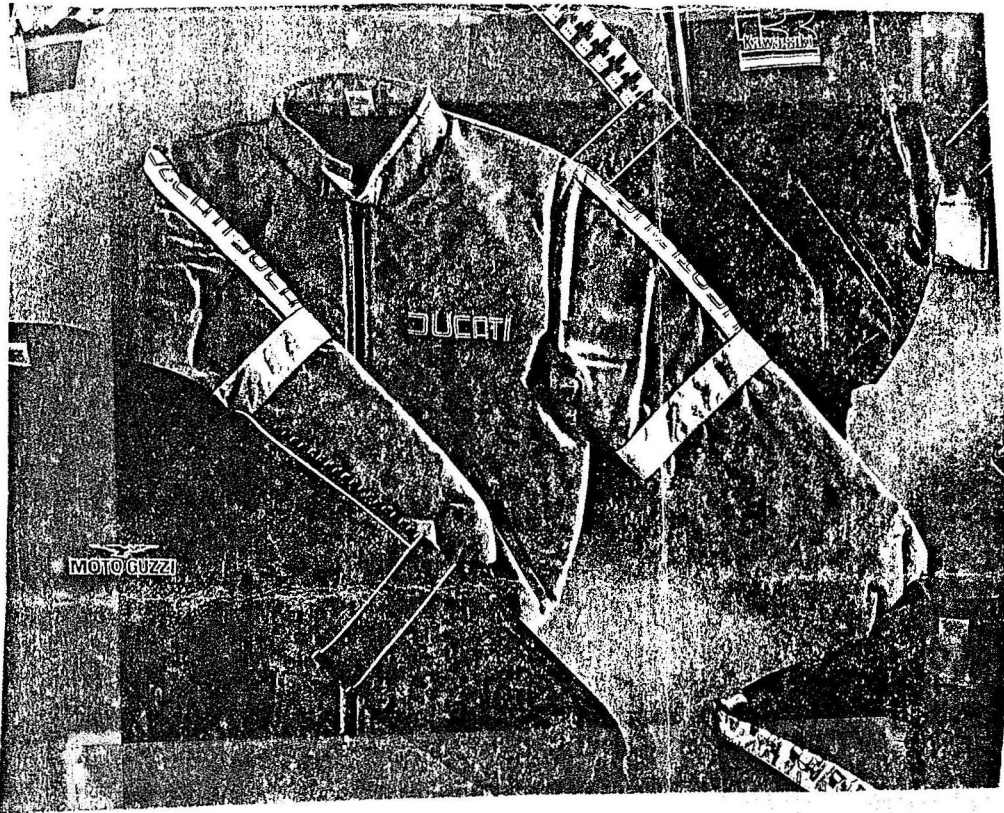
Äntligen har det skett. Det har startat en Ducati-klubb i Italien. Initiativet till klubben kom från tekniker, förare och konstruktörer från Ducati Mecanica. Ordförande (presidente) är faktiskt en medlem i Svenska Ducati Klubben. Många känner honom. Han har också blivit hedersordförande i den återuppståndna Engelska Ducati klubben. Hans namn ? Fabio Taglioni. Vem annars ? Klubben håller till på Via G. Bentini 38, Bologna (tyvärr har vi ingen uppgift om vad de har för postnummer). Ni kan ringa på tel 320384 eller 322107.

Sven Cullman är en av de skyldiga till inne & ute-listan. Är det sant att han har årsförsäkring hos Holmia med SMC-rabatt? Är det sant att han har röd ram ? Han tankar dessutom på Norsk Hydro och har en Cagiva-elfantlogo på tanken. Borde inte detta vara ute ? "Undrande"

#### SVENSKA DUCATIMOTORER ?

En mycket pålitlig svensk källa uppgav i höstas att bröderna Castiglioni undersökt möjligheten om att gjuta Ducatis V-twins i Sverige. Gjuteriet i fråga ligger i Södertälje. Om det blir någon gjutning eller inte har vi inte fått reda på.





## DUCATI-jacka

Den förtsta veckan i Maj skall vi beställa hem Ducati-jackor. Vi har inte bestämt var vi skall ta dem ifrån då den svenska importören inte verkar vara intresserad av att sälja. Vi får ingen rabatt och måste köpa minst 50st. Vi får se. Vi vet att jackan kommer att kosta ca 500 kronor. Om du vill ha en Ducati-jacka så skall du sätta in 250:- på postgiro 604452-3 senast den 25:e April. Detta är ett måste. Jackan är vindtät och påstås tåla vatten (ej släppa igenom). Vi hoppas att det blir med gamla logon (eller hur Sven Cullman ?), men vi kan inte lova. Uppge **STORLEK**

# Auto Alfa

för Reservdelar Trimning o.  
Renovering



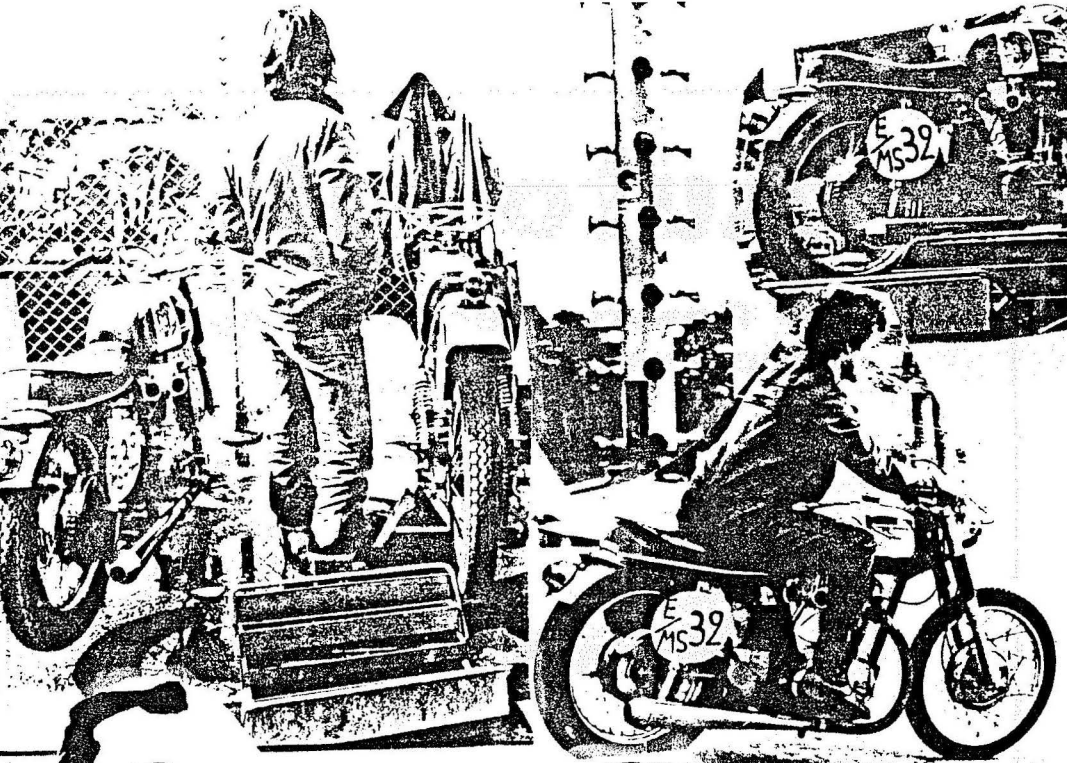
Vi säljer Aeroquip stålomspunna  
bromsslängor



