

# Cucciolo

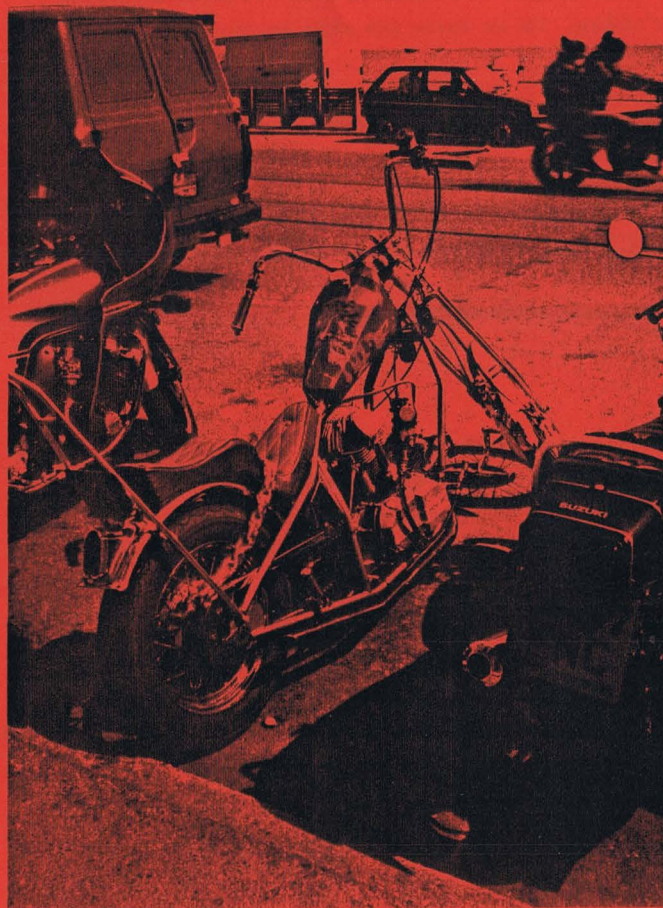


nr 3

Giugno Luglio

1987

TIDNINGEN MED TVÄNGSMATAD INFORMATION



ALLT  
OM:  
PASO  
ALA  
AZZURRA  
DB1 SR  
125:OR  
ISLE OF  
MAN  
OR640 1. 1  
FÖRSÄK-  
RINGAR  
750SS

# ORD FRÅN ORDFÖRANDEN

CUCCILO NR 3 1987 JUNI-JULI

Den här tidningen blev försenad på Isle Of Man - resa och blev lite tunnare än vanligt på grund av att det inte kommit in så mycket material. Redaktören är för övrigt hellre ute och kör Cucciolos testhög: Cagiva Alazzurra GT 650, än att sitta inne och skriva en massa strunt. Nästa nummer blir nog också några veckor försenat, så det jämnar väl ut sig? Vi lovar i alla fall att inte gå i konkurs innan nästa nummer. Material till nummer 4 efterlyses. Raceresultat, storys mm mm. Hoppas att så många som möjligt kommer till årsmötet i Augusti. Där skall vi välja en ny styrelse. Ännu har ingen intresserad hört av sig. Vi lägger av. Blir det ingen annan som tar över så lägger vi väl ner klubben. Eller? Nej, det är nog dags att ni vaknar där ute och hjälper till lite i ett par år. Det kommer att funka bäst då. Vi lovar att hjälpa till i så fall så gott vi kan. Ha en varm och skön sommar.

Micke Werkelin

OMSLAGSBILDEN ÄR TAGEN PÅ ISLE OF MAN AV TRIUMPHÅKAREN ROGER SKOGMAN. DENNA 860 GTS (?) CHOPPER HAR HAMNAT PÅ OMSLAGET FÖR ATT TILLTALA ALLA MCM-LÄSARE. SÅ DET SÅ.

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 postgiro nummer 477 1371 - 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, 181 60 Lidingö.

Adressändringar skickas till: Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 196 31 Kungsängen.

# SENASTE NYTT

*Med skvaller & logner*

## RACE

Några tappra medlemmar har placerat sig bra i debutantracen. Den 17:e maj på Sviestadbanan kom Dan Gustavsson 10:a i 750:ornas första heat på sin NCR 750. Den 6/6 på Mantorp kom Olle Andersson på 14:e plats i 750-1100 klassen med sin 750 F1. Björn Andersson kom på 26:e plats på en likadan höj. På det berömda dragracet i Västerås kom det 2 stycken Duccar till start. Bengt Johansson på en 900SS och Terje Rennemo på en MHR Mille. Jonas Dahl hade drevat så häftigt att han inte hann fram innan anmälningstidens slut. Båda Duccarna ställde upp i Battle Of Twins klassen och Terje lyckades bra och blev utslagen först i kvartfinalen mot en HD Evolution som var trimmad. Benny Aneröd skall inte sälja sin 750 F1 Fabriksracer. Han skall i stället fortsätta att tävla vilket vi tackar för.

## KOMMANDE RACE

Battle Of Twins 1 : Den 15-16 Augusti skall det gå ett Battle Of Twin race på Ring Djursland i Danmark. Anmälningstiden gick ut den 15:e Juni, men prova att ring: John Linnemann, Banegårdspadsen 9, 5600 Fåborg. Tel: INT+ 9 651123 eller INT + 9 612148.

Battle Of Twins 2 : Den 5-6 september blir det ett Battle Of Twin race på Ring Knutstorp i Skåne. Förmodligen kommer debutantlicens att krävas (minst) och racet kommer bli av typ klubbmästerskap. Vi hoppas kunna skaka fram en hyfsad prissumma till den bäst placerade medlemmen i Ducatiklubben som kör Ducati. Om du är intresserad så skall du kontakta Björn Andersson, Grottåkravägen 54, 23600 Hällviken. Skicka gärna ett vykort.

## RACE

Internationellt Ducati träningslopp på Salzburg den 1:a augusti -87.

#### 4-VENTI LAREN

4-ventilaren har gått i produktion. 200 stycken skall byggas för att uppfylla reglerna för superbike-klassen som startar nästa år. 30 stycken produktionsracers skall byggas. Båda får den nya race-ramen. Racern väger 155 kg och gathojen 15 kg mer. Racern blir på 100 hk och gathojen på 88. Gathojen får bli a 3 mm klenare ventiler vilket innebär 32mm för insug och 28 för utblås. Priset i Italien för racern är 20 000 000 Lire. Dvs ca 100000 :- . Racern har insputning och vattenkylning. Meningarna går isär om gathojen får detta. Men, Cucciolo antar det.

#### LUFTMOTSTÅND

Tyska tidningen Motorrad har mätt upp luftmotståndet på några olika hojar. Här följer resultatet med liggande förare.

Märke/modell	Cw x F (m <sup>2</sup> )	Erfodlig effekt för att nå 200 km/h (hk)
Honda RS500 racer -84	0,243	41
Yamaha TZ 250 -85	0,269	46
Aprilia 50 AF 1 (moppe)	0,291	49
Yamaha TZR 250	0,296	50
Bimota DB1	0,319	53
Ducati Paso	0,331	55
Ducati 750 SS	0,341	58
Honda CBR 1000 F	0,349	59
Yamaha FZR 1000	0,351	59
Kawasaki GPZ 1000 RS	0,354	59
Kawasaki GPZ 900 R	0,361	61
Honda VFR 750	0,366	62
Suzuki GSX-R 1100	0,398	67
Honda VF 1000 F	0,400	67
BMW K100RS	0,402	67
Suzuki GSX-R 750	0,410	69
Suzuki GSX 1100EF	0,412	69
BMW K75S	0,414	69
Yamaha FJ 1100	0,433	73

Duccarna ligger alltså klart bäst till bland de stora hojarna. Som vanligt.

## Fotografi

### Ducati – den lille italienaren

Tidsperioden 1945–1950 var oerhört arbetsam på många sätt. Världen låg i ruiner efter krigets härjningar, produktions- och distributionsnätet var sönderslaget och överallt fanns ett enormt behov av varor av alla slag.

Överallt röjde man upp bland ruinhögarna, plockade ihop maskiner och råmaterial och använde all sin energi och fantasi för att få igång produktionen. Dom produkter som man på detta sätt fick fram var för det mesta av samma typ som krigsutbrottet hade satt stopp för.

Behovet var enormt efter mer än fem års produktionsstopp och massförstörelse. Det är från denna tidsepok som den italienska 18x24 mm:s kameran Ducati härstammar.

#### Men först några rader om formatet 18x24 mm

Småbilsformatet är som bekant 24 x 36 mm, d. v. s. dubbla formatet mot "moderformatet" 18x24 mm som är mättet för normalkinofilmrutan.

Den första "småbilskameran" var avsedd för exponeringskontroll för filmare och hade negativformatet 18x24 mm.

Det var från denna apparat som idén till en stillbildskamera avsedd för kinofilm föddes.

Oscar Barnack – Leicans mekaniske fader, ansåg emellertid att formatet var för litet för att ge tillräckligt stort bildresultat, var för han dubblade det till det klassiska 24x36 mm.

Detta sidvidriga format har sedan dess haft en förödande dominans trots en del djärva utbrytningsförsök t.ex. Zeiss Tenax och Robot – 24x24 mm, Nikon med några modeller 24x32 och 24x34 mm. De senare försöken att försöka införa en ny standard stoppades av Eastman Kodak Co, som inte var beredda att lägga ut några miljoner dollar på att ändra maskinerna.

Så dök på sextioalet "half-formatet" upp på allvar i Japan.

Anledningarna till formatets popularitet var förbättrat filmmaterial, samt möjligheterna att göra fjäderdrivna motorkameror till rimligt pris och i nått utförande.

Men historien upprepar sig – denna gången stoppades formatet av färglabbens ovilja att acceptera returkopior från det negativgenerösa formatet och samtidigt började väl konsumenterna upptäcka att det tog orimligt lång tid att göra slut på 72 bildrutor och att ett bildkuvert med så många bilder kostade en halv förmögenhet.

#### 18x24 mm kommer

##### tillbaka

Men nu är formatet åter så sakteliga på väg tillbaka.

Månadens kamera är en både ovanligt intressant och mycket gediget byggd halvformatare från slutet av fyrtioalet.

Den är tillverkad i Italien och namnet Ducati är bekant genom motorcykeln med samma namn.

Den har lånat sina drag från Leica II.

Kamerahusets tyngd vittnar om fint handarbete och gedigen metall.

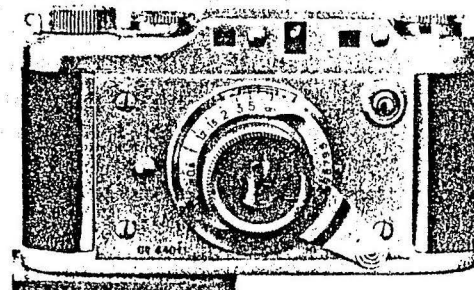
Bakstycket är helt avtagbart och de till kameran medföljande specialkassetterna rymde 15 exponeringar.

Slutaren är en ridå av öppen konstruktion – d. v. s. vid spänningen är ridåspringarn öppna. För att förhindra ljusinsläpp täcks ridån vid spänning av en hjälpslutare av samma typ som sitter i Hasselblad 500 C.

Slutartiderna 1/20–1/500 sekund ställs in med en ratt på kamerans ovansida. Normalobjektivet Viktor 3.5/35 mm sitter i en gedigen trippelbajonett och är försänkbar enligt samma princip som Leitz Elmar och är kopplat till en avståndsmätare enligt samma princip som Leica II.

