

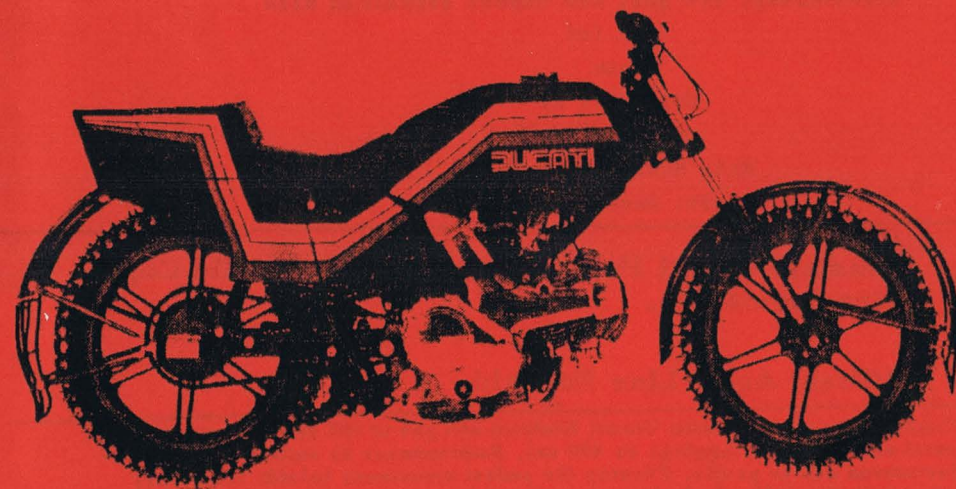
Cucciolo



nr 6

-87

TVÄNGSTIDNINGEN FÖR BELT-DRIVE FANATIKER OCH KARDAN-FANTASTER



ORD FRÅN ORDFÖRANDEN

Ryktena om vår avgång vill jag å det grävsta dementera. Tvärtom, framtiden ter sig ljus ut (trots vintermärkets annalkande). När detta skrivs har vi precis haft vårt tredje styrelsemöte. För första gången nämndes ej Alfa Romeos namn. En bidragande orsak till detta var att intrigmakaren Uffe Holmström ej var närvarande. Den stående punkten på våra möten har varit olika förslag till ett tänkt vårrally i Skåne. I typisk Ducati klubbssanda har vi tänkt att detta inte skulle vara som när andra klubbar arrangerar rally. Förslag som toppfartstest på motorvägen, eller en avslutning på träffen med dragracing på ett avlyst flygfält, har nämnts utan att styrelsemedlemmarna har höjt ett ögonbryn i förvåning. Det är inte riktigt sant eftersom vi låg förvridda i skratkram. Vid gott mod önskar styrelsen alla

God Jul

och

Gott Nytt År

Mats Håkansson

ordf. Sv. Ducati klubben

Omslag: Ducati Pantah "Alfa Romeo Nordic Cup" isracingmäsken.

Mitten: Anne-Line Barkald

Cucciolo utges av Svenska Ducati Klubben och ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna (upplaga ca 400 ex). Radannonser är endast till för medlemmarna och är gratis. Företag får endast annonsera helsida (200:-/nr) eller halvsida (100:-/nr). Material till tidningen är mycket välkommet och skall vara Cucciolos stora redaktion tillhanda senast den 20:e i varje udda månad. Material skickas till: Cucciolo c/o Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö.

Medlem i Svenska Ducati Klubben blir man genom att sätta in 150:- på postgironummer 4771371-4 där man anger namn, adress, tel hem, tel arb, MC, reg nr. Adress till klubben (ordföranden) Svenska Ducati Klubben c/o Mats Håkansson, Storgatan 14A, 26131 Landskrona. Tel: 0418-12978.

Adressändringar skickas till: Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 19631 Kungsängen.

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögnar

KALENDER

Ake Ekenberg (301) vill göra reklam för den tyska Duce-kalendern. Den kan, som förut, beställas av Rolf im Brahm, Wilhelmstr 8, D5802 Wetter/Ruhr, Västtyskland, tel Tyskland-2335-4999. Kalendern är i A4-format, tryckt i fyrfärgstryck och innehåller en ny Ducebild för varje månad. Häftigt. Gå in på banken och köp en check ställd på Rolf im Brahm etc... 34 DM och ditt namn som mottagare av antal ex av Ducati Kalender 1988.

KOMMENTAR TILL LEDARSIDAN

Att ordföranden blev (tvångs) vald till ordförande skedde helt i Desmodromisk anda. He He.

Hälsningar Seppo Myllyaho

AGNE & CHARLIE

Agne och Charlie kunde inte komma till Anne-Lines fest i Norge nyligen. Det har nu framkommit varför de inte kom. De var hemma och tittade på TV. På TV! Vad var det på TV då? Jo..... Samantah Fox. "Dolph"

DUCATI I TAIWAN ?

Det är nu helt klart att det har inletts ett komersiellt och tekniskt samarbete mellan Cagiva och Ching Fong i Taiwan, som är en del av den stora San Yang-koncernen. Ching Fong har 1600 anställda och skall tillverka Cagiva 125 Freccia på licens. 10000 exemplar per år skall byggas. Cucciolo har dock inte fått någon som helst bekräftelse på att produktionen av 900SS skall återupstå i Taiwan.

SUPERBIKE VM

Efter många turer fram och tillbaka så har man nu enats om att det blir både Suerbike VM och F1-VM 1988. Detta innebär tyvärr att man har strukit bort bl a Anderstorp från Superbike. Superbike skall nu gå på följande platser och datum:

3 April	Donington	England
10 April	Misano	Italien
30 April	Hungaro Ring	Ungern
8 Maj	Hockenheim	Västtyskland
3 Juli	okänd bana	USA
10 Juli	Misano (?)	San Marino
24 Juli	Mosport el Shanonville	Canada
28 Augusti	Suogo	Japan
4 September	Le Mans	Frankrike
11 September	Estoril	Spanien
24 September	Calder Park	Australien
9 Oktober	Manfield	Nya Zeeland

HOPPAR AV ?

Enligt Race så hotar både Raymond Roche och Didier Radigues med att lämna Cagiva till något stort japs-stall (jag har glömt namnet...). De hotar också att ta Bastos, sponsorn, med sig. Synd i så fall när hojen äntligen började gå riktigt bra under andra hälften av säsongen.

HJÄLP

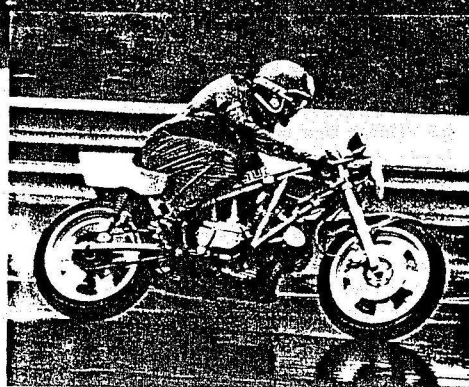
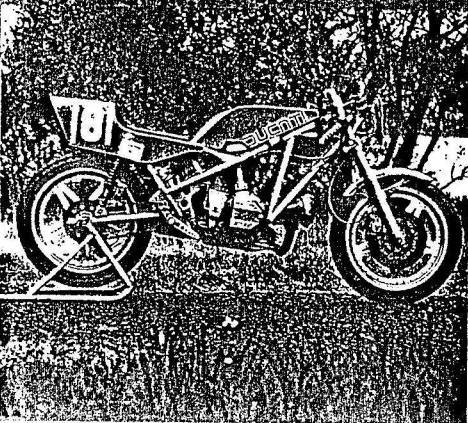
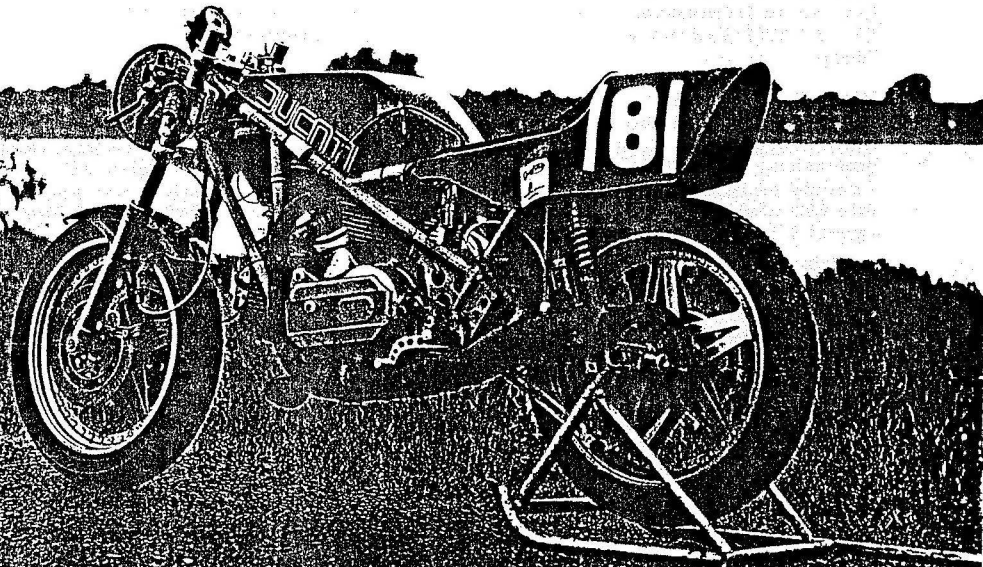
Är det någon som kan ge tips om hur man ersätter det elektroniska laddningsreläet med något av elektromekanisk biltyyp. Tips önskas också om hur man får en gammal stenhård Marzocchi att funka bättre.

ITALIEN-KLOCKA

Ni som är intresserade av en sån' där Italien-klocka som lottades ut på årsmötet kan vi meddela att den går att köpa. Beställ hos tillverkaren: Torsten Rosendal, Vargstigen 3, 73100 Köping, tel - 0221-11676. Han gör även andra motiv.

Ducati vann Thunderbikechampionship

I England har det i år körts en tävlingsserie som har hetat Thunderbikechampionship. Den har varit öppen för mc byggda före 1978 av europeiskt eller amerikanskt ursprung. Efter 7 deltävlingar stod Bill Swallow överst på prispallen. Ducatin han körde på hade byggts ihop på 5 veckor av ägaren Glyn Robinson. Motorn kom från en smälld Darmah SD. Ramen byggde han själv. -Original ramen är alldeles för hög och lång, tycker han. Hjulbasen blev 8 cm kortare och gaffelvinkeln ändrades till 27,5 grader. -Förhoppningsvis ska vi få den att gå som en Velocette tills nästa år, säger Glyn Robinson avslutningsvis!



SPECIALVERKTYG

Hej Micke. Jag har ett svagt minne av att ni efterlyste specialverktyg inom klubben. Jag har kopierat en axelavdragare på jobbet som jag tänkte att klubben kunde ha som utlåningsverktyg. Det är ingen fabriksfinish på den, men jag tror nog den fungerar. Hälsn nr 119 Odd Ressem

Tack Odd. Verktyget är nu skickat till nya ordföranden Mats Håkansson och kan lånas av samtliga medlemmar. Avgift för portot får ni nog pröjsa. Fråga Mats om du är inresserad.

DEBUTANTLICENS

Den 9/4 kommer det att bli debutantkurser (teori) i Stockholm, Anderstorp och någonstans i Norrland. Körning blir det den 23:e eller 24:e April på Sviestad. För mer information och anmälning skall du ringa SVEMO tel: 011-197216 och snacka med Monika Didriksson. Anmälningstid är hela Januari ut.