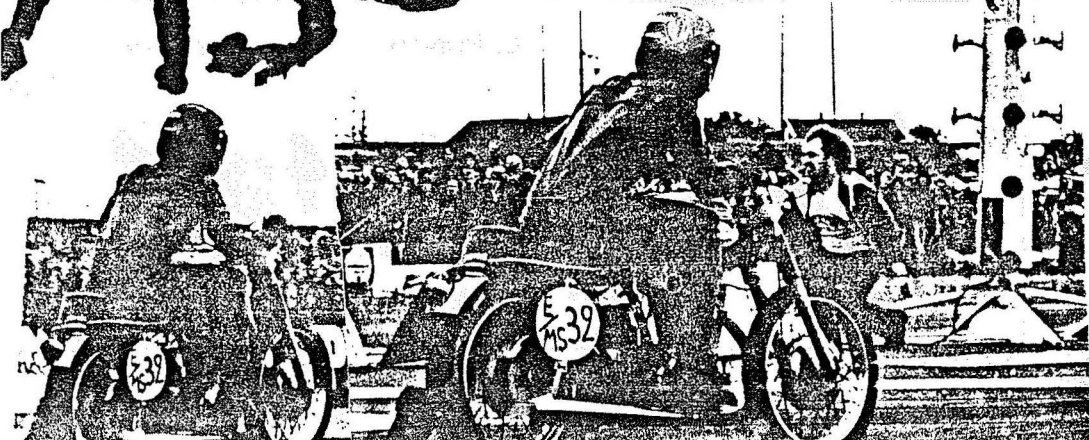
kontakta  
Charlie Linnæus

**Auto Alfa**   
• Mölndalsvägen 34 • Box 14103 • 400 20 Göteborg •

Tel. 031 830 930

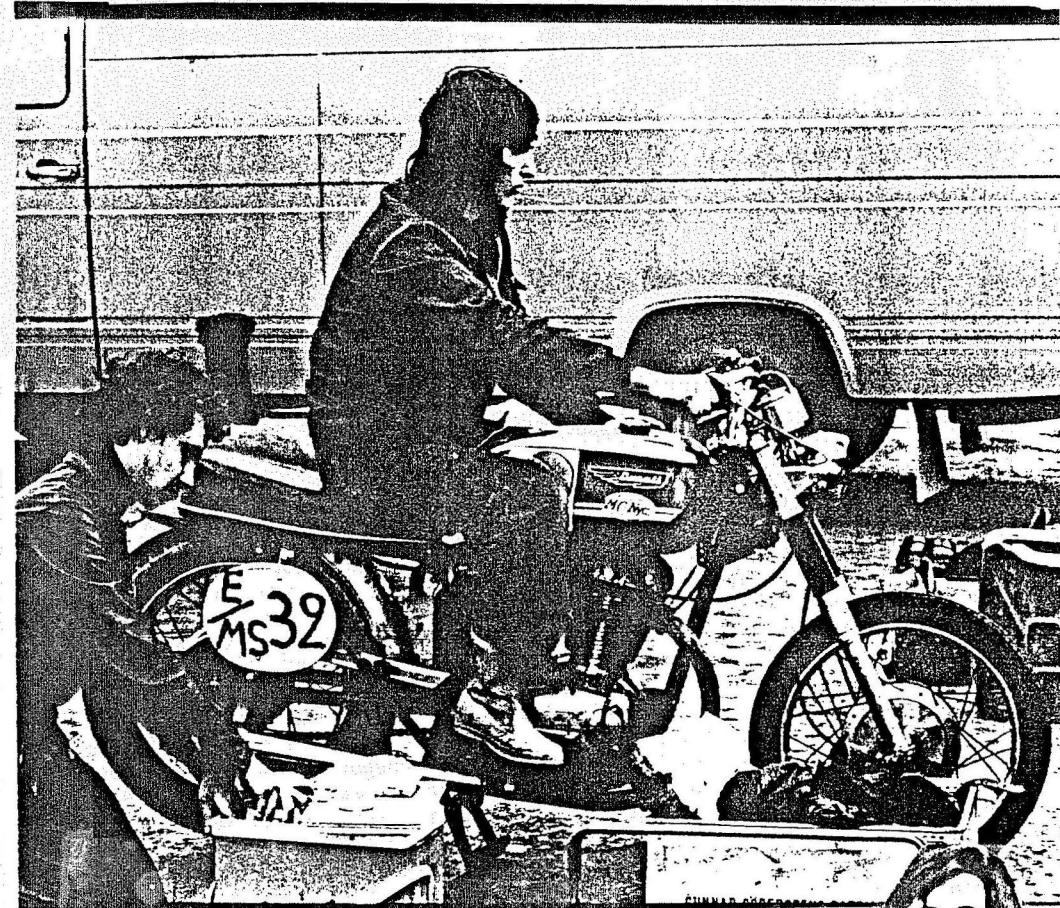


E 39  
MS32



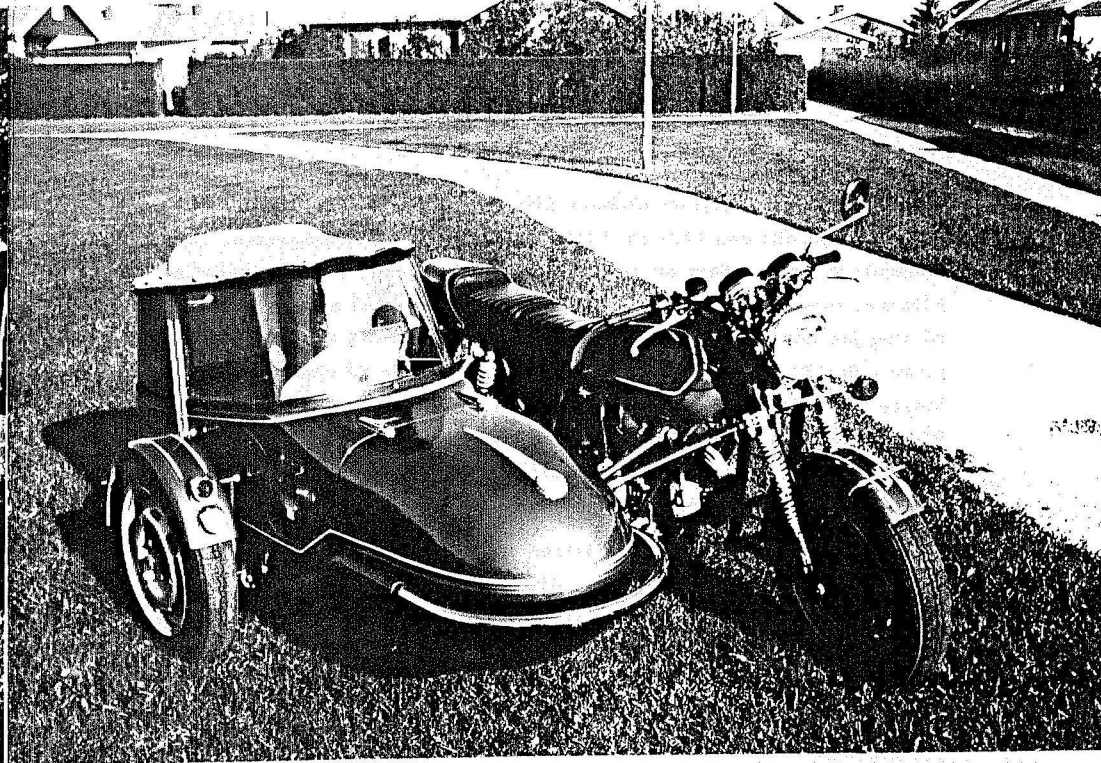
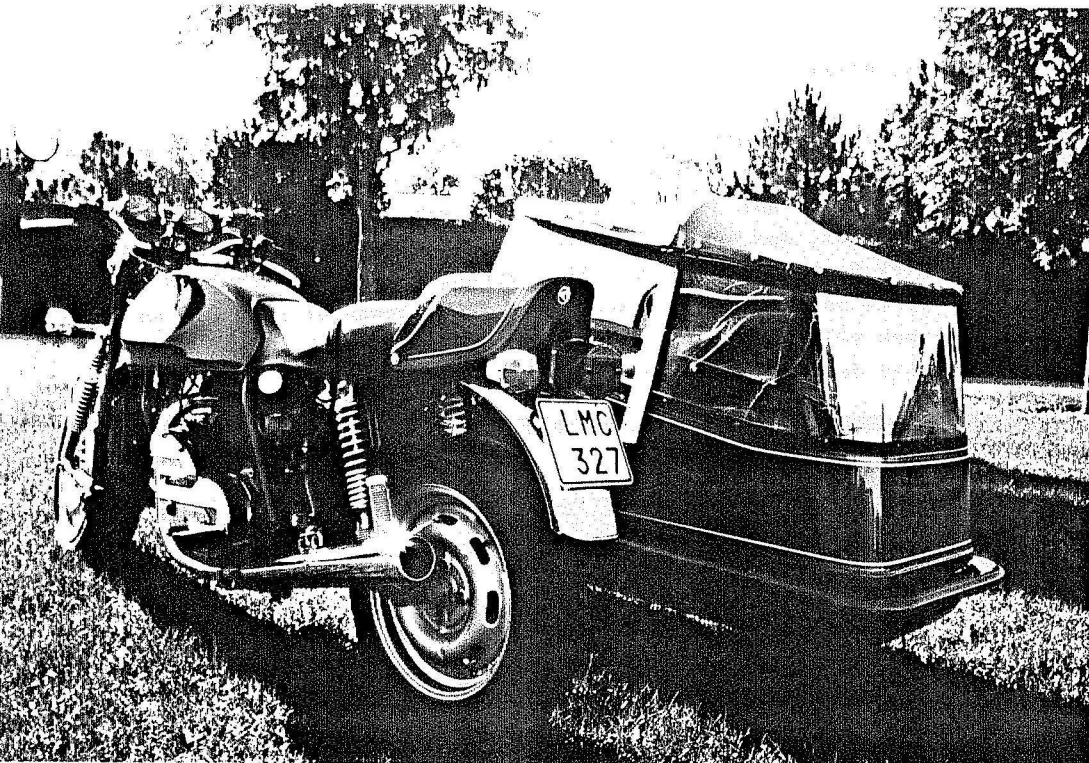
Hej Micke!

Här är några bilder, tagna av mig våren 1977 på Vårgårda Dragway, då Palle Forslund tävlade i dragracing med sin 450 Desmo. Någon E.T. har jag inte fått fram, men det var inga hisnande resultat, den ackompanjerade 250 Ossan som Mats Nyberg körde gick fortare. Duccen var bl a utrustad med en tvåports Weber varav endast den ena porten användes. Dessutom hade den en egen vilja; stod den på centralstödet och gick på tomgång så gled den sakta iväg om det lutade lite grann.....



Palle Forslund & Hans Nyberg  
Text & Bilder av: WD, Kjell Sveholm →





#### SIDOVAGNSDARMAH

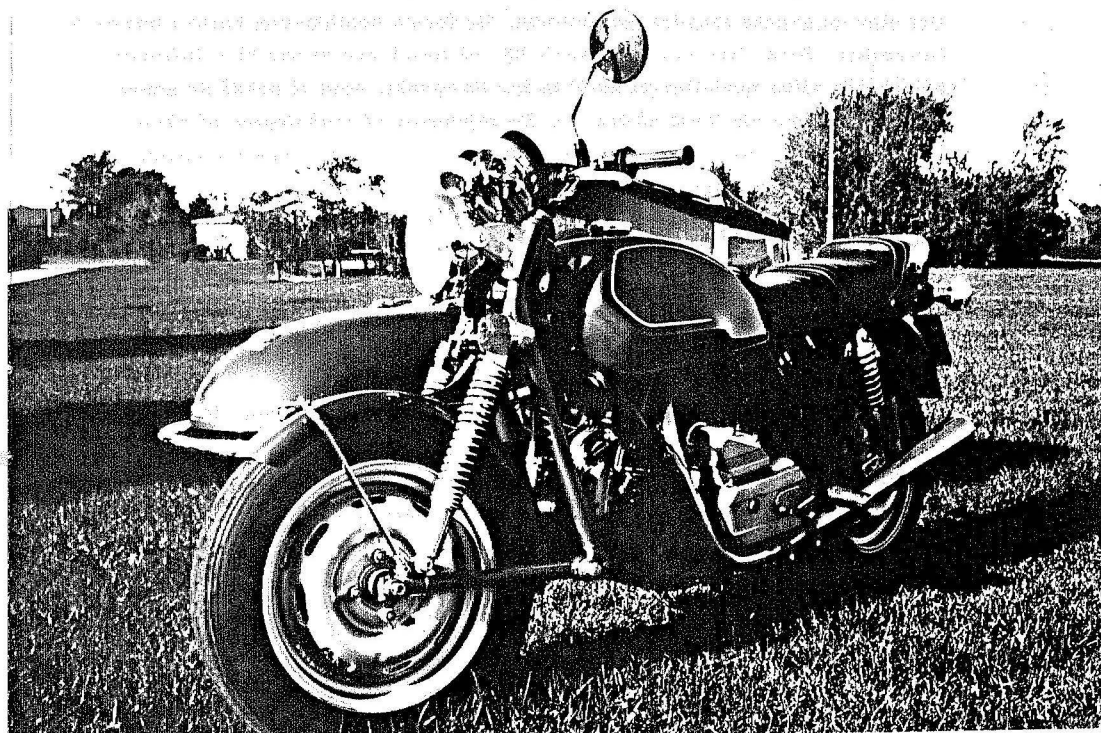
Jörgen Fritz på Gotland valde inte precis den enklaste vägen när han byggde om sin Darmah av 1980 års modell till sidovagnsmotorcykel. Det går att köpa färdiga "kits" som kan omvandla även en Ducati till sidovagnshoj. Jörgen valde dock att göra det mesta själv. Sidovagnen som köptes in är en Watsonian Palma. För att kunna fästa den så svetsades fästen fast på Darmahns ram. Framgaffeln hämtades från en BMW R69. Framnavet svarvades från ett nav till en Opel 1962.

Baknavet är gjort ur ett ämne på 50kg. Detta ämne hade från början tjänat som propelleraxel på ångfartyget M/S Gotland. Nu väger navet ca 5kg. Alltså svarvades hela 45kg bort, snacka om lättning!

