

Cucciolo



TVÅNGSSTYRELSENS SISTA TVÅNGSTIDNING

1987



ORD FRÅN ORDFÖRANDEN

Cucciolo nr 4 -87, Augusti-September

Jaha, här är då sista tidningen som "tvångsstyrelsen" ger ut. Vi vet fortfarande inte vilka som skall ta över styrelsen nästa år. Det är inget svårt jobb. Som jag har skrivit förut så kan jag tänka mig att fortsätta med Cucciolo (om vi skall ha den kvar och om ingen annan vill ta över) och Peter kan tänka sig att fortsätta med tråk & dekal-försäljning. Partikel-Janne kommer att fortsätta med dataregistret. Vi behöver alltså 5st "ide"-sprutor" som bör bo någorlunda nära varandra. Ring mig snarast om du kan tänka dig att ställa upp så slipper vi en massa strul på årsmötet.

Det kommer alldeles för få bidrag till Cucciolo. Har ni somnat? Skriv om dina resor, om din hoj, om dig själv, om din ombyggnad, om dina tekniska tips.....

Vi syns på årsmötet.

V. H. Micke Werkelin

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

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

Presstopp är den 20:e i varje udda månad.

Medlem i Svenska Ducati Klubben blir man genom att sätta in 100:- på postgiro-nummer 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, 181 60 Lidingö.

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

Dagordning för Svenska Ducati Klubbens årsmöte den 22 Augusti

- §1 Mötets öppnande
- §2 Godkännande av dagordning
- §3 Upprop och fastställande av röstlängd
- §4 Fråga om årsmötet utlysts på rätt sätt
- §5 Val av ordf och sekr för mötet
- §6 Val av 2st justeringsmän som jämte ordf skall justera mötesprotokollet samt vara rösträknare
- §7 Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat och balansräkningar för den gagna perioden
- §8 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för den tid revisionen avser
- §9 Fastställande av medlemsavgiften och diskussion om Cucciolo och Ducatibladet. Om båda tidningarna skall finnas i fortsättningen föreslår styrelsen en avgiftshöjning till 150:-/år. Om endast en tidning skall finnas kvar föreslår styrelsen oförändrad avgift: 100:-/år
- §10 Val av styrelse för ett år framåt (ordf, kassör, sekr + minst 2st ledamöter).
- §11 Val av två revisorer
- §12 Val av valberedning bestående av 2 personer
- §13 Ändring av stadgar
(styrelsen föreslår att texten "Medlemskap kan förvärfvas av samtliga som är intresserade av Ducati" stryks. Följande tillägg föreslås: "Svenska Ducati Klubben är en öppen ide'ell förening. Klubben skall verka för ökad kännedom om motorcyklar och motorcykelåkning samt för en säker och meningsfull körning". Denna ändring föreslår vi för att det överhuvudtaget skall vara möjligt att få tillstånd att ordna lotteriförsäljning på allmän plats.
- §14 Verksamhetsinriktning för kommande år. (önskemål om gemensamma resor t ex Assen, Nürburgring mm.
- §15 Behandling av ärenden som väckts av styrelsen eller medlem i klubben
- §16 Mötets avslutning

Stockholm

Det var uruselt väder innan sommaren, så det var inte många som dök upp på våra onsdagsträffar vid Solstugan på Kårsön vid Drottningholm. Vi får hoppas på bättre väder i höst så gör vi ett nytt försök att samlas med våra Duccar på onsdagkvällarna.

BATTLE OF THE TWINS

ETT INTERNORDISKT UPPVISNINGSLOPP FÖR TVÅCYLINDRIGA FYRTAKTS-
MOTORCYKLAR I SAMBAND MED SM-FINALEN I ROADRACING 5-6 sept 87.

MASKINMATERIAL: ALLA MASKINER SKALL UPPFYLLA SVEMOS NATIONELLA
REGLEMENTE ANG. UTRUSTNING OCH UTFÖRANDE MED
TILLÄGGET FRI TRIMNING OCH MAX LJUDNIVÅ 115 dB.

FÖRARE : FÖR DELTAGANDE KRÄVS ATT FÖRAREN INNEHAR EN
GÄLLANDE SVEMOLICENS ELLER MOTSVARANDE FRÅN
ÖVRIGA NORDISKA LÄNDERNA OCH DET RÄCKER MED
DEBUTANTLICENS.

ANTAL STARTANDE: MAX 36 ST FÅR STARTA MED TIDSTRÄNING SOM UT-
SORTERING OCH STARTORDNING. ARRANGÖREN HAR
RÄTTEN ATT STRYKA KLASSEN VID FÄRRE ÄN 20 ST
ANMÄLDA OCH BESKED DÄROM LÄMNAS SENAST DEN
2 SEPTEMBER.

SISTA ANM.DAG : ANMÄLAN OCH STARTAVGIFT (150 KR) SKALL VARA
INNE SENAST DEN 26 AUGUSTI 1987 PÅ POSTGIRO
11 05 77-4 ELLER BANKGIRO 863-1103 OCH MÄRK
TALONGEN MED NAMN OCH "BATTLE OF THE TWIN".

KONTAKTMAN : ANMÄLAN SKALL SKICKAS TILL :

BJÖRN ANDERSSON
GOTTÅKRAVÄGEN 54
236 00 HÖLLVIKEN

OM DU HAR NÅGRA FRÅGOR SÅ RING 040-452112.



Cagiva har köpt Morini, så nu kan Cucciolo för första gången presentera
en artikel om detta märke.

----- SPAGHETTI BOLOGNESE -----

Stod i färjkön i Visby för att åka ombord på den urtråkiga Gotlandsbåten.
Förutom min Ducce så fanns det ett antal japsar och en BMW i färjkön.
Plötsligt kom det en gammal Moto Morini 3 1/2 indunkande på området.
Jag tittade till lite extra på ekipaget av flera anledningar. Moto Morini
är inte bara en Italiensk motorcykel. Den tillverkas nämligen i Bologna
där även Ducati görs. På MC:n var det dessutom en enorm packning.
Inne mellan packningen hade på något obegripligt sett en tjej och en kille
i 35-årsåldern lyckats tränga in sig. Mest förvånad blev jag dock när jag
fick se registreringsskylten med reg nr BO.... BO betyder Bologna.
Bologna, staden jag besökt bara 3 veckor tidigare, ni vet när vi överläm-
nade vårt tunga glas-medlemskort till Fabbe. Vi fick givetvis mycket att
snacka om på överresan. Det visade sig att de talade god engelska och vi
bytte bl a adresser. För mig är det ju suveränt att ha en adress i Bologna
nästa gång jag åker ner. För Giovanni och Edith, som de heter, så var
det ju bra att ha en adress i Sverige i fall de skulle få något strul. Nästa
dag skulle de, efter att ha övernattat i Nynäshamn, åka via Södertälje
till Mariefred, Strängnäs osv. Jag pekade ut några vägar på kartan åt
dem. Snart var båten i Nynäshamn och vi skiljdes åt. Nästa morgon vid
11-tiden ringde telefonen. - Hello, this is Giovanni. - We've got some
problems.....

En mil innan Södertälje hade Morinin stannat. Det verkade ungefär som
om det var soppatorsk. Giovanni kollade att det fanns bensin. Tanken
var halvfull, märkligt. Han kickade motorn och Morinin spann igång di-
rekt. De fortsatte färden. När de kom in i Södertälje fick de stanna vid ett
rödljus. Plötsligt kom det en vindpust bakifrån, och med den en tjock vit
rök. Giovanni och Edith vände sig om och fick se att röken kom från vänster
ljuddämpare. Man styrde in på en mack och ringde hem till mig. Jag bad dem
att ta sig till Lidköping MCK. De kom, och en febril jakt på Morinihandlare
följde med negativt resultat. Vi tog bort den bakre cylindern och fann att
kolven var kraftigt demolerad. Hojen hade nypt pga överhettning. Efter
mycket om och men fick vi tag på den svenska generalagenten, Motosprint
i Landskrona (tror jag). Han hade inga delar över huvudtaget. Vi fick
reda på att det fanns ett jättelager med delar i Tyskland, men där kunde
inte Giovanni handla av en viss anledning som jag återkommer till. På
kvällen ringde Giovanni till en firma i Bologna som lovade att skicka ny
kolv och ringar samma kväll med flyg. Giovanni och Edith fick bo på klubben
så länge vilket de var mycket tacksamma över. Vi var många som blev
bjudna på enormt god pasta på kvällarna. Ofta med vin.

Under dagarna, som snabbt blev en dryg vecka, på klubben så fick vi höra mycket om deras enorma resor. Fram till för ca 4 år sedan så ägde Giovanni en Moto Morini 150cc 1-cyl 4-takt. Den hade gått ca 6000 mil när de beslutade sig för att åka till Korsika. 2 personer, 150cc, 1cyl 4-takt, typiskt Italienskt. Efter ett tag hade en kolvring pajat. Giovanni var inte särskilt mekkunnig, så han förklarade problemet för sin mekaniker i Bologna per telefon. Mekanikern förklarade att det säkert skulle gå att fortsätta resan om de hällde i STP och sedan kollade oljenivån ofta. De fortsatte, ja de åkte faktiskt sammanlagt över 100 mil på Sardinien och Korsika, bla i bergen. När de hade en mil kvar till färjan som skulle ta dem hem så totalskar motorn. 150-kubikaren ställdes därför undan i förmån för en 3 1/2 som Giovanni hittat billigt. Den lilla 350:n var av -74 års modell som var det första året Morini tillverkade denna modell. Just därför så är -74:orna kända för ganska svårartade barnsjukdomar. Maskinen var 10 år gammal, men den hade inte ens gått 1000 mil.

Första resan med den nyinköpta maskinen blev lång, mycket lång. Man avverkade 1500 mil på semestern. Färden gick från Italien, genom en massa östländer, genom Tyskland och Danmark, över Sverige till Finland. Där fortsatte man norrut. Mitt i urskogen i norra Finland dök det första problemet upp. Man tappade växelspaken. Den gick inte att hitta igen och man fick vänta tills hjälp dök upp då det bara passerade 1 bil per timme. Hjälpen dök upp till slut i form av två killar i en Van. De höll på att bygga ett hus i närheten och bad Giovanni och Edith att följa med. Giovanni gjorde en provisorisk lagning för att ta sig till deras bygge. Han tog bromsarmen från främre trumbromsen och satte den på växelspakens plats. Den hade faktiskt samma splines. Han kunde lägga i önskad växel med handen. Framme vid nybygget kom de uppfinningsrika finländarna med lösningen på problemet. De tog fram en ringnyckel. Denna fäste de på växelaxeln genom att slå in en massa små spikar mellan axeln och nyckeln. Till ringnyckeln främre ända täljde man till en träplugg som man hamrade in. Nu hade man en fungerande växelspak. Färden gick vidare mot Nordkapp utan problem. Sedan åkte man ner genom Norge och stötte på en del nya problem. Först gick bakramen av vilket inte var så konstigt med den tunga lasten och de dåliga vägarna. Den fick man svetsad och förstärkt med bandjärn av en norsk bysmed. Vid ett senare tillfälle hade Giovanni och Edith varit och besökt ett museum i en norsk stad. När de skulle åka hittade Edith en mutter på gatan. Den ser precis ut som en mutter till Morinin, sa Giovanni, men det kan det ju inte vara, så släng den. När de sedan åkte iväg så gick hojen som en slingrande spaghetti på vägen. Snabbt insåg de att muttern de slängt säkert kom från deras cykel. Det visade sig vara muttern till bakhjulet. Missödet medförde att ryckutjämnaren skadades. Men färden kunde fortsätta. I södra Norge började cykeln att gå på en cylinder samtidigt som den började skramla ganska kraftigt. Man fortsatte ändå. Det var ju bara

100 mil kvar till Fritz Alexander, den tyska generalagenten. Man tog sig fram till denna Alexander utan vidare missöden. Hos Alexander & co satt man med armarna i kors när bolognaparet tågade in. Man hade tydligen inget att göra. Nu såg man dock sin chans att tjäna grova slantar. Man konstaterade snabbt att en ventiljusteringsskruven hade skruvat upp sig varvid en stötstång hade hoppat ur sitt läge i vipparmen. "För säkerhets skull" så rev man ner hela motorn för att konstatera att det inte fanns något annat fel. Anledningen till detta var i själva verket att man inte hade något annat att göra. När Alexander sedan lämnade fram ett kvitto som var på mycket större belopp än vad Giovanni och Edith hade kvar i sin resekasse så förstod Giovanni att han höll på att bli blåst. Han betalade därför bara en del av beloppet och bad herr Alexander att skicka en räkning på återstoden till Bologna.