BOTT

Jippiiiii. Det blir en BOTT-klass. Första tävlingen blir på Knutstorp (igen) den sista April eller 1:a Maj.

SANTA MONICA

Efter 200 stycken Montjuich och 200 stycken Laguna Seca så är det dags för Santa Monica. Den har fått tillbaks Marvic-Akronthjulen och är i övrigt till synes oförändrad utom lacken som är vit med röd rand (gissning ang den röda randen pga svartvit bild) på mitten. Dvs rött där de gamla modellerna var lackade i Silver.

JULKLAPPSTIPS

Det har kommit en drös nya intressanta Ducatiböcker. "The Untold Story" av Alan Cathcart, Cycle World "Ducati Tests 62-80" (80 sidor med bara Ducatitester), "Le Moto Da Corsa Italiane" Italiensk bok med mycket bilder, "Classic Motor Racer Test" Med bl a TT2-racer och andra classic-racers OBS även trippelkam 125-racer. Vet inte om alla dessa böcker finns i Sverige, men slå en signal till Motorbokhandeln: 08-7663290.

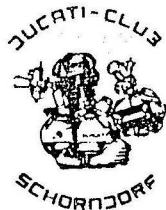
MÄSSAN

Den 13-17 Januari är det MC-mässan i Älvsjö och jag har anmält Svenska Ducati Klubben för en monter där det skall få plats ca 3 MC och lite annat kرافs. Jag har dock inte så mycket tid själv, så om vi skall kunna vara med så gäller det att några "frivilliga" ringer till mig snarast som kan hålla i trådarna. Annars avboka vi våran monter, det vore väl synd? Alltså ring snarast Micke Werkelin : 08-7316440 (jobb), 08-7662884(hem).

VÄLKOMMEN

Leif Jansson, bl a känd från MCM, har blivit medlem i Svenska Ducati-klubben. Cucciolo tycker att det var modigt och önskar honom lycka till med ventiljusteringen.

MEDLEMSAVGIFTEN SKALL ALLA MED MED-
LEMSNUMMER T.O.M 346 BETALA IN
SENAST DEN SISTA DECEMBER. PÅ ⁵
SID 2 KAN DU SE HUR MAN FYLLER
I INBETALNINGSKORTET. OBS UPPGE MEDLEMS-
NUMMER



and DUCATI Club
Hannover

DUCATI - Club Schorndorf
Berlinger Weg 1
7340 Geislingen-Waldhausen
Telefon 07331 / 6 84 88

Invitation for the first president/ committee- meeting

Hallo DUCATI- club presidents and club committee members in Europe! Wolfgang Rieß, for DUCATI Club Hannover and me, Klaus Mayerhofer, for DUCATI Club Schorndorf, thought about a meeting for all presidents and committee members, it would be good for all! The fixed date is Saturday, 19th of December, the place is in the near of Hannover, that's rather central place for DUCATIsties.

Some items to talk about are for example:

the dates of the events,
the DUCATI club races,
the edition of a common annual magazine (DUCATI in Europe)
common exchange, etc. etc. ...

Time table: Friday: arrival
Saturday, 19 Dec.'87 meeting
Sunday journey back home

So if you're interested (and that' s what we hope), send back the coupon please, so we are able to plan about the accommodation.

With a lot of DUCATI greetings

yours Klaus Mayerhofer and Wolfgang Rieß

PS: We also send an invitation to DUCATI Meccanica Bologna

Coupon

We are interested at the meeting and take part with ___ persons.

Name:

Name:

Name:

Name:

Name:

Name of the club:

Please send back immediatly to Klaus Mayerhofer Berlinger Weg 1

D- 7340 Geislingen- Waldhausen

Exact information will follow!

Den 16/11 fick jag detta brev från Västtyskland. Jag har anmält Svenska Ducati Klubben som intresserade att delta i detta möte. Förutsättningarna för att vi ska delta, är att det blir stor uppslutning från de andra europeiska Ducatiklubbarna. Min personliga åsikt är att om någon från styrelsen åker dit, skall Ducatiklubben betala resekostnaderna. Övernattning och mat får man själv stå för. Detta är en mycket känslig fråga eftersom det är medlemmarna som får betala ! Men, tänk om det blir stor uppslutning från de övriga Ducati klubbarna och Vi inte är representerade ! Ett extra styrelsemöte är utlyst ang. detta. Hör gärna av er till mig ang. detta .

Mats Håkansson

Ordf. i Sv. Ducati Klubben

0418-12978,22733

EN DRÖMMARE

Olle kom till psykiatikern och beklagade sig;

Varje natt drömmer jag att jag kör en stor Guldflaks, på en massa härliga krokvägar. På morgonen när jag vaknar är jag alldeles slut.

-Inga problem, sa doktorn. Från och med inatt så byter du, till en DUCATI.

Det där fungerade faktiskt. Olle blev mycket piggare. Så mötte han Sigge som hade liknande problem.

Jag drömmer om att jag ligger med fyra tjejer varje natt, sa han. Det kommer att knäcka mig, för på morgonen är jag tvärslut.

-Gå till min psykiatiker, sa Olle. Han är fenomenal.

En vecka senare träffades de igen och i sanningens namn såg Sigge lika härgig ut.

-Hjälpte det inte? undrade Olle.

-Jodå, svarade Sigge. Nu är jag av med brudarna, men isället måste jag köra en stor jävla Guldflaks, på en massa härliga krokvägar.

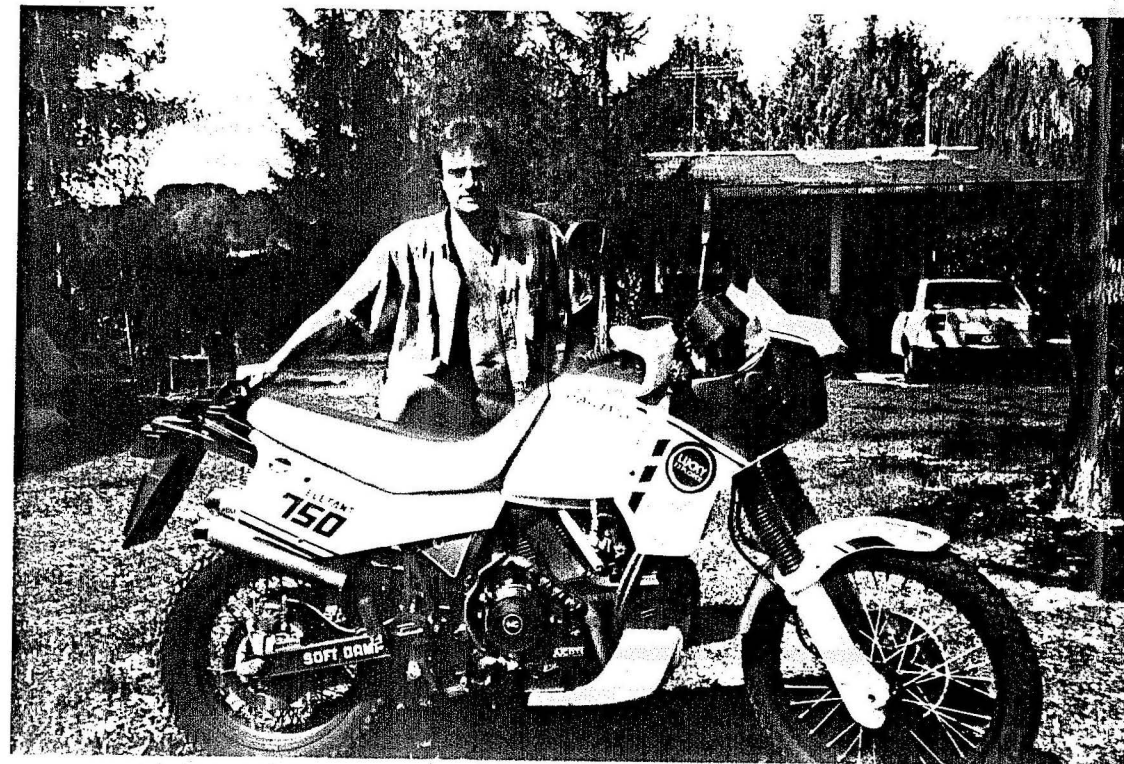
Av Seppo Myllyaho



Utan
fokuseringslås



Med fokuseringslås



HELLO MICKE

I am Enzo Galli no 272 of Svenska Ducati Klubben. I send to you a photo of my new motorbyke. This photo was taken in a sunny day near a lake of Varese where I am living now. I hope to meet some members of SDK in "salone della moto" in Milano. That will be open till 20/11/87. I hope also to see the new Ducati 4 valvole raffreddamento acqua touristic and sport verione. Best wishes from Enzo Galli no 272. Special thanks for Mazzini Ljungkvist medlem no 5. Ciao brutta Bestia man sa "se tu sei vivo o Morto.

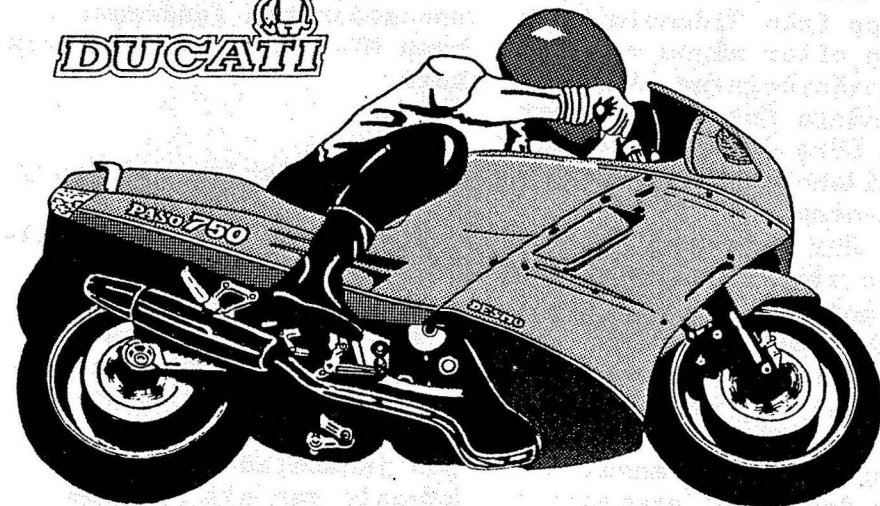
My numero di targa is Mi 739194. I hope to see thos in the next Cucciolo. AUF DIE DAUER DUCATI POWER L 90°

Hello Enzo.

It was nice to hear from you. It looks like you have had a sunnier summer in Italy than us here in Sweden. The Cagiva 750 Elefant is very unusual in sweden. I think there is only one (1, uno) here in Sweden. It's too expensive here, but I think it's very good. I don't dare to think how much the new Quattro Valvole will cost.....

MW

DUCATI



FOR A FEW DOLLARS MORE

Jo, visst kostar den lite mer. Konstigt vore det annars. Med allt den erbjuder av stil, finish och kvalitet.

Av fart, väghållning och komfort.

Av det där som kallas personlighet och karisma. Som är så svårt att definiera, men som betyder så mycket.

En Paso ser men inte i varje gathörn. Och det är som det skall vara. Det är ju inte en motorcykel för vem som helst, utan för finsmakaren.

Förresten inte för vilken handlare som helst heller, utan för de bästa.

Det är därför de är så få.