Navet till sidovagnshjulet är också från en Opel 1962 med ett mekaniskt bromsok från Honda till parkeringsbroms. Fälgar och däck är lika på samtliga hjul och kommer från en bil vilket gör att man klarar sig med ett reservhjul på semestern.

Skärmarna på framhjul och sidovagnshjul är från början "flat fender", chopperskärmar i plåt. Dessa är sedan uppslitsade i sidorna, knäckta runt en 26 tums cykelfälg och därefter punktsvetsade för att få rätt diameter till 15 tums hjulen. Hela ekipaget, som har en fantastisk finish, är slutligen lackat i blå metallic. En ombyggd Ducati behöver inte vara en racer!

Av Micke Werkelin



# FLÖTER !

Telxet till Svenska Ducati Klubben från Franco Valentini är intressant. Vi fick svart på vitt den 27/2 att Flöters är den nya generalagenten. Jag skickade då omedelbart ett brev till Hans Blomqvist, marknadschef på Flöters, med en del frågor i. Då jag inte fått svar på detta den 25 Mars så slog jag honom en signal. Han berättade då att det blivit klart dagen innan, den 24/3 att de var generalagent. De hade då väntat under en längre tid på ett telex som bekräftade att de verkligen var generalagent. Vi fick alltså reda på det nästan en månad innan Flöters själva var riktigt säkra. Märkligt. Jag passade på att ställa frågorna per telefon eftersom det började bli ont om tid tills tidningen skulle tryckas.

Hur kommer det sig att ni blev intresserade av Ducati-Cagiva ?

Det var faktiskt Cagiva som tog initiativet. De frågade troligen vad man tyckte på Husqvarna i Ödeshög, och de föreslog oss. Vi ser agenturen som en säkerhet för framtiden. Cagiva-gruppen satsar mycket hårt och den Japanska Yenen rasar i höjden vilket innebär att de Europeiska motorcyklarna, och då främst Cagiva-gruppens hojar, kan bli ett intressant alternativ om några år även prismässigt.

Hur gick det i korthet till när ni tog över agenturen ?

Det blev en ganska långdragen historia. De första kontakterna knöts i början av November. Sedan har Valentini varit här på besök och vi har bl a diskuterat priser och vilka modeller vi skall ta in. Kawasaki, som vi också är generalagent för, satte sig först på tvären. De mjuknade så småningom på vissa villkor. Vi får t ex inte annonsera om Ducati och Kawasaki i samma annons. Det hade vi inte tänkt heller.

Vilka modeller kommer ni att importera ?

Först och främst Paso och 750 FI. 650 Elefant har gått ur produktion och skall ersättas av en 750 Elefant. Den kommer i Maj och den skall vi ev ta in. Vi har beställt 6 Paso och 4 FI:or i första omgången. Vi börjar med dessa modeller så får vi se hur det blir framöver.

Ducatis försäljningspris har under flera år varit på tok för högt jämfört med t ex våra grannländer. Kommer ni att justera priserna ?

Det är inte riktigt klart med prissättningen ännu. Vi tror att Pason kommer att kosta knappt 80000:- och FI:an ca 75000:- (alltså en liten sänkning av priserna). Vi måste ha avans så att det går med en viss vinst och våra återförsäljare måste också ha avans. Vi har diskuterat priserna med fabriken. De kan dock inte "justera" priserna som japanerna gör. De kör med fasta prislistor .

Är ni intresserade av att köpa MC-Husets reservdelslager ?

Nej. ( Flöters relationer med MC-Huset är av vissa skäl, som vi inte skall gå in på här, lite spända efter MC-Husets konkurs i höstas).

Kommer ni att ta hem delar till äldre maskiner ?

Vi skall mycket snart sätta oss ner och diskutera reservdelsfrågor med Roland Poll som jobbar på vår nyöppnade firma i Malmö. Vi kommer förmodligen att upprätta kontakter så att vi kan ta hem delar mycket fort. Vanliga slitdelar kommer vi förmodligen att ta hem.

Kommer ni att ha komplett reservdelslager till nya maskiner ?

Nja, förmodligen inte ramar och liknande detaljer som kan bli liggande i flera år. Vi kommer att ha slit och krockdelar samt försöka ha bra förbindelse med något annat Ducati-lager.

Kommer Ducati att säljas genom ert normala återförsäljarnät ?

Nej. Ducati kommer att säljas i våra butiker i Stockholm och Malmö samt via ytterligare 3-5 återförsäljare.

Vad är er målsättning med Ducati-Cagiva ? Hur många räknar ni med att sälja på ett år ?

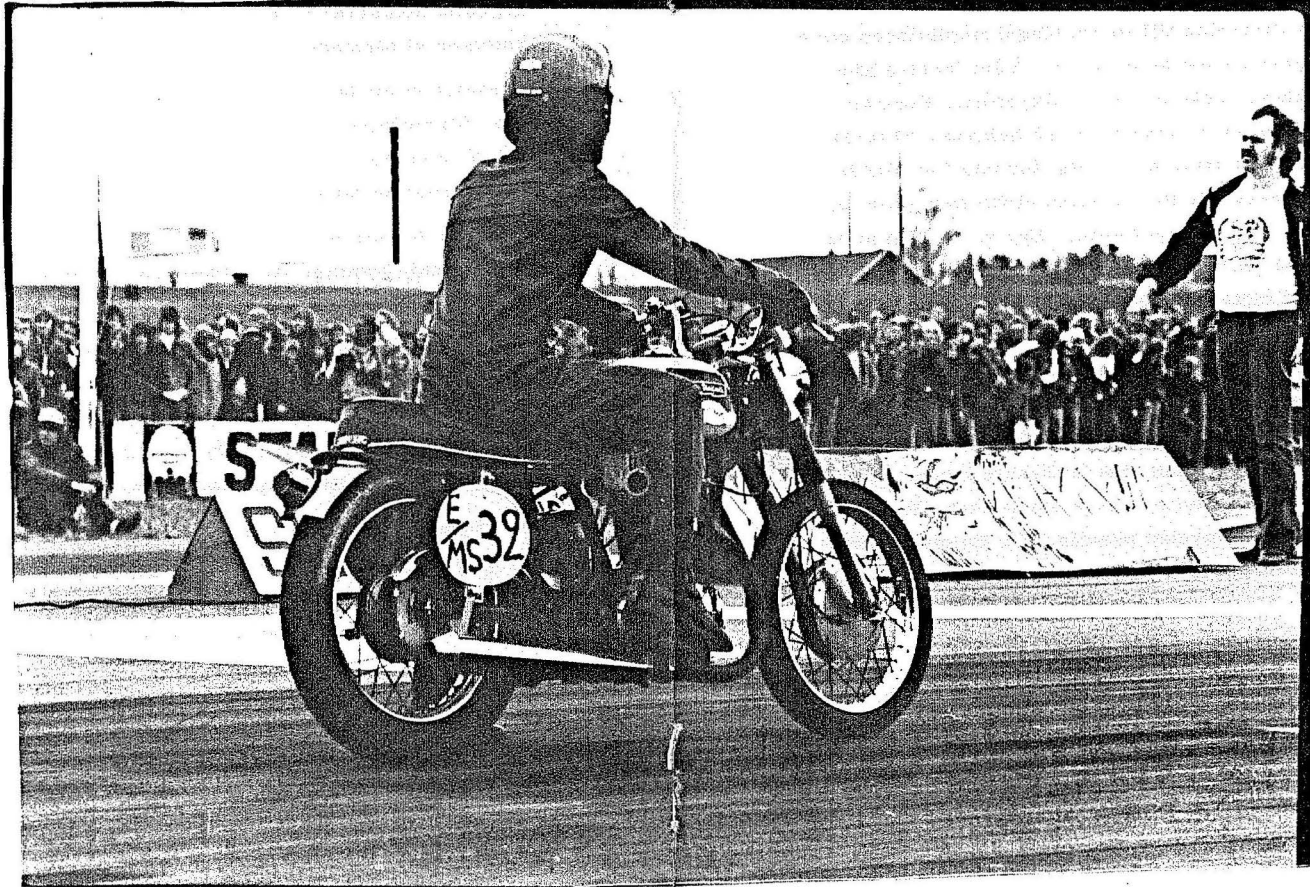
Vi räknar med att sälja ett tiotal i år, nästa år kanske ett trettiotal. Sedan beror det givetvis på hur många modeller som tas in, hur konkurrenskraftiga de är tekniskt sett och prismässigt.

Är ni generalagent för hela Cagiva-gruppen, eller bara för Cagiva-Ducati ?

De äger ju Husqvarna och har nyligen köpt Morini.

Vi är generalagent för Cagivagruppens landsvägsmaskiner. Det innebär att vi rent teoretiskt även är generalagent för Moto Morini, troligtvis. Cagiva har meddelat att Morinis produktion skall fortsätta oförändrat tills sent nästa år då några nya modeller skall presenteras.

Hans berättade en del andra intressanta saker. Själv är han mycket insatt i Italiensk MC-industri eftersom han jobbat på Laverda i Breganze under flera år. Gilera-gruppen som också satsar mycket offensivt har köpt österrikiska Puch. Han hade hört rykten om att investmentbolaget som köpt Laverda också har intressen i det offensiva märket Aprilia. Förutom Hans Blomqvist så skall också Mats Persson på Flöters ha hand om Ducati-importen. De kommer förmodligen att anlita Roland Poll som expert. Han är dock inte den enda experten på Flöters nyöppnade firma, MC-City, i Malmö. Där jobbar Willy Poll (Rolands bror, fd MC-Huset & Z-motor), Olle Andersson (kör FI, är medlem i Ducaiklubben och jobbade förut som mek på MC-Huset), Björn Andersson (kör FI och är medlem i Ducatiklubben).....



# FÖRSÄKRINGAR

Jonas Dahl och Lars Höjer var nyligen på ett möte i Göteborg mellan alla märkesklubbar och SMC angående försäkringar. Någon skriftlig story har inte dykt upp från varken Lars eller Jonas, men mötet kom i princip inte fram till någonting. Vi hade gjort ett förslag om hur vi tyckte klassningsindelningen skulle vara. Den tog man inte upp till någon större diskussion, utom man nöjde sig med att komma överens om att göra en gemensam pressrelease och skrivelse till försäkringskommisionen om att det nuvarande klassindelningssystemet är orättvist. Vårt förslag gick ut på att i grund och botten klassa hojarna efter vikt/effekt. Förutom detta så skulle man också ha en typ av riskfaktor på hojarna. Vi tyckte att det skulle vara bättre att lägga fram ett färdigt förslag i stället för att bara protestera. Pressreleasen är förmodligen utskickad, men jag har inte sett en enda rad om detta i någon tidning. Har ni? Om ni är med i SMC så tycker jag att ni skall gå på deras möten och ta upp ämnet till diskussion. Jag var på ett möte nyligen och blev skrämdd av vilka förutfattade meningar folk har om märkesklubbarnas försäkringar. De klagar på det som är bra i stället för att klaga på det idiotiska klassindelningssystem vi har. På mötet i Göteborg delade man ut en del statistik som nu blivit offentlig. Du kan se lite tabeller rörande olycksstatistik på annan plats i tidningen. Vi åker på den näst farligaste hojen. Det är bara Rickman som är farligare. Så kan man läsa statistiken. Vi skall dock ta hänsyn till att Ducati är en mycket ovanlig MC. En olycka mer eller mindre gör mycket procentuellt sett.