När han kom hem fick han räkningen. Han kontaktade då sin mekaniker som rådde honom att inte betala pga de nämnda omständigheterna. För säkerhets skull åkte Giovanni till Morinifabriken och frågade samma sak. De svarade också att han inte skulle pröjsa. Därför betalade inte Giovanni, och därför kunde vi inte beställa delar från Tyskland eftersom han troligtvis var "portad". Fritz Alexander hade i alla fall monterat på en riktig växelspak. Provisoriet fick nu pryda väggen hemma på Via Mazzini i Bologna. På vägen ner till Bologna blev de dessutom av med 3:ans växel (inte ovanligt med växellådsfel på -74:orna) så han fick hela växellådan utbytt till nyare modell av sin mek i Bologna.





Följande sommar åkte man till Island via Färöarna. De lyckades först med att missa Islandsbåten på Färöarna, så de fick stanna en vecka på denna ö (öar) vilka utforskades grundligt. På Island åkte man runt ön på de ibland nästan obefintliga vägarna. Det höll på att bli kris på sista dagen när de skulle till båten. Man hade redan haft tre punkteringar när det smäll igen. Det var bara någon timme tills båten skulle gå och slangen var söndertrasad liksom däcket (bak). Nu dök det upp en stor islänning med jeep och släp. Giovanni och Edith häpnade när den stora islänningen lyfte upp hojen på släpet ensam. Så slutade den resan lyckligt. Man slapp vänta en vecka på nästa båt. Förra vintern var Giovanni och åkte i öknen i Tunisien med Morinin. Man får nog ha förståelse för att Morinin var i så kallat bruksskick. Jaha, hur gick det då med delarna som skulle komma till Sverige. Efter en och en halv vecka ringde Giovanni till firman i Bologna. DE HADE ÖVERHUVUDTAGET INTE SKICKAT DELARNA. De hade några svaga ursäkter om den italienska tullen och postverket när Giovanni slängde på luren. Nu var goda råd välkomna. De hade sett Stockholm från både ut och insidan vilket de i och för sig uppskattade mycket då de var mycket kulturintresserade. Men, nu ville de styra hemåt. Arbetet väntade. Giovanni jobbar som penningmäklare och Edith jobbar i en akvarieaffär (gros-sistfirma). Vi slipade på den skamfilade kolven för att få en jämnare yta.

En av kolvringarna gick av när vi försökte att bryta loss den. Den satt nämligen fastbränd i sitt spår. De andra gick trögt i spåren, så jag sa åt Giovanni att fila upp spåren lite. Vi hade gett upp hoppet om att de skulle kunna åka hem med båda kolvringarna samt oljeringen. En kolvring fick räcka. Då hände det som inte fick hända. Giovanni bröt av oljeringen när han skulle sätta den på plats. Att köra med bara en kolvring utan oljering var inte att rekommendera. Det hade blivit torsdagkväll, så det var inte mycket att göra förrän nästa dag då affärerna öppnade. På fredagen tog sopnedkats-Ubbe med sig Giovanni i sin bil på lunchen. De besökte olika motorrenoveringsfirmor. På MC-motor fick de tag på kolvringar som hade rätt diameter, men som var för höga. Det ordnades genom att man helt enkelt svarvade upp kolvringsspåren. I Hägersten fick man tag på en oljering till en hundkoja som också var för hög. Ännu en gång fick man montera upp kolven i en svarv. På fredagkvällen monterade vi ihop hojen. Den funkade. Jag provade en repa. Den skramlade visserligen en hel del, men den kändes pigg och rolig. Vi förklarade att det kanske skulle hålla hem om man tog det försiktigt och åkte raka vägen hem. På fredagkvällen blev det pastafest och på lördagen, efter en och en halv vecka, styrde de hemåt. Tror ni att de åkte raka vägen hem? Nej då. Man tog flera dagar på sig och åkte sick-sack ner genom Sverige på småvägar. Man fortsatte genom Danmark och Tyskland på småvägar. När de var i södra Schweiz hade de ett dygn på sig att komma hem. De åkte förbi Como-sjön, förbi Mandello del Lario där Guzzi görs. När de kom till Modena, ca 3 mil norr om Bologna, på kvällen så totalrasade motorn. Men, det var inte kolven. Vårre. Vevaxeln gick rätt av.

Giovanni fick senare tag på en krockad Morini som han tog motorn i frågan. Han behöll Morinin men köpte också en BMW R80 G/S i höstas. Den åkte han i Afrika med under jul-nyår. BMW-Italia sponsade honom för resan. Han åkte först genom fd spanska Sahara. Han skulle sedan till Mauretanien. Det gick dock inte. Han fick vända vid gränsen, för där var det inbördeskrig. Han försökte då ta sig till Mauretanien via Kanarieöarna. Han satte sig själv och BMW:n på ett flygplan till Las Palmas. Båten till Mauritanien stoppades dock av flera anledningar. Efter två veckor på Kanarieöarna åkte han sedan hem igen. Han skall nu skriva en artikel om denna resa i någon italiensk MC-tidning. Historian slutar här, men det blir säkert en fortsättning då jag hör av dem om sommarens bravader. För de har nog säkert stora resplaner för detta året också. Sen hoppas jag att Kjell Sveholm, Mats Håkansson och andra Moriniägare inte uppfattar den här storn som något negativt mot Morini. Ni får väl besvara artikeln i så fall.

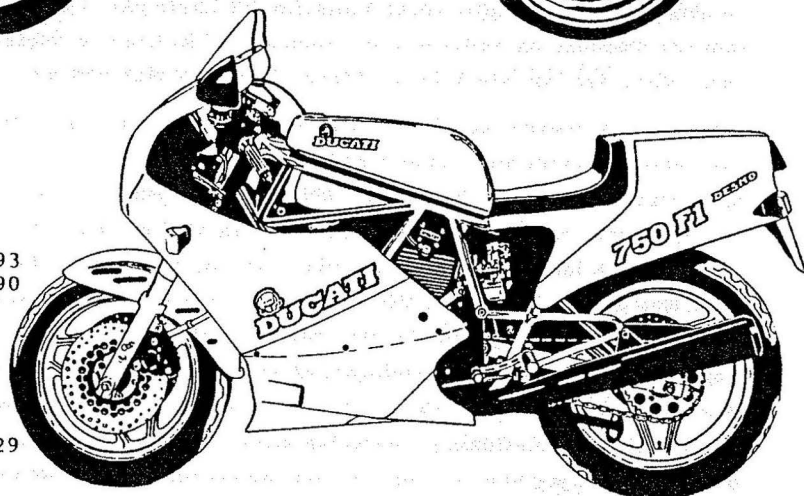
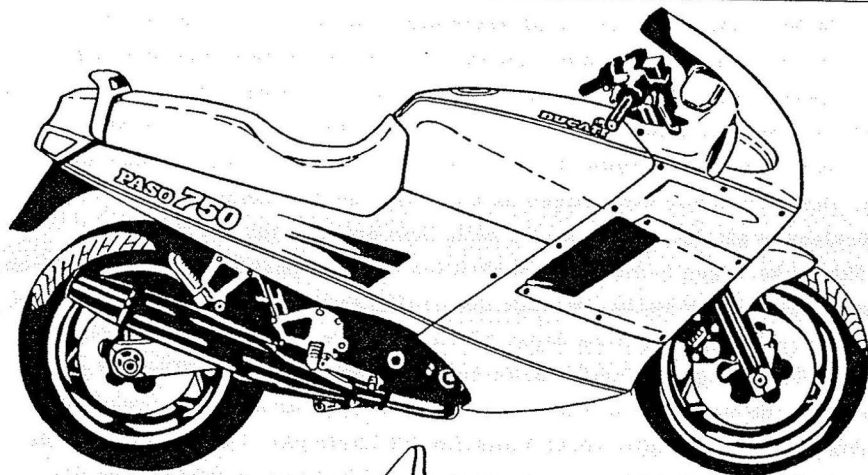
DEN ITALIENSKA UTMANINGEN

CAGIVA-gruppen

**Cagiva
Ducati
Husqvarna
Morini**

Europas ledande mc-industri

Representeras på landsvägssidan
av H. Flöter Försäljnings AB.



ATERFÖRSÄLJARE:

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

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

Biscaya Motor AB
Hol 1257
Alingsås, 0322-30129

Bike AB
Lextorpsvägen 997
Trollhättan, 0520-72800

Lundgrens Motor AB
Matsbogatan 18
Avesta, 0226-52510

SENASTE NYTT

Med skvaller & togner

SUPERBIKE

Nästa år skall den nya Superbikeserien sätta i gång. Ducati skall där ställa upp med 4-ventils 851cc Desmo. De kommer att få konkurrens, överraskande nog, av Moto Guzzi. Guzzi skall visa upp en modifierad twin i höst med överliggande remdrivna kammar och 4 ventiler per topp. Den skall ha samma vevhus som förut och givetvis kardan. Man tänker ställa upp med 1000cc versionen i superbike som även skall ha direktinsprutning och tändningsdator, precis som Duccen. Du som skall åka runt och kolla på tävlingarna nästa år kan redan nu boka in VM-racen i almanackan. Daytona 6 mars, Donington 3 april, Hungaroring 1 maj, Hockenheim 8 maj, Sugo (Japan) 15 maj, Estoril 22 maj, Jerez 29 maj, Assen 26 juni, Osterreiohring 3 juli, Canadh 17 juli, Anderstorp (!) 14 augusti, Le Mans 4 september, Calder Park (Australien) 25 september, Nya Zeeland 9 oktober och slutligen antingen Brasilien eller Malaysia. Snacka om häftig VM-serie där vi vill se Lucchinelli vinna på en Quattro Valvole Ducati Desmo.