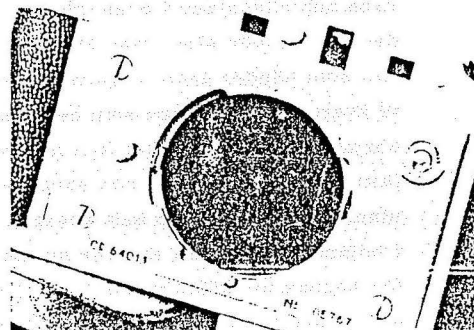
Ducatin är en liten nått och mycket hantverksmässig tillverkad kamera från omkring 1948 och har sålts i mycket litet antal i Sverige.

Per Olof Passby

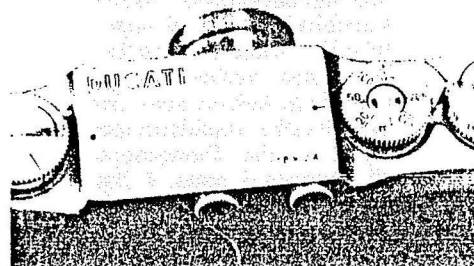


En mycket välgjord 18x24 mm:s kamera från kamerabristens tidevarv – slutet av fyrtioalet.

Troligen en av de allra första halvformatkamerorna av klass.



Objektivaftningen är välgjord och i dess ovansida skymtar avståndsmätarliflet. Avtrycket var placerat till vänster på fronten och de två stiften vid sökaren är antagligen avsedda som fäste för extrasökare.



Avståndsmätar- och sökarkularen samt placering av tidratten påminner om Leica II.

BIKE MC-NYTT ALLT OM MC RACE MC-FOLKET MCM

Bike har gått i kk. Det skyls på systertidningen "Car", men Bike har faktiskt sålt allt sämre. Detta är märkligt då de haft de i särklass mest läsvärda artiklarna. De har dock haft svårt att komma med något nytt och elakt som de gjorde förr (det var bättre förr?). De har i stället kört med en slags "vi är bäst - journalistik" vilket retat många som sedan slutat läsa tidningen. De lär starta upp på nytt. Då får vi hoppas att de blir mer aggressiva och inte gör "blöj-artiklar" som MC-Nytt och Allt Om MC. Dessa tidningar riktar sig helt till 12-16 åringar, vilka tydligen är de som köper mest hojtidningar. Vi skall dock inte såga dessa tidningar. MC Nytt har ju Alan Cathcarts suveräna artiklar. Förutom att de brukar vara lite klumpigr översatta så är de mycket bra. Tidningen är också mycket färgsprakande. För färgsprakande enligt min mening. Allt Om MC är ganska ointressant för en Ducatiåkare. Skriver mest om cross och Guldvingar samt 125:or. Race är en toppentidning för vad den är avsedd för. Den enda svenska tidningen med färsk nyheter om race och händelser i branschen. MC-Folket försöker vara mer än vad den är. De bör sluta med sina larviga hojtester och ägna sig mer åt vad som händer inom organisationen. t ex läsarberättelser mm. Vad har vi kvar. Jo, tidningen som det visat sig att väldigt många Ducatister har börjat läsa. MCM. Där kan man inte läsa ett ord om Ducati. Man kan läsa om HD-Choppers och sönderbyggda Trajor mm. Det kan man vara utan. Men, de har en helt suverän journalistik. De har även bättrat sig i hojartiklarana och skriver nu om hur man bygger en MCHK-racer. Vi får hoppas att MCM kunde börja flukta lite på Italienska hojar också. Då skulle den bli helt suverän. MCM är den överlägset bästa hojtidningen i Sverige nu.

KLIPP UR "RACE" OM FI PÅ MISANO -87

Mycket pekar på att förre 500-världsmästaren Marco Lucchinelli satsar på superbike-VM nästa år, med Ducatis nya vattenkylda V-twin. Som bekant vann den helitalienska kombinationen Battle of the Twins-loppet på Daytona i mars. I höst blir det mer direkta jämförelser med fyracylinderkonkurrenterna, eftersom "Lucky" är anmäld till superbikeloppet på Calder Park i Australien.

Redan innan det 32 man starka fältet brakade i väg för 75 varv runt den 3,488 km långa banan i Santa Monica, stod det klart att hemmaidolen Marco Lucchinelli inte kom till start. Den förre 500-världsmästaren kraschade på träningen och bröt en fot. Istället togs hans fabriks-Ducati/Cagiva över av teamets 500-förare Raymond Roche. Men fransmannens in hopp varade bara 500 meter innan han åkte omkull.

# 22-ÅRSRACET



SVIESTADSBANAN  
LINKÖPING

1-2 AUGUSTI 1987



ROADRACING- OCH REGULARITETSTÄVLINGAR MED GAMLA RACERMOTORCYKLAR

UPPVISNING MED GAMLA SPEEDWAY- OCH MOTOCROSS-MOTORCYKLAR

PARADER OCH UPPVISNINGAR

VETERANMARKNAD

CAMPING INVID BANAN

Arrangörer:  
Linköpings Motorsällskap

Motorcykelhistoriska klubben  
Racingsektionen

## MEKTIPS

Ducati Club München i Tyskland har följande mektips i sin tidning nr 4 -86.

### Tips:

Ducati 500 Twin har en spänningsregulator av fabrikat Motoplat. KTM använder samma typ. I Österrike kostar den halva priset.

Mats Arborelius

### FILTRO OLIO

Skall du byta filter i din 350-500-400-600-650-750 Pantah och inte vill betala dyra pengar för ett originalfilter så finns det bot på detta. Det är nämligen precis samma filter som sitter i :

CITROEN : Dyane 6, 2 CV 6, LN 602, Acadyane, LNA, Visa Special, Sport, Club, (4CV), Visa II Special, Club (652cc), Dyane 4, Mehari, Confort, Ami 6, 8.

DUCATI DIESEL DIVISION (motorer).

GILERA (motorcyklar).

TALBOT (SIMCA): 900, 1000, 1100 (alla modeller), Bagheera (matra) 550, Bagheera 6, X, Rancho X, "12" Rancho (Matra), 1200 S Coupe-Rallye 2, 1307, 1308, 1309, 1508, 1510, 1609, Horizon, Murena, Solara.

Allt enligt förpackningen på UFI (Universal Filter Italiana).

Filtret har funkad i Cucciolos test-Alazzurra utan problem i över 100 mil, så det är nog jättebra. Det står förresten att det passar "Ducati - Moto" vilket möjligen innebär att det även passar till Millen, men det lovar jag inte. Filtret har ett nummer också: 23.105.00.

Micke "Sprocket" Werkelin

Italienska Cagivafabriken har "avtäckt" sin senaste 500-racer - V 587. Det skedde vid Italiens GP på Monzabanan, där fransmannen Raymond Roche, tog en niondeplats.

Bland modifikationerna på den nya V4:an märks bland annat att motorn flyttats framåt i ramen, bakfjädringen har ändrats både för att öka väghållningen plus att ge plats för nya ljuddämpare. Maskinen som fortfarande anses vara på utvecklingsstadiet har

också utrustats med en kylare, som skall förhindra att motorn går för kall.

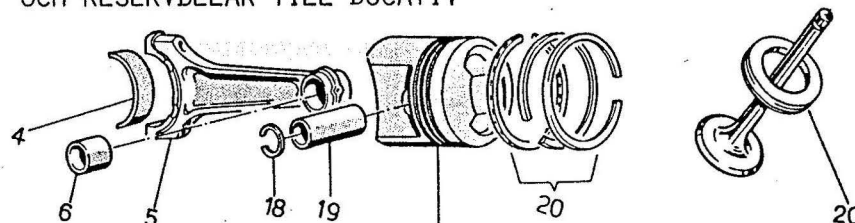
Cagiva-teamets andra fabriksförare Didier de Radiques från Belgien dras för närvarande med ett nyckelbensbrott. Men han väntas tillbaka vid Jugoslaviens GP 14 juni - fylld av iver att spräcka den poängnolla han hittills har i årets 500-VM.

BUTIKEN ÖPPEN: TIS-FRE, 12-18, LÖR, 10-13. OBS! MANDAGAR STÄNGT !

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 OCH SPECIALTILLBEHÖR. ENDAST TILL EUROPE'ER!

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



- \* PASO 750 "THE CHERRY BOMB" FÖR PROVKÖRNING, RING OCH BOKA TID.
- \* SPORTS NYA HARRIS RAMKIT MED VIPPARMSFJÄDRING OCH MODIFIERAD RAM SOM MÖJLIGGÖR TOPP-DEMONTERING MED MOTORN I RAMEN. PÅ INGÅNG.
- \* LUCAS RITA ELEKTRONISK TÄNDNING HELT KOMPLETT MED PICK UP, BOX OCH TÄNDSPOLAR, 1550:-
- \* EGEN TILLVERKNING AV SPORT TILLBEHÖR T.EX. KÅPOR, SADLAR
- \* MÅTTBESTÄLLDA TILLBEHÖR T.EX. ALU. TANKAR, AVGASSYSTEM, TRÅDEKERHJUL M.M.

\* JUST HEMKOMMET CONTI 2-1  
KROMAT T. 900 OCH 600  
(LIKN. F1. ANS) 2300:-

\* NCR-VERLICCHI RAM OCH SVING T. 900 OCH MILLE  
5800:-

EN VARM OCH HÄRLIG  
SOMMAR.....  
ÖNSKAR  
PANTA,  
TOMAS OCH ANETTE





När Micke ringde och sa att om inte det damp ner en skriftlig redogörelse för vad som hände vid förhandlingarna med SMC om försäkringarna så hade vi gjort vårt sista bidrag till Cucciolo, förstod vi att klockan var slagen.  
-Men det hände ju inget, protesterade vi.  
-Skriv, dundrade Märklin. Så här kommer den spännande berättelsen om

FÖRSÄKRINGEN  
Lyx eller nödvändighet?

Ja, vi har alltså representerat Er, kära medlemmar. Stolta över förtroendet reste vi till bästkusten och SMC-omen i Göteborg. Glatt överaskade blev vi upp för en trappa full med krossat glas och rester av en stol. Har de haft avrostning? tänkte vi samtidigt som vi gick in i ett rum bestående av stolar, bord och tre kaffebryggare å en Kent Andersson planch. Mötet hade redan börjat trots att vi bara var en kvart försenade. Vi gick in i lägenheten brevid och hämtade varsin stol och slog oss ner. Synen var förstummande. Dominerade rummet gjorde SMC's politruck; Chefideologen "Bjucken". Eller vad han nu kallas. För övrigt var rummet i stort sett fyllt av märkesklubbarnas representanter. Oljelukten visade sig (efter ett diskret pejlande med näsan) komma från Triumph-representanten. Laverdaklubben skickade två rejäla gossar med hår på hela huvudet, Graningekångor och plänböckerna i kätting. HarleyDavidsonKlubben representerades av en riktig HD-gubbe. När han förkunnade sin åsikt var till och med politrucken tyst. Guzziklubben måste på nåt sätt fåt'nys om att Ducatiklubben skulle komma, för snuten kom inte, utan han skickade sin fru istället. I andra änden av rummet satt ett knippe Engelsmän. Tyvärr har vi glömt vilka klubbar det var, men de var mycket artiga. SverigesCentrumMotorcyklistersCentralOrganisationsFörsäkring-Kommitte (SMCFÖK) representerades av Hans Hammarlund. Han kunde mycket om försäkringar. Efter en kvarts diskussion vid skrivmaskinen har vi beslutat oss för att inte lämna någon beskrivning av BMW Motorrad Schweden's representant. Nåväl, det förslag som Ducatiklubbens styrelse snickrat samman presenterade vi lugnt och välartikulerat. Tyvärr blev responsen noll. Ett förslag från Nortonklubben om angiveri rönt ett liknande öde. Sedan började ett par timmars gaggande som inte gav nånting. Sedan avslutade politrucken genom att klubba igenom sitt eget förslag om ett gemensamt uttalande och vi blev hemskickade.