MW

Annie Seel, sekreterare i styrelsen, har köpt en 860 GTS som hon skall bygga om så att den ser ut som en buffel. Ja, en buffel. Låter spännande.

Visste ni att alla styrelsemedlemmar är med i SMC. Nehe. Men, nu vet ni det.

BMW funderar på att sälja motorcykeldelen i Berlin. Är du intresserad? BMW:s motorcykeltillverkning går tydligen inte bra.

Yamaha köpte Öhlins. Hann bröderna Castiglioni inte fram i tid? Eller var de inte intresserade? Ducati lär ha Öhlinare även i framtiden tror säkra källor på Flöters.

## PRESSMEDDELANDE

Ytterligare upplysningar  
lämnas av Stig Björk,  
tel 0250-179 50.

13/3 1987

Sveriges motorcyklister  
i gemensam aktion mot  
orättvisa mc-försäkringar

Nu har motorcykliserna tröttnat på det föråldrade premiesystemet för mc-försäkring.

- Det kan inte vara rätt att en 25 hästars mc för 15.000:- har samma premie som en 70 hästars mc för närmare 50.000:-, menar man.

I en gemensam skrivelse till de ansvariga kräver SMC (Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation) och en lång rad märkesklubbar snabba åtgärder.

Idag klassar försäkringsbolagen motorcyklarna enbart efter motorns slagvolym. Ett system som motorcyklister anser helt föråldrat.

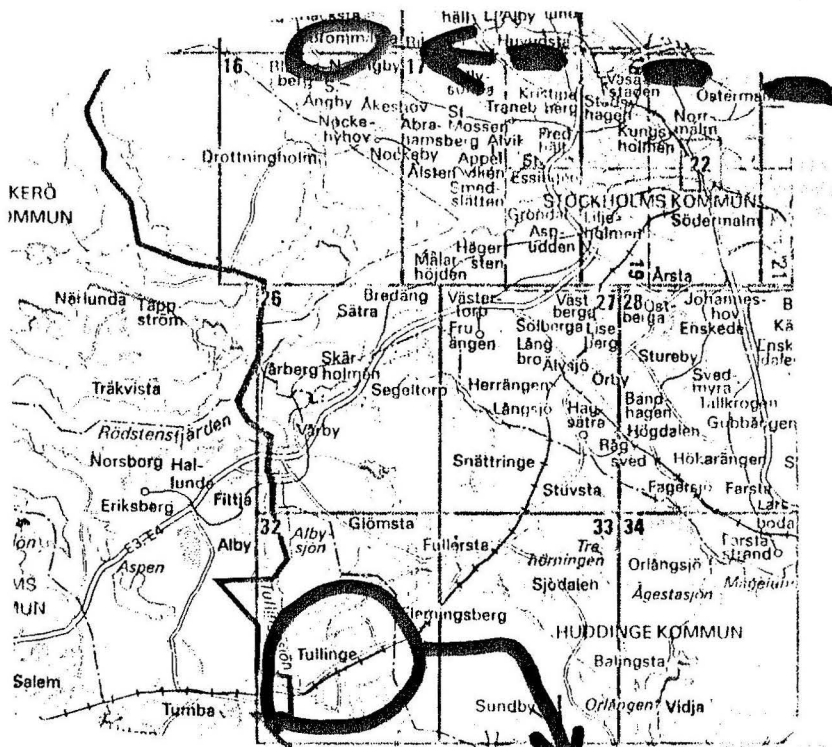
- Utvecklingen i framför allt mellanklassen från 250 - 750 cc har satt det nuvarande klassningssystemet helt ur spel. Motoreffekt, utrustning och konstruktion har helt suddat ut klassgränserna, anser SMC och märkesklubbarna.

Ett belysande exempel hittar man i den billigaste försäkringsklassen, den mellan 126 och 400 cc slagvolym: En offroad-motorcykel Honda XL400R med 25 hästkrafter och ett inköpspris på ca 15.000:- kostar lika mycket att försäkra som Hondas kåpklädda "racer-replica" NS400R eller Yamahas IZR250 vilka har motorer på ca 50-70 hk och kostar 40-50.000:-.

- Det är inte hastighetsresurserna i sig som vi menar ska avgöra hur en mc ska klassas, men racer-inspirerade motorcyklar lockar naturligtvis till sig de våghalsigaste förarna, de som ofta råkar illa ut. Dessutom är ju skillnaderna i reparationskostnader himmelsvida, säger Bo Mattsson, ordförande i SMCs försäkringskommitté.

SMC och märkesklubbarna har plockat fram en del olycksstatistik för att ytterligare underbygga sitt krav på en ändring av klassningen. Det har man gjort med hjälp av Statistiska Centralbyrån.

Resultat vill man se snabbt. Redan till årsskiftet 1987/88. Bakom skrivelsen står märkesklubbarna för Laverda, Moto Guzzi, BMW, Ducati, Triumph, Harley Davidson, Norton, BSA och Honda Gold Wing, samt Svenska Sidvagnsklubben och SMC.

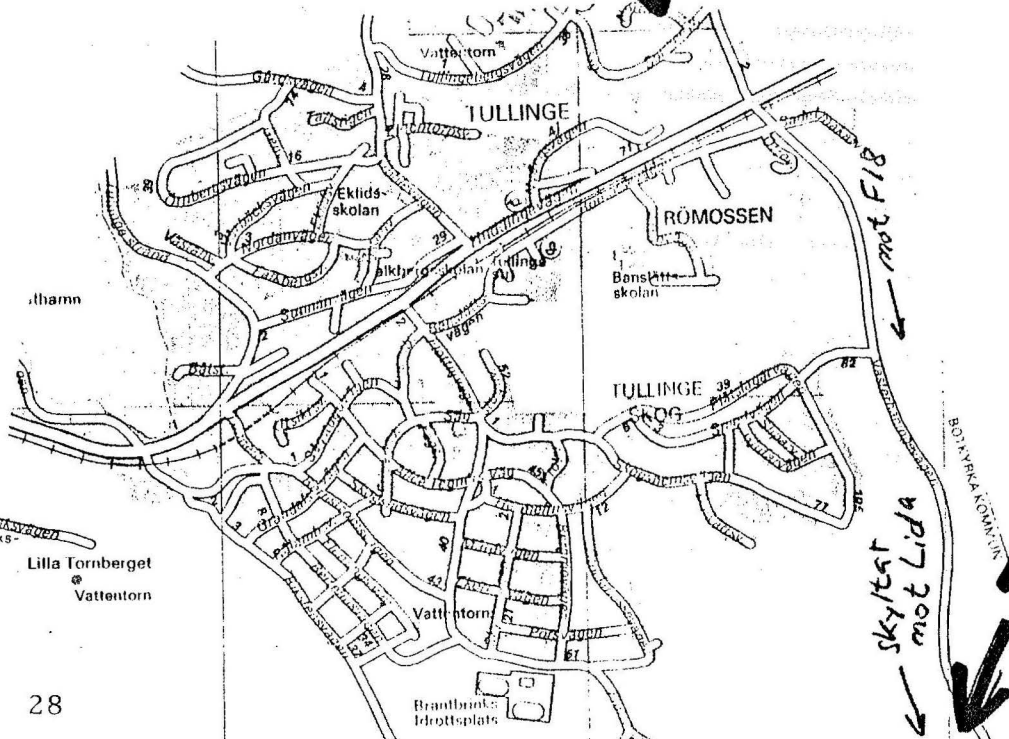


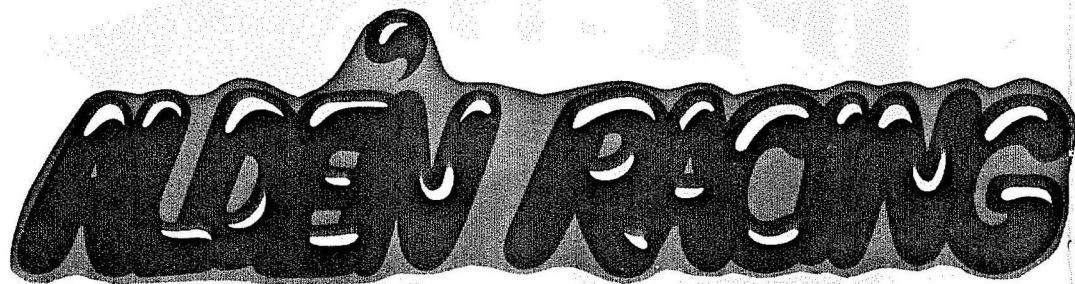
**MC:ns  
Dag**

Här har vi utställning  
på MC:ns dag den 9/5  
kl 10<sup>00</sup>

**ITALIEN TRÄFF**

Här träffas vi  
kl 18<sup>00</sup> den 9/5  
tillsammans med  
andra Italienåkare!





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!

## INSÄNDARE

En liten reflektion bara.

Inte för att jag själv är speciellt flitig brevskrivare, men... Får ni verkligen in så dåligt material så att 6,55% av utrymmet i tidningen måste fyllas ut av sign. "Matsini"? Eller som i nr 6 -86: sida efter sida om diverse bilvrak. Stön. Det måste väl ändå finnas material som intresserar en större del av klubbens gräsrotter? Alltså: Snälla Ducatister, skriv mera. Bästa redaktör, se efter i brevlådan.

Johan Forsström PS Digga "VÄREN" av A. Vivaldi DS

Bästa Johan. Målsättningen med våra tidningar är att allt skall komma med som medlemmarna skickar in. Vi ställer givetvis lite krav. Artikeln skall vara begriplig och på ett eller annat sätt spegla klubbens verksamhet samt allt annat som kan intressera Ducatister. Det har hänt att vi nobbat någon artikel, men i princip har vi publicerat allt. Kvalite'n skulle nog bli bättre om det kom in så mycket material så att allt inte fick plats. Men jag är inte säker på att alla skulle tycka det var bra. Idag kommer det faktiskt in så mycket material att det nätt och jämt får plats i Cucciolo. Det går inte heller att göra en tidning som passar alla. Du nämner några artiklar. Matsinis artikel innehöll faktiskt några vassa nyheter även om den var lite långdragen. Bilartikeln handlade om en bil som var med i Svenska Ducati Klubbens skrotbilsrace -86. Den var med i nr 6 -86 som var en extratidning som gjordes för att vi fått fler artiklar än vad vi fick plats med i den stora tidningen.