Återsäljare:

AB Skand. Helmap, Tel: 08-313306
N:a Stationsgat. 93, Stockholm

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

Lundgrens Motor, Tel: 0226-52510
Matsbogatan 18, Avesta

Biscaya Motor AB, Tel: 0322-30129
Hol 1257, Alingsås

Bike AB, Tel: 0520-72800
Lextorpsv. 997, Trollhättan

Gen.agent:
H. Flöter Försäljnings AB
Jonvägen 2, Huddinge
Tel: 08-7740240

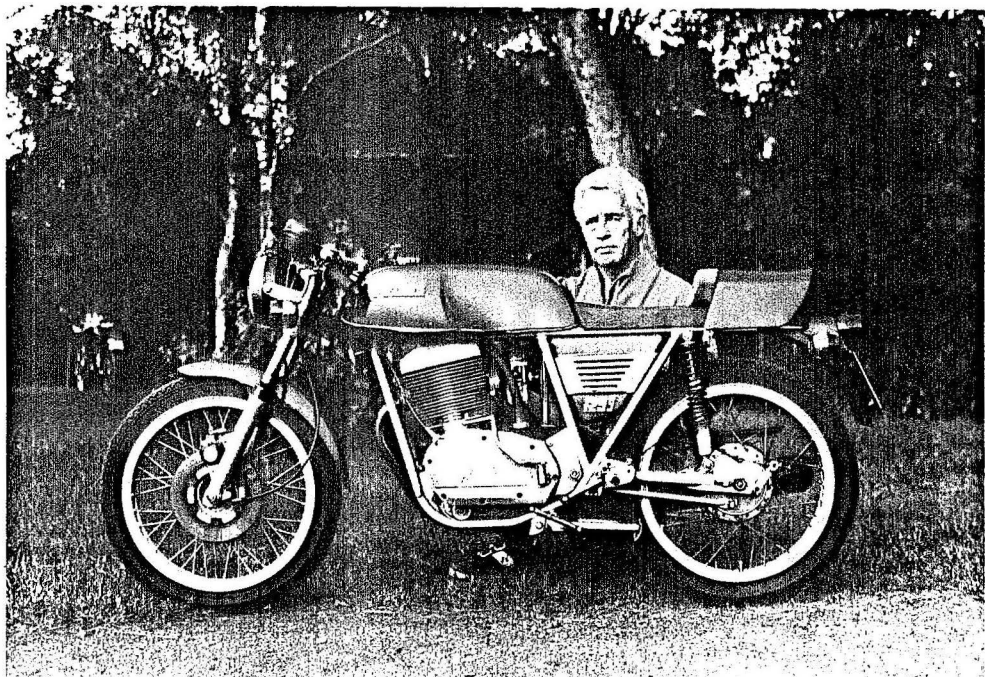


CAGIVA

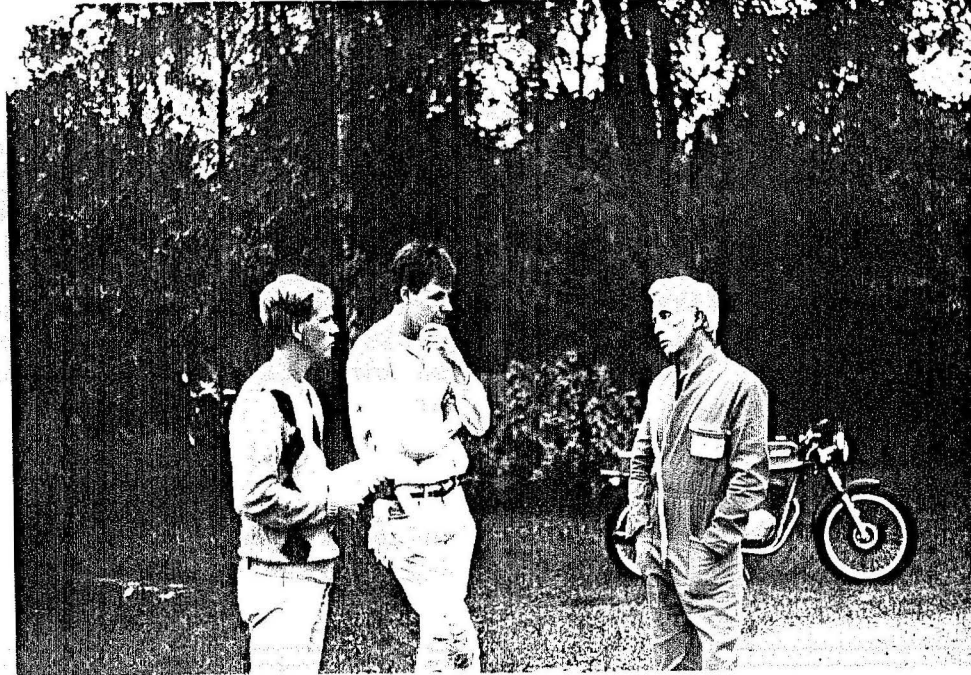
Följer man ån Tidån motströms upp från Tidaholm kommer man efter någon mil in i Hökensåsskogarna. Vid en av de många forsarna ligger här en före detta kvarn, numera Tidaholms med omnejds DUCATI-mecca: Turaströmmens motor. Här bor Henry Aronsson, en stor vän av italienska motorcyklar. Medlem i Svenska DUCATI-klubben, han körde förut 900 MHR, kör nu Moto Guzzi S3, samt ägare av flera äldre italienska motorcyklar. Bland annat äger han den enda, eventuellt en av två, intagna 125-MV-Agusta (den är inte till salu). Henry funderade ett

tag på att köpa en 750 MV, men medan han funderade så hann MV-Agusta att gå i konkurs.

Första kontakten med Henry fick vi då Pinnoccio med färskt körkort och just klar med skolan skulle köpa en billig tvåcylindrig Mc. I tidningen (Västgöta-bladet) fick han syn på en annons på en Honda CB 450DOHC på Turaströmmens motor. Hoppet inhandlades men det viktigaste var att Pinnoccio där fick syn på en Guzzi Le Mans och intresset för italienska motorcyklar var vä-



Henry poserar med sin MV-Agusta
Foto: Finnköpp



Finnköpp-Pinnoccio utfrågning

Foto: Rune

ekt. Henry sålde då Moto Guzzi men övergick senare till att sälja DUCATI samt Finnköpps Cagiva.

Henry har alltid varit intresserad av italienska sportbilar och motorcyklar, drömcykeln på 50-talet som inte inhandlades var en 4-cylindrig Gilera, men han blev tidigt fascinerad av Taglionis otroliga DESMO-system, de raka lösningarna och den fina ingegörskonsten i alla DUCATI's motorlösningar. Henry äger ett stort tekniskt kunnande och utstrålar lugn och harmoni. Han har svar på alla frågor

som ^{för} mc-teknik, visserligen har han många konservativa idéer bl.a. vad gäller oljor, Quaker State singel ska det vara!!! Han fördömer även att Paso och Elefant har vänd bakre topp, "detta har ju historien påvisat att ingen lyckats med på motorer med höga effekt uttag utan vattenkylning". Han anser dock att framtiden ser ljus ut och att Massimo Bordi fortsätter att utveckla Taglionis idéer bl.a. i den nya 4-ventilaren. 4-ventilaren har många nya inträffanta tekniska lösningar, tyvärr för ju vattenkylningen med sig att motorerna

utseendemässigt blir tråkiga. Lika vackra som kamskiftsmotorn, som ju tråkigt nog lagts ned och därmed blev den sista klassiska motorn, eller som den smala och läckra luftkylda Pantah motorn lär vi aldrig mer få skåda.

Fortsatt DUCATI-återförsäljning hoppas Henry fortfarande på även efter generalagentsbytet. Då Henry driver MC-firman vid sidan av sitt jord- och skogsbruk kan han p.g.a. detta samt av att Pinnoccio har en milje inte ta så många fler DUCCE-mekningar.

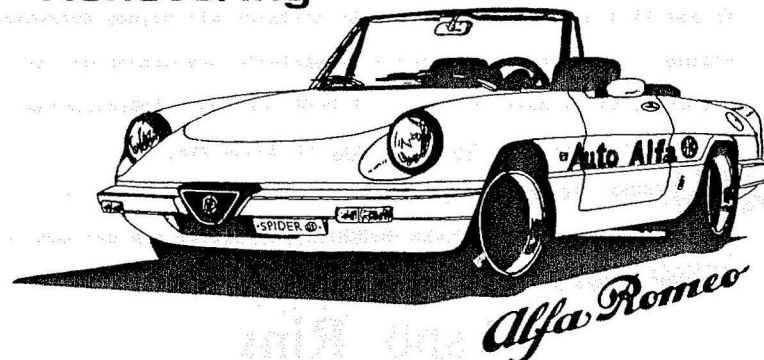
Ett (för ovanlighetens skull) seriöst
Finnkopp-Pinnoccio Reportage

CUCCILO AVSLÖJAR EN AFFÄR

Cucciolo kan som första "tidning" i världen avslöja ytterligare en s.k. affär. Efter att noggrant ha gått igenom de ännu hemliga ekonomiska räkenskaperna för moped racet avslöjas att arrangörerna troligen göra en rejäl vinst på fl. kr.. Frågan som naturligtvis dyker upp i sådana här sammanhang är om det möjligen kan röra sig om mutor som till sist dyker upp på något hemligt Scheiziskt bankkonto. Då Cucciolo ringde upp de ansvariga vägrade de att närmare berätta vad pengarna skall gå till. men de sade att de skulle gå till ett angeläget ärende. Kan det möjligen vara för inköp av renoveringsdelar till den trötta KS50 som till ett högt pris lurades på dem av en trettonåring, frågar sig Cucciolos utsände till sist.

Auto Alfa

för Reservdelar Trimning o.
Renovering



Vi säljer Aeroquip stålomspunna
bromsslangar



kontakta
Charlie Linnæus

 **Auto Alfa** 

• Mölndalsvägen 34 • Box 14103 • 400 20 Göteborg •

Tel. 031 830930

SUCCE Moppe Endurance Racet

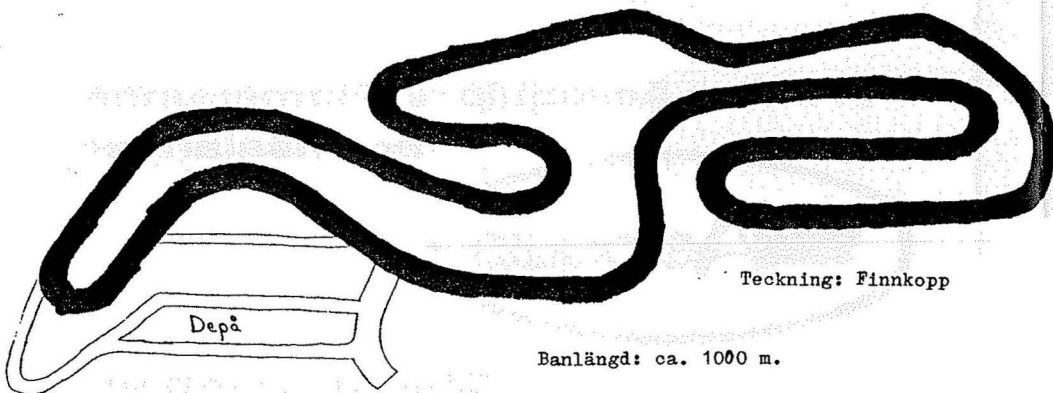
Racet bokat till: 22/5 (Pingst)

Vi har redan fått in 20 st. anmälningar och det är därmed egentligen fulltecknat men vi kan eventuellt ta in något reservteam om någon backar ur. Först till kvarn... REglerna står i Cucciolo nr. 5-87.

Vi har fått en förfrågan om det är tillåtet att trimma överströmmningkanalerna, och vid ett extra tävlingsregelmöte beslutades att detta trim är tillåtet, då vi anser att ingen i DUCATI-klubben (förhoppningsvis) är kapabel att trimma en tvåtaktsmotor på detta vis.