Med hopp om förnyat förtroende  
Kungälv 1974-87

Lars Höjer X Jonas Dahl X

ALAZZURRA 650 GT -86

----- CUCCILO TESTAR -----

Efter besöket på fabriken förra året så var vi på redaktionen mycket spända på hur det kunde vara att åka en Alazzurra. En slags touring-Pantah på 650cc. Vi hittade ett exemplar hos Östanbräcks Bil och MC i Hudiksvall och beslöt oss för att prova den i Tony Rutters fotspår till Isle Of Man. En van 900 åkare känner sig ganska bortkommen i sadeln. Man sitter helt upprätt och har en hel rad med kontrollampor och mätare framför sig. Det finns lampor för friläge, lyse på, helljus, oljetryck, utfälls sidostöd, blinkers, laddning och en lampa som lyser när tanken börjar bli tom. Den sistnämnda lyser också tillsammans med frilägeslampan när man har friläge i. Det finns också varvräknare, hastighetsmätare och..... klocka. Allt tillverkat av Veglia i glada färger. Som om inte detta vore nog så har man försett hojen med en kraftigt ljudande "biip"-ton som hörs när man har blinkersen på. Imponerande.

Vi körde först några små provturer innan vi drog iväg till Isle Of Man. Den kändes mycket mera lättkörd en 900:an och motorn verkade förvånansvärt smidig och stark. När vi skulle köra igång för 3:e gången kom första problemet. Hojen var stendöd på startmotorn. Nog för att man har hört talas om krånglande startmotorer på Pantahn, men på en ny hoj? Nej. Det visade sig att friläget inte var riktigt ilagt. MC:n tillåter oss helt enkelt inte att göra några misstag. Hade vi dragit in kopplingen med växeln i så hade det gått bra. Imponerande igen. När vi sedan skulle åka iväg så tvärdog hojen när vi lade i ettan. Startade på nytt, lade i ettan med samma resultat. Försökte därefter att smyga i tvåan. Motorn dog igen. Vad hade hänt? Jo, vi hade glömt att fälla upp sidostödet. Testlaget jublade.

Alazzurran försågs med tankväska och ordförande iklädd ryggsäck och hjulet pekade mot Göteborg. Vi valde mindre vägar för att hojen skulle få en fin inkörning. Vi varavade max 6000 varv och märkte ett otroligt vrid vid 5000 rpm. Körställning var dock alldeles för upprätt vilket kändes i baken och i nacken. Körställningen passar nog bättre för stadskörning. Växellådan kändes mycket smidig och torrkopplingen var enormt lättjobbad. Det här måste vara en drömmotorcykel att ta körkort på. Den är mycket, mycket lättkörd, har skarp svängradie, lätt koppling, fina bromsar och väger 205 kg fulltankad.

Det var inte förrän vi kom till Isle Of Man som Alazzurran fick sträcka ut sig lite på Mountain Circuit. Vi varvade fortfarande inte mer än ca 6500 rpm, men hojen fick gå betydligt hårdare. Motorn imponerade igen, men hojen kändes något svajig i kurvorna. Denna svajighet berodde förmodligen på Pirelli Supertouringdäcken som bör bytas ut mot riktiga Pirelli Phantom, samt att man sitter så upprätt att man helt enkelt tar emot för mycket vind. Svajet var dock aldrig obehagligt. På vägen hem fick vi testa Alazzurran i full storm och sidvind. Eftersom testföraren aldrig åkt i sådant oväder så kan vi inte jämföra så bra, men det var ett jävla burkande för att hålla henne i rätt fil. Än en gång kan vi nog skylla lite på däcken. Det kändes som om framhjulet gles i sidled när det blåste som värst. Den fula helkåpan är nog också medskyldig. Den skruvades därför bort vid hemkomsten. Hur är finishen ?

Jo rå. Riktigt bra, förutom tre saker. Avgassystemet, muttrarna till topplocken och ena bulten till ena backspegeln. Allt detta var brunt eller brunprickigt vid hemkomsten från den fuktiga ön. Avgassystemet är svartkromat med ett allt för tunt skikt. Men, det byts ju ut till ett 2-1 system av alla ägare i alla fall. Lacken var otroligt bra. Den här hojen hade ett utpris på 42500:- av Mullsjö Motor innan han blev av med generalagenturen. Ett mycket bra pris. Det var förmodligen den mest prisvärda hojen överhuvudtaget förra året. Nu tas den inte in längre vilket är synd. Om den tillverkas fortfarande är också lite osäkert. Om den tillverkas så är de nya förmodligen på 750 cc eftersom man slutat göra 650:n (det är bara kolvar och cylindrar som skiljer). Enligt Moto Vecchia så kommer modellen förmodligen att ersättas av en touring- Ducati med Paso-chassie och en ny motor på ca 950cc.





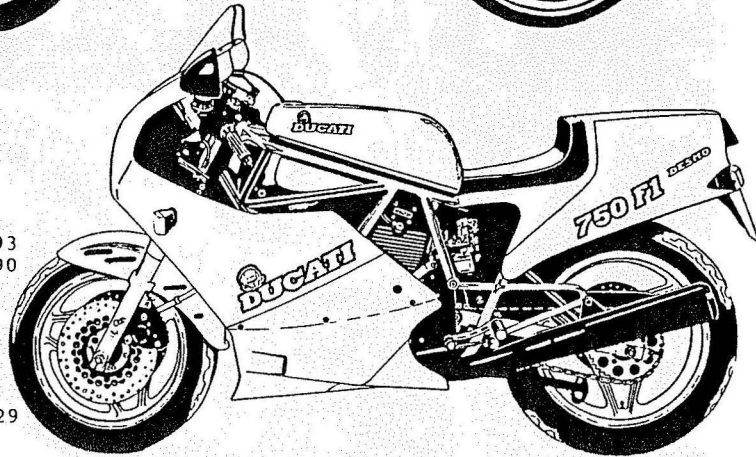
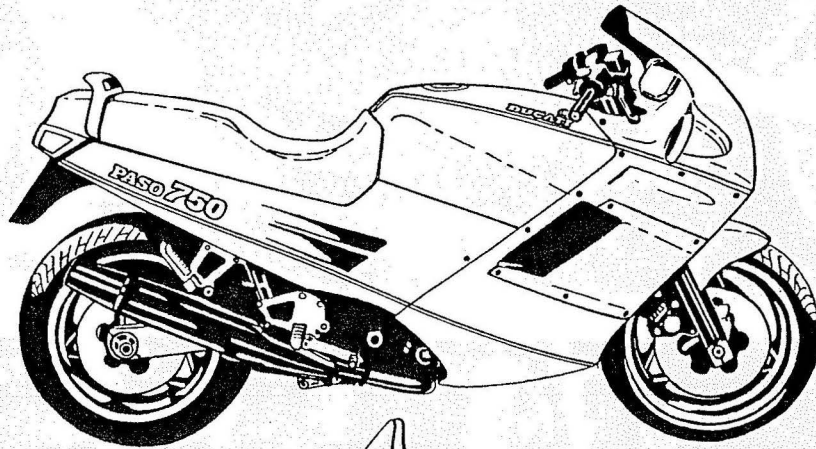
# DEN ITALIENSKA UTMANINGEN

# CAGIVA-gruppen

**Cagiva  
Ducati  
Husqvarna  
Morini**

**Europas ledande mc-industri**

Representeras på landsvägssidan  
av H. Flöter Försäljnings AB.



#### ATERFÖRSÄLJARE:


AB Skand. Helmab  
N:a Stationsgatan 93  
Stockholm, 08-340490

Malmö MC-City KB  
Kopparbergsgatan 3  
Malmö, 040-86870

Biscaya Motor AB  
Höl 1257  
Alingsås, 0322-30129

Bike AB  
Lextorpsvägen 997  
Trollhättan, 0520-72800

Lundgrens Motor AB  
Matsbogatan 18  
Avesta, 0226-52510



**DUCATI**



**CAGIVA**

PASO 750

----- CUCCILO PROVkör: -----

Vi fick en 3 mil lång provkörning med PASO på Isle Of Man. Det var den engelska generalagenten som visade upp Paso, Elefant, Indiana, Laguna Seca, F1. Flan och Pason fanns för provkörning. För er som undrar så är Laguna Seca efterföljaren till Montjuich. Den har samma lack, Pasons oscamhjul och fasta bromsskivor. Den svarta plastkåpan på ramen bakom bakre förgasaren har ersatts av en liten tuff plastskärm som sitter helt slickad och täcker 1/4 av bakhjulet samtidigt som den tjänstgör som kedjeskydd. Detta innebär att det blir helt öppet vid bakfjädringen och förgasaren. Rätt.

Nu över till Pason. Det är svårt att säga något definitivt efter den här korta körningen. Vi börjar med det negativa. Motorn kändes inte ett dugg piggare än 650:n. Detta beror enligt Moto Vecchia på att effekten ligger mer på höga varv på Pason. Den har trots allt ett imponerande vrid och går mucket rent förutom vid 3500 rpm då den tvekar lite när man ger mera gas. Det är dock så lite att det är löjligt att skriva om. Men andra har ju gjort det så.... Fjädringen är enorm. Det finns inget att anmärka på. Den verkar sluka upp alla ojämnheter som finns i vägbanan. Trots den bekväma fjädringen så var hojen helt stabil och var så bra att köra att jag aldrig suttit mer avslappnad på någon annan hoj (det är ingen överdrift). När man sitter stilla på hojen känns den ganska snäll. Men, av någon anledning, den byter karaktär när man kör. Man sitter betydligt mer framåtlutat än på 650 GT:n och fotpinnarna sitter relativt långt bak. Hojen känns smal och är det också även om det inte ser ut så när man ser den. Backspeglarna sitter helt ur vägen och är väl inte direkt jättebra. Med vidvinkelglas skulle de nog funka bra. De är i alla fall snygga. Det är ju hela hojen. Den känns som en Ducati, låter som en Ducati och är enligt min mening den första Ducatin som är så fulländad att varje modifiering (utom att möjligtvis byta ljuddämpare) är att förstöra hojen. Det enda negativa är att priset i Sverige, ca 80000:-, är för högt. Om priset var lägre är jag säker på att den här hojen skulle kunna sälja mycket bra vilket den enligt uppgift gör i USA.

Till sist några ord om däcken. De väldiga radialdäcken (130/60 x 16 fram, 160/60 x 16 bak) gör att hojen känns mycket okänslig för spår och linjer i vägen. Det kan nog vara värt att testa radialdäck på alla gamla ducacar. De verkar göra underverk.

MW

17

Du kommer väl på årets andra banåkning. Vi tar 100:- på plats. Det har varit lite oklart med bokningen, men nu är det helt klart att vi får åka. Laverdaister är också välkända. Det är tyvärr lite struligt med övernattningsmöjligheter. Det finns i alla fall vandrarhem i närheten samt ett billigt hotell som heter Kanonen. Tyvärr har vi inte kunnat hinna med att skaffa fram adressen till dessa. Boka snarast om du skall ha plats på vandrarhem. Ring Svenska Turistföreningen. Vi har banan till förfogande från kl 09.00 till 16.00 den 25:e Juli som är en lördag. Kom, och ta med din Laverdaåkande polare.