Jag tycker att de artiklar du nämner passar i Cucciolo. Jag har givetvis också åsikter om vad som är bra och dåliga artiklar. De åsikterna stämmer säkert inte överens med dina eller Sture Perssons i Grebbestad. Vad tycker resten av Ducatiklubbens medlemmar? Skriv till mig. Jag är intresserad av både positiva och negativa synpunkter. Jag vill också ha förslag på vad Cucciolo skall innehålla. Är allt dynga som står i Cucciolo? Vilka artiklar intresserar dig mest? Är tidningen för seriös? Har vi skrivit för lite om just din hoj? Jag lovar att titta i brevlådan.

Micke Werkelin

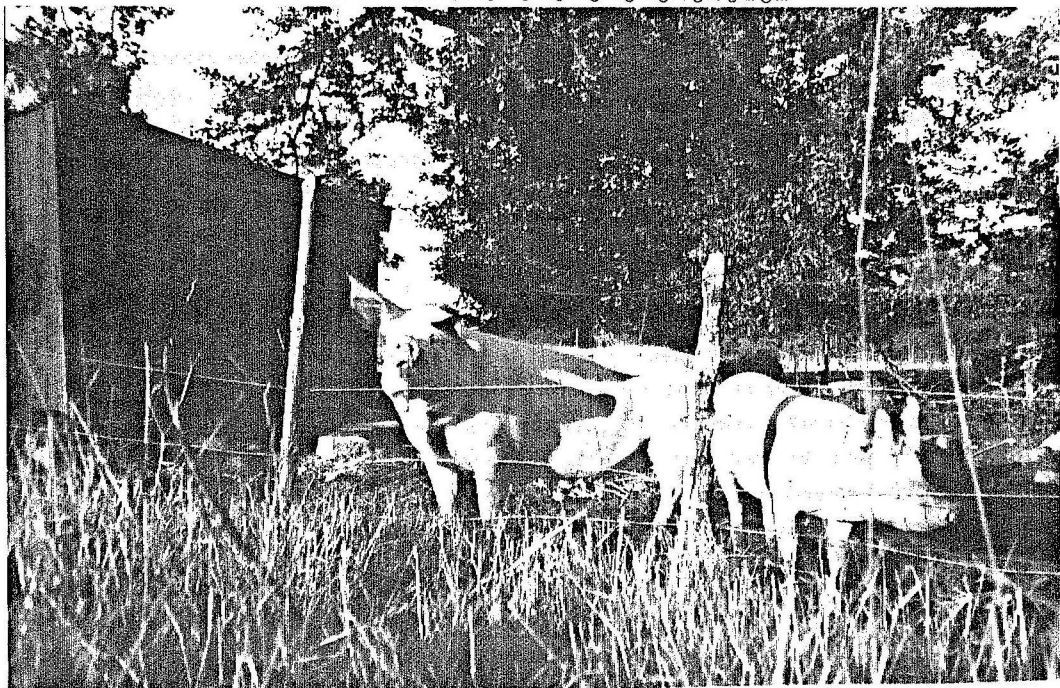
Hmmm Björn Andersson (suck... reds anm)  
Jag gjorde som du föreslog och ringde Vito Sontrelli till hans arbete. Det visade sig att han jobbade på Japanska riksförbundet vilket drastiskt minskar hans trovärdighet. En överlöpare till det riskokande landet i öster. Det finns bara en lösning på problemet: en duell, med trovärdiga vittnen på plats. Vi ses på Kinnekulle den 16/5. Du får välja vapen, kardan eller rem. Högaktningsfullt  
Peter Lindqvist



D U C A T I i ÖDESHÖG !!!

Fredagen den 21 aug. besöker vi världens äldsta mc-fabrik nämligen Husqvarna i Ödeshög uppköpt av Cagiva. Passa på medans Husqvarna finns kvar i Sverige. Kl. 1430 samlas vi utanför fabriken för "gajdad" rundtur. Kommer du söderifrån lämpa av grejorna i Taberg, så kör vi i samlad trupp på krokvägar till Ödeshög. Efter besöket styr vi mot Taberg. Lunch äter vi vid vägen. "Fikar" gör vi på Tabergs topp, 343 m. ö.h. OBS! Fredagens förtäring betalar du själv på plats.

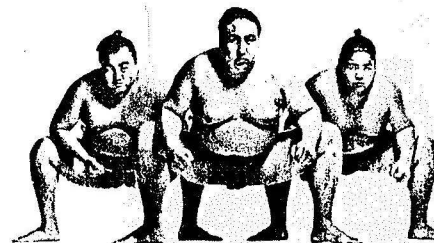
-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-



TBR:s leasinggrisar

Ducati Träffen den 22 - 23 augusti 1987.

Ducatiträff var då?  
Sveriges navel! Sveriges navel?  
Ja, Taberg då. Taberg?  
Ja 1,5 mil SV om Jönköping.  
Jönköping? Smock! smock!.



Kejsarens nya motorcyklar.

I år ligger stugan jämte en fin badsjö. Sängar finns det däremot inte, så liggunderlägg kan va bra att ha. Skicka gärna. Lunch och supè på lördagen. Frukost på söndagen och tak över huvudet kostar - Etthundratjugokronor - 120:- använd pg. 4771371 - 4 skriv Ducketräff -87 senast den 30/6. Har du långt att åka, får du gärna komma på fred. em. Lunchen på lördagen aväts kl. 1400. Hjärtligt välkomna önskar TBR (Tubbebo Racing) c/o Petrus Andersson nr. 40 Tubbebo 562 03 Månsarp. tel. 0393/40244

# Älskar man motorcyklar så gör man!



JUST NU:

1 st Ducati 900SS -79 endast 761 mil pris 48900:-  
1st Ducati 600TL -85 endast 267 mil pris 29900:-

RESERVDELAR FÖR ÖVER EN HALV MILJON

NU satsar vi hårdare än någonsin på DUCATI reservdelar, vi skall se till att DU som "DUCCE" ägare alltid får dina reservdelar i tid. Vårt motto: En DUCATI står aldrig still.

Vi har också fått hem 2-1 Marshall system till DUCATI 600 som Du får betala 1.995:- för och till 900/1000 vill vi ha 2.295:-

Powerfilter (liknar KN) till 900/1000 vill vi ha 138:-/st för.

Du vet väl att till äldre Ducati lämnar 20% rabatt på kosmetiska detaljer såsom tankar, sadlar, sidokåpor, skärmar, ramar och liknande detaljer.

# MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00

## Four-stroke hotrods ready to roar

JUST how fast can a classic European or American engine be made to go if it's harnessed to modern cycle parts?

Plenty of riders have been itching to find out, but have so far been frustrated by a shortage of races in the UK in which to enter such machines.

Now they will get the chance with the new *Classic Bike Magazine*/Norman Hyde Championship, which blasts off at Thruxton on March 22.

A major aim of the series is to fetter entrants with as few rules as possible – so the only regulations limiting frame design are that chassis must be of non-Japanese manufacture and of conventional twin-shock layout (with the honourable exceptions of Vincent and Egli types).

Competitors can even use slick tyres if they want to test their equipment and riding skills to the limit.

Imagine the type of grids the new formula could attract: mighty Norton, Triumph and BSA twins hogged out to

around 900cc, BSA and Triumph triples with 875 and even 1,000 conversions, eight-valve Weslake twins, big 860 Ducati V-twins, and perhaps a Moto Guzzi, BMW and Harley.

Add a Laverda triple and a Vincent-based special, and you could have marvellous races full of thundering four-strokes fighting for places.

Final regulations were being approved at press time by the ACU, but the series will cater for European and American production-based four-strokes of up to 1,000cc.

Engine types must have been in construction by 1977, although later machines may be acceptable at the organisers' discretion.

Riders need national or international licences, for the series will be run at the seven-round Motor Cycle Association Star championships. Championship co-ordinator Jim Reynolds has full details at 4 Childe Rd, Cleobury Mortimer, Shropshire DY14 8AP (0299-270642).

RACERS from all over Europe are invited to compete at rounds of the Battle of the Twins championship organised by the Ducati Club de France.

Several rounds will be open to non-French riders with annual or one-day international licences. They are at Le Mans (April 10-11), Paul Ricard (April 18-19), Monthéry (June 20-21), Carole (August 8-9) and Nogaro (October 10-11). A BOTT race may also be held at the Bol d'or meeting at the Paul Ricard circuit on September 18-19.

More information from Richard Haas, Apremont, Perdreauville, 78200 Mantes-la-Jolie, France.

CHEAP, but competitive, racing is the aim of the newly-formed Formula Lightweight Racing Club, which is strictly for MZ machines.

Eligible models are the TS250, TS250/1, ES250 and ETS250. Standard frames and swinging-arms must be used and no disc brakes or fairings are allowed. Races in club meetings at several circuits are planned for the 1987 season: for details contact the club's secretary, Ken Dawe, 47 Shortmead Drive, Cheshunt, Herts EN8 8TY.

### PRESSSTOPP

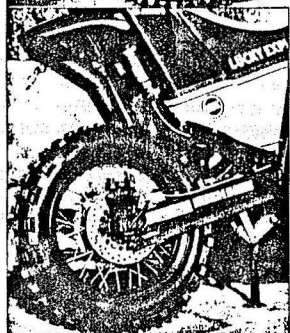
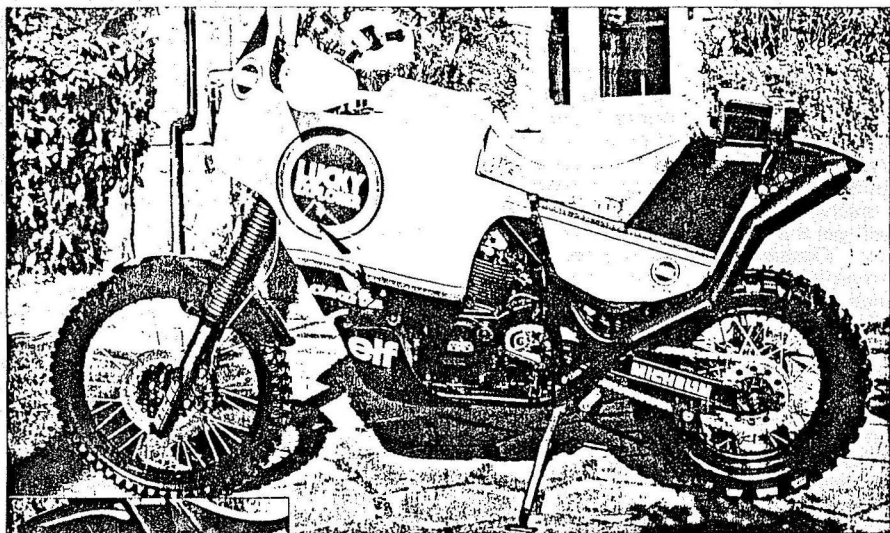
Ducatiträff i Italien 27:e April-3 Maj. Jätteträff med massor av evenemang. Träffen hålls i Paderno Del Grappa och anordnas av Ducati Pompono Italia. Om du har frågor kan du ringa till Maurizio (talar engelska) i Italien på tel 0423-53250. Bl a skall man besöka fabriken och hälsa på Fabio Taglioni. Vore kul om någon kunde åka, trots detta korta varsel.  
Tack för tipset Siw.