OBS! DENNA tävling är HELT LEGAL då vi har fått klartecken från Svemo. Racet är klassat som ENKLARE MOTORTÄVLING !!!??? och det enda som vi behöver teckna är en personförsäkring för alla deltagare.

Aspö Ring



Banlängd: ca. 1000 m.

Som ni ser är Aspö Ring en mycket kurvig gokartbana och det är med andra ord onödigt med hög toppfart, satsa på accsnabbhet. Polis ur LTG kontrollerar ekipagen före start.

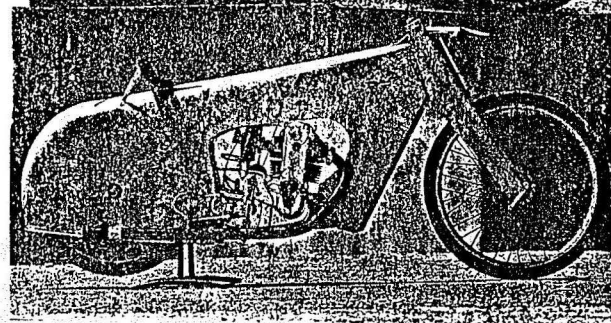
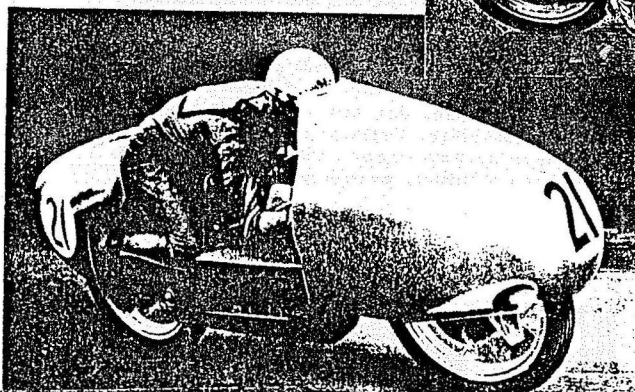
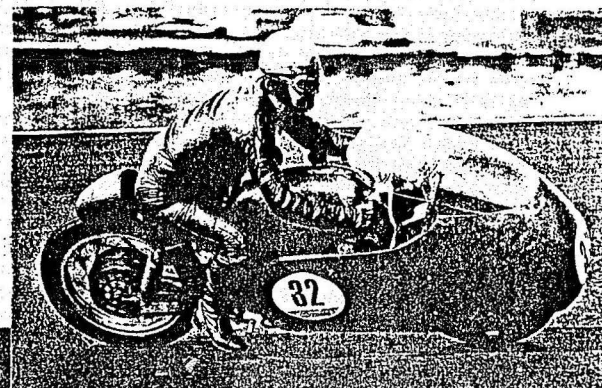
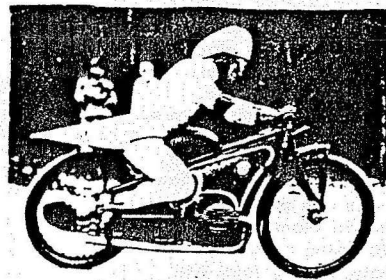
För anmälan eller frågor ring:

Stefan Jakobsson
0502-15103

Jonas Åsberg
0502-11808

Fortfarande ett: Finnkopp-Pinnoccio arrangemang

Moppe Endurance Racet



Det arrangerande Tidaholmslaget ses här när de provar olika kåpkonfigurationer med avseende på luftmotståndet. Om bilderna är suddiga beror det på den höga hastighet vi fick med dessa fordon. **Dä Ni!!!**

Acklinga Racing Team

Sweden

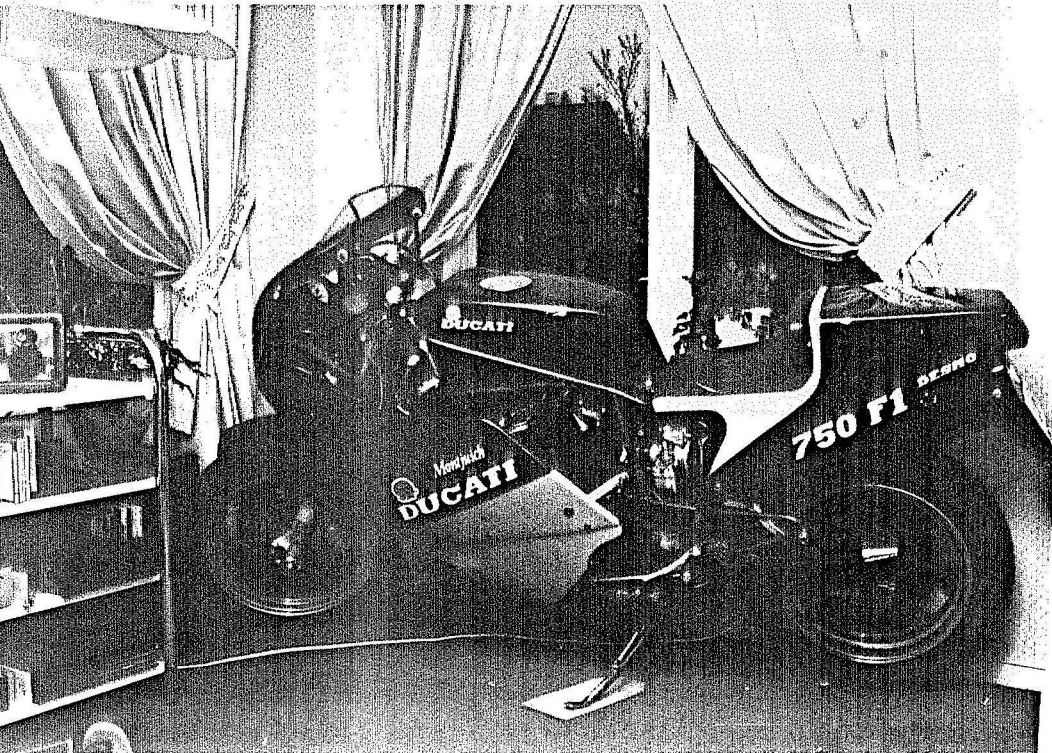
Ett: Finnkopp-Pinnoccio Team

FEST HOS ANNE LINE

Det var alltså fest hos Anne Line Barkald (ni vet hon med Montjuichen, se mittuppslaget) i Norge. En slags avslutningsfest för säsongen och en liten trevlig sammankomst för först och främst årets Isle Of Man resenärer. Det kom mycket folk. Vi var väl ca 20 personer från Sverige, sedan kom det väl 7-8 Norrmän (bl a Bue, ena halvan av Norska generalagenten för Ducati). Lördagskvällen var mycket lyckad med mycket god mat och medhavd dryck. Därför är det lie svårt att komma ihåg vad som hände senare, men det var visst nån mek-tävling där man skulle sätta ihop en Desmotopp på kortast möjliga tid. Man jobbade i team, 2 i varje, och jag är för stolt att berätta vem den ena segraren var. Den andra kan jag dock berätta. Det var Magnus Dahl, brorsa till Jonas, som tydligen lärt sig mycket på rekordkort tid då han nyligen köpte Pantas gamla Paso. Jonas, däremot, verkar inte ha lärt sig någonting. Han och Lars Höjer kom klart sist. Ja, var det inte så att vi skulle åka hem på söndagen så skulle de väl fortfarande sitta där och pillra. Anne-Line hade till sina föräldrars förskräckelse tagit in sin Montjuich i vardagsrummet. När det var dags för musikunderhållning senare på natten så fick Montjuichen stå för musiken. CD:n hade pajat, men vad gjorde det. Vad är en CD mot en Montjuich? Sedan blir det mesta diffust om vad som hände, men på något vis så somnade de flesta in några timmar för att sedan vakna pigga och alerta. Efter ett besök på ett av Oslos "inneställen" där frukost intogs så styrde vi hemåt efter en mycket lyckad helg. Jag vill här passa på att framföra en dementi. På denna fest gjorde jag ett felaktigt uttalande. Jag sade att min Alazzurramotor bara var upphängd med 2 motorbultar. Detta är fel. Jag hade förväxlat min Alazzurra med fabriakens senaste racer (vilket ju är mycket lätt att göra). Min motor är upphängd i 3 bultar, precis som alla andra Panthor. Så det så.

Micke Werkelin

Foto: Anne-Line Barkald



HUR EN CUCCIULO BLIR TILL

Många har undrat hur en Cucciolo blir till. Bara för att visa hur synd det är om de inblandade (dvs jag själv) så skall vi ta nr 5 -87 som exempel.

STEG 1, BASMATERIAL

Själva basmaterialet till tidningen består av vad medlemmarna skickar in samt vad redaktören själv har lyckats snappa upp. Till detta nummer strömmade det in material, så mycket att det fyllde lådan med råge som jag använder för ändamålet.

STEG 2, MONTERING

Jag hade precis konstaterat att materialet nått och jämt skulle få plats på 40 sidor, som brukar vara max, när Jonas Dahl ringde och sa att det var en häftig artikel i Cycle om Quattro Valvole som bara måste med. Trots bantning av en del material så blev det till slut hela 56 sidor. Just detta arbete med att skriva ut och montera tidningen är det roligaste. Extra kul är det givetvis som i detta fall då det kommit in mycket bidrag.

STEG 3, TRYCKNING

Tryckningen är den lättaste biten eftersom den lämnas ut på stan. Hämtade ut tidningen dagen efter jag lämnat den på tryck.

STEG 4, PLOCKNING" HÄFTNING" FALSNING

Det här jobbet är det tråkigaste. I början gjorde jag allt själv. Men efter nr 2 -86 så har jag bara lagt alla papper i ordning, sedan har jag lämnat bort tidningen på falsning och häftning. Denna gång hade jag ordnat det bättre ändå. Jag hade fått tag i en firma som hade en fantastisk "plockmatic" maskin som gjorde allt detta automatiskt. Jag tog kartongerna från tryckeriet och åkte till firman med den fantastiska maskinen. Det blev fiasko. Deras maskin tog 12 blad, jag hade 14. De hänvisade mig till en annan firma, ca 1 mil därifrån, som skulle ha massor av såna här maskiner. När jag dundrade in på den firman med mina kartonger såg de närmast förskräckta ut. Det visade sig att de var generalagent för "plockmaticmaskinen" och inte utförde några såna här jobb. Det var bara att åka hem igen, rykande av ilska. I detta skede tänkte jag faktiskt att skicka ut tidningen som "gördet-självsbygg-sats". Men, i stället ringde jag Ulf "Paso-Aron" Aronsson som är delägare i ett bokbinderi. Problemet var bara att de inte binder böcker, utan gör ritblock (toppenfina sådana som kan rekommenderas). Ulf tyckte i alla fall att jag skulle komma över så vi kunde försöka. Ulfs maskinpark var imponerande. Där fanns ingen "plockmatic". Man använde i stället maskiner som funkade hur bra som helst sen man startade firman någon gång på 30-talet (då var förstås inte Ulf med).

Vi började med att lägga de 14 pappershögar i varsit träfack, sedan plockade vi papper för papper i rätt ordning. Detta tog drygt 3 timmar. Sedan tog vi och körde varje tidning i bigningsmaskinen. Den funkade så att man tog 1st ohäftad och ovikt tidning och lade in dessa 14 blad mot en kant i maskinen. Sedan trampade man på en pedal varvid ett gillotinliknande föremål kom ner med en duns och gjorde en anvisning i tidningen där den senare skulle vikas. När detta var gjort klamrade Ulf tidningarna med en maskin som inte klamrade 2 klammer åt gången, utan en jätteklammer. Det blev alltså 2 klamringar per tidning. För att till sist vika tidningen så stoppade vi in varje exemplar i en press. Vi pressade varje tidning med 3 tons tryck. Efter denna operation var Cucciolo nr 5 -87 färdig.