#### NYA ADRESSER

Sandis har flyttat (kassören). Ny adress:

Micke Sandström, Lövhölmenvägen 21G, 147 00 Tumba (samma tel som förut).

Partikel-Janne har flyttat (medlemsregisteransvarig). Ny adress:

Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 196 31 Kungsängen. Tel: 0758/76887 .

#### 4-ventilaren

Enligt rykten så har 4-ventilaren nyligen testats på Misanobanan i Italien med en märklig ram med gemensam fjädring för fram och bakhjul eller något liknande konstigt.

#### TRÄFF

LO-distriktet i sydöstra Sverige har inbjudit märkesklubbarna till en träff på Öland. Tyvärr har pappret om när och var träffen äger rum kommit bort på redaktionens stora kontor. Du kan ringa 0480/19580 till Torbjörn Rigemar om du är intresserad.

PRESSTOPP: Pappret har blivit framstädat. 1-2 augusti, Högsrum ipl ca 1 mil från Borgholm. Bl a spelar Kung Sune o Göteborgsrockarna.

#### ENGLAND

När man åker i England så passar det bäst om man har XTC låten "English Roundabouts" i huvudet. Round and araound and araound and araund.....

#### NORKSKT RACE

Bue David-Andersen ställde upp i den internordiska debutantklassen 501-1300cc på Anderstorp den 28-30 maj. Han kom där på 14:e plats med sin Ducati TT2 600. David har enligt ihärdiga rykten sålt generalagenturen för Ducati till en annan nystartad firma som skall heta någonting med Desmo. David lär dock vara med som delägare i den firman om Cucciolo har fått rätt uppgifter. Erik, som var med på Isle Of Man, lär vara i full gång att designa logon till den nya firman.

#### JACKOR

Jackorna vi annonserade om i förra numret är beställda. De kommer att kosta ca 600:- + frakt. De specialdesignas och görs i Italien speciellt för oss. Färgsättningen blir väldigt originell, rött/vitt/grönt. Ducati-logon (den gamla) skall sitta på ryggen och eventuellt en liten på bröstet. Fabrikatet är Jolly-Sport och materialet är "bävernylon". Ärmarna blir avtagbara så att man kan använda jackan som väst. SVITAL i Stockholm är det som beställer dem åt oss. Priset är faktiskt mycket lågt med tanke på jackornas kvalitet. Vi beställer 20 stycken och de flesta är redan förbeställda. Om du snabbar dig så kan du få ett ex. Sätt in 250:- på postgiro: 604452-3 och ange storlek (endast L & XL). Jackorna väntas hem i början av Juli. Förhoppningsvis. Man vet ju aldrig. Italienare och leveranstider kan ju vara lite knepigt.

#### SPONSORS FOR SPORT

Med den här tidningen ligger det en "tävlingsblankett" som man kan vinna en DB1:a på. Vinsten på detta lotteri går oavkortat till den blivande Battle Of Twins-klassen i England. Du gör en god gärning om du ställer upp på detta. Gör så här:

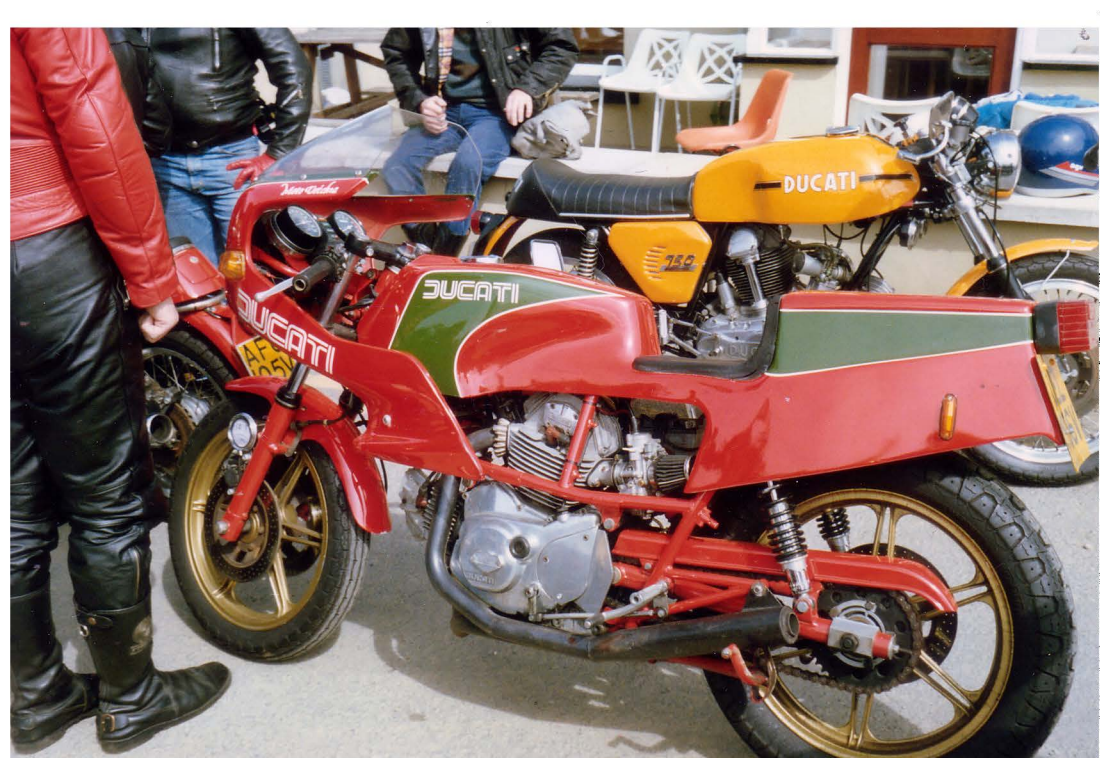
1. Fyll i de knepiga frågorna. 2. Skicka den ifyllda blanketten till Micke werkelin Pyrolavägen 52 181 60 Lidingö. Sätt in 11:- på postgiro: 477 13 71 - 4 eller 11:- i frimärken. OBS Senast den 1 Augusti.

Cucciolo, som är en läsarvänlig tidning, hjälper här till med rätt svar:

1. DB1 har en V-twin. 2. DB1 görs i Italien. 3. Framgaffeln är av typ "teleskop". 4. Desmodromisk betyder "positive valve action". Fyll i svaren och skicka in blanketten snarast. Glöm inte pengarna.

#### BISCAYA

Det snackas mycket om olika "godis-firmor" som håller på med Ducati. I Italien har vi Gio. Ca. Moto och NCR. I England har vi Sports Motorcycles och Newton. Bara för att ta några exempel. Efter ett besök på Biscaya motor så är det bara att buga för att vi har en sån' enorm godisfirma på nära håll. Vi besökte Biscaya på vägen till Isle Of Man. Egentligen var det långt efter stängningsdags denna måndagskväll. Ändå höll Panta på att skruva med en mille inne i verkstan. Firman ligger i en bondgård i Hol nära Allingsås. Ganska ovanlig, men mycket idyllisk och stämningsfull, placering på en hojfirma. På hyllorna ligger mängder av godis till Duccarna: 2-1 system, NCR-ramar, Verlicchiramar, motordelar mm mm. Utanför std den illröda Pason. Vi rekommenderar ett besök på Biscaya när du har vägarna förbi.



# ALDEN RACING

Besöksadr. Hackeforsvägen 1

Linköping

Tel. 013/15 55 94

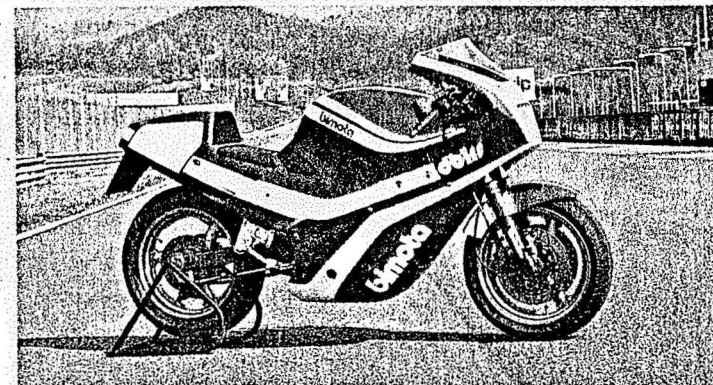
(säkrast kl. 16-18)

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!

## BIMOTA DB SR 750: i dati tecnici



*Motore:* Ducati bicilindrico a V di 90°, quattro tempi, raffreddato ad aria, distribuzione monoalbero desmo comandata da cinghia dentata. Alesaggio per corsa mm 88 x 61,5 x 2 = 748,1 cc.. Rapporto di compressione 10,4:1. Due carburatori Dell'Orto PHM 41. Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi. Accensione elettronica Bosch. Avviamento elettrico.

*Trasmissioni:* Primaria ad ingranaggi, rapp. 1,97, finale a catena rapporto 2,466 (denti 15/37), frizione multidisco a secco. Cambio a cinque marce.