### TANKESTÄLLARE

Var det inte SMC som i höstas hade några syrliga artiklar angående märekeshubbarnas försäkringar, om det orättvisa "att några skulle åka billigare på andras bekostnad"? Kan det verkligen vara samma SMC som nyligen presenterade en specialförsäkring tillsammans med Holmia för off-road hojar?

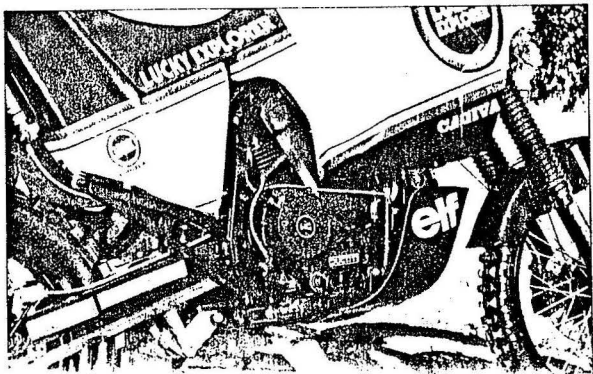
## CAGIVA 860

PARIGI - DAKAR



Här är några bilder på Cagivas Ducati-motorförsedda Paris-Dakarhoj som Auriol fick bryta med i ledning då han körde på en stock näst sista dagen. Det intressanta med den här hojen är motorn som vi säkert kan vänta oss i Pason snart. Motorn är på 851 cc vilket uppnåtts genom att öka borringen till 92mm (slag 64mm). Effekten är 80hk vid 8500 varv, Weber "fugge", toppfart 180 km/h. De två tankarna rymmer

33 resp 32 liter. Marzocchi gaffeln har ett slag på 290 mm. Stötdämparen kommer från Öhlins (som köpts upp av Yamaha).



## tröjor Och märke

Tröjeförsäljningen går bra och för närvarande är en tröja med enbart Ducati-logon på bröstet på gång. Den bör vara färdig till säsongstarten. Kommer som både college-tröja och t-shirt. Men tills vidare är följande möjligt att köpa;

1. Diskret grå collegetröja med klubblogo på vänster sida på bröstet, strl. S-XL 120:-
2. Syndigt svart t-shirt med desmo-systemet stort på bröstet, enbart L och XL 75:-
3. Flåshurtig Pantah-college i Coca-Cola stil. Vit med rött tryck, S-XL 120:-
4. Lika flåshurtig Pantah-t-shirt med samma tryck som ovan, S-XL 75:-
5. Röd Pantah-dekal, 12 cm lång 25:-
6. Kladdigt klubbklistermärke, oval 5x8 cm 5:-
7. Vindtunneltestat tygmärke, som ovan 25:-
8. Aerodynamisk jacknål, 1 cm lång 25:-
9. Tvåtakthattarnasvänner-dekal, 1x8 cm lång 10:-/10s.

Beställ redan nu för att vara redo till säsongen. Beställer gör du på postens inbetskort, pg. nr 604452-3. Glöm inte fröjstrl. vid beställning. Om du har frågor eller önskemål, ring Peter Lindqvist på tel: 08/7586933

Första April

Det var första April och säsongen var definitivt här. Solen sken men det var inte speciellt varmt. Snödrivor låg fortfarande kvar på skuggsidan av huset. T o m isskorpan som hade bildats av omväxlande blidväder och midvinterköld låg delvis kvar på gatan på gården där trafiken inte var så intensiv. Ute på stora vägen däremot var vägarna farbara för tvåhjulingar.

Jag vaknade vid 10-tiden. Det var lördag och Duccen stod nyshimsad i garaget och längtade ut på vårens första tur. Ovan efter vinteridet krånglade jag på mig stället ovanpå Helly-Hansen plaggen. Det stramade lite runt magen. Pastaportionerna hade nog blivit både för stora och för många när jag tänkte efter. Men vad gjorde det? Vägarna låg torra och väntade. Jag kastade mig i stövlarna och hastade mig ner till garaget. Jag kände det där pirret i magen som alltid kommer inför första turen när jag sköt upp garageporten. Med darrande händer och svaga knän rullade jag ut den.

Visiret immade igen direkt när jag tryckte på mig hjälmen. Rutiner som anti-immelmedel var borglömda för tillfället. Jag tog kompläget och tryckte till. Pluduns. Den startade direkt. Gamla Bettan kunde jag alltid lita på. Ettan åkte i med ett klunk. Jag tog en handfull gas och släppte kopplingen. Vi sköt iväg med god fart, Bettan och jag. Ovan vinglade jag in i första kurvan. Den brantare gaffelvinkeln som tillkommit under vinterns mörka nätter märktes tydligt. Korrigera. För mycket. Vingel vingel. Efter en stund gick det lite bättre. Jag lyckades hålla någorlunda jämnt spår i kurvorna. Men inte gick det fort.

Efter en stund svängde jag in på en mack för att fylla upp den vintertomma tanken. Alla fanns på plats. Den gamla gubben som hade ägt HD -55, småglina som tittar på hastighetsmätaren för att se hur fort den går, den sura kärringen som alltid slänger ilska blickar efter en, Svensson som inte ens hör att man existerar trots avsaknaden av ljuddämpning, och så förstås den svart-vita folksnapparen som uppgivet tänker: "jaha, nu börjas det igen". Jag betalade bensinen och styrde iväg från småglin och kverulanter. Färden gick mot några kurviga partier norr om stan. Det var kyligt. Knän och fötter blev fort kalla trots rejäla kläder.

Ansiktet blev allt rödare och ögonen murades gradvis igen av det otäta visiret. Rikörbedövad kallas det visst. Ett ganska bra uttryck egentligen. I korsningarna låg gruset kvar efter vägverkets grusbilar. Ett och annat frystorkat löv virvlade över vägen i den svaga vinden. De första flyttfåglarna skrek för full hals i de nakna träden. Cumulus-molnen hängde likt jättestora bomullstussar på den annars klarblå himlen. Solen sken så mycket den orkade. Jag njöt av fulla drag trots den bitande kylan och ökade tempot en smula. Det sög i magen när jag passerade krönen och jag pressades mot sadelns cellgummi i sväckorna. Det kändes härligt när centrifugalkraften tryckte mig utåt i kurvorna. Jag litade helt på de splittrerna radialdäcken från Pirelli.

Årets första vägfika fick jag på Kurres cafe mitt i ingenstans. Kroppen tinade långsamt och jag längtade tillbaka till vägen. På hemvägen befann jag mig i något sorts lyckorus. Ungefär som små barn med tindrande ögon som tittar under julgranen på julaftonsmorgonen. Jag gasade friskt och hörde det brölande ljudet från trattarna och avgassystemet precis lagom högt genom öronpropparna.

Plötsligt fanns den där. Kurvan som inte fanns när jag kom från andra hållet. Jag drev längre och längre ut på högerkanten. När däckens släppte greppet i grussträngen skrek jag högt i hjälmen. Jag kastades handlost ut i skogen och landade på mage i lingonriset och uppfattade svagt i ögonvrån hur Bettan fortsatte ytterligare ett antal meter ut i skogen och förintades. När jag efter något som kändes som en evighet sakta återfick medvetandet hörde jag en röst som undrade vad jag sysslade med egentligen. Det var mamma som stod i dörren och påstod att jag hade skrikit i sömnen. Hon slet tag i täcket och befriade mig från mitt ofrivilliga fängsel. Jag kravlade upp från golvet, torkade svetten ur pannan och tittade ut genom sovrumsfönstret. Solen sken och det var lördag den 1:a april. Duccen stod nytankad och väntade i garaget...

Av Peter F Lindqvist

Bankörningsregler för Svenska Ducatklubben. Gäller fr.o.m. 860313

1. Utrustning Skinnställ, hjälm, läderhandskar och läderstövlar.
2. Flagg signaler Röd flagga = Stopp för samtliga förare  
Gul flagga = Försiktighet, hinder på banan, ingen omkörning  
Svart flagga=Utpekad förare går in i bandepån vid första tillfälle
3. Infart Infart på banan med största försiktighet så att förare som redan befinner sig på banan ej störs
4. Avfart Avfart från banan visas med handsignal eller blinkers i god tid. Kör på kanten av banan.
5. Kurvor Den som först kommer in i en kurva väljer spår.
6. Lugn träning Framfart så att du ej skrämmas med-Ducatiser. Omkörning endast tillåten på raksträckor.
7. Snabb träning Omkörning tillåten enligt road-racingreglementet. D. v. s. omkörning tillåten till höger eller vänster sida på hela banan. Övande som blir omkörd av snabbare förare får ej medvetet hindra denne. Övande som kör om annan MC får ej skära in i dennes bana förrän han/hon är minst 5 meter framför denne. På grund av deltagarnas skiftande färdigheter skall körning ske med stor hänsyn.
8. Avancerad träning För rutinerade förare helt enligt roadracingreglementet. Gemensam start är dock ej tillåten.

1985

*Fotograf. Olyckor - 85*  
*(Antal MC - 86)*

Märken med mer än 1000 mc i trafik

	Samtliga mc	Olyckor	
		Mc i trafik	/100 fordon
BMW	4563	27	0.59
HD	2396	16	0.67
Honda	31669	334	1.05
HVA	3708	11	0.30
Kawasaki	11078	152	1.37
Suzuki	18204	282	1.55
Triumph	(1651)	7	0.42
Vespa	2562	18	0.70
Yamaha	22841	391	1.71

Märken med 500-1000 mc i trafik

BSA	737	3	0.41
Moto-Guzzi (568)		3	0.53
Norton (609)		2	0.33

Märken med mindre än 500 mc i trafik

AJS	(151)	1	0.66
Ducati	(236)	5	2.12
Heinkel	208	2	0.96
Indian	(199)	1	0.84
Jawa	259	3	1.16
KIM	(222)	4	1.80
Lambretta	156	1	0.64
Laverda	(285)	5	1.75
Monark	421	1	0.24
Puch	(166)	1	0.60
Rickman	(71)	2	2.82
Zündapp	346	2	0.58

siffror inom parentes är hämtade från  
1986 års reg. statistik

Källor: ISV, SCB

Motorecyklar i registret totalt (även avtäckta). OBS. Endast vissa fabrikat.