CAGIVA 500 RACER

Den nya Cagiva 500 racern har placerat sig riktigt bra på flera tävlingar. Den nya racern heter V587 och är kompaktare och lättare än den gamla racern. V4-motorn har flyttats framåt i ramen och Öhlin-bakfjädringen har modifierats för att förbättra fjädringsegenskaperna samt för att tillåta ny dragning på avgassystemet. Man har vidare tagit bort en av de två kplarna (!) då motorn gick för kallt förut vilket medförde flera ras. Den nya racern sägs trots alla förbättringar och goda tävlingsresultat fortfarande vara under utveckling.

SUPERBIKE PÅ MONZA

I slutet av maj hade man ett Superbikelopp på Monza. Ett slags testlopp inför kommande säsong. Lucchinelli var med och hade snabbaste tränings-tid på den supersnabba banan med sin Ducati Quattro Valvole 851. Tyvärr fick han bryta tävlingen efter första chikanen så H-a fick vinna den här gången med en oljeläckande VF 750 R.

25000000 KRONOR

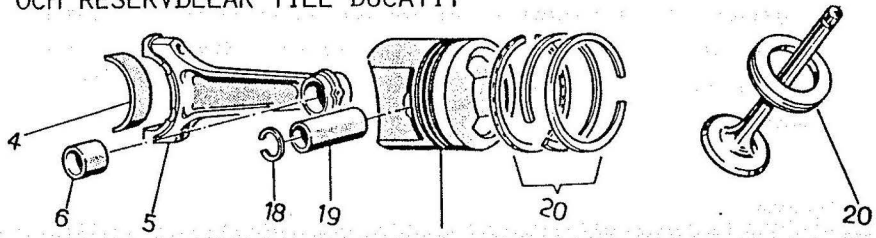
Cagiva skall spendera 25 miljoner kronor på sin tävlingsverksamhet i år. Av dessa pengar gick 6 miljoner åt till Paris-Dakar tävlingen som man ju fick bryta i ledning på näst sista dagen då en stock var i vägen. Resten av pengarna satsar man på motocross där man leder 125cc VM och ligger 2:a i 250 VM, på roadracing 500cc och på diverse tävlingar med Lucchinelli på en Ducati.

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

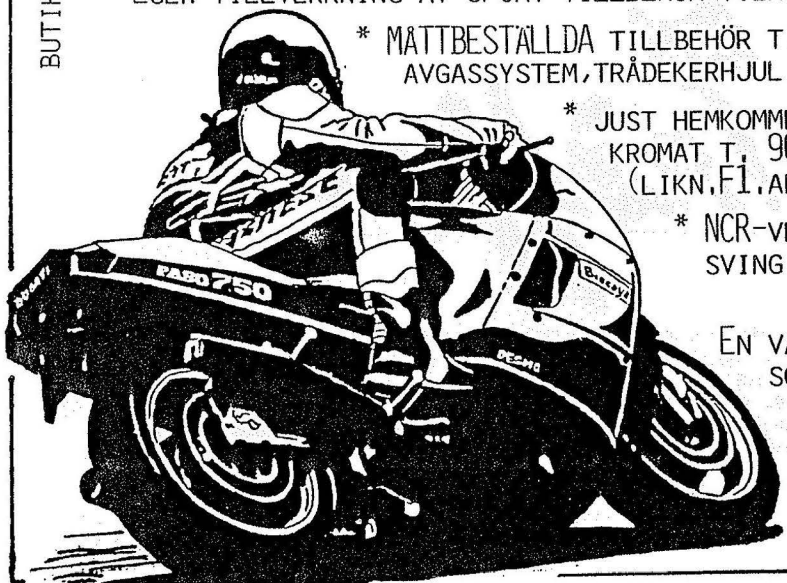
DUCATI DUCATI DUCATI DUCATI DUCATI
Biscaya motor
Höl Alingsås Tel. 0322-301 29

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



* MÄTTBESTÄLLDA TILLBEHÖR T.EX. ALU.TANKAR, AVGASSYSTEM, TRÅDEKERHJUL M.M.

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

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

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

G U T E T T - W E E K

Cucciolo besökte Gute TT-week på Isle Of Gotland i juli. Vi började vår färd i strålände solsken i Stockholm. Vi stannade redan i Farsta och fick byta ram på Alazzurran. Sedan åkte vi utan problem ända till Nynäs-hamn. Gotlandsbolaget var sig likt. Motorcyklarna travades varsamt ovanpå varandra med gaffeltruckar. Vi köpte pytt i panna för 93:- per portion och fördröev sedan tiden med att spela fyrmansvisst med en 245-åkare och dotter.

Väl framme i Visby möttes vi av jublande folkmassor. Annies Yamaha fick bogseras igång på hampiren! Micke "reseledaren" Werkelin, som gör anspråk på att hitta på ön, visade oss ut på "fina krokiga vägar". Det fina med dem var dock svårt att förstå då vägarna var grusbelagda. Micke hävdade dock bestämt att de var asfaltsvägar förra året. Vi trodde honom inte.

Rejält dammiga kom vi fram till Fårösund. Eftersom vi var bruna i ansiktet av all smuts togs vi för negrer och blev krävda på legitimation av en militärpolis. Negrer får nämligen inte beträda Fårö blev vi upplysta om av militärpolisen. Fårö är militärt skyddsområde. Eftersom ingen av oss hade leg, fick vi muta MP med en Pripps blå. Detta sörjde eftersom det är hans favoritdryck. På Fårö lurade MW ut oss på grusvägar igen. Resesällskapet började att fatta misstankar. MW:s plötsliga lust för grusvägar måste ha berott på att det var Alazzurrans enda chans att köra ifrån Pettas rejser. MW förklarade vägvalet med att vi skulle flukta på några dammiga stenar och solnedgången vid kusten. Solen hade gått i moln, så den förklaringen höll inte.

Efter några soliga dagar på stranden beslöt vi oss för att åka runt på den berömda Calcium Rock Circuit. Den drygt 10 mil långa banan blev känd under senare hälften av 80-talet då den krävde sitt första offer: en rödbrokig SRB - kviga som irrat sig ut vid kurvan i Bäl. Folkhumorn säger att -det roligaste som händer i Bäl är när vägen svänger. Vi gjorde därför inget uppehåll i socknen. En annan känd plats på banan är Gullman-kurvan. Vi tyckte i alla fall att Gullman-kurvan var ljust enkelt.

Vi var inte mogna att köra hela banan i ett svep. I stället svepte vi en öl på en pub i Lummelunda. Puben, The Cave, låg insprängd i berget.

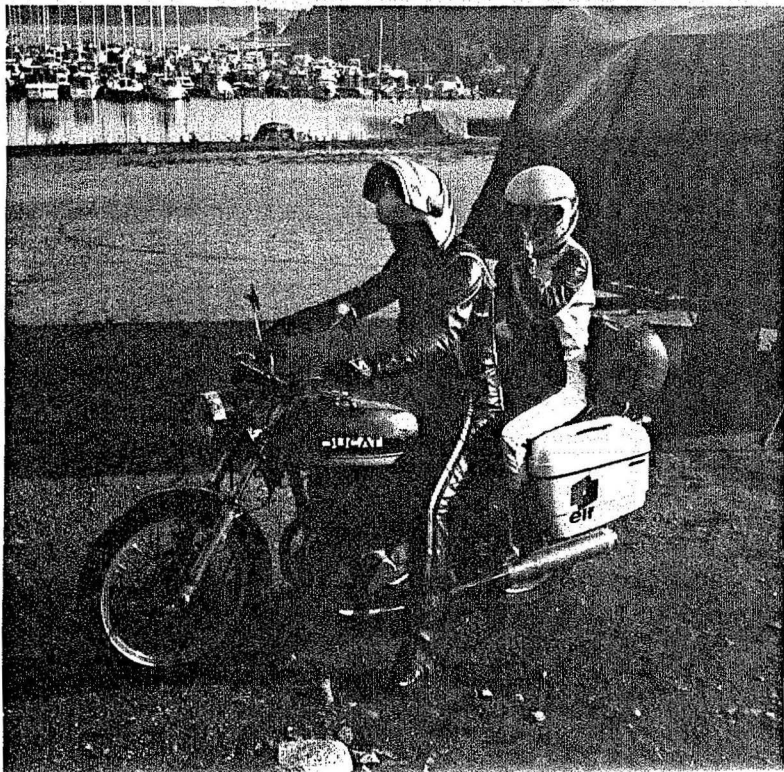
Vi såg en vit Pantah utanför med kondomer över förgasartrattarna trots solsken. RFSU delade ut sådana på ~~en~~ badstranden. Ducatisterna startar alltid nya trender. Resten av varvet var ett prov på förarnas mod. Den ymniga förekomsten av den ovanliga fågeln, sädesskvättan, gjorde det riskabelt att åka fort. Vi förstod med ens varför man skyddade trattarna.

Gotlänningarna åker mycket engelskt. Vi hittade förklaringen till detta. Man har egen olja! Vi såg en Triumfhåkare som pallade olja mitt i natten vid oljefälten i Rute. Vi gissade att han tillhörde Halls Angels som brukar vara med i de ökända bråken med Rute Ramlikullers. Nu var han farligt ute på deras område. Senare på natten hörde vi några dova smällar, och vi förstod vad som hade hänt.

Visby är känt för sitt häktiska nattliv. Cucciolos testpatrull bestämde sig för att underköka vad som händer. Tyvärr så minns vi inget av det som hände efter kl 22.00. Innan hade en gotlänning, vi tror han hette Kaj, bjudit oss på den tjärsmakande drycken Gotlandsdricka.

Vi vet att det har cirkulerat rykten om resten av övistelsen och hemresan, men vi vill härmed förklara att det mesta är grova överdrifter. Vi har t ex inte alls gjort det som påstås vid den platsen som de påstår att vi gjorde det vid.

Av Peter F Lindqvist, Micke R Werkelin och Annie R D Seel



INSÄNDARE

Bästa Cucciolo !

Efter att ha tagit del av den s.k. "inne och utelistan" i Eder klubb-tidning Cucciolo vill jag framföra några synpunkter. Statoil, som övertagit Esso, vill skapa en ny fräsigare image. Jag vill med det här brevet redogöra för de åtgärder vi har vidtagit för att locka till oss en yngre kundkrets.

För det 1:a är det inte längre en regel att vissa yrkesgrupper tankar hos just oss. Vidare delar vi ut gratis ballonger till barnen om man tankar mer än 100 liter. Vår personal har ungdomiserats. Våra pumpar har fått en sportigare framtoning i ärtigt blått och orange. Jag hoppas ni tar hänsyn till detta vid framtagnandet av nästa innelista.

Med vänliga hälsningar B. Enzin , marknadsföringschef Statoil.

Cucciolo svarar.

Vi skall försöka ta hänsyn till detta. Under hela sommaren kommer vi att leta efter , och vara på väg emot "lyckans bensinstation" . Det kan vara Statoil.

Hallo

Angående oljefiltrerna du skrev om i senaste Cucciolon så har jag använt Simca-filer i minst 2000 mil sen -84. Min Pantah 500 går bevisligen fortfarande utan renovering efter 6000 mil. Det tycker jag är ett gott betyg (till Duccen).