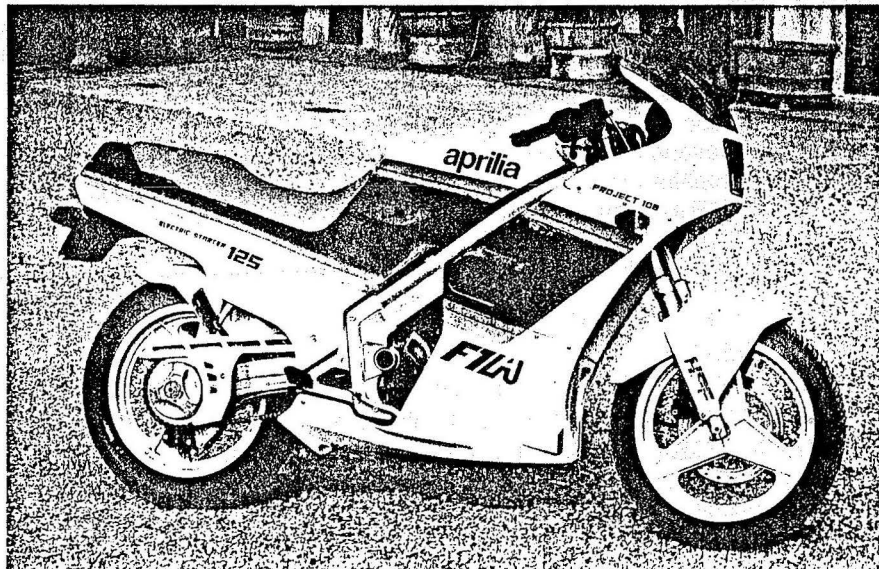
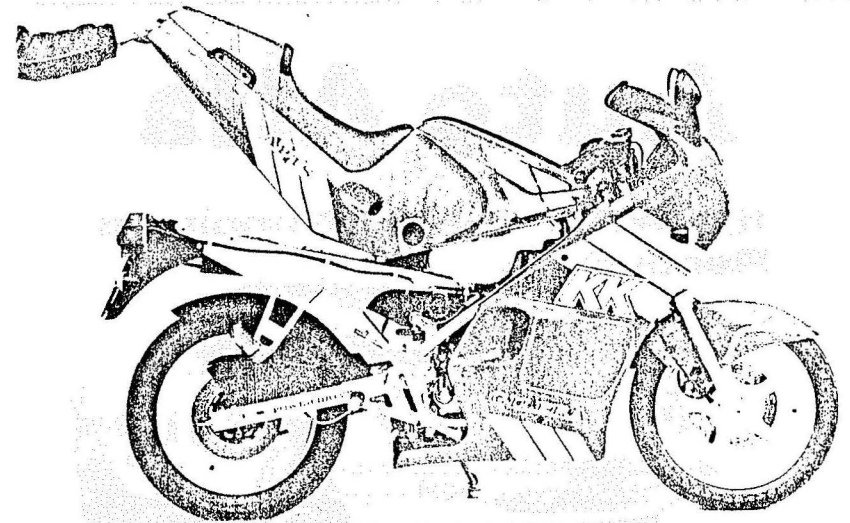
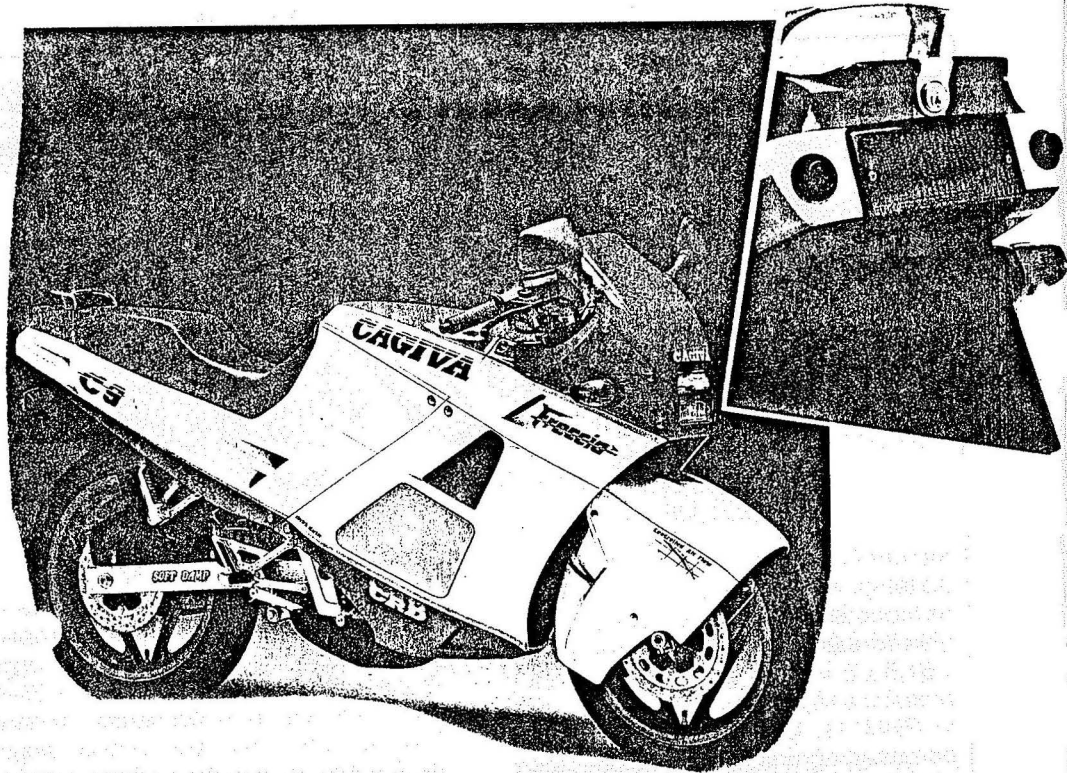
*Ciclistica:* telaio a traliccio, in tubi d'acciaio al cromomolibdeno 25 CrMo4, inclinazione canotto 25°, avancorsa 105 mm., interasse 1.380. Forcella anteriore teleidraulica Marzocchi M1R a regolazione esterna

con anti-dive e steli da 41,7 mm. Sospensione posteriore a forcellone oscillante ed ammortizzatore PVS4 oleopneumatico unico centrale. Ruote Bimota in lega leggera componibili da 3.50-16 ant. e 4.25-16 post. Freni: anteriore a doppio disco flottante Brembo da 280 mm., post. a disco singolo da 220 mm. Pneumatici Michelin radiali tubeless 130/60-VR 16 ant. e 160/60-VR 16 post.

*Dimensioni (in mm) e pesi:* lunghezza max 2000, larghezza 630, altezza 1.120, luce a terra 160, peso a secco 160 kg. Capacità serbatoio carburante 21 litri.

*Prestazioni dichiarate:* Potenza max 80 CV a 9.000 giri, coppia max 7,4 kgm a 6.800 giri. Velocità massima 230 km/h. Consumo Cuna 7,5 lt/100 km.

HAR E' DE TEKNISKA DATAN PÅ BIMOTA DB I RS (JO RÅ DEN HETER FAKTISKT SÅ) SOM ÄR SNODDA UR MOTOCICLISMO. DB1:AN FINNS NU I HELA 3 VERSIONER: DB1, SB1 S & DB1 RS. DE VERKAR SÄLJA MYCKET BRA I JAPAN & USA, MEN INTE I ENGLAND DÄR MC-PRESSEN SKRIVIT NER DEN HELT. DEN ÄR SÄMRE ÄN FI:AN I ALLT UTOM DESIGN, SÄGER MAN OM DEN VANLIGA DB1:AN. DETTA TYCKER MAN BARA FÖR ATT DEN INTE GÅR LIKA FORT SOM JAPSARNAS 750:OR SADE EN MEK PÅ SPORTS MOTORCYCLES. 23



----- ITALIENSKA 125:OR -----

Efter att ha bläddrat en hel del i Motociclismo det senaste året så har jag imponerats mycket av de enormt avancerade 125:orna som kommit i Italien det senaste året. Det började med att Cagiva kom med sin 125:a. Gilera svarade då med en värsting som nu kommit ut i en ännu värre version: KK 125. Aprilia kom nyligen ut med en riktig "bomb" som heter AF 1. Cagiva har dock inte somnat. Man presenterade nyligen Freccia 125 C9. Den slår ut de andra i designen och är förmodligen den råaste 125:an för tillfället. Om effekten räcker till vet man dock inte ännu då den inte provkörts och mätts upp av Motociclismo.

APRILIA AF1 125 är en encylindrig 2-takt. Effekten uppges till 26 hk och toppfarten till 150 km/h. Baksvingen är enkel och drevet sitter på utsidan. High Tech.

GILERA KK 125. 1-cyl 2-takt. 28,19 uppmätta hk och 157,6 uppmätt top-fart av Motociclismo. Imponerande.

CAGIVA FRECCIA 125 C9. 27 hk , 150 km/h. (prel data).

# Auto Alfa

för Reservdelar Trimning o.  
Renovering



Vi säljer Aeroquip stålomspunna  
bromsslängor



kontakta  
Charlie Linnæus

 **Auto Alfa** 

• Mölndalsvägen 34 • Box 14103 • 400 20 Göteborge

Tel. 031 830 930

# Älskar man motorcyklar så gör man!



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.

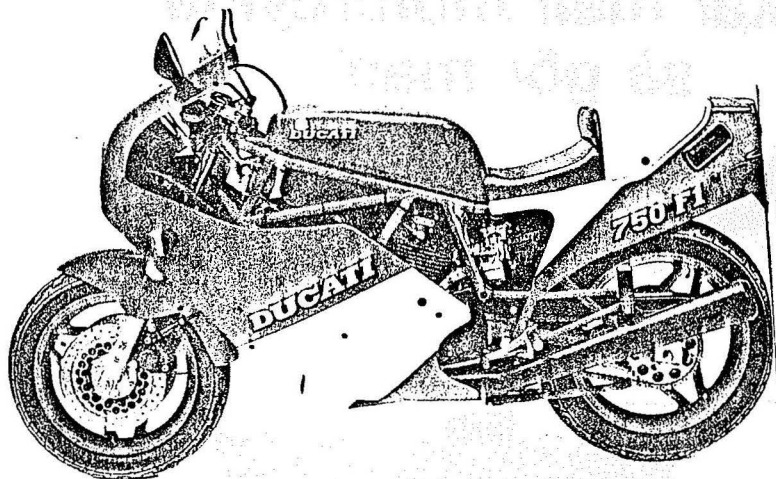
# MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00

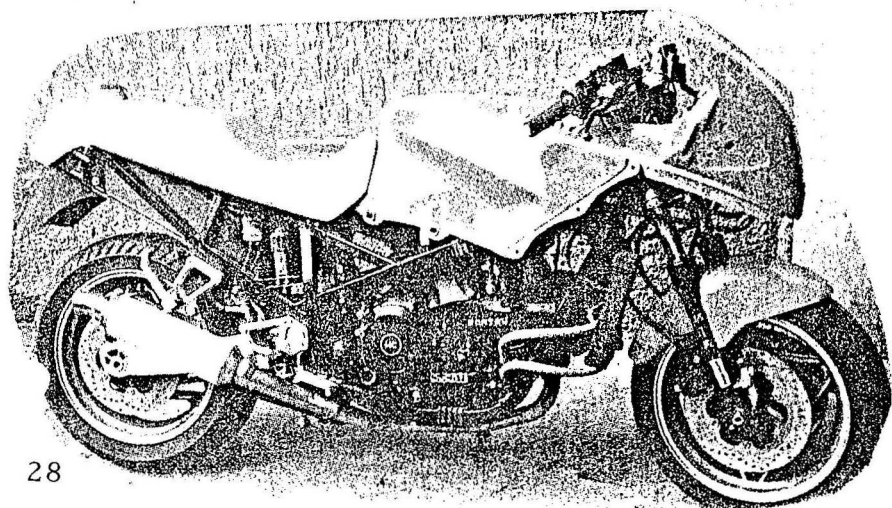


#### 2-SITS SADEL

Ovan har ni en 2-sitssadel som nu finns som option till F1 och Laguna Seca.

#### 2-1 SYSTEM TILL PASO

Nedan kan ni se ett nytt 2-1 system som finns till Paso. Det tillverkas av Kijima Motor i Villanova och sägs reducera vikten jämfört med originalsystemet till 60%. Det skall också förbättra prestandan. Hur mycket sägs dock inte.



## BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria  
skivbromsbelägg för MC

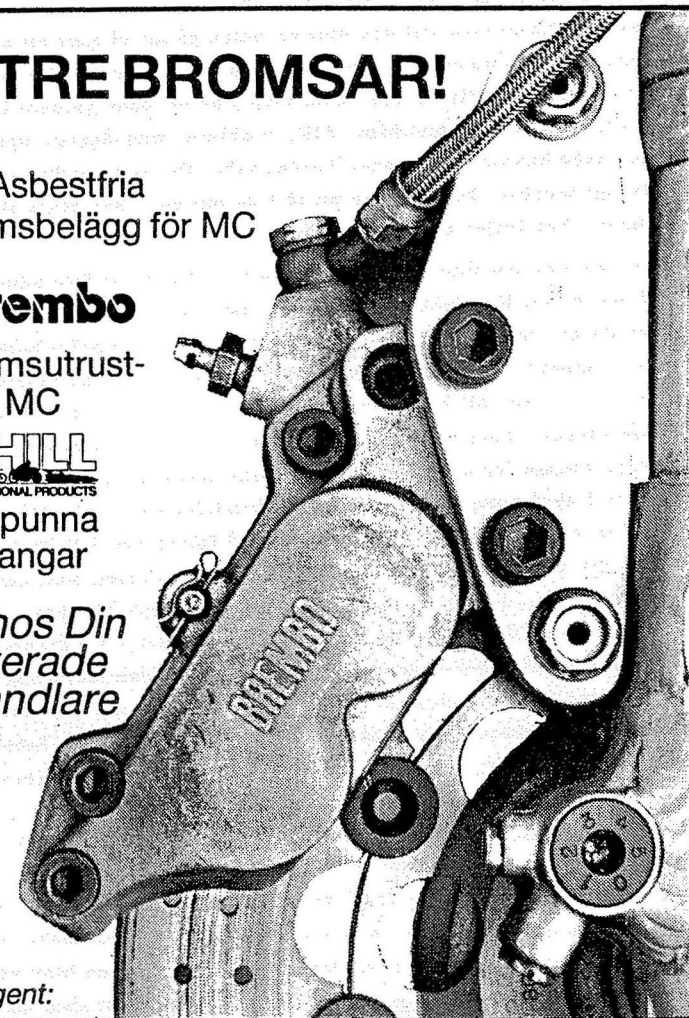


Skivbromsutrustning för MC



Stålomspunna  
bromsslangar

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

## ISLE OF MAN

Isle Of Manresan blev, trots halvtaskigt väder, en mycket bra och rolig resa. Detta beror till den största delen på att vi blev ett så bra gäng som reste tillsammans. Det är ju otroligt att nästan 30 personer i mycket spridda åldrar kan hålla ihop utan ett enda gnissel i två veckor. Det trodde jag var omöjligt. Allt, problem, motgångar, spydigheter mm togs med humor och leende. Fantastiskt. Det var mycket som hände. Riktigt mycket. Du kommer att få läsa om det i den stora tidningen i vinter. Här följer en liten sammanfattning.