Fabrikat	Totalt per 1.1.86	I trafik per 7.7.86	
AJS	605	151	
Benelli	187	39	
BMW	7.514	4.618	0000000
BSA	2.816	737 x)	
Ducati	495	236	
Harley Davidson	4.766	2.578	
Heinkel	1.035	192	0000000
Honda	54.072	29.909	1000000
HVA	12.553	3.552	
Indian	332	119	
Java	1.168	203	0000000
Kawasaki	16.738	10.888	
Lambretta	1.322	154	
Laverda	523	285	
Matchless	575	159	1000000
Monark	3.425	380	
Moto Guzzi	1.161	568	
Norton	1.965	609	
NSU	701	117	0000000
Piaggio Vespa	1.055	634	
Puch	660	166	
Rickman	159	71	
Suzuki	28.710	17.763	000000000
Triumph	4.305	1.651	
Vespa	7.552	2.378	
Yamaha	39.662	21.982	
Zündapp	2.355	235	
Totalt	ca 192.000	103.524	

x) Siffran hämtad från mc i trafik 1 juli-85

Källa: TSV:s analyskontor

**PRESSTOPP**

Marco Lucchinelli vann årets första Battle Of Twins tävling i USA på 4-ventilaren före Stefano Caracchi på en 2-ventilare. 4-ventilaren noteraden för 265,485 km/h och är på 850cc och ca 120 hk. VÄRSTING.

MC-OLYCKOR EFTER FABRIKAT OCH CYLINDERVOLUME 1985

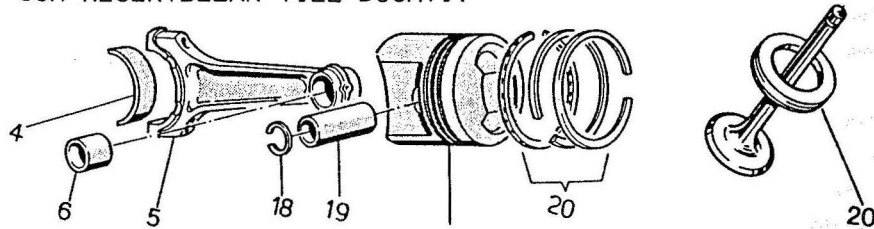
AJS  
ALFA ROMEO  
BULTACO  
BSA  
DUCATI  
HARLEY-DAVIDSON  
KAWASAKI  
KIM  
LAMBRETTA  
LUCCHINELLI  
MONARK  
MOTO GUZZI  
NORTON  
PIAGGIO  
PUCCH  
SUZUKI  
TRIUMPH  
VESPAS  
YAMAHA  
ZUNDAAPP

DUCATI DUCATI DUCATI DUCATI DUCATI DUCATI DUCATI

**Biscaya motor**  
 Hol Alingsås Tel. 0322-301 29

INFÖR 1987 SPECIALISERAR VI OSS OM MÖJLIGT ÄNNU MER PÅ SPORTIGA EUROPEISKA LANDSVÄGSLÖPARE.....PÅ OMBYGGNAD, FÖRÄDLING O SPECIALTILLBEHÖR, ENDAST TILL EUROPE'ER!

REDAN NU ÄR VI DEN STÖRSTA ÅTERFÖRSÄLJAREN PÅ TILLBEHÖR OCH RESERVDELAR TILL DUCATI.

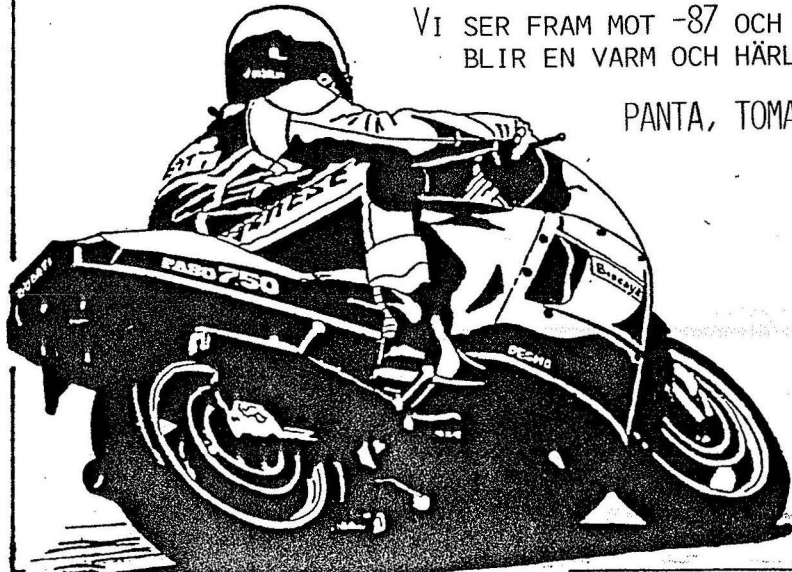


OCH VI HÅLLER PÅ OCH UTÖKAR VÅRT LAGER MED RESERVDELAR OCH TILLBEHÖR MED BL.A. MER ORIGINALDELAR, NCR RAMAR, TORR-KOPPLINGAR, RACEKAMMAR M.M. SPORTS RAMKITS, AVGASSYSTEM M.M.

- \* PASO FÖR PROVKÖRNING TILL VÅREN \*
- \* SISTA NYA HAILWOODEN 68.800:- \*
- \* 12 ST. BEG. EUROPE'ER \*
- \* ETT PAR TRADEKERHJUL INKL. RYCKUTJ., SKIVOR M.M. 4.900:-\*

VI SER FRAM MOT -87 OCH HOPPAS ATT DET BLIR EN VARM OCH HÄRLIG SOMMAR....

PANTA, TOMAS O ANETTE



Från Super-  
bike nr 2 -87

# Luigi's Hammer

A 107bhp, 160mph SS Duke (yes, he has a modified crank)

Story by Mike Clay

**N**obody is actually claiming that Pete Thomas's 1010cc bevel-twin is the fastest road Ducati in the land; but it probably is. At first sight it doesn't look terribly exciting. Sure, it's got a mechanical anti-dive on one of its fork legs, and a monoshock to give the old haemorrhoids an easier life. But there's a dirty great NCR fairing hiding the mill; and behind that is where the wonders truly begin.

The story really starts back in 1978 when Pete was taking a maritally enforced rest from two wheels. One bright morning on his way to work, he was forcing his BMW automobile through a 105mph Hertfordshire bend when a bike came steaming past on the outside, as if Pete was going backwards. By performing prodigies of illegal driving Pete finally caught up with the rider and was able to discover that the bike was a Ducati.

Now, Pete's father is an Italian, so the revelation was like a divine voice crying: "Get ye off thy ass, and buy ye one, kid." So he did, the very next day.

Trouble was, the Duke soon won first place in Pete's heart, and that inevitably led to divorce. Pete packed a bag, boarded the Duke, and headed for Europe. Whilst swanning around Germany, laying bricks and riding the Duke, he somehow ended up working for the renowned Ducati tuner, Alfred Bajohr. That Bajohr is a gifted, innovative engineer is beyond dispute, but alas, his business acumen is probably more on a par with that of the average three-toed sloth. Consequently there was rarely any hard dosh around to pay Pete with, so wages usually came in the form of a crankcase here or a carburettor there.

Eventually, Pete arrived back in this green and septic isle with a valuable fund of skill, knowledge and a 153mph, 970cc vee-twin bolide. Unfortunately, by then the flavour of the month in Nipponese technorockets was already a little faster; so a new machine was put on the stocks in downtown Biggleswade. The current incarnation represents the latest stage in a long, hard road of development. If it doesn't look very pretty, Pete makes no apologies — he doesn't want a machine that he'd be frightened to drop. This beast is for hard riding.

Heart of the matter is an extensively

lightened crank which has only had the benefit of static balancing as yet. Dynamic balancing will follow eventually, and could release another couple of horsepower. An eccentric crankpin lets the pistons move another 1.6mm to give a 76mm stroke. The big ends run on work-hardened bronze bushes, an unusual choice of material to say the least, but nonetheless one that seems to have cured the age-old Ducati problem.

The crankcases themselves have received copious amounts of welding to beef them up, and an extra web has been inserted over the blind layshaft bearing. Main bearings are eleven ball, rated to a continuous 9500rpm, while virtually all the remaining bottom end bearings are to a higher spec than standard.

Pete uses 92mm Mahle pistons, the crowns of which he machines himself to give good squish and balanced compression between the two cylinders. Thanks to their much lighter gudgeon pins and to the mining operations Pete applies to the insides, these pistons actually weigh less than the originals. The standard iron cylinder liners are replaced by alloy ones that are Nikasil-lined to provide a nice, close fit on the pistons. This in turn allows more of the piston-skirt to be hacked away until Pete swears it's practically non-existent! Pete flowed the heads himself and opened everything out to accept a 46mm inlet valve and a 40mm exhaust in place of the standard 40/36mm items. The valves are Mercedes parts, their iron seats made to Pete's specification to provide a 0.5mm seating band. The guides are locked in place with a grub screw apiece.

The inlet ports carry a front cylinder stub each in an effort to keep everything equal. They mount Dellorto carbs, reworked by Malossi to 42.5mm choke, which entails junking the accelerator pumps. Exhaust gas exits, via an NCR 2 into 1, into a megaphone that can in no way be described as a silencer. Should Pete ever take this beastie racing I suspect he'll have trouble passing an ACU noise test. On the road it is highly reprehensible — and utterly glorious!

In derference to the large pistons, and the hearty compression they have to overcome, an electric foot is a necessity. Taken with its extra battery and put against the junked kickstart mechanism,

the weight penalty for this piece of wanton luxury is 18lb. The sprag clutch is courtesy of a BL Mini and a little modification — it costs £16 instead of £70; and it's stronger too.

The desmodromics are taken care of by a 1974 race cam. Hotter than the favoured Imola cam it gives over a millimetre more lift. Primary gears are straight-cut, with a higher ratio. This, by spinning the clutch faster, effectively reduces the torque loadings on the transmission and solves the notorious Ducati instant-slip clutch problem at a stroke. Ignition is still by the standard Bosch set-up, but driving twin 6v coils, which fire twin plugs in each head. Pete is not entirely happy with this arrangement though, and plans to change to Lucas Rita before long. Significantly, the engine runs 10° less advance than standard.

If the foregoing little parcel of tricks sounds impressive, it should be remembered that it is all made possible by a completely reworked lubrication system, which channels all the oil through a cartridge filter every time it goes round the engine. The system incorporates an oil cooler, and a filter block from a BL Montego. This has a bypass valve, so that if the filter should become blocked, the bike suffers neither an exploding oil cooler nor non-circulation of the oil.

Driving all that lovely Castrol R 40 round this scenic route (courtesy of several yards of Goodridge hose) is a comprehensively modified oil pump. The cognoscenti will tell you that Ducati oil pumps have been unobtainable for some time; consequently Pete had the pump chambers bored oversize and offset, and larger (12 tooth) impeller gears made up. Couple this with new drive gears that spin the pump 25% faster and you have a lot more oil circulation than before, and (with the plain big-end) a normal oil pressure of 60–80psi.

One extra oil feed directs a spray onto an internal crankcase wall, from where it is misted back over the gear cluster.