PS. Det finns Duccar i Libanon. Källa: Vår utsände medlem i FN-tjänst P A Bergman.

Hälsningar Stefan Josefson

BISCAYA UTMANAR

Tomas och Panta på Biscaya skall ställa upp i Battle Of The Twins på Ring Knutstorp den 5-6 September och utmanar Duceklubben. Alla i Ducatklubben som klar dessa båda blir bjudna på en ventiljustering under vintern. Vi har även tänkt att samla upp lite pengar i klubben och ge till den medlem som kommer bäst placerad med en Ducati. Om du vill skänka en slant till detta är vi tacksamma. Skicka in ca 10-50 kr på postgiro 4771371-4 och märk inbetalningskortet BOTT-spons. Alla med minst debutanilicens får ställa upp.

Assen/Holland

Rijeka/Jugoslavien

Resultat 500, fem plus femton varv efter omstart (sjunde deltävlingen av sexton): 1) E Lavson, USA, Yamaha, 50.12,91. 2) W Gardner, AUS, Honda, 50.19,58. 3) R Mamola, USA, Yamaha, 50.25,90. 4) R McEInea, GB, Yamaha, 50.29,34. 5) R Haslam, GB, Elf-Honda. 6) D de Radiques, B, Cagiva, 50.56,25. 7) R Burnett, GB, Honda. 8) K Irons, GB, Suzuki. 9) P Chili, I, Honda. 10) K Magce, AUS, Yamaha.

500: 1) Wayne Gardner, AUS, Honda 46,30,64. 2) Randy Mamola, USA, Yamaha 46,33,07. 3) Eddie Lawson, USA, Yamaha 46,45,86. 4) Ron Haslam, GB, Elf-Honda 47,00,96. 5) Raymond Roche, F, Cagiva 47,14,35. 6) Pier Francesco Chili, I, Honda NS 3,47,15,08. 7) Tadahiko Taira, J, Yamaha 47,22,31. 8) Shunji Yatsushiro, J, Honda 47,30,14. 9) Richard Scott, NZ, Yamaha 47,30,40. 10) Kenny Irons, GB, Suzuki, 47,49,08. 11) Roger Burnett, GB, Honda.

Bike har återuppstått.

Cucciolos testpatrull spanar in:

SUPERBIKE

Cucciolos testpatrull har fluktat in nya Superbike. Redaktionen på den nya tidningen är som på gamla Bike med ett tillägg, Micke Stillman, en klippa man hämtat från SMC-Stockholm. Innehåll och stil är i stort sett som förut, men antalet färgsidor har ökat. Färgbilderna är dock något gryniga. Av 78 sidor är ca 21 sidor reklam. Vi får hoppas att man inte blir lika beroende av reklamen som tidigare då branschen bojkottade reklam när man skrivit för branschen obekväma artiklar. I Superbike har man skrivit en artikel om Hondas välkända kamaxelproblem på V4:orna, ett problem som de utländska tidningarna skrivit ~~pxi~~ spaltkilometer om i flera års tid. Detta har aldrig nämnts i en svensk hojtidning förut och Superbike lovar i sin ledare att fortsätta i den stilen. Tack för det.

Artiklarna håller liksom förut bättre kvalitet än MC-nytt och Allt Om MC. En bra MC-tidning kan dock bli bättre. Vi efterlyser t ex bra reportage om olika MC-märkens historia, reportage från olika MC-fabriker och rambyggare mm, konsumentupplysning typ test av tillbehörsprodukter.

Testerna är mycket bra. Tyvärr börjar jämförelser mellan klassens "värstingar" bli mycket uttjatade. Reseskildringarna är också mycket bra. Äntligen har man vågat bryta den långa tystnaden och skrivit några rader om Svenska Ducati Klubben. I "Inside" framgår också att Gunnar Dackevall köpt en Paso. Kan vi vänta oss ett Pasotest?

Testpatrullen gillar Superbike. Vi hoppas dock att man breddar innehållet. Det kanske man gör redan i nr 2?

Cucciolos testpatrull: Peter F Lindqvist & Micke R Werkelin

BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria
skivbromsbelägg för MC



Skivbromsutrustning
för MC



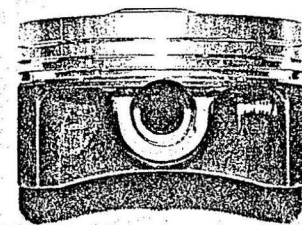
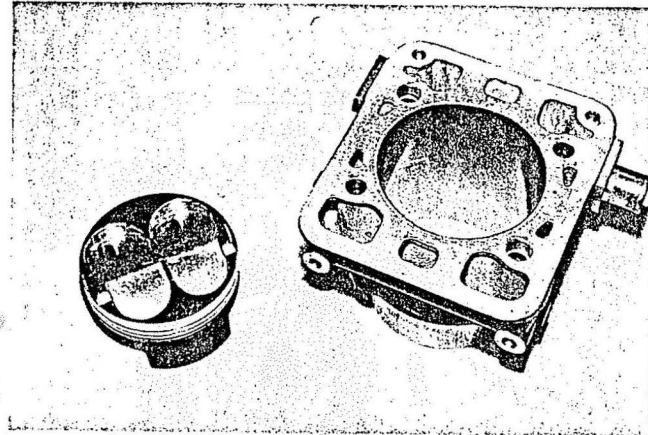
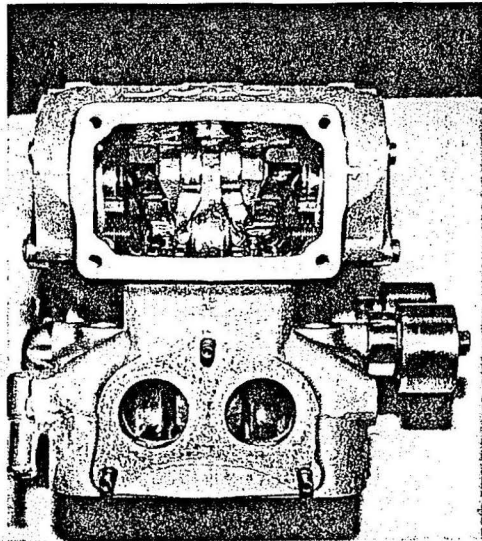
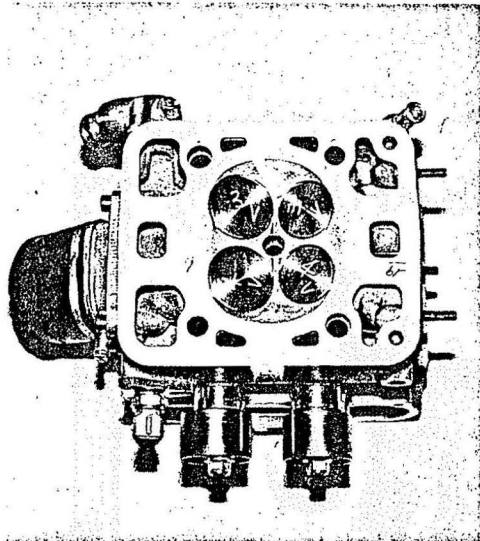
Stålomspunna
bromsslangar

Finns hos Din
välsorterade
MC-handlare

Generalagent:

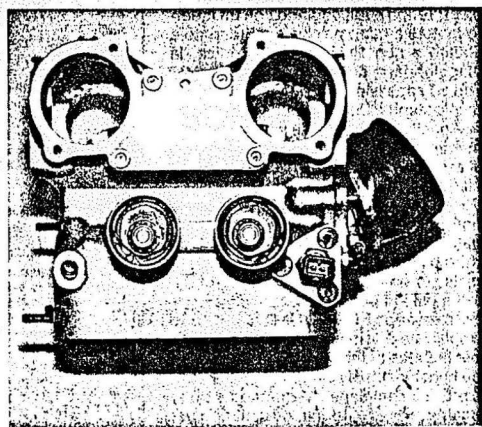
RYDAHLS
bromsspecialisten

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

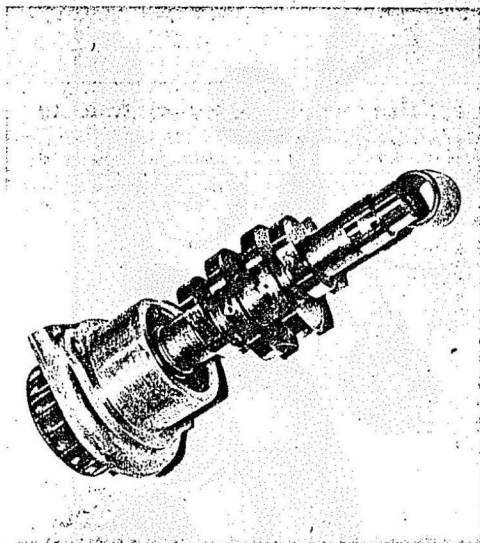


Le misure di alesaggio e corsa sono ultraquadrate, rispettivamente 92mm e 64mm; nonostante la velocità lineare del pistone al regime di potenza massima arriva alla bellezza di 21 metri/secondo. Per contenere gli attriti e le masse in moto alterno il pistone è ridotto al minimo con un mantello molto corto e graffiato; il cielo porta quattro profonde cave per consentire l'apertura delle valvole ed è lucidato a specchio per limitare i depositi carboniosi.

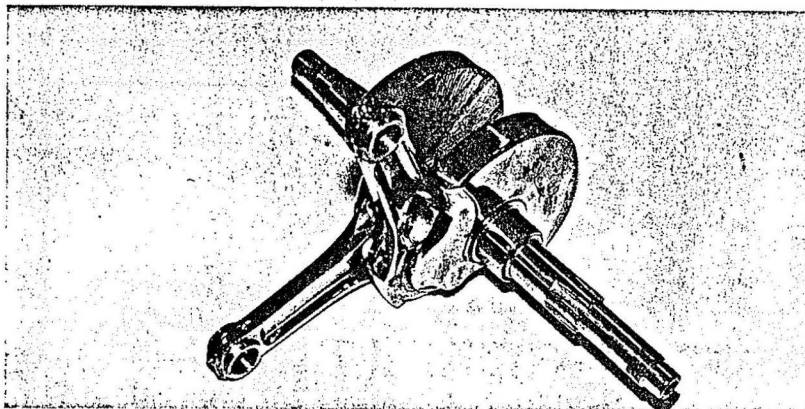
La testa, con ampi passaggi per il liquido di raffreddamento, ha quattro valvole disposte a V con un angolo di 40°. Le due di aspirazione misurano 32mm e hanno un'alzata di 10mm; quelle di scarico hanno un diametro di 28mm e un'alzata di 9mm. Il diagramma di distribuzione è piuttosto spinto: aspirazione 69°-97°; scarico 100°-64° il movimento delle valvole è controllato da una sistema desmodromico mentre gli alberi a camme sono mossi da cinghie dentate.