I racen gick det inte så bra för Ducati. Det hade vi inte väntat heller eftersom det inte fanns något fabrikssteam med. Tony Rutter gjorde comeback, men körde Suzuki och Honda. Vi var mycket besvikna på det. Särskilt att han svek Ducati i F2 trots att han var anmäld på en. Ännu värre var att han åkte Honda. Vi var besvikna tills vi fick höra anledningen. Tony hade opererats ännu en gång för sviterna efter den svåra vurpan för 2 år sedan då han bröt nacken. Han gick med kryckor och fick lyftas upp på motorcykeln (förlåt, Hondan). Att han inte åkte på Ducen berodde på att han fick ont då fjädringen inte är den allra bästa på den gamla ramen med Canti-Lever fjädring som han har. Han blev förlåten. Han placerade sig givetvis inte särskilt bra, men det var en prestation att stå upp i 3 (eller var det 4 ?) klasser i det tillståndet. Han bevisade i alla fall att det inte var sluttävlut för hans del. Ducceträffen och Italienträffen besöktes och var lika avslagna som alla märkesträffar brukar vara på ön. Bara till för inbördes beundran. D. O. C. hade inte ens tröjor eller dekaler till försäljning. Dåligt. Ölen var god, Steve Gibbons Band var bra, Lars Höjer blev full på sin födelsedag och tappade rösten, Agnes hoj blev påkörd av en Van... Listan kan göras oändligt lång om vad som hände. Vi blev i alla fall ganska berömda på ön. De flesta hade sett, hört eller hört talas om våran närvaro. Tony Brancato hade kört en stor buss till Grand Stand fylld med slitage och krockdelar till Ducati. Bussen blev väbesökt. Särskilt av Jan "Partikel-Janne" Johansson, som fått låna undertecknads reservmotor, mekat flera dygn i sträck, missat båten i Göteborg med en timma, tagit båten från Esbjerg, kommit ett dygn för sent till Birmingham, fått kortis i tändningslåset på vägen mellan Birmingham och Heys-ham. Janne tillbringade många timmar i depån för att täta vissa smärre oljeläckage som hållt både kedja och bakdäck välsmort under hela resan.

Engelsmännen var sig lika. Såg ut som svin, körde som svin, men var mycket trevliga. De engelska hojarna var sig lika. Honda med Ducati-motor, Ducati-chopper, Norton med Rover V8, Yamaha ratbike som var täckt med 10mm svart smuts och som hölls ihop med hjälp av stål-tråd och tejp. Den sistnämnda stod utanför den värsta puben "Buchy's" där de värsta Rockers-gängen höll till. Denna hoj var det värsta jag sett tills någon ställde dit något som förmodligen var en Honda av mindre modell. Den var så jävlig att någon, förmodligen ägaren, spytt över hela motorn. Vi mådde illa när vi såg den.

Reseledaren vill här passa på att framföra ett stort tack till alla som var med på resan. Även ni som bodde på andra hotell.

MW

Lidingö 87-06-09

Öppet brev till Team Tours.  
Önskas publicerat i MC-Folket och MC-Nytt samt klubbtidningen Cucciolo

Jag har en del synpunkter, varav en är mycket allvarlig, på hur ni ordnade årets resa till Isle Of Man. Jag är ordförande i Svenska Ducatiklubben och deltog tillsammans med ca 40-50 medlemmar på resan. För några fick resan en olycklig avslutning som jag skall nämna senare.

Vi börjar från början. Informationen från Team Tours till medlemmarna var bristfällig. Denna dåliga information kom att påverka hela resan negativt. Det framgick bl a dåligt om hotellet i Birmingham var betalt eller inte, och de enda kartor som följde med var en hyfsad till MC-museet i Birmingham och en dålig till hotellet i Birmingham.

Incheckningen i Göteborg gick hyfsat även om det verkar onödigt att behöva stå en halvtimme i kö för att få sina biljetter. En vägbeskrivning till hamnen skulle nog hjälpa många.

Till hotellet i Birmingham blev det mycket svårt att hitta pga den dåliga vägbeskrivning vi fått. Vi hade delat in oss i 4 grupper varav endast en hittade fram utan hjälp, i alla fall nästan utan hjälp. Birmingham är en mycket stor stad. Mitt förslag är att till nästa gång boka ett hotell nära stadens utkant på samma sida som museet ligger. Nu tog vi taxi den 3 mil långa vägen genom stan till museet för att vara säkra på att hitta.

Överresan till Isle Of Man fungerade bra förutom att båten var försenad som vanligt. Till skillnad mot för två år sedan då jag åkte förra gången så lastade man motorcyklarna lungt och metodiskt, 10 åt gången. Eftersom vi inte fått någon beskrivning om var någonstans vårt hotell skulle ligga så fick vi köpa kartor och leta på båten. Hotellet var hyfsat och hela veckan på ön kan, trots halvdåligt väder, inte bli annat än bra.



Värre var det med hemresan. Det är här jag tycker att ni på Team Tours gjort den största missen. Vi var sammanlagt 75 svenskar som var bokade till en båt som skulle avgå 04.30 den 6/6 och ankomma till Heysham ca 08.00. Sedan skulle man ha 3,5 timmar på sig (avlastningen tar en halvtimme) att köra drygt 20 mil till Newcastle. Detta går ju bra om man inte får några problem på vägen och om man hittar till hamnen. Nu var det dock mycket värre än så. Båten blev försenad 15 timma vid lastningen i Douglas (vilket inte är så ovanligt). Förseningen berodde således inte på att det blåste full storm. De första körde av båten i Heysham ca 10.00 och de sista en halvtimme senare. En av våra medlemmar ordnade så att Stewarden på Steam Packets båt rigger till DFDS i Newcastle och meddelade om förseningen. Nu startade en vansinnesfärd genom England. Ingen ville ju vänta i 4 dagar tills nästa båt skulle gå. I ösregn och full storm vinglade 75 svenska motorcyklister fram över motorvägen i allt för hög fart med tanke på vädret. Vi passerade flera som helt desperata stdd och mekade vid vägkanten. Det var tur att det inte var så mycket trafik. Vi lyckades hålla kvar färjan i Newcastle i 45 minuter. Då hade ca 50st av 75 kommit fram. Detta tack vare att Elenica i våran klubb snackat med Stewarden på Steam Packet. Tack vare att han var hjälpsam och tack vare att DFDS var hyggliga att vänta. Annars hade 15 st hunnit. De 25 som inte hade hunnit irrade antingen omkring i Newcastle eftersom de inte visste var hamnen låg, eller så hade de fått problem längs vägen. Det var bl a flera veteranmaskiner som inte hann tack vare deras låga marchfart. Det sades också att en veteranhoj hade sprängt motorn på vägen. 4 av Ducatiklubbens medlemmar kom ej fram i tid. 2 st på grund av startproblem pga fukt. En vurspade och klarade sig själv mirakulöst men fick sin MC obrukbar. Den 4:e var kvar och hjälpte den som vurspade.

Jag vill påstå att ni satte människors liv på spel genom denna vansinniga bokning och dåliga vägbeskrivning. Detta är stor skandal. Det finns inga ursäkter i hela världen som förlåter er denna miss. Ni borde ju ha lärt er efter alla år ni ordnat dessa resor. Jag hoppas i alla fall att jag med mitt brev kan få er att bättra er till kommande år. Vi är nog många som fått avsmak för Team Tours resor för lång tid framåt.



Micke Werkelin, ordf i Svenska Ducatiklubben  
Pyrolavägen 52  
181 60 Lidingö

#### FÖRKLARING

Som framgår av brevet till Team Tours så hade vi en strulig hemresa från Isle Of Man. Erik som vurspade och Anne-Lise som hjälpte honom kom till slut med en båt till Bergen. De kommer från Oslo, så det var ju inte helt fel. Jonas Åsberg och Micke Blom som blev kvar fick i gång sina hojar och kom ca 6 timmar försenade till färjan. Utan pengar. De fick tag på ett Bed & Breakfast som de fick betala på krita. Sedan tog de båten till Esbjerg i Danmark nästa dag. Till råga på eländet så var de förföljda av det häftiga stormvädret hela tiden. De hade dock gott resesällskap av den stora Ducatifantasten Håkan Bjelkengren som gav dem många goda råd.

#### ITALIENTRÄFFEN

Italienträffen blev en besvikelse. Vi hade räknat med minst 70 personer och det kom ungefär hälften. Det började bra på Bromma med massor av Guzzi, hyfsat många Laverdor och hyfsat många Ducar. Brommadagen var lyckad och bl a visade Föters upp Pason och 750 Elefant. Märkesklubbarna fick åka en liten parad vid 10.30-tiden vilket dock var lite för tidigt. Folk började strömma in vid 13-tiden. Italienträffen var det däremot sämre ställt med. Det kom hyfsat många Ducati, ca 20 stycken. Ett Moto-Guzzi gäng på ca 10 hojar ville inte stanna för att deras ordförande inte var där. Märkligt. Ingen Laverda deltog trots att de meddelat oss på Bromma att de skulle komma. Nu kom det bara 2 Laverdor alldeles innan maten och drog iväg igen. Den ena var Ubbe som ni kunde läsa om i senaste Ducatibladet och den andra var Hans Blomqvist från Flöters som kom på sin Laverda 1000 -71. En prototyp och därmed världens enda 71:a. Modogt att åka på den. Det dök så småningom upp 10 Guzzi som räddade kvällen från total katastrof. Det blev väl lite avslaget tack vare detta. Givetvis så regnade det också på senkvällen. Det blev i alla fall god mat och mycket ljug runt borden långt fram på småtimmarna.

#### KINNEKULLE

Aterigen fiasko. Regn, regn, regn, regn.... Vi för tacka de tappra 25 Ducatister som kom och åkte, trots vädret. Ekonomiskt gick det back, men det får vi kompensera senare. Torbjörn Lindgren kom och körde med sin Ducati 125 GP Racer -55. Hans bror körde på Lisa-Ducatin. På bilracet nästa dag så regnade det ännu mer. Racet blev bättre än förra året trots att bara 6 bilar ställde upp. Karlskogateamet vann i år igen. Nu i en otroligt preppad Fiat. Ekonomin i detta race gick ihop (den får inte påverka klubbens ekonomi). Jag tror dock att det dröjer innan vi kan ordna något sånt här igen. Intresset är litet, och nu kan vi ju hjälpa till med att ordna flera Battle Of Twinsrace i stället.