Electricity is courtesy of the latest 300W alternator, and has been causing Pete some concern, with one unit self-destructing and the replacement picking up and scuffing. Machining to increase the air gap seems to have cured the problem, but the precise cause remains unknown.

The frame again is from NCR and weighs less than two-thirds of the original, but still handles the hundred-odd gee-gees of the mill with contemptuous ease. The NCR swinging-arm was built to accept a wide tyre, so all Pete had to do was brace it and add a mounting for the monoshock. The bracing is all ex-Ducati and includes a section of GTS rear frame rail. The shocker was purchased from a breaker and was originally used to control the back end of a 550 Kwacker. Front forks are standard Marzocchis, with the addition of a mechanical anti-dive on the left-hand side only (as long as the standard speedo drive is retained, it can't be fitted on the right because of the difficulty of mounting a floating caliper).

The brakes are basic Gold Line Brembos, squeezing rigid discs. The rear caliper floats, and hangs below the spindle, but something ain't quite right down there. It kills the speed all right, with a reasonable amount of feel, but it also judders unpleasantly as you slow towards a halt. Pete suspects pad material to be the cause and plans to change it soon. There's an unusual rubber mix on the bike, with a 150/70 Metzeler MBS (sport compound) on the back wheel, and a 110/80 x 18 Michelin Hi-Sport at the front. The traditional Imola-style aluminium tank holds a full six gallons, providing a range that would be the envy of many tourers.

Due to a recent nasty with the gearbox (which led to the extra oil feed mentioned earlier), the machine was still running in when I rode it, and so Pete asked me to keep the revs down a little. This was more than a little frustrating as the monster only comes onto the cam at six grand.



There are no throttle stops on the carbs, but careful setting of the throttle will allow quite a slow tick-over. Let the revs fall too far though and the light flywheels manifest themselves by letting the engine die instantly. Surprisingly, there is still plenty of bottom end and the engine will pull from two thou. From 2500rpm to 4000rpm it feels much like a normal 900SS (though

lumpier). But from here on in, power starts to build in a very serious manner indeed. In fact at a little over 5000 the engine is accelerating so powerfully that I came very close to that magic 6000 on a couple of occasions. Clearly the power available in the upper rev range is quite extraordinary, and the bike must be putting something like 100bhp onto the road. With only the sylph-like form of a vee-twin to thrust though the atmosphere this must equate to a road speed comfortably in excess of 160mph. It's geared for 168mph at 9000rpm and this really doesn't seem over-optimistic.

On the road, thanks to the tall gearing, a good handful of revs is needed to pull away without bogging down, but even with the enforced rev limit there was still performance aplenty. The highest speed I saw was around 110 before I shut off, because everyone coming the other way was flashing me, and it was still accelerating like a SAM missile. (After the flashing I stopped to check that nothing was hanging off the bike. When I started off again it was to find a jam sandwich lurking up the next side turning — thank you flashers, one and all!)

At these sorts of speeds on A roads, handling is excellent, with the sort of relaxed super-stability for which Ducatis are justly famed. The Kwacker rear unit performs satisfactorily and should save Pete a few beer tokens on chipped fillings. On our normally pot-holed and lumpy-bumpy back lanes the story is just a little different: nothing really goes wrong or gets out of shape, but the stiff, traditional Italian front forks feel distinctly mismatched to the responsive rear end.

This bike is a shade lighter than a stock 900SS, and with the sculpted tank and humpy seat the rider sits very much in it. It also feels lower than the standard SS, all of which combines to make it noticeably quicker and easier to flick through a set of esses. I only managed to provoke one real protest from the back tyre, on a damp corner, but it was at what I considered a rather modest pace. However, the front remained utterly solid, and with a Duke's

wheelbase, misbehaving rear ends are easily brought back into line. The slight glitch with the rear anchor has already been mentioned, but for normal cruising around, most of the retardation you need is on tap merely by closing the throttle — those big, big cylinders, diminutive flywheels and the high compression ratio soon put everything into shutdown mode.

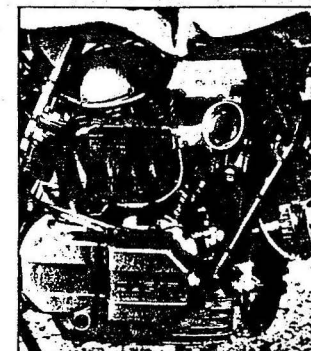
This bike would obviously be capable of acquitting itself honourably on the track, and indeed, on swoopy A roads I reckon the only bikes able to leave this Duke would be converted race machines. To counter any danger of this happening, and to deal with the turbo/nitrous oxide brigade, Pete is laying plans to fit a supercharger!

By the time you read this piece Pete Thomas should be in business and ready to convert your Ducati to a Luigi's Hammer replica. Contact him at Tomasso Tuning, Chapel Fields, Biggleswade, Beds SG18 0ND. Phone: 0767 318502.

Thanks for help with advice, parts and service go to: Service Exchange Parts, Kegworth, Derbys; Firma M & S Burgstetten, West Germany; Joy Engineering, Ware; Derek Chinn, Bedford; Serck Speed, Bedford; North London Valve & Fitting Co Ltd, Kingsbury; Don Mintex Ltd, Bedford; Mantles Garages Ltd, Biggleswade; and finally, for moral support, to Doris Schliener.

#### STOP PRESS

Just as we were going to press, Luigi's Hammer was put on the Heenan & Froude rolling road dyno of Joy Engineering in Ware. With lash-up exhaust venting and 650 miles on the clock from its last rebuild, Pete Thomas's bike produced 40bhp at 2500rpm, 88.5bhp at 6000rpm, and peaked at 8000rpm with 96bhp at the rear wheel. Allowing for transmission drag, crank output was estimated at 107.5bhp.



# ANNONS- SIDORNA

Köpes

Packväskor i rimlig storlek och prisläge.  
Johan Forsström 031-149009

Efterlysning

Resesällskap sökes. Avresa Juli-Augusti. Söderut.  
Johan Forsström 031-149009

Säljes

Marzocchi stötdämpare (utan behållare)  
Gunnar Nuija 011-161443

Köpes

Beg främre kedjedrev till 900:an köpes billigt omgående  
(OBS detta är ej ett skämt). Både 15 och 16 tänder.  
Peter Lindqvist 08-7586933

Säljes

Hailwoodsadel, röd med vita ränder, enbart 1-sitsig.  
Hailwoodsadel, silver m blå ränder, enbart 2-sitsig.  
0418-12978, 22733

Köpes

Hjälmlås och startmotor till Pantah.  
Lars Höjer 044-120337

Efterlyses

Cucciolo är i fara. Vår kontakt som vikt och häftat  
tidningarna har bytt jobb. Katastrof. Det är mycket  
dyrt att lämna in till en firma, i alla fall för lilla  
Ducatiklubben. Vi efterlyser därför en sk falsmaskin  
som viker och häftar A4:or till A5:blad. Andra lös-  
ningar på problemet är också välkomna.  
Micke Werkelin 08-7662284, 7678945

Säljes

500-Pantah kåpa utan glas . 800:-  
Janne Kahlman 08-898291

Säljes

Transkåpa till 900 med elstart. 500 spänn + div små-  
skit till elstarten på köpet. Kolvarför originalentusias-  
ten 5000 mil gamla med ringar som gått 1000, dvs  
helt OK (kolvringarna alltså) 150 spänn. Svarta sido-  
kåpor som är snygga i lack osv till Darmah säljes för  
300 spänn eller bytes mot hyfsade från 900SS. Trasig  
SS originalkåpa utan glas (går att fixa) 350 spänn.  
Kent Jörnevall 031-287514 Först till kvarn...

Efterlyses

Till 125 Racer (OHC, DOHC av varierande mod)  
söker jag kontakt med personer som har bilder, foton,  
gamla tidningar/tävlingsprogram (före -65) där dessa  
125:or förekommer, delar till dessa -vilka ofta ligger  
gömda i någon skrubbe. Mao allt av intresse. Så ut  
och leta. Bra tips belönas. Intressanta delar mm be-  
lönas mycket bra.  
Torbjörn Lindgren 0485-54145, 54247

Köpes

Till 900 SS. Original styren (clip-on), kompl fotpinnar  
+ övriga tillbakaflytt delar, ryckutjämnare (även def),  
avgasrör - Replica även defekta, hydraulisk styrdämpa-  
re, bakhjulsdetaljer (ev komplett bakhjul, div elprylar,  
reglage mm...  
Torbjörn Lindgren 0485-54145, 54247  
Adress: Sörby Tall 4651  
38700 Borgholm

Säljes

Pantah-hjul med Metzler ME33 & ME99  
Gunnar Nuija 011-161443

Säljes

Ducati 900SS -76, Conti & LaFranconi, Campagnolo-  
fälgar m nytt bakdäck, nytt tändsystem, ombyggd  
sving med koniska rullager. Prisinde 25000:-  
David Holmström 031-842495



# VIDEO

Vi i styrelsen försöker alltid att lura på er medlemmar någonting. Det senaste vi försöker att lura på er är Ducatiklubbens senaste video. I en timme kan du se följande innehåll:

Marco Lucchinelli vinner -86 års första F1 lopp på Misano. Se den spännande slutfighten med Joey Dunlop. Se hur en Bimotaförare tappar hojen i Depån. Se hur glad Fabio Taglioni blev när Lucchinelli vann. Se "Lucky" åka på bakhjulet över mållinjen.

Fabrikens egen reklamfilm från ca -83.

4 minuter vurpor. Bl a Cagiva Elefant och DB 1.

Skrotbilsrace. Se den rafflande starten och det lugna slutet när bara 4 bilar var kvar. En oförglömlig scen är när Fiat 850 Sport försöker att göra en burnis.

Vansinnesåkning med Micke Sandström bland svamp-plockare en solig höst-söndag på Vällingevägen utanför Stockholm. Vrid upp volymen på TV:n och du finner dig snart inne i TV:n helt övertygad om att det är du som kör. Kommer du att klara omkörningen av Mazdan ? Köp videon får du se.

Ducatiklubben på Ring Knutstorp. Björn Andersson & co har gjort denna klassiska och legendariska videotagning.

Videon kostar endast 120:- som sättes in på postgiro nr 4771371-4

---

## NY STYRELSE

Vi letar med ljus och lykta efter folk som kan och helst vill ta hand om styrelsearbetet fr o m årsmötet i Augusti. Hör av dig till oss om du är intresserad. Vi i den avgående styrelsen kan ev tänka oss att hjälpa till med t ex tröj & dekal försäljning (Peter) och Cucciolo (Micke). Det finns några orter (med omnejd) som har många Ducatister. T ex Linköping/Norrköping, Västerås/Köping/Örebro, Malmö/Landskrona/Skanör/Lund/Klippan, Småland, Tidaholm. Tänk efter seriöst om du kan ställa upp och kontakta någon av "tvångsstyrelsens" medlemmar.