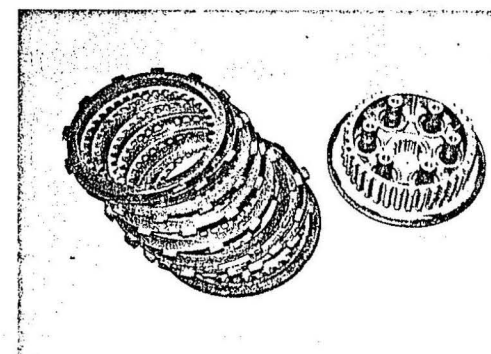
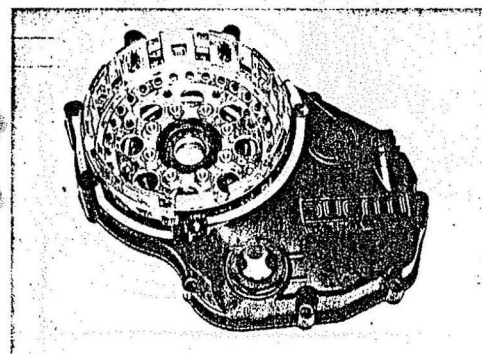
Sulla testa gli alberi a camme sono inseriti in un tunnel e si fissano rapidamente alla struttura con due viti. Sulla testa sono sistemati anche i perni di sostegno dei tenditori della cinghia di distribuzione.



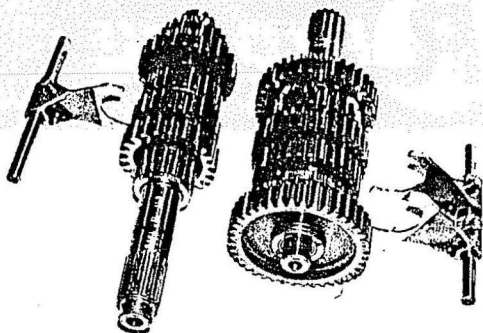
Ognuno dei quattro alberi a camme (due per cilindro) porta quattro eccentrici che a coppie azionano l'apertura e la chiusura di una valvola, secondo la tradizione soluzione desmodromica Ducati.

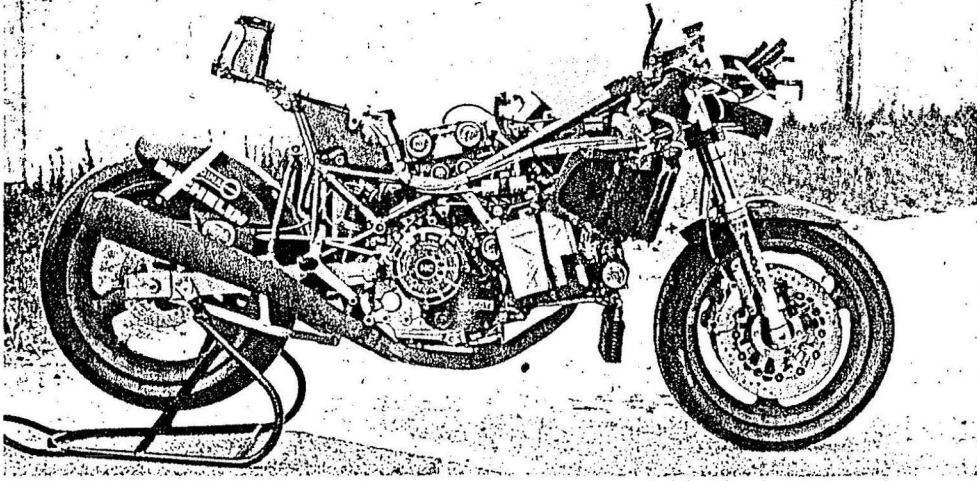


Albero motore e bielle sono anch'essi lucidati a specchio: in questo caso tale lavorazione diminuisce la probabilità di rotture sotto stress. La lunghezza delle bielle è di 124mm, mentre l'albero a gomiti poggia su due supporti di banco.



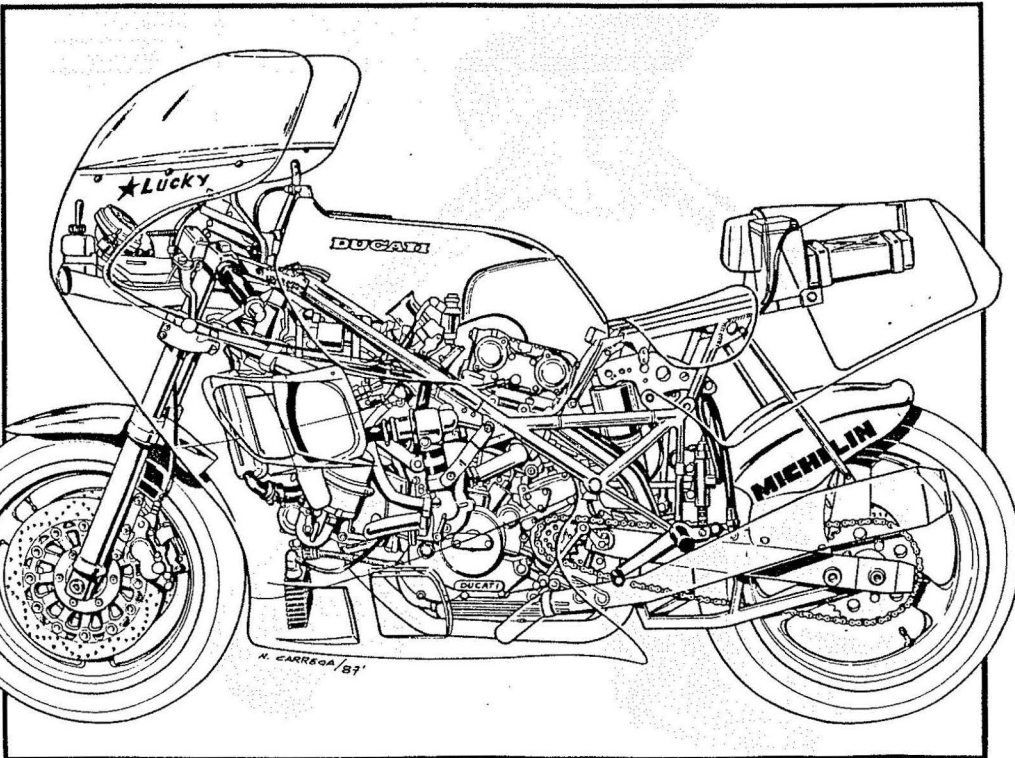
Il cambio ha ora sei rapporti ed ha permesso di sfruttare al meglio la coppia.





Secondo la tradizione Ducati il telaio ha la struttura tubolare a traliccio in cromo-molibdeno con il motore sospeso che chiude la triangolazione centrale contribuendo alla rigidità della costruzione. Il forcellone in lega leggera è fulcrato sul carter motore. Entrambi i cerchi hanno il diametro di calentamento di 18 pollici e sono di tipo integrale; montano pneumatici tubeless radiali della misura 130/60 e 160/60 rispettivamente davanti e dietro. La forcella è una

Marzocchi MI dotata di antilive e steli da 42 mm. L'impianto frenante è costituito da tre dischi Brembo, con diametro da 280 mm e montaggio flottante per l'avantreno e da 260 mm per il posteriore. Le misure caratteristiche della ciclistica sono: interasse 1430 mm; avancorsa 105 mm; inclinazione canotto di sterzo 27°30'; altezza sella 780 mm; luce libera a terra 150 mm. Nel disegno di Nando Carrega è visibile la disposizione degli organi principali della 851.



När de flesta tänker på riktig road racing kommer de ofta att tänka på Isle Of Man. Vad många inte känner till är att det, på andra sidan jorden, i Mexico, körs ett race som är ännu hårdare. Cycle World medarbetaren Steve Anderson lyckades lägga beslag på en av de första Ducati Montjuich för La Carrera tävlingen och förmedlar här sitt intryck av tävlingen.

Träning på fredagmorgonen innan racet på lördagen visade att banan var utmanande. De första 50 kilometrarna gick genom en låg bergskedja med sammanfogade 80 km/h till 160 km/h -kurvor med endast mycket korta raksträckor. Vägbeläggningen var makadam (förmodligen någon typ av oljegrus, övers. ann) med löst grus i kanterna. Beläggningen var guppig och hade tjär-spår i kurvorna där bilarna hade slitit bort gruset. Avåkningsmöjligheter fanns inte. De flesta kurvor omgavs på ena sidan av en bergvägg och på andra sidan av ett stup.

Efter detta avsnitt öppnades banan upp med kilometerlånga raksträckor som avslutades med en högfartskurva som ledde till ytterligare en raksträcka osv... Snacka om högfartsbana! 110 km efter Ensenada lugnades tempot ned med de skarpa kurvorna i passet som leder ned till Valle de Trinidad. Denna lilla stad markerade halvvägspunkten och här var det dags att stanna för att tanka. Efter denna stad var det ökenväg, som ett långt rakt band som lagts över ett böljande ökenlandskap. En högfartsträcka som endast avbröts av några svaga kurvor och ett litet smalt avsnitt genom en canyon. Slutligen en svepande kurva och ytterligare 50km spikrak väg, en slutlig tillförlitlighetstest innan målet i San Felipe.

Denna första koll på banan fick mig att tvivla på min egen vilja att atackera en så oförlåtande bana, men en liten koll på Montjuichens utväxling senare på eftermiddagen gav mig lite hopp. På en lång raka visade den lilla röd-silvriga Duccen 9400 rpm på varvräknaren vilket var en bra bit över 220 km/h - precis vad La Carrera fodrade. Tävlingen såg intressant ut än så länge.

När starten närmade sig på lördag morgon började tävlingsförutsättningarna att klarna. David Roper, på en gammal Matchless l-stänka, verkade vara en snabb förare men hans maskin som knappt kom upp i 290 gjorde att han skulle få det svårt. Några av de stora Duccarna skulle nog bli snabba, men förmodligen inte snabbare än min Montjuich. Farligaste motståndaren var nog Rick Mitchell som körde en standard Fl. Han är anställd på Motorcycle

Industry Magazine och ställer ofta upp i olika klubb-race. Rick hade just deltagit i Hondas 24 timmars världsrekordförsök där han kört över 250 km/h under deras nattåkning. Bara detta kvalificerade honom som en potent La Carrera vinnare, men han hade inte tänkt på att växla om sin Flia. . Detta fick mig att tänka: Om jag bara kan hålla mig nära honom på det första kurviga avsnittet skulle Montjuichen kunna ta igen det jag förlorade i kurvorna på de långa raksträckorna.

Sen var det dags för start. De 35 racehojarna körde in genom ett rörigt Ensenda och kryssade mellan lastbilar och rykande bilar för att så småningom nå fram till startlinjen 10km från staden. Att La Carrera verkligen var ett Mexikanskt race bevisades av att starten var försenad. Medan vi satt och kokade i den varma solen på våra hojar visade också Polisen den gamla "Baja-lagen" genom att vinka ut bilar förbi oss ut på banan! Man använde dröjsmålet till att tala om startordningen. De snabbaste hojarna skulle starta först, två åt gången, med en minuts mellanrum. Resultaten skulle räknas ut på den sammanlagda tiden inklusive tankstopp.