**BREMBO**

Brittiska korthärskatte.  
Tel. 0371/132 35, 132 17.

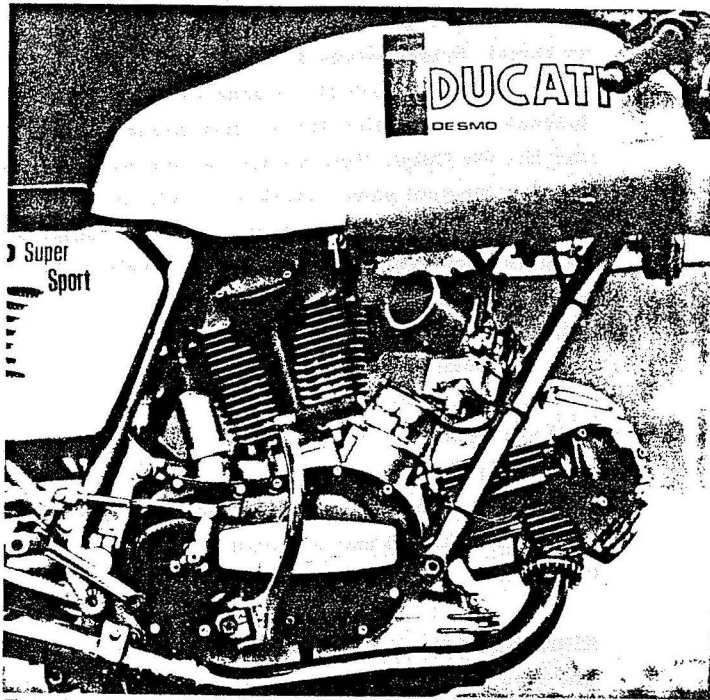
• Factories that manufacture sport-type motorcycles have two separate and distinct approaches: the first coincides with the GT (Grand Touring) classification of the automobile world and puts forth motorcycles that are fast, comfortable, but particularly demanding to live with and broad in appeal. The BMW R90S and the Guzzi Sport are archetypal. Ducati's Sport roars in from a different direction—comfort is traded for appearance and handling and it is expected that the owner will learn to live with, and cope with, a genuinely race-bred seating position, carburetors with no air cleaners, kick starting, honest-to-backache clip-on handlebars, little seat padding and too much exhaust noise. Certainly the BMW and the Guzzi are more practical and more realistic—but the Ducati Sport, harshness and all, has its own appeal.

And then there is the Ducati Super Sport, a bike that stands at the farthest reaches of the sporting world—the definitive factory-built cafe racer. It is set apart from its more prosaic brother (the Sport) by its brakes (double disc in front, single disc rear), its fiberglass, its front fork, its suspension, and its engine—the only desmo-valve big-bore powerplant available in the motorcycle world.

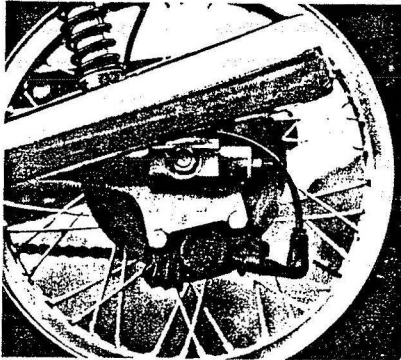
Briefly, desmo (short for desmodromic) refers to a process by which the intake and exhaust valves are mechanically opened (as in all four-stroke engines) and mechanically closed (other four-stroke engines use valve springs). Valve opening is attended to in the manner of both its 750 siblings: a cam in the cylinder head pivots a rocker arm, which presses (through an adjusting Winkler cap) against the top of the valve stem. Valve closing is taken care of by an additional lobe on the camshaft, an additional rocker and an additional adjuster. The closing lobe comes in contact with an inverted rocker arm; the forked end of the rocker, which bears against and beneath another adjuster connected with a hardened wire keeper to the valve stem, pulls the valve towards the valve seat; and the valve is closed. Since the opening lobes on the camshaft must work in precise concert with the closing lobes, and since the entire valve actuating mechanism does not have the tolerance inherent in a valve spring motor, adjustment is constant, complicated and time-consuming. To adjust the closing clearances, for example, the head must be removed from the engine, the opening rockers and rocker pins must be removed, the closing rockers and pins must be removed, the helper spring must be removed, and then the closing rockers and rocker pins must be re-installed and the clearance (.002) must be measured. Different-length closing adjusters are available to set the clearances.

Ducati's familiarity with desmodromic valve actuation dates back to the late Fifties, when single cylinder triple over-

PHOTOGRAPHY DALE BOLLER DENNIS GREENE DOUG MELLOR



The translucent slice down the side of the gas tank permits a quick read on the fuel supply.



Rear disc system utilizes modified front hub.

head cam desmo 125s (one cam opened the exhaust, one opened the intake, and one closed both valves through a pair of forked-end rockers) were built to compete against the twin-cam MVs. In 1967 Ducati produced a small batch of 250-350 single-overhead-cam desmo roadracers, 1969 saw Ducati make available 250 and 350 street desmo singles, and in the early Seventies Ducati lashed two 250 singles to-

## Ducati Super Sport

DESMO!  
THE FIVE-LETTER  
CODE FOR A  
MASTERPIECE

ANMÄRKNING  
Det här är den 750 SS  
som hade en fluga i tankens  
gelcoat som står omnämnd  
i alla Ducatiböcker.

gether and produced a 500cc desmo twin, whose development coincided with that of the 750 V-twin-valve-springer. When Ducati decided to participate in the 1972 Imola race the 750 twin was fitted out with its own desmo valve gear and turned loose against the best road racing equipment in the world. Two Desmo 750s, ridden by Paul Smart and Bruno Spaggiari, finished first and second. A year later the Super Sport 750 became available (although in a limited way—there are at present only three in North America) in street-legal form and now resides at the absolute top of the Factory Cafe Racer classification.

When Dr. Fabio Tagliani built the 1972 Imola twins, he didn't really have a lot of time to prepare trick engines and fancy

street use or for Production racing. Flood the Dell'Orto 40mm pumpers with the ticklers, crank open the throttle once to squirt raw gasoline down the ports and kick—it'll usually start first time, and settle down shortly to a mellifluous, liquid idle. The SS can deal painlessly with any street situation. Periods of idling don't affect it, the broad engagement point of the clutch makes it easy to be smooth, and like the rest of the 750 Ducati line its enormous low- and mid-range torque make it a pure delight to ride.

But somehow you know that flowing along with traffic is not what it does best. Fast mountain roads . . . ahhh. Sprung somewhat stiffly to remain secure at high speeds and to compensate for its 18-inch front rim (the GT and the Sport have 19-inch fronts), the SS is an unparalleled delight in fast sweepers. Certainly it's not as comfortable as the BMW Sport or the Guzzi Sport, but the difference in precise response to steering inputs and predictable tracking through 90 mph corners more than compensates for it. Its side-cover-housed shifting mechanism (identical on all three Ducati 750s) is the most accurate and clunk-free in motorcycling, all three discs are powerful and consistent, the engine doesn't vibrate, carburetion is faultless. Every control on the SS, every point of contact between the bike and the rider, every running action and nuance is so silky, so refined and so unintrusive that you begin to feel after a time that somehow the SS is . . . magic.

Bothered by details? You'll be bothered by the Super Sport. Stress cracks spread

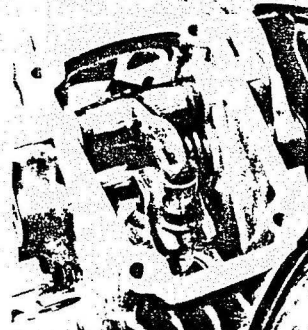
rather shoddy paint on the tank, seat, or fender. The fuse box is mounted upside-down and is open to the punishment of lousy weather. A hole has been crudely filed in the rear inner-fender to make room for the rear brake line. And there's an honest-to-God Italian fly, molded into the fiberglass fuel tank.

"Details shmetails," sneer the Ducati lovers. "Tell us about the engine."

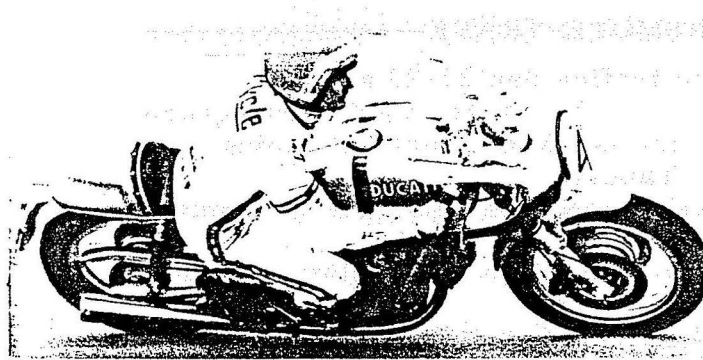
It's absolutely transfixing, from off-idle to mid-range cruising to 9000 rpm (and more) acceleration. Equipped like the rest of the Duck 750s with a 5-pound flywheel bolted to the inside of the primary gear the SS engine is snatch-free, willing, tractable and high-turning. What time the Italians at the Ducati factory haven't spent on the fiberglass they have positively lavished on the engine. The desmo rockers are polished and shimmed to a gnat's eyebrow for precise location, the intake and exhaust ports have been detailed and matched to their manifolds, the connecting rods have been polished, and the crankshaft is supported not only by two mammoth ball bearing assemblies but by a pair of roller bearings located in the generator and primary covers. It's an ultimate-quality engine in every major respect. A quibbler and a niggler would criticize the material and design of the valve seats and he might say that the valve guides are too short and he would quite reasonably attack the design and components the Ducati's breaker-point assembly, but these are all minor considerations. Besides, none of them has any genuine effect on performance—only maintenance.

And as we suggested earlier in this piece, Ducati maintenance—especially on a Super Sport—can get to be a 14-karat drag. The valve adjustment procedure has already been rehearsed. Setting the ignition timing requires a dial indicator, a degree wheel, and, if you're picky, sometimes as much as four hours (both sets of points mount on a single backing plate) of walking from one side of the bike to the other. Too, the front carburetor, fairing, seat and tank have to be removed to get good eye-purchase on the points. And the points should be checked every thousand miles or so, because the quality of the components is hardly up to Japanese standards.

Still, the True Believer can learn to live with the Super Sport, desmo valves and all. He can be thinking about the bike's total familiarity with high-speed corners while he's battling the points; he can marvel at a two-cylinder four-stroke 750cc engine that is capable of turning 10,000 rpm, mufflers and all, while he's fussing with the desmo bits and pieces that permit such other-worldly engine speeds. And if a fly in the fiberglass distresses his appreciation for detail perfection he can thank to himself, well, hell—at least it's an Italian fly, and an imported one at that.