STEG 5, UTSKICK

Sedan var det bara att åka hem, stoppa tidningen i kuvert, sätta på frimärken, och gå till posten. Det dröjer nog innan det kommer en Cucciolo med 56 sidor igen. Det här numret är förhoppningsvis kört med "plockmatic".

MW

BARskrapad

Cucciolo har här fått ett

bidrag som visar en av de

många fanatiska DUCATIägarna

Så här illa kan det gå om

man har en 900:a som krånglar.

Man kan till sist som

denna "damen" bli tvingad

att pantsättasig och sälja

t.o.m kläderna. Men vad gör

man då för en travl el.



CENCUR

Cucciolo har för att inte

stöta sig med känsliga per-

soner cencurerat denna sida.

Efter modigt överläggande har

vi beslutat att inte sälja

några posters av "damen". För

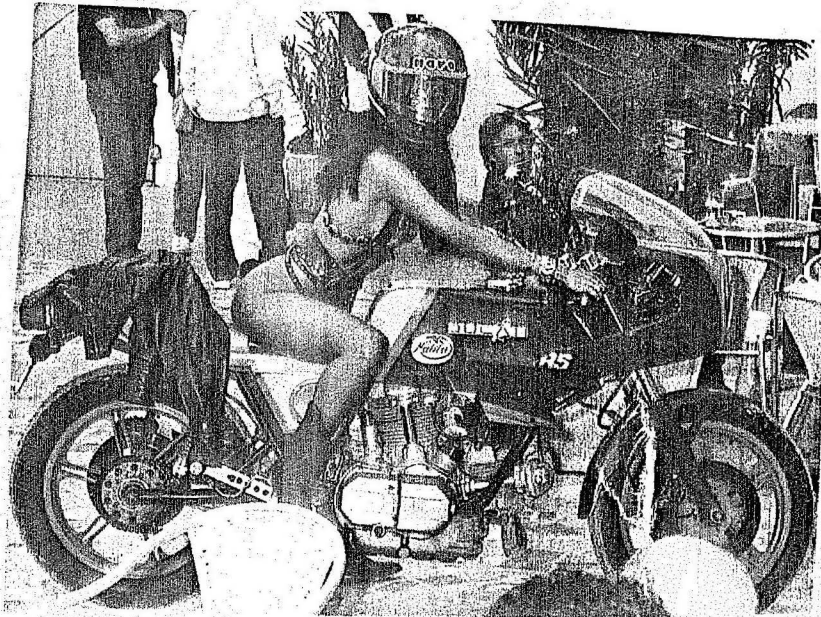
att Partickel-Janne ska slippa

alla förfrågningar i medlems-

registret kan vi tala om att

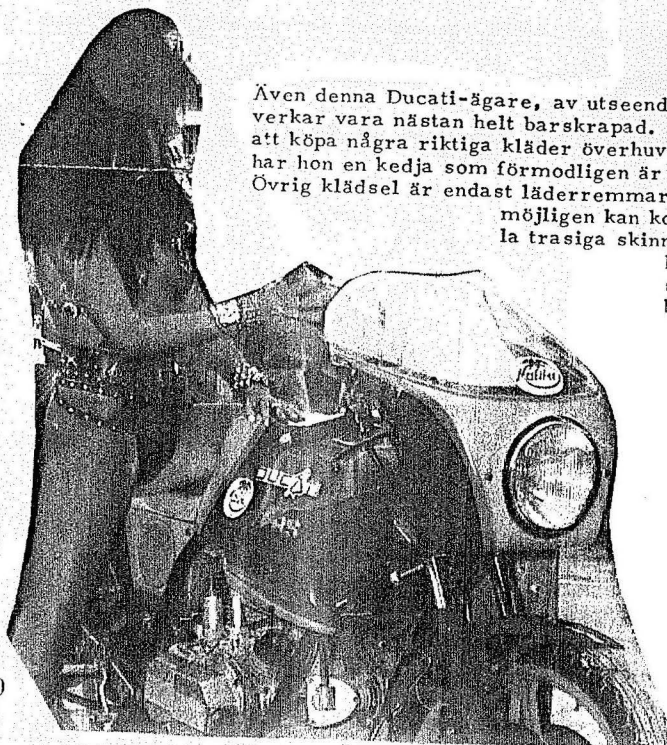
hon ej är medlem i Svenska DU-

CATI-klubben.



TJEJDUCCE

Gunnar Nuija (038) har skickat de här roliga bilderna. Är detta en lowrider? Hursomhelst så verkar sänkta tjej-Duccar vara på högsta modet. Detta verkar vara en ombyggd Darmah med GT-tank? Mycket intressant motorcykel.



Även denna Ducati-ägare, av utseendet att döma en flicka, verkar vara nästan helt barskräpad. Hon har inte haft råd att köpa några riktiga kläder överhuvudtaget. Över axeln har hon en kedja som förmodligen är låset till hennes Duce. Övrig klädsel är endast läderremmar av någon slag som möjligen kan komma från hennes gamla trasiga skinnställ. Alla andra kläder

har hon troligtvis fått sälja för att få råd att bygga denna värsting-Ducati. På detta foto verkar det som om hon sträcker ut en hand för att titta till sig bröd för dagen. Det kan verkligen vara svårt att vara Ducatiägare.

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 bromsslangar till alla märken, Brembo bromsar, Marzocchi gafflar och stötdämpare, Jeb's hjälmar, snabbskruv till kåpor och mycket annat till bra priser!

LIDINGÖLOPPET

Jag är inte anmäld, men av någon underlig anledning finner jag mig själv stående på startlinjen bland 12000 andra till årets Lidingölopp. Mitt livs första Lidingölopp. Jag beslutar mig för att ta täten direkt och tjuvstartar därför med 15 minuter. Ingen märker nåt? Första kilometrarna är enkla över gräs och vidare på en bred grusväg. Snabbt byter dock vägen karaktär när den går in i skogen och blir till en stig med stenar och häftiga backar att forcera. Jag börjar bli varm.

PAHEJAD

Efter fem kilometer hör jag från högtalaranläggningen att den riktiga starten går. Jag tar mig nedför en brant backe och ökar tempot! Personalen vid första vätskekontrollen häpner när jag passerar utan att imundiga någon dryck. Vid Kyrkviken står det tusentals med publik som viftar och hejar på mig. Den stora folkmassan bildar liksom en häck, eller en tät alle, runt omkring mig. Imponerande. Jag tittar på klockan och konstaterar att jag har ett oförändrat försprång till täten. Vid Kyrkviken är det plant och fint, men ute på Elfvikslandet väntar de första riktigt svåra passagera. Det blir åter mycket smalt och stigen slingrar sig genom urskogen. Först är det ganska plant, men efter att banan svängt tillbaka 180-grader blir det mycket kuperat.

SPORTDRYCK

I en lång backe står det massor av folk mitt i banan som nätt och jämt hinner kasta sig undan när jag kommer. Jag stannar för första gången vid ungefär 15 kilometer för att inta en pissljudmen sportdryck. Jag har klarat mig så bra hittills att jag kostar på mig en liten paus. Pust. Jag väntar i ca 5 minuter tills jag har 10 minuters försprång, sen ger jag mig iväg igen.

HAL BERGHÄLL

Nu är det ordentligt kuperat. Branta upp och nedförsbackar, ibland hala berghällar. Det här är jobbigt, men jag hade ju tränat i massor av år innan det här, så tempot är faktiskt mycket högt. Jag vet att täten ligger 10 minuter bakom och jag börjar känna mig stressad. Vid en brant berghäll får jag hjälp så jag inte skall halka. Kämpigt!

10 KM KVAR

Jag har just klarat det svåra kuperade avsnittet när skylten som säger att det är 10km kvar dyker upp. Det är nu folk har tagit ut sig för mycket så att de nästan får kräla fram. Jag känner mig dock ovanligt pigg. Banan är fortfarande smal och blir snart ännu smalare. Snart når jag fram till den branta och långa backen där TV brukar stå. Men, TV-gubbarna har jag passerat då de stod stilla med sin off-road hoj så jag kan ta det lugnt upp för backen. Jag ser att många i publiken tar fram kameran i tron om att täten är på gång. Jag myser över deras misstag. Passerar ännu en vätskekontroll utan att stanna. Personalen gapar förstummat. 4km kvar, 3km, 2km, jag kanske blir berömd, 1km -STOPP, vi stannar här! Besviket kör jag Cagivan av banan och en av tävlingsledarna som jag skjutsat runt banan för att kolla snitslarna hoppar av. Jag kom aldrig i mål. Men, jag är förmodligen den förste som åkt nästan hela Lidingöloppet på en landsvägsmaskin. med skjuts! Man slutar inte att förvånas över Cagivans all-roundegenskaper.