Mitchell och jag, på de två Fl:orna, startade först. Han tog täten med mig tätt bakom. Rick körde fortare än vad jag ville, så jag koncentrerade mig på att köra jämt och hålla honom i sikte. Men adrenalinet av att köra mitt första race på flera år fick mig att köra fortare än vad jag hade väntat. Jag tappade bara lite på honom medan bergväggarna och dalarna for förbi. När vi passerat den svåra sektionen hade jag bara tappat 30 eller 40 sekunder. Snart fick de långa raksträckorna mig att både köra ikapp och förbi Mitchell. Ett perfekt tankstopp, utfört av Cycle World shop förman Dave Pedersen, gjorde att jag ökade ledningen och jag hade bara att köra utan att göra någon dumhet. Resten av körningen



var ganska tråkig. Små mörka skuggor långt framme på en lång raksträcka visade sig vara en hjord med getter vilket fick mig att bromsa ned till nästan gångfart innan Montjuichens ljud fick dem att ge sig iväg. De långa dalarna, där ekonomiska Mexicanska vägvingögörer lät vägen följa sandens nivå i stället för att bygga en bro som bara skulle behövas under regnperioden, var också inressanta. På ett av de mest plötsliga dalarna, i över 220 km/h, lättade Montjuichen och motorljudet gick upp en oktav innan vi landade 20 meter längre bort, mjukt, med framhjulet pekande rakt fram. Jag hade verkligen inte tid att bli rädd. Jag lättade sedan lite på gasen innan de efterföljande dalarna.

En annan fara som visade sig var de många bilarna och lastbilarna på banan. Den relativa farten för bilar vi körde om var ca 120 km/h och ca 300 km/h för de vi mötte. Som tur var hände inga olyckor även om David Roper var nära. När han kom ut ur en kurva såg han två lastbilar som tog upp hela vägen. Han körde längst ut på den högra vägkanten och passerade just när den ena lastbilen höll på att avsluta sin omkörning och därmed kunde ge plats.

Min Montjuich passerade mållinjen först, efter 1 timma och 17 minuter och 4 sekunder på den 224,8 kilometer långa banan vilket betydde en snittfart på 175 km/h. Mitchell kom i mål 2 minuter senare för en andra plats. När tiderna räknats samman visade det sig att David Roper kom 3:a, både första veteran och första 500:a, med en tid på 1:20:27. Fred Eiker, en BOTT förare, blev 4:a före alla stora Ducati på sin Norton 850 med tiden 1:21:21.

För de flesta handlade det dock inte om att vinna. De ställde bara upp för att få ösa på så mycket man vågade på vägen utan att behöva vara rädd för smuten. Det var också för att höra alla stories i depån efter racet, att få höra om Mark Bredsfords äventyrliga tankstopp. Han blev totalt översköld med bensin vilket tvingade honom till ett ytterligare stopp, för att byta kalsingarna som var helt indränkta med bensin. De andra La-Carrera tävlarna sade sig ha sett en man dansa av smärta vid vägkanten. Man kom också för att få vara med på partyt i San Felipe efter tävlingen.

Men för mig var La Carrera att få höra en Ducati Montjuich sjunga högt på över 9000 rpm, en sång som var så vacker att jag hatade att släppa gasen före kurvorna. Det var att flyga över dalarna i 220 och att få köra om bilar i farter som var 2 eller 3 gånger deras egen. Och det kändes inte alls dumt att vinna heller.

Av Steve Anderson fritt översatt av Micke Werkelin
Originalartikeln hittades i I.M.O.C:s klubbtidning "Italics"

ALDÉN RACING

Besöksadr. Hackeforsvägen 1

Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

Hos Ducati-specialisten, ALDÉN RACING

finner du allt till din Ducati.

Dessutom kan jag erbjuda däck till lägsta

priser, både slicks och standarddäck, stålflätade

bromsslangor till alla märken, Brembo bromsar,

Marzocchi gafflar och stötdämpare, Jeb's hjälmar,

snabbskruv till kåpor och mycket annat till

bra priser!

TEAM TOURS 

MICKE WERKELIN
PYROLAVÄGEN 52

181 60 LIDINGÖ

DATUM 870630

BTR. DITT BREV OM RESAN TILL ISLE OF MAN 1987.

JAG HAR TAGIT DEL AV DITT BREV OCH I MC-NYTT NR 7 FÅR DU DET SVAR SOM JAG TYCKER ATT ALLMÄNHETEN BÖR LÄSA.

DET JAG TYCKER I ÖVRIGT FÅR DU SJÄLV BEDÖMA OM DET SKALL PUBLICERAS OFFENTLIGT.

-JAG ÄR MYCKET FÖRVÄNAD ÖVER ATT DU I DITT BREV SKRIVER ATT DU ÄR ORDFÖRANDE I SVENSKA DUCATIKLUBBEN. JAG HAR SJÄLV KÖRT MC OCH SKULLE INTE KÄNNA NÅGON STÖRRE TILLTRO TILL EN LEDARE SOM HADE SÅ DÅLIG KOLL PÅ SINA PAPPER SOM DU.

DU SKRIVER ATT DU VAR MISSNÖJD MED DEN INFORMATION OCH VÄG-BESKRIVNING DU FICK AV OSS. VI HAR ALDRIG I Vårt PROGRAM UTLOVAT NÅGRA KARTOR ELLER VÄGBESKRIVNINGAR OCH DET HAR INTE HELLER VARIT NÅGON SOM FRÅGAT EFTER DETTA UNDER DE 8 ÅR VI SÅLT DESSA BILJETTPAKET. ATT DU SEDAN I EFTERHAND KRITISERAR OSS FÖR DETTA ÄR JU LÄTT ATT FÖRSTÅ DÄRFÖR ATT DU INTE FÖRE AVRESAN PLANERADE ER KÖRNING. (NI HADE JU TROTS ALLT EN VECKA PÅ ER EFTER DET ATT NI FÅTT FÄRDHANDLINGARNA, FÖR ATT KONTAKTA OSS OCH BEGÄRA DEN INFORMATION SOM SAKNADES. FÖR SÄKERHETS SKULLE RESTE VI OCKSÅ NER TILL GÖTEBORG OCH VAR MED VID INCHECKNINGEN).

MEN DET VAR VÄL MED DETTA SOM MED ATT HÅLLA KOLL PÅ OM NI BETALT HOTELLET I BIRMINGHAM I FÖRSKOTT ELLER INTE. VI VISTE ATT ALLA HADE GJORT DET OCH ÄVEN HOTELLET VISSTE DETTA.

DU -SKRIVER OCKSÅ OM ATT TEAM TOURS RISKERADE MÄNNISKORS LIV GENOM ATT LÅTA DEM IRRA OMKRING PÅ REGNHALA VÄGAR GENOM DENNA VANSINNIGA BOKNING. DETTA ÄR JU HORRIBELT. JAG HAR TALAT MED RIKTIGA MC-VETERANER OM DETTA OCH DE KAN INTE FATTA ATT DET FINNS SÅ MÅNGA MC-FÖRARE SOM GER SIG UT PÅ EN RESA SOM DENNA UTAN ATT I FÖRVÄG HA GÅTT IGENOM SIN RESRUTT.

NEJ DU MICKE WERKELIN, I DET LÅNGA LOPPET TROR JAG INTE DU VINNER NÅGOT PÅ ATT OFFENTLIGT SMUTSKASTA OSS FÖR ATT SJÄLV SLIPPA IFRÅN KRITIK. JAG VET ALLTFÖR MÅNGA SOM SER DENNA RESA SOM EN FANTASTISK UPPLEVELSE OCH GÄRNA BOKAR SINA FÄRJBILJETTER OCH HOTELLRUM GENOM TEAM TOURS ÄVEN NÄSTA ÅR.

MED VÄNLIGA HÄLSNINGAR
TEAM TOURS



ÅKE DAHLSTRÖM
DYMMELKÄRRSVÄGEN 20, BOX 63, 14600 TULLINGE SWEDEN ☐ TEL 08-7785100, 7781080

TELEX: 14131 TEAM S ☐ POSTGIRO: 500472-6 ☐ BANKGIRO: 507-2905

Hade Team Tours rätt eller fel?
De lär i alla fall vara anmälda
till reklationsnämnden eller likn.

Årets upplaga av det klassiska 3 timmarsreiset för bättre begagnade bilar gick av stapeln kl 09.00 den 17 Maj 1987 på Kinnekulle ring. Det hela blev en lite avslagen historia. Det regnade nämligen hela tävlingen från början till slut. Vissa menade att regnet skulle göra att alla bilarna skulle gå lika fort i kurvorna, medan andra menade att taktiken blev mera väsentlig liksom däcksvalet. En av de båda grupperingarna skulle visa sig få rätt. Vilken det skulle vara skulle snart visa sig.

Totalt fanns sex ekipage på plats. Något färre än väntat. Team Gubbjäväl (nr2) som skämde ut sig förra året genom att köra på OK-bensin. Tyvärr fick de inte permis från ålderdomshemmet. Scuderia Papa (nr4) med sin rostiga Alfasud var med även i år. Dessutom med samma bil som förra året vilket skulle visa sig ödesdigert. Det vinnande teamet från förra året fanns på plats, i år med en mera regelmässig Fiat 125 i stället för fjolårets utländska Saab V4 Turbo. Ett annat nytt team för i år var Team Sputnik (nr 1). Micke Werkelin som stallchef och radioantenn på flygeln bådade inte gott. De körde en mörkblå Alfasud. En Saab fanns på plats även i år trots allt. En gammal 99 med Triumphmotor (nr6). Med fanns också en lila Alfetta (nr5) i tämligen gott skick (före rejset alltså). Sist men inte minst, Team Algot med sin Opel Kadett av okänt ursprung (nr7).

Björn Andersson, skrotbilsnestor och medskyldig till Scuderia Papa, höll i startflaggan. Tråkigt nog stod bilarna stilla när han höjde flaggan som startsignal. Alla förare missade starten. Åter höjde Björn flaggan, men bilarna stod fortfarande kvar. Strejkade förarna? Till slut vaknade Team Sputnik och krockade sig fram genom första startledet. Plötsligt var alla på väg mot första kurvan i ett öronbedövande dån. Regeln om minst 95 dB var alla nöga med att följa.

Fiaten kom först till varvningen. Pappas Alfasud åkte in i depån omgående för att laga vindrutetorkaren. Efter 2 varv ledde Fiaten, Saaben 2:a, Sputnik 3:a, Alfettan 4:a, Opeln 5:a och Papa sist på 6:e plats. Efter bara fem varv bytte Opeln förare. Man misstänkte att den inte skulle hålla så länge, så för att alla skulle få prova underverket gjorde man på detta viset.

Det blöta underlaget bjöd på spännande underhållning. Bilarna körde med uppställ i de flesta kurvorna. Utom Fiaten som hade riktiga däck, och Opeln som inte hade några däck alls utan fälgskydd i kraftig helgjuten bakelit. De snurrade i kurvorna i stället för små löjliga sladdar.

Efter en halvtimme hade Fiaten varvat alla andra och ledde betryggande, Saaben 2:a, Sputnik 3:a, Alfettan 4:a. Papa som länge låg 4:a tvingades i depå med kraftigt oljeläckage. I stället hamnade Opeln helt ofrivilligt på 5:e plats. Papa körde ett par varv till men kastades in handduken. Så var de bara fem.