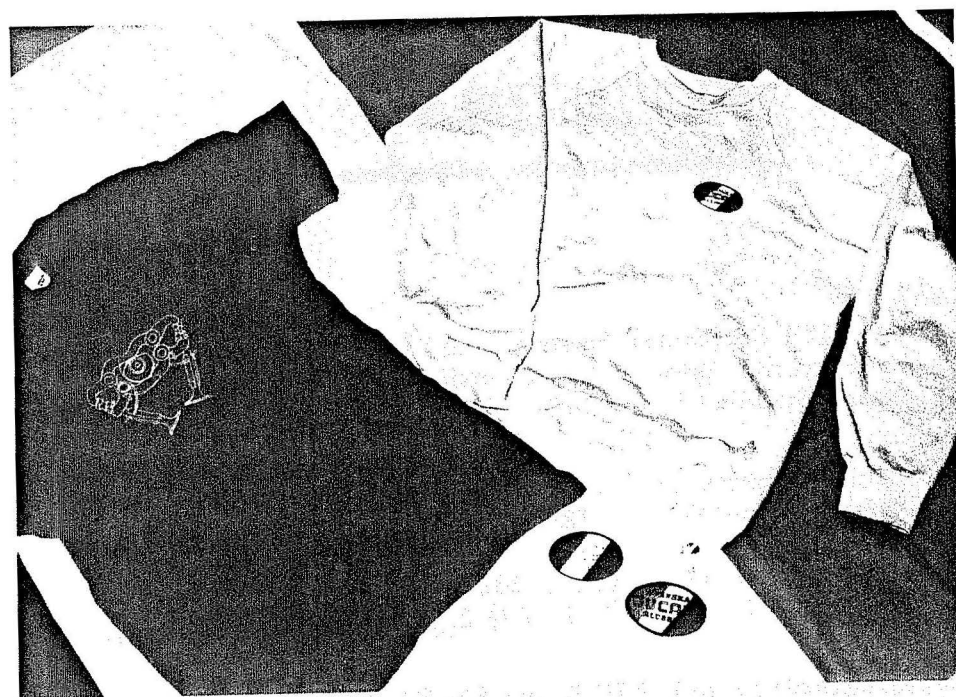
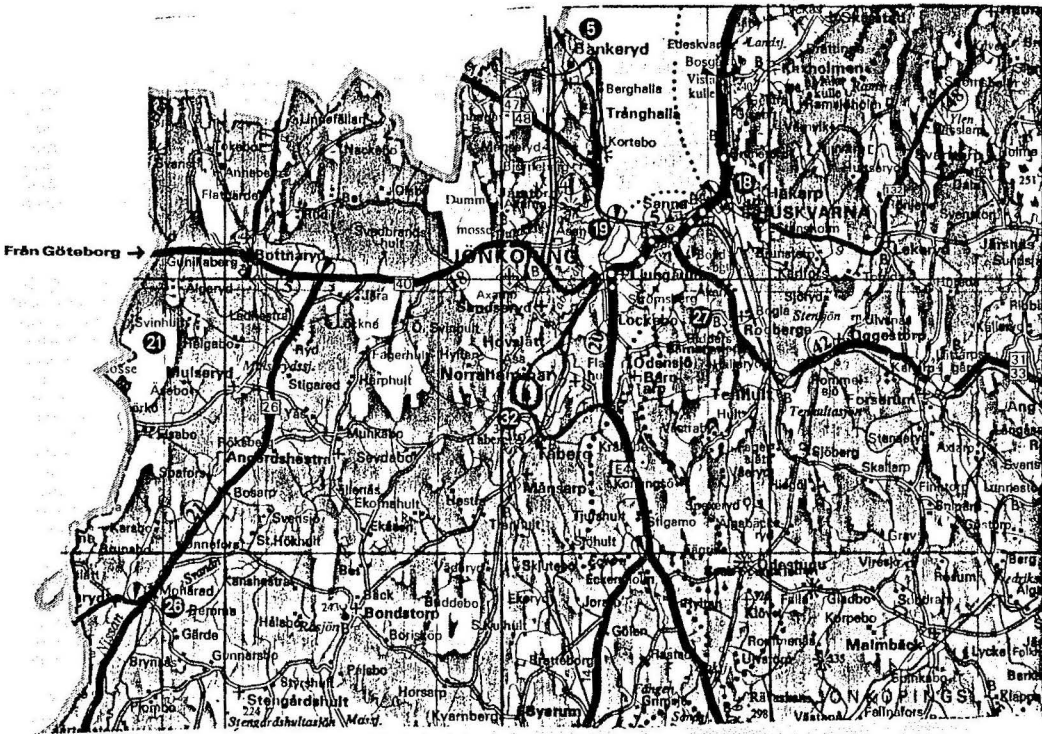
Forked arm works on cap with wire keepers.



The Desmo's ballwicket: production racing, corner bending, and charging toward its 9000-rpm redline.

chassis. Except for the heads and crankshaft assemblies, the engines were stock GT-750s, and except for the brakes and a little lightening the chassis were likewise. The Super Sport chassis is identical, then, to the frame that Smart used to win Imola, and except for carburetor size, compression ratio and cam lift the engine in the SS is likewise identical to the Imola motor. And what an engine it is—either for

from every attachment point of fiberglass to chassis. The bottom of the fuel tank leaks in two places. The front fender cannot be made to fit properly. The seat is tatty. The tachometer, pirated from the Sport, has the red line set at 7800 rpm when it ought to be at 9000. The fairing fits asymmetrically. Rust is intruding through the surface of the frame's rather shoddy paint (that doesn't match the



-----ÅRSMÖTE-TRÄFF-----

Du glömmet väl inte träffen den 21-23 augusti.  
 Den 21:a samlas vi kl 14.30 utanför Cagiva-Husqvarna-fabriken i Ödeslöv (mellan Mjölby och Jönköping).  
 Självträffen blir i Taberg.  
 Vägvals: E4:an. Tag av mot Torsvik-Tabergs centrum-järnvägsundergång-Åsasjön-Duceskytt.  
 40:an. Tag av mot skogskyrkogård-Hovslätt centrum-Åsasjön-Duceskytt.  
 Tag med liggunderlägg & sovsäck (skicka gärna). Frukost på söndagen och tak på huvudet kostar 120:-  
 Betala in på pg 4771371-4 (märkt Duce -87) senast den 30/6. Du får komma redan på fredag em.  
 TBR Petrus Andersson, Tubbebo, 56203 Månsarp.  
 tel 0393-40244.

ISLE OF MAN - RESENÄR: Tam med foton (även dia) till årsmötet så kan vi ha lite visning och snack.

----- TRÖJOR & MÄRKEN -----

1. Diskret grå Collagetröja med klubblogo på vänster sida på bröstet. strl S - XL 120:-
  2. Syndigt svart T-shirt med Desmo-systemet stort på bröstet. L & XL 75:-
  3. Flåshurtig Pantah-Collage i Coca-Cola stil. Vit med rött tryck. S - L - XL 120:-
  4. Likadan T-shirt S - XL 75:-
  5. Röd Pantahdekal, 12 cm lång 25:-
  6. Vindtunneltestade klubbdekalen (oval) 5:-
  7. Tygmärke enl ovan 25:-
  8. Aerodynamisk jacknål enl ovan 25:-
- Tvåtaktshatarnas vänner-dekal 10:-/10st.

Beställ och betala in på postgiro 604452-3  
 Frågor ? Ring Petta 08-7586933

# FYNDSIDAN

## Medlemmarnas privatannonser

Säljes

Ducati 125 SS (Sport Special) -61 i originalskick.

Allt original. Endast ca 300 mil.

Lennart Stridh 031-309477 eller 031-618000

Säljes

9 stycken sprillans nya 350 single mototrans. Trumbromsar, alu-fälgar, 12-Volt, brytarlös tändning.

Pris 5900 DM

Kracht Mottorradservice, 2350 Neumünster, Brachenfelder Str 22. Tel (0 43 21) 2 10 43 (talar svenska).

Säljes

Originalkolvar och BIKE årg 83-84 säljes alldeles för billigt.

Johan 031-149009

Säljes

2-1 system för 900 Ducati fabrikat Rayner, nytt.

Låter precis lagom, så att man kan köra ända hem även på kvällen.

Sven Bengtsson 0521-17939

Säljes

Till 900 SS. Trådekerhjul fram/bak, org skivor, org Borrani kompletta 6000:-. Org ensistssadel

1100:-, Tank med liten buckla 650:-

031-842495

Säljes

Pantah 600 -82. 2-1 system och nya Metzeler däck.

Leif Eklund 0174-20204 Pris 28500:-

Säljes

2-1 system till 900 & Mille. Kromat Marchall, 500 mil sedan nytt. Ca halva nypris.

Uno 0303-17835 Kvällar

Säljes

2st Camagnolo hjul årsmod -80 nyskick kompl med Brembo bromsar.

Carl Å Alvik Diamantstigen 29 19633 Kungsängen

Köpes

Ekerhjul fram och bak, helst med trumbromsar

Carl Å Alvik (se ovan).

Säljes

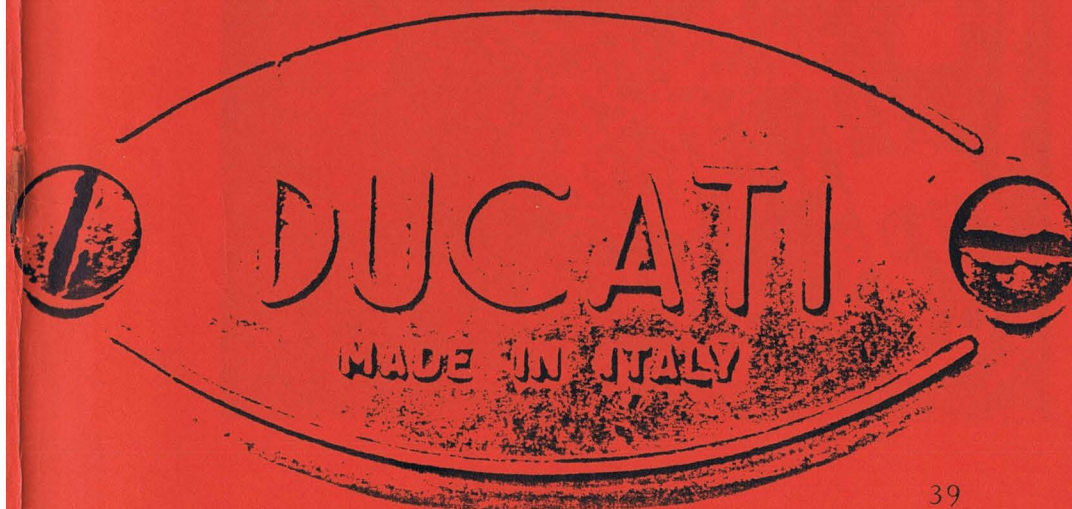
ELF motorolja till bottenpriser: MOTO2 (2-takt) 13:-/liter, MOTO2 Stnt Comp (2-takt) 42:-/l, MOTO4 synt 4-taktsolja 15W/40 37:-/l, MOTO4 vanlig 4-t olja 20W/50 15:-/l, MOTO T växellådsolja 14:-/l, MOTO F hydraulolja för motorcyklar SAE 10 15:-/l, MOTO C kedjespray 25:-/0,25l, ELF L DOT 5 bromsolja 37:-/0,5 l.

Kjell Sköld 054-30264 Anmäl intresse senast den 10:e Juli.

Köpes

900-motor hel eller i delar. Helst med Bosch tändsystem.

Lars Ekeman 08-894936



## NYHETER

T-SHIRT/COLLAGE & TRANSPARANT DEKAL  
MED:

900 Super Sport . Röd tröja med vitt tryck.

DUCATI (gamla logon). Blå tröja med vitt tryck.

Collage kostar 120:-, Tshirt 75:-, dekal 25:-

Storlek SMALL - EXTRA LARGE (dekal 12cm)

Beställ & betala på pg 604452-3.

Bordi visar stolt upp den nya Quattro Valvole gat-Ducatin