MW

22

BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria
skivbromsbelägg för MC

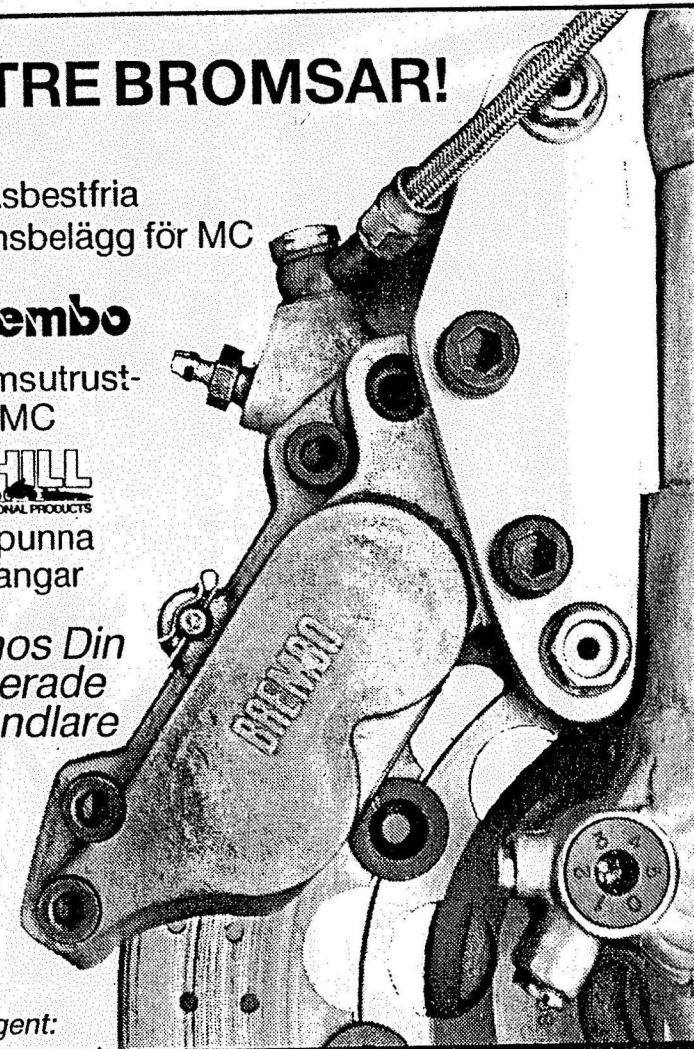


Skivbromsutrustning för MC



Stålomspunna
bromsslängor

Finns hos Din
välsorterade
MC-handlare



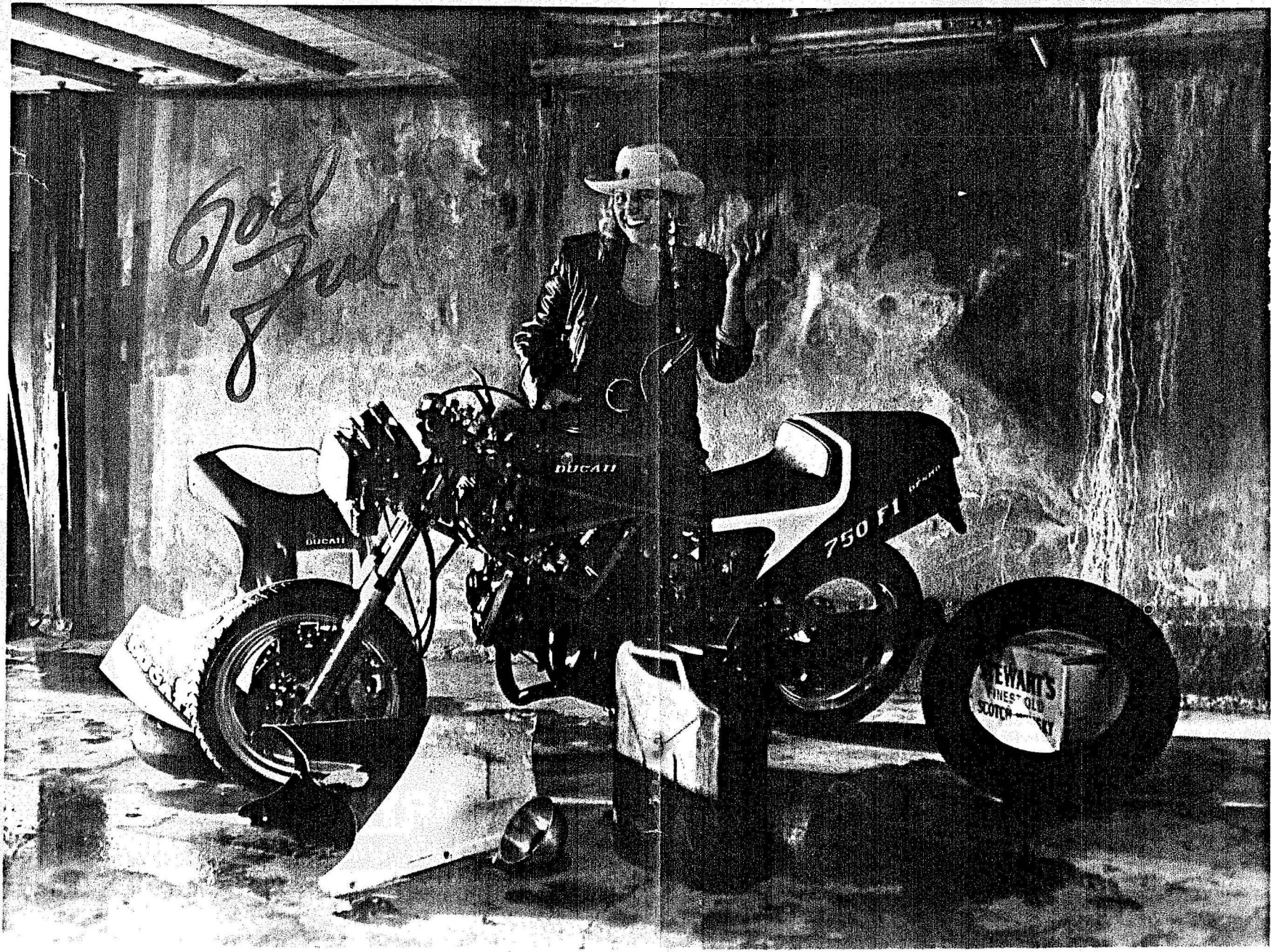
Generalagent:

RYDAHLS
bromsspecialisten

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

23

WHYNOTOM NAM TOLIA



Good Luck

DUCATI

750 FI

STEWART'S
FINEST OLD
SCOTCH WHISKY

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, 21375 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 04 35

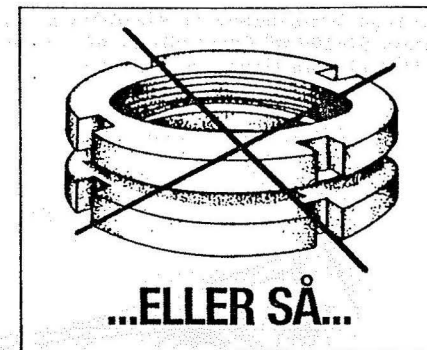
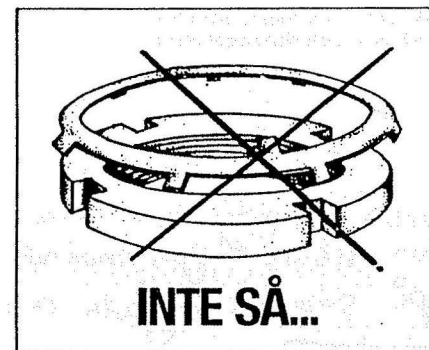
Reservdelslager 040/21 53 00

MEKTIPS

HEJ DU FÖREDETTING, ORDFÖRANDE ALLTSA

Jag vill förmedla ett tips till Ducatimembers som kan vara användbart. Så här ligger det till:

Under resan till Isle Of Man lossnade muttern till främre drevet med oljespill till följd. Jag vet att flera har muttrar som lossnat, men det finns bot. I stället för den gamla muttern som kallas KM7 beställer man hos Nomo-gruppen en axelmutter med nylonring (locking) som kallas GUK7. Då slipper man tandbrickan som brukar "tappa tänder". Muttern kostar med frakt och moms ca 35:-
Hälsningar nr 119 Odd Ressem



Göteborg:
S:t Pauligatan 19
Box 6274
400 60 GÖTEBORG
Tel: 031-80 02 40
Telex 21519

Stockholm:
Gribbbylundsvägen 2
Box 510
183 25 TÄBY
Tel: 08-756 73 00
Telex 16571
Telefax: 08-756 34 75

Malmö:
Sångelekgatan 8 B
Box 9030
200 39 MALMÖ
Tel: 040-21 04 70
Telex 33390

nomo
kullager
- ett företag i nomo-gruppen

HEJ RED
Ang "mekproblem".
EFFEKTSVACKA

Millen som köptes 1985 var en gammal dröm som gick i uppfyllelse. Denna dröm sprack ganska snart vid 500 mil och andra service. Då gjordes ett effektprov och det visade sig att 180 km/tim var max. Telefonen gick varm och samtliga mc-verkstäder i hela Svea rike kontaktades. Ingen kunde säga vad felet kunde bero på. Ett år gick och av en slump när jag pratade med en lagerexpedit på MC-huset så slog han huvudet på spiken. Byt bägge tändboxarna eller den ena sa expediten. Sedan var problemet ur världen.

RELÄET

Reläet börjar brinna på motorvägen mellan Göteborg och Varberg. Drar ur kablarna och ringer efter bärgningskåren. Väl hemma sätter jag i en starkare hel och halvljuslampa (obs olagligt), dessutom tas listen fram runt strålkastaren bort. Efter detta har det funkade utan problem.

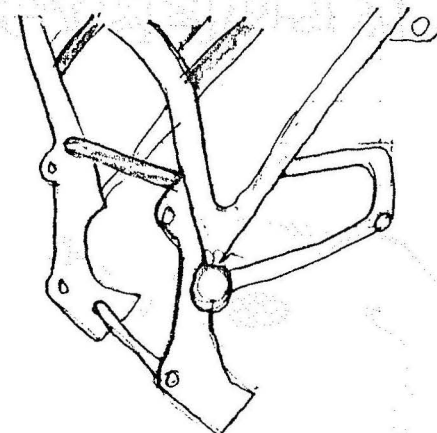
ORIGINALKEDJAN

Denna är skit. Kasta den åt helvetet och köp en DID o-ringskedja, men vänd motordrevet först.

RAMEN

Enligt många Mille-ägare är vägghållningen perfekt förutom något styrfladder mellan 80-100 på 5:ans växel, då med originaldäck och åtdraget styrager. Mitt förslag finns i två exempel:

② Ett sämre förslag



Av: Lennart Lempke

PRESSTOPP, NYHETER, MILANOMÄSSAN...

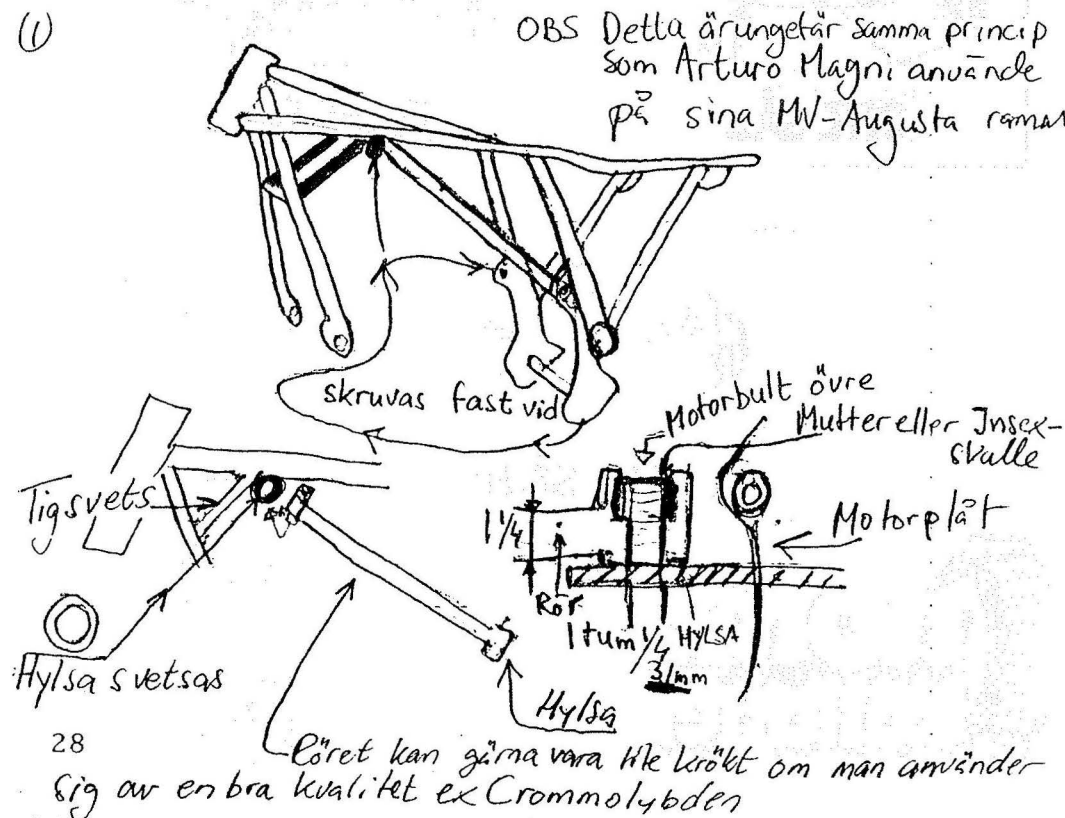
Oj, oj. Hur skall detta få plats i tidningen. Hans Blomqvist på Flöters har varit på Milanomässan och har bl a följande nyheter som han gett per telefon till Cucciolos redaktion.