När en timme gått böt Sputnik förare. Han berättade med vild blick hur han snurrat två varv åt varje håll i 125 km/tim och stannat i gräset. Ingen trodde honom. Cucciolos redaktion passade på att intervjua teamen lite. Vi var intresserade av Fiatens trimningsgrad. De beyrade att den var otrimmad. Det enda de hade gjort var att justera kammarna och måla den, men tittade man närmare hittade man snart sänkta och uppstyvade fjädrar och Michelin racing-däck. Klart seriösaste teamet. Det måste vara däcken som var orsaken till deras övertygande ledning medger de.

Vi frågade även Team Algot om deras trimningsgrad. Tja, sisådär -20% skulle jag tro, blev svaret. I övrigt hade de tagit bort värmepaketet och vinklat om fläktbladen för att få propellerkraft. När vi pratade som bäst kom Opeln in med brusten fälg. Man hade snurrat på en kantsten. Teamet bytte hjul på rekordsnabba sju minuter. Saaben dök in och tankade medan Alfettan böt förare.

Efter en och en halv timme ledde Fiaten med 50 varv, Alfettan 44, Saaben 43, Opeln 35, Sputnik 31 och Papa som hade brutit, 9 varv. Sputniks plötsliga ras förklarades av att man körde av en bärarm efter en dryg timme och fortfarande efter 25 minuter inte fått ordning på den. Till slut lyckades man i alla fall att laga bärarmen med hjälp av en bit bandjärn, en bult och en hylsa från en billig hylsnyckelsats, och körde ut på banan igen.

Då kom plötsligt Alfettan in med rinnande kylvatten. Det visade sig att man snurrat in i räcknet med fronten före. Huv, skärm och kylare blev rejält tilltygade. Kadetten lyckades att backa in i räcknet kort därpå, men kunde fortsätta rejset. Efter ytterligare några varv hittades Kadetten av några svamplockare utanför banan. Den låg på sida vid bankanten, men vältes snabbt upp på rätt köl av Algots välorganiserade team. 3:e föraren klämde dock ett finger i dörren. Reiset gick vidare.

Alfettan rätades ut med spätt och slägga. Sputniks bärarm höll, och de övriga bilarna förde en ganska trygg tillvaro ute på banan, men alla snurrade ett antal varv på det tvälliknande underlaget. Efter drygt två timmar ledde Fiaten med 77 varv, Saaben 71, Kadetten 54, Alfettan 44 och Sputnik 41.

En stund senare kom Alfettan in igen med kylvattnet sprutande. Den här gången var det en plugg i motorblocket som hade lossnat. Allt möjligt provades för att tätta hålet, men inget passade. Till slut stal man en hjulbult från Pappas Alfasud, tejpede till rätt storlek och drog i den i hålet.

Saaben sladdade i kurvorna och Kadetten sladdade på rakorna. Fiatteamet tog det lugnt i depån med korvgrillning och dylikt. De andra teamen passade på att snylta korvar när de tankade. Det var inte mer än rätt var den allmänna uppfattningen. En korv per varv de ledde med.

Det drog ihop sig till målgång, men innan tiden var inne dök bankkontrollanten upp för att se om allt gick rätt till. Det gjorde det inte. Vi hade nämligen inte fått tillstånd att tävla på banan. Loppet fick flaggas av fem minuter för tidigt med flaggan svängande i markhöjd bakom ett räcke utom synhåll för kontrollanten. Allt slutade dock lyckligt. Han fick banhyran och åkte nöjd därifrån.

Slutställningen lev: 1:a Fiat 125 varv, 2:a Saab 117 varv, 3:a Kadett 95 varv, 4:a Sputnik Alfa 84 varv, 5:a Alfetta 53 varv och 6:a Papa Alfa 9 varv.

Team Algot ansåg sig själva vara segrare eftersom de även räknade antalet varv som bilen snurrat och voltat. Det hela slutade med ta att vadhållarna krävde sina insatser tillbaka.

Peter F Lindqvist

Om man snabbar sig på från träffen så kan man hinna till Gelleråsen den 23/8 då vi är inbjudna av Köping MCK. För 150:- får man mat och banåkning. 29

Medlemsantal

Svenska Ducati Klubben (SDK) hade den 30/6 1987 284st betalande medlemmar samt en hedersmedlem, Ing. Fabio Taglioni.

Styrelsens sammansättning

Ordförande:	Micke Werkelin	
Kassör:	Micke Sandström	
Sekreterare:	Annie Seel	
Ledamot:	Mats Arborelius	
Ledamot:	Jonas Dahl	
Ledamot:	Jan Johansson	Ansv. för medl. reg.
Ledamot:	Peter Lindqvist	Ansv. för tröj & dekal-försäljning
Ledamot:	Hasse Vikström	Kontaktpers. med SVEMO

Övriga befattningar

Revisorer: Lars Höjer och Charlie Linnaeus

Kontaktpers. m utl.

klubbar: Mats Arborelius (tyskspråkiga), Thomas Lunde n (fransk-språkiga), Lars Ekeman (övriga).

Redaktör för Ducatibladet: Jonas Dahl

Redaktör för Cucciolo: Micke Werkelin

Firmatecknare: Micke Sandström & Micke Werkelin (allmänna kontot)
Micke Sandström & Peter Lindqvist (tröj & dekal-kontot)

Sammanträden

Under perioden hade styrelsen 6 st protokollförda sammanträden.

Medlemstidningar

Cucciolo utkom med 5 ex under perioden. Ducatibladet utkom med 1 ex i Januari.

Året som gått

Den 23-24 Augusti -86 hölls den årliga träffen med årsmöte i Kolsva i Bergslagen. Det kom ca 50 personer till träffen som var mycket lyckad och ordnades av Yngve Andersson, Per Arne Bergman och Stefan Josefsson med hjälp av Mats Ljungkvist och några italienska kockar.

Den 13/9 hade vi banåkning på Kinnekulle med MC. Den 14/9 hade vi det berömda skrotbilsracet med bil på samma bana. Björn Andersson höll skickligt i trådarna.

Styrelsen drog under hösten fram några riktlinjer om vad vi ville göra under det kommande året. Några genomfördes, några förkastades, dels p g a dålig ekonomi och dels p g a dåligt intresse. Hur vi lyckades får ni bedöma själva. Vi bestämde oss i alla fall för att försöka bredda klubbens image, t ex satsa mer på touring och gamla Ducati. Vi bestämde oss för att ordna en Italienträff som senare ägde rum den 9:e Maj med mycket dåligt intresse från Guzzi och särskilt Laverdaåkarna. Vi tänkte annonsera om vår existens i MC-tidningarna vilket blev för dyrt. Istället skickade vi ut en pressrelease om våra aktiviteter vilken togs in av Race, Allt Om MC, MC-Folket (delvis) och, mycket försenat, av Superbike (delvis). MC-Nytt vägrade att ta in pressreleasen för att de hade hamnat på Cucciolos "ute-lista". Vi skulle be någon MC-tidning att skriva ett reportage om oss vilket ännu inte blivit av. Vi tänkte ge en julklapp till medlemmarna vilket föll på att ekonomin var dålig p g a det dyra Ducatibladet. Vi ville öka bredden på Cucciolo med mer teknik-artiklar mm. Något som lyckats till viss del. Cucciolos innehåll styrs dock helt av vad medlemmarna skickar in.

Vi ville genomföra 2st vinterträffar. Den första ägde rum den 15/11 i Täby utanför Stockholm. Den anordnades av Annie Seel och endast ca 15 medlemmar dök upp inklusive styrelsen. Den andra vinterträffen skulle bli den 28/2 i Vårsta, där vi hade haft vinterträffen föregående år. Att Bike-mässan hölls samma helg skulle borga för ett stort intresse. Det kom dock alldeles för få anmälningar så en improviserad träff hölls istället i LMCK:s lokaler på Lidingö.

Vintern var kall så vi väntade oss alla en varm och skön vår och sommar. Ack vad vi bedrog oss. Första evenemanget på våren var deltagandet på MC:ns dag den 9/5 i Stockholm. Solen sken faktiskt denna dag och ett tiotal medlemmar sällde upp. På Italienträffen samma kväll kom det ca 20st från Ducatiklubben och ca 10st från Moto-Guzzi-klubben samt ingen från Laverdaklubben. Däremot så kom regnet.

Den 16/5 hade vi banåkning med MC på Kinnekulle. Regn innbar ekonomiskt fiasko. Endast 20st kom. Den 17/5 hade vi ännu ett skrotbilsrace på Kinnekulle. Endast 6 ekipage, men ett mycket roligt race i hållande regn. Björn Andersson hade ännu en gång hand om detta evenemang.

Den 26/5 reste ca 40 medlemmar iväg till Isle Of Man varav 27st var bokade genom klubben. Det var givetvis mycket regn, med det var trots detta en mycket lyckad resa förutom resan hem som blev en mardröm tack vare en bokningsmiss av resebyån. Svenska Ducati Klubben blev mycket omtalade på den berömda ön (på ett positivt sätt, om ni nu trodde något annat). Isle Of Man resenärerna var tillbaka den 7/6 (i alla fall nästan alla...).

Den 13/6 var det dags för kust till kustrally mellan Anna (utanför Norrköping) och Målöy (Norges västkust). 5 av SDK:s medlemmar, 1 Laverda och en japanes (som trodde han fick vara med p g a en delvis censurerad annons om rallyt i MC-Folket) kom fram efter 110 mils hård körning. Årets upplaga var för lätt enligt deltagarna. Vädret var faktiskt hyfsat utom på vägen hem då det regnade rejält.

Vad har hänt i övrigt ?

Jo, i Januari gjordes ett utskick till alla aktiva Ducatiklubbar i Europa och Japan som berättade om oss och om våra evenemang för -87. Efter detta utskick har de fått Cucciolo kontinuerligt.

I år var det ännu fler som körde race med Ducati. Bl a har Dan Gustavsson, Björn Andersson, Bue David-Andersen och Olle Andersson kört debutantrace. Mikael Kyander, Kjell Saläng och Georg Wessman har kört MCHK-race. Bengt Johansson och Terje Rennemo har åkt Street-Race (dragracing).

Det blev också en ny generalagent, Flöters, under året. De kom igång med försäljningen under försommaren och har även börjat få igång reservdelsförsäljning. Styrelsen har hållit sig välinformerad om alla turer kring generalagentskiftet, men har på inget sätt försökt att påverka affären.

Slutord

Ser man året negativt så hat allting varit fiasko förutom Isle Of Man resan. Det är dock inte riktigt sant. Vi har visserligen haft otur med vädret, men de som har kommit till våra evenemang har nog haft det ganska trevligt. Vi har också fått en hel del bidrag till tidningarna vilket visar ett stort intresse från medlemmarna. Men, kanske skall man inte bara skylla på vädret. Börjar våra träffar bli tråkiga ? Det behövs kanske något nytt ? Det blir frågor som alla medlemmar får hjälpa den nya styrelsen

att besvara.

Till sist vill jag, å styrelsens vägnar, tacka samtliga medlemmar för ett roligt och givande år. Ett särskilt tack till Björn Andersson som hjälpt oss mycket med olika race-evenemang, till Agne Friman som offrat fritid för att hålla kostnaden på Ducatibladet nere samt till Sven och Elenica Cullman som skickade ut Ducatibladet.