Floran har gått ur produktion. I alla fall snik-modellen. Nu finns bara den dyra Santa Monica. Paso finns i pärlemo-vit nu också. 85 IS visades både som racer (Luchinellis) och gathoj. Gathojen är lackad i silver, upptill har den en rand som går snett över hela hojen i rött, nertill är den blå. Mycket läcker enligt Blomqvist. Pris i Sverige beräknas till ca 130000:-. Morini visade upp sin off-road och custom samt en ny rolig modell. Man hade helt enkelt stoppat en 350 stötstångs V-twin i en Cagiva Freccia. Cagiva Freccia fanns nu även i vit/blå färg samt helröd som Paso. 350 T4 i militärversion visades upp. Cagiva är en av några få fabriker (många är bortsållade redan) som är med och slåss om en stor order på dessa militärhojor till USA:s armé. Cagiva visade även 500-racern och presenterade en BOMB! Till nästa år har man tecknat kontrakt med Randy Mamola. Roche ser också ut att bli kvar. Alla dessa ovanstående hojar samt Husqvarna och en drös små-Cagivor stod i, enligt Blomqvist, en mycket snygg monter. I övrigt var det inte mycket nytt från de Italienska tillverkarna. Aprilia hade en mycket proffsig monter och Gilera presenterade en kul nyhet (som vi redan skvallrat om i Cucciolo). En landsvägsversion av deras 500 fyrtakts 1-stänka med 4-ventiler och dubbla överliggande. En mycket vacker hoj, gjord för Japans marknaden enligt Blomqvist. Förresten, jag höll på att glömma, 85 IS racer går i produktion i slutet av Januari och landsvägsmodellen i slutet av Mars. Kanske får vi se en prototyp på Älvsjömässan. Blomqvist sade också att Cagiva har vunnit "förloppet" till Paris-Dakar: Det egyptiska Pharao rallyt. Di Pietro heter han som körde den segrande Cagiva-Ducati Elefanten. Man kom även 3:a. Honda var dock inte där med sina fabriker. Det var dock Suzuki med 4 stycken 750cc 1-stänkor. Samtliga fick bryta..... Oj vad det händer mycket och vad det är svårt att få plats med det i Cucciolo. För att få plats med detta får jag väl ta bort nån annan artikel.

MW

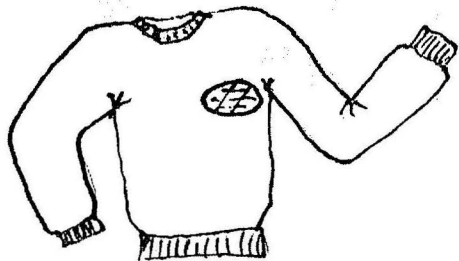
Det finns nån TV-serie som heter Goda Grannar. Där kanske det dyker upp en Ducati 900 och en Cagiva i något program som skall sändas efter jul....

OBS Detta är ungefär samma princip som Arturo Magni använde på sina MV-Augusta rammar



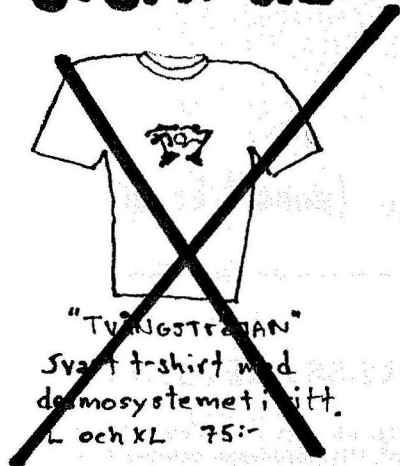
KLUBBPRYLAR!!

UTGÅNGEN



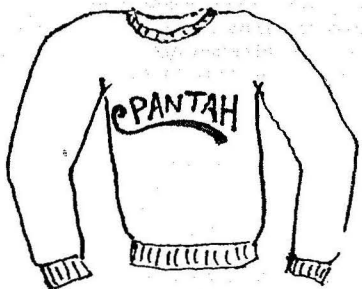
"KLUBBTRÖJAN"

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



"TVÄNGSTRÖJAN"

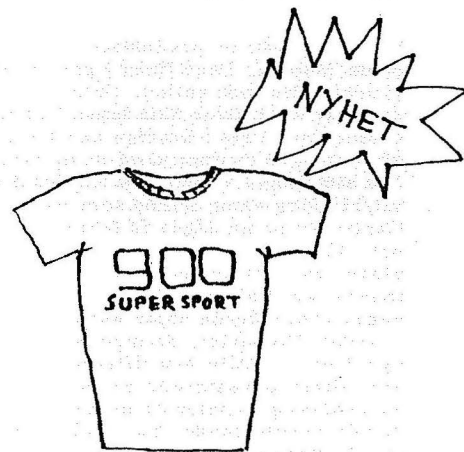
Svart t-shirt med
dekosystemet i vitt.
L och XL 75:-



"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:-

Pg.nr. 60 44 52-3



"DUCCE-TRÖJAN"

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

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

Jackan har vi fått
hem. Vi har 5 st
XL över om du är
intresserad.

Trängströjan är slut-
sälld.

OBS! Ni som har
fått era jackor
måste betala genast
om ni inte gjort det.

DEKALER & ÖVRIGT

- Pantah-dekal, som tröj-
tryck, 14 cm lång, 25:-
- 900 SS-dekal, som tröj-
tryck, 16 cm lång, 25:-
- Klubbdekal, oval, som
tröjtryck, 8 cm lång, 5:-
- "träaktatarnasvänner"-
dekal, 1x9 cm, 10:-/lost
- Klubbtygmärke, som
dekalen, 8 cm lång, 25:-
- Klubbhål, som ovan,
15 mm lång, 25:-
- ШЕАТТ||-logo service,
för dig som lackar om. Alla
färger och storlekar.
Pris från 115:-/st. (Dataskurna)

FRÅGOR? Ring
Peter Lindqvist på telnr.
08/7586933

BULLERFONDEN

*För Ducati-bullrets
kulturella bevarande*

Hej Micke din snabel.

Med anledning av att bullerfonden har haft sin första riktiga stora kraftmätning med polisen vill jag skriva följande:

Medlem nr 87 Bengt Johansson i Linköping blev enligt vår mening oskyldigt anklagad för att äga en motorcykel som lät för mycket. I ett lätt förtvivilat brev skickade han mig kopior på böteslappen och besiktningens protokoll och undrade, vad gör jag?? Bötesbeloppet som uppgick till OBS 400:- var han naturligtvis berättigad till att få ut snarast möjligt. Frågan var om han även ville ha ut pengarna för ombesiktningen med en gång, eller om han ville vänta till våren? Han skickade mig då ett kvitto på 80:- från svensk bilprovning för ombesiktningen han gjort. Då fick han snabbt och utan tjat och omsvep 480 KRONOR PÅ ETT BRÄDE. Detta i form av en utbetalningsavi.

Som sagt, tänk efter. Vad hade hänt om Bengt inte varit försäkrad? Nu kunde han med höguret huvud och en nedlåtande fnysning möta myndigheterna. Tänk på detta inför 1988 års säsong.

Fr o m den 1/1 1988 kan man försäkra sig igen. Beloppet är fortfarande 40:-, postgironumret är fortfarande 204012-9 och betalningsmottagare är fortfarande DUCATIBULLER. Väl mött till en ny ljudlig säsong.
Sven Cullman

FÖRSÄKRINGAR

Om hur vi ständigt blir lurade

MÖTE OM FÖRSÄKRINGAR MED SMC (VA E DE ?)

Lördagen den 12 September i Göteborg, hade SMC kallat till ett möte om försäkringsdilemmat. De flesta märkesklubbar hade representanter på mötet. Även polismakten med stora pekarn fanns med i form av "Bror Duktig" från Guzzi-klubben, (stor suck). SMC hade inget nytt att meddela som vanligt, (suck suck). Stig Björk, SMC" - även känd som Buicken, eller som vi vill kalla honom, politrucken - pratade en massa utan att säga något (?). Hans Hammarlund stod för det intellektuella och odiskutabla i sammanhanget. Sven berättade om Duce-klubbens försök att hindra köp av stulna cyklar. Det mottogs med svalt intresse från samtliga utom Hasse Hammarlund.

I övrigt utgick mötet från det mest negativa. Bror ansåg att alla cyklar skulle vara helt i standardskick så att ersättningsfrågor inte blev något problem. Han tyckte att motorbågar, kedjeskydd, blinkers och backspeglar var viktigare än trattar och öppet avgassystem. Tänk att någon kan vara så känslokall.

Oljelukten spred sig i lokalen när Triumphrepresentanten öppnade munnen. Han ansåg att skadeersättning var onödig lyx. Alla skador skulle ägaren själv rätta ut. Norton-Lasse var mycket sympatisk. Han avslutade med att bjuda oss alla till en grillafton med Nortonklubben. Därefter skickade Buicken hem oss. Efter detta kände Sven och jag att vi var tvugna att köra av oss våra upprörda känslor på någon kurvig, asfalterad ko-stig. Mötet kan väl sammanfattas i gott kaffe och smaskiga bullar, resten behöver ej något omnämnande.

Sven Cullman och Annci Milder vid bordet. Fram för mera trattar & buller, jaaa

125 dBA

Insändare

ÅÅÅHUM ALLTSA...

Ursäkt för att vi dristar oss att höja våra späda stämmor i denna famösa tidskrift, men vi har något som vi skulle vilja ta upp. Minns ni hur det var? För några år sen? När en Ducati fortfarande var något? Knutten visste i allmänhet inte riktigt vad, men något var det utan tvekan. Ingen vid korvmacken missade när en tidig Hailwood dundrade förbi mot något okänt mål som det förmodligen var viktigt att komma i tid till. Och dessutom har min klasskompis en kusin som bodde på samma gata som en som hade en 900SS och han sade att..... Ni har hört den förut. Det är inte längesen en Ducati var något relativt okänt. Kanske farligt, troligen lockande och definitivt suspekt. Men nu har hela MC-pressen i samlad tropp drabbats av någon släkting till Teknikens Världs Ferrarri-syndrom. Märket är på var mans tunga, tester och provkörningar flödar i de mest oväntade sammanhang och snart kan vilken fjortonåring som helst orera i desmodromikens fördelar, Ducati-mässig styrgeometri och annat dravel.

Till och med MCM slår an på Duce-trenden med sitt reportage om världens första hybrid mellan en sidovagnscross och en gynnekologstol. Vad väntar här-näst? MC-folket gör nattliga megafonfärder genom Stockholms förorter och mellan raderna lyser i eldskrift att Duce-klubben är det häftigaste som finns? Eller hinner Guzzi-bladet före med sin tiotusenmila Paso-test där allt för beröm utom kedjan?

Varför har det blivit så här?

Har vi förändrats eller har den allmänna MC-trenden svängt över till "vår stil"? Så är det kanske. Men glöm för den skull inte att klubben har varit för populär, snäll och allmänt bleksiktig ända sedan början. Undra på sen att alla tycker om oss och våra hojar.

Nu hör vi ända hit hur det glunkas i leden om att vad är det för fel med att vara inne då, och får man inte tycka om sin hoj nu heller och en massa sänt, och ni sju som köpt era Duccar av trendtaktiska skäl säger naturligtvis ingenting. Så lagom kul att utan egen förskyllan hamna i den svenska "hoj-kulturens" mittfåra. Den svenske normalknutten kör japanskt pålitliga, fyr-cylindriga trökhäckar. Vad han inte vet när han läser alla smöriga Ducati-tester är att inte ens en Darmah skulle passa honom. Kanske ligger orsaken i att våra kära Duccar inte bara kan avnjutas på krokväg, utan också går utmärkt att glänsa med i byn. Är dom för dyra och för vackra? Hur som helst är dom för inne.