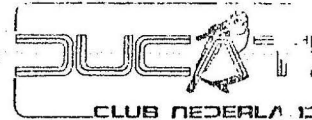


Micke Werkelin, ordförande i Svenska Ducati Klubben

BANKÖRNING

GELLERÅSEN

Banåkningen på Gelleråsen den 25/7 blev lyckad förutom ett par vurpor. Det kom totalt 43st och åkte. Ca 25 Ducati, ca 10 Laverda, någon Moto Guzzi samt 2st Triton varav en hade Weslake 8-ventilstopp. Vädrret såg hotfullt ut, men efter några timmar bröt solen fram genom de tunga åskmolnen som åkte i cirkel runt banan. Ekonomin gick därmed ihop. Tyvärr vurpade 3 hojar. Alla hojar blev ganska demolerade, men de hade helförsäkring får vi hoppas. Tyvärr fick en förare en lindrig hjärnskakning vilket gjorde att han fick tillbringa 2 dygn på Karlskoga lasarett. Detta var mycket synd på en annars mycket lyckad dag. Karlskogabanan är enormt rolig, men också mycket krävande med flera ställen man måste bromsa mycket hårt på. Innan nästa banåkning får vi nog försöka att lära ut lite teori om hur man skall köra. Särskilt inbromsningarna är knepiga, och man såg många som låste hjulen ganska okontrollerat. Laverdas generalagent "Sula" var på plats och fick ta hand om den Laverdan som vurpade. Styrelsen vill här framföra ett stort tack till alla som kom till banträffen. Om det blivit ekonomiskt fiasko hade klubbens ekonomi varit hotad idag. Det är en stor risk vi tar vid varje banhyrning. Banorna är dyra att hyra, så blir det dåligt väder och därmed lite folk så blir det tyvärr kostsamt för klubben vilket det blev på Kinnekulle tidigare i år.



BLOEMSTEDE 50
3608 TJ MAARSSEN

Maarszen, 15-7-1987.

Dear Ducati friends,

At the 5th of september 1987 the ninth clubrace of the Dutch Ducati club will be held at the famous circuit of Assen, well known of the Dutch TT races. Racing will be in single cilinder and V-twin classes, and of course Ducatis only!

Thousands of Ducati enthusiasts from all over Europe visit our races and you are cordially invited to come too. You can watch the races (6 classes) or participate in them as you like. If you want to race yourself you need a subscription form which has to be returned to us before the 14th of august!

Camping is free of charge. The campingsite is at the circuit and will be open from Friday the 4th of september till Sunday the 6th of september. In case you might not already know, the circuit of Assen is situated at the south of the town of the same name, near the A28 (E35). Assen is the capital of the province of Drente, in the North-East of the Netherlands.

Be seeing you at Assen.

Ducati Club Nederland,



Telefoon secretariaat:
03465 - 63605

Bankrelatie:
AMRO - Bank Maarssenbroek 42.97.03.473

Giro: 42.39.621

Auto Alfa

för Reservdelar Trimning o.
Renovering



Vi säljer Aeroquip stålomspunna
bromsslängor



kontakta
Charlie Linnæus

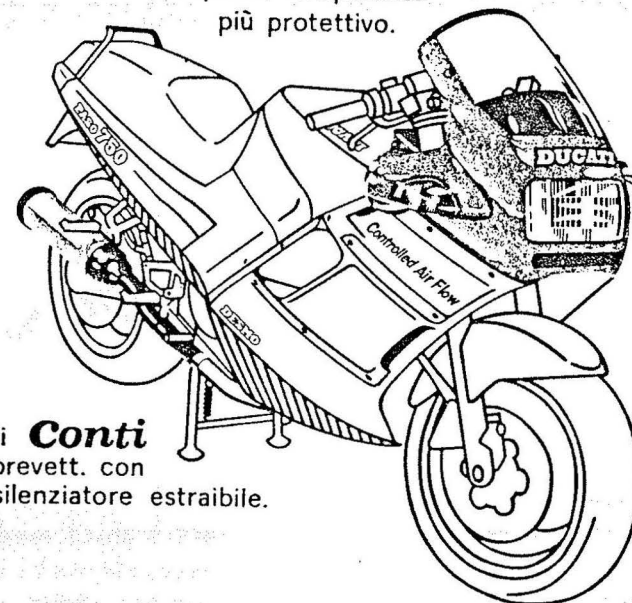
 **Auto Alfa** 

•Mölnadalsvägen 34 • Box 14103 • 400 20 Göteborg•

Tel. 031 830930

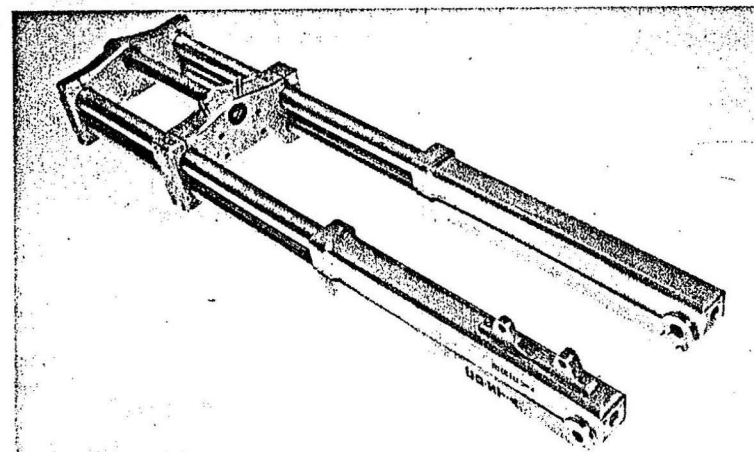
Godissidan

Cupolino trasparente
più protettivo.



Scarichi **Conti**
brevett. con
silenziatore estraibile.

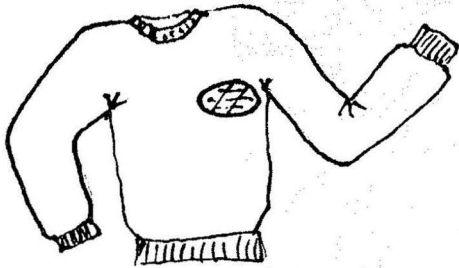
Conti-ljuddämpare finns nu till Paso.



Den här roliga framgaffeln med dubbla gaffelben på
varje sida heter La Co. Sta-Negrini och finns till
hojar från 50 till 1200cc. Något för bygget i vinter ?

KLUBBPRYLAR!!

Pg.nr. 604452-3



"KLUBBTRÖJAN"

Grå tröja med klubblogon i rött vitt grönt på bröstet.
S-XL 120:-



"TVÄNGSTRÖJAN"

Svart t-shirt med desmosystemet i vitt.
L och XL 75:-



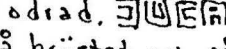
"DUCCE-TRÖJAN"

Blå tröja, både t-shirt och college, med vitt tryck.

S-XL college 120:-
t-shirt 85:-



"DUCCE-JACKAN"

Röd vit och grön jacka i bärenylon. Rätt nedtill, vitt i mitten och grönt överst. Hög krage, ärmuddar, löstagbara ärmar, 2 stora fickor, fodrad. -logo på bröstet och på ryggen.

7 st XL finns hemma för tillfället. Ny sändning väntas hem i september. Beställ genom att betala in 350:- i förskott, glöm inte storlek (S-XL).

OBS! Beställ senast 25/8! OBS!

PRIS: 600:- + porto



"PANTAH-TRÖJAN"

Vit tröja, både t-shirt och college, med rött tryck.

S-XL college 120:-
t-shirt 75:-



"SS-TRÖJAN"

Röod tröja, både t-shirt och college, med vitt tryck.

S-XL college 120:-
t-shirt 75:-

DEKALER & ÖVRIGT

Pantah-dekal, som tröjtryck, 14cm lång, 25:-

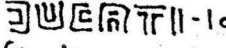
900 SS-dekal, som tröjtryck, 16cm lång, 25:-

Klubbdekal, oval, som tröjtryck, 8cm lång, 5:-

"tvätaktatarnasvänner"-dekal, 1x9cm, 10:-/st

Klubbtygmärke, som dekalen, 8cm lång, 25:-

Klubbnsål, som ovan, 15mm lång, 25:-

-logo service, för dig som lackar om. Alla färger och storlekar.

Pris från 115:-/st. (Dataskurna)

FRÅGOR? Ring
Peter Lindqvist på telnr.
08/7586933

FYNDSIDAN

Medlemmarnas privatannonser

Säljes
Gaffelkronor till 38mm gaffel med offset 45mm, 300:-
Peter 08-7586933

Säljes, bytes, köpes
Ducati regnställ strl 54. Önskas strl 56
Seppo 018-400797

DUCATI -Service i Stockholm!?!?

Jag ger upp!!

Eftersom jag ändå blir förföljd av folk som vill ha service, trimtips och nedslående kostnadskalkyler, så har jag accepterat mitt öde... För att ni skall slippa åka land och rike runt med klapprande motor, så kan ni ringa till mig på tel: 422672 (ev. telesvarare...) så skall vi se vad vi kan göra åt det hela.

Jag har dock ett "civilt" arbete som gör att jag bara kan "meka" på kvällar och helger, om det inte är Race någonstans förstås!!! Så om tiderna inte passar får ni väl åka till Skåne eller något...

Shimset du behöver är aldrig shimset du har, och nej, varken dom eller verktygen lånas ut utan sin husse...

BINGE

Säljes
860GTS -76. Ombyggd med 900SS-tank, Hailwoodsadel, Lucas Rita-tändning, vit Veglia, lättmetall ekerfälgar, 900SS fotpinnar, dubbelljuskåpa mm. Hojen är lackad i Alfa-rött med gula fält och svart randning som på TT2 -83. Originalgrejor och verkstadshandbok medföljer. Det sitter nya Conti (riktiga) på också förresten. Gamla Conti och gamla rör medföljer. Fris 20000:-

Jag kan eventuellt tänka mig att sälja hojen med 900SS motor. Om jag får en motor över så kan jag eventuellt tänka mig att sälja den. Om någon köper rubbet så följer alla delar jag har med på köpet.
Micke Werkelin 08-7662284

Säljes
650 GT Alazzurra -86. 1000-1200 mil. Säljes fr o m mitten av September. Helt original. Verkstadshandbok, reservdelshandbok och monteringsanvisning för återförsäljare medföljer. Motorn har torrkoppling och fälgarna är Ocam. Pris: 35000:-
Micke Werkelin 08-7662284

Säljes
1 par Öhlins stötdämpare till 900 1000:-, 1st framdrev + 1st bakdrev 500:-
Eva Sellberg 08-808562

Säljes
Två par (4st) blinkers fram, ett par (2st) blinkers bak (till S2 förmodligen, reds anm)
Tel Norge-02-709040 (arbete), 02-654817 (hem) Arne Bøe

Köpes
Rasad, krockad eller risig Ducati köpes kontant. Allt av intresse. Jag skall bygga en racer.
Ring eller skriv till Arne Bøe, Tel nr enl ovan.
Adress: Dugnadsveien 19, 0590 Oslo 5, Norge.

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 040/210435

Reservdelslager 040/215300