Skall man behöva köra BSA 65:a med fifty-fifty rost och olja för att slippa höra att den och den skall minsann köpa en också, så fort veckopengen räcker till. Eller när CX-slusken oombedd kommer fram och säger att visst är det läckra cyklar men dom har ju sina sidor. Och så ler han som om vi bägge delade på en fruktansvärd hemlighet. Trots att man är helt säker på att den kletstall-bepansrade ofredaren aldrig grenslat något italienskt i sitt hela liv börjar han fråga om hur kopplingen mår idag och fortsätter med att med insinuerande och anklagande blickar fråga om man verkligen sköter oljebytarna? Detta måste få ett slut. Vi vill inte bli allmän egendom bara för att våra hojar plötsligt blivit pop-moppar. Om det mot förmodan finns fler än vi som har något att säga i frågan, både från Sverige och provinserna, föreslår jag att ni gör det i dessa spalter. Det vore väldigt roligt om någon höll med oss och ännu roligare om vi fick på skallen. Det kanske till och med finns någon som vet hur vi skall få slut på oskicket? Vi väntar och hoppas.

Hälsningar The Banger Brothers Lars Höjer & Jonas Dahl.

Hej Micke.

Tack för senaste nummret av Cucciolo nr 5, som var ett mycket fylligt nummer.

Jag läser Ditt sammandrag av TRÄFFEN med årsmöte, och reagerar då jag kommer till rbrriken reservdelsproblem i Sverige ?

Vi på MC-Huset har under 1987 kompletterat reservdelsbeställningar och fått från Ducatifabriken fem leveranser under året plus att vi nu i dagarna väntat hem ytterliggare en beställning, vår strävan är att se till att till de Ducati som sålts genom MC-Huset i Malmö under de 17 år som vi var importör, ej skall behöva stå utan reservdelar och då tänker jag främst på 500 S, 500 och 600 Pantah, 900 SS, 900 S2, 900 HR, 900 Darmah, 900 och 860 GTS, 1000 S2 och HR, samt slutligen 750 F1.

Vi har som mål att " En DUCATI står aldrig still " .

Men ibland har det varit ett förbannat gnäll från en del av Ducatiklubbens medlemmar och speciellt på en del priser, jag anser inte detta vara motiverat Vi vill erbjuda ett så komplett reservdelslager som möjligt, annars blir det gnäll för att inte fins reservdelar, Ni kära Ducati vänner " Ni kan inte både ha kakan och äta den". Så vill Ni ha Era delar här i Sverige och med relativt snabba leveranser så får Ni vara beredd att det kanske kostar lite mer än i England eller Tyskland.

Beträffande Thomas från Biscaya som "vågade ställa upp " på mötet, så fick inte vi på MC-Huset någon inbjudan, så var det med det.

Jag har också uppmärksammat Er likviditetskris har därför idag skickat in min medlemsavgift.

Jag vill också tacka den " gamla styrelsen" för ett fint jobb och önska den nya lycka till.

PS. En stor hjälp för oss är om Ni kan beställa Ducati reservdelar Nu under vintern. Och Du vet väl att vi lämnar 20 % på kosmetiska detaljer till Bildre

Generalagent: Ducati - Italjet - MZ - Royal Enfield - Marvning avgassystem - JEB'S hjälm - RC stövlar
Speed Mode skinnkläder - Marshall avgassystem

SVAR TILL JONAS DAHL

Taglioni okunnig ? Eller vad menar du Jonas, skulle Dr T gjort fel när han övergav dom "riktiga" motorerna, som du uttrycker det, och i stället ägnade sig åt i hans ögon en bättre "remvaxar-motor". Det syntes om inte annat på BOTT vilka som var bäst, fast dom hade handikapp på 150-300cc . Taglioni visste vad han gjorde, eller hur ? Nu är det inte så att jag inte håller med Jonas till en viss del, men när " minoritet vet jag inte om man kan kalla som. Det finns många dussinhojar bland kamskaftarna, inga namn. Utdöende stämmer kanske, men vi "remvaxare" får väl hjälpa till och hålla dom vid liv, och i nästa BOTT kan ni PANTAH-piloter ge dom ett varvs försprång, det kan dom behöva.
Medlem nr 8

RESERVDELSPROBLEM I SVERIGE, DEL 2

Först ett kortfattat svar till Jardenberg: Artikeln i förra numret var inte menad att kritisera hur ni på MC-Huset har skött reservdelsförsörjningen. Tvärtom så tycker jag liksom de flesta höll med om på mötet att ni har skött reservdelsbiten mycket, mycket bra. Personligen tycker väl jag i och för sig att vissa delar har varit lite dyra de senaste åren, men jag är ju otroligt gnällig. När det gäller reservdelar till äldre Ducati (före årsmodell -87) så verkar läget lite förvirrat just nu. Flöters säger att Jardenberg inte får köpa några fler delar från fabriken. Detta är ganska oroväckande. Flöters är inte intresserade av Jardenbergs lager, och om det är på detta viset så kanske Jardenberg tappar intresset och säljer lagret. Det kan då mycket väl hamma utomlands. I bästa fall kan i så fall Jardenberg fortsätta att köpa delar till sitt lager, men då från andra kontakter som han fått under alla år han jobbat med Ducati. Jardenberg själv säger dock att han hittills (den 24/11) inte hört något som säger att han inte kan få köpa några delar från fabriken längre. Han har fått 6-7 leveranser från fabriken i år utan några som helst problem. Om (detta är rent hypotetiskt) Jardenbergs lager skulle försvinna ut ur landet så blir det givetvis svårare att få tag på delar. Särskilt till 900/Mille. Flöters säger dock att de nu har långtradare som går direkt mellan Bologna och Stockholm. Därmed skulle det gå fort att få hem en del, om den finns på fabriken förstås. Nu skall vi inte måla Hondor på väggen, men läget verkar ganska förvirrat just nu. Angående priser på Ducati så verkar det som om Flöters är väl medvetna om problemet. En Ducati är för dyr idag. Detta gör att det säljs får några, att det blir liten efterfrågan på delar och att hela lönsamheten därför förmodligen blir mycket dålig (trots höga påslag). Enligt Hans Blomqvist så kostar en Ducati förhållandevis mycket bl a för att de har fått ett mycket dåligt avtal angående garantier med fabriken. Flöters skall stå för alla garantifel, och för detta har man fått ett utrymme på endast 300:-/MC. Detta är alldeles för dåligt och man har därför lagt på en okänd summa på priset för att klara detta. Man skall också förhandla med fabriken för att ändra detta till något bättre. Man skall också göra allt för att slippa höja priset på Ducati så att "japsarna så småningom hinner ifatt". I USA kostar en PASO ca 38000:-

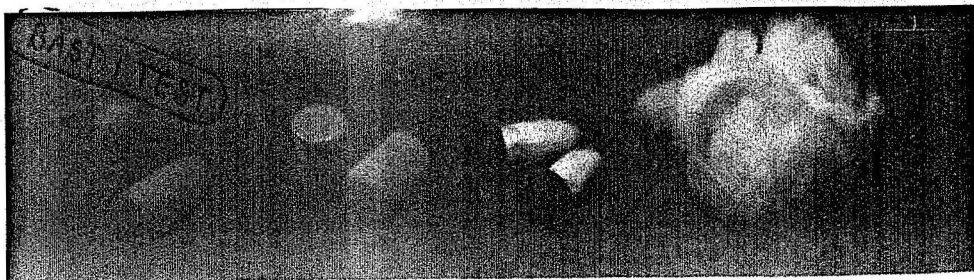
MW

DUCATI, FRAMTIDEN I SVERIGE

Det håller på att hända saker med vårt kära märke. Efter generalagentsskiftet har man inte märkt så mycket, men nu är det saker på gång. En sak som vi skall återkomma till i nästa nummer är att Flöters skall omorganisera Ducati-agenturen. Hur man skall göra detta återkommer vi som sagt till, men så mycket kan man säga att Ducatiagenturen kommer att vara placerad på Helmar vid Norra Stationsgatan i Stockholm. Flöters kommer att ha en speciell avdelning för Ducati och Cagiva på mässan. Man kommer, förutom Ducati, att ställa ut: Cagiva 125 Freccia, Cagiva 350 T 4 och ett par Morini. Apropå T 4 så säger en välinformerad källa att Husqvarna MC AB har tagit hem en T 4 byggt om den för militärt bruk och levererat den på prov till Ingemar Österberg som jobbar som testare åt försvaret. Snart får vi kanske se militärerna brumma omkring på Taglionimoppar (han lär ha designat det 4-ventilsutandesmotoplocket). Flöters kommer väl också med stor sannolikhet att ta över Cagiva off-road försäljning när Husqvarna MC AB så småningom avvecklas i Sverige. Framtiden verkar spännande, så säg inte att det inte händer nåt'.

DUCATI-BLADET, MERA BIDRAG

Intresset för att skicka bidrag till stora Ducati-bladet har varit alltför dåligt. Därför blir tidningen försenad. Men, årsmötet ville att den skulle komma ut och därför vore det väl bra om vi kunde få den klar tills i Februari i alla fall. Därför behöver vi bidrag. Särskilt BILDER med en liten kortfattad bildtext. Bra bilder, roliga bilder, sjuka bilder, annorlunda bilder. Bilderna bör ha någon anknytning till klubben och Ducati. Skicka materialet till:
Mats Håkansson, Storgatan 14A, 26131 Landskrona.



3M-proppar

Bilsonproppar

EAR-proppar

Bilsondun

Ett bra hörselskydd skall vara skönt att ha i örat, vara återanvändbart och hellst tvättbart. Vi testade 4 märken, två av dem klarade sig bra. Men alla blev smutsiga snabbt, om detta beror på tillverkaren eller testpersonalens lortiga öron skall vi låta vara osagt.

Cucciolo köpte 4 olika hörselskydd i prisläget 0.25-2 kr./skydd och lät testpersonalen använda dem under MC-säsongen med tvättningar och utbyte av skydden när så behövdes. alla skydd utan ett var återanvändbart

Smutsiga hörselskydd
Det är mycket som fastnar i hörselskydden under en dag. Vax från örat och smuts samt instoppningen i örat. Därför borde alla hörselskydd vara tvättbara och återanvändbara. Bilsondunet är dock ej

återanvändbart och går ej att tvätta, inte heller Bilsonpropparna är tvättbara men då de är plastöverdragna kan man torra bort den mesta lorten på kläderna eller dyligt. en person i test panelen fick oftare byta sina skydd än de övriga men detta kan bero på att han mekar mer och har inbyggd universalsmörjning i motorn.

Tvättning

Vid tvättningen följde vi de instruktioner som fanns om att tvätta EAR och 3M propparna i ljummet vatten och tvål. Efter tvätten blev EAR propparna nå-

got stela och skavde i örat medan gummipropparna (3M) behöll spänsten och formen

Våttest

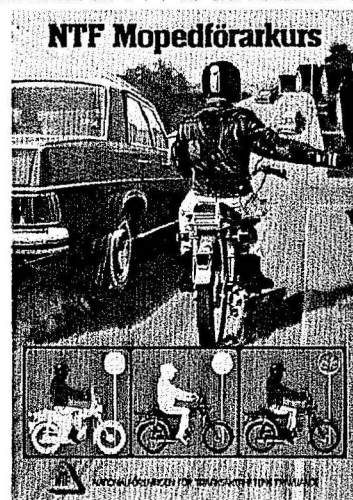
Vi testade även skydden i vatten genom att ha hörselskydden i öronen medan vi duschade. Vi slapp därmed höra oss själva sjungande

O Sole Mio falskt. Men vi rekommenderar inte läsarna att göra detta med Bilsondun infört i öronen eftersom det blev en enda sörja som trycktes in längst in i örat och som vi ännu har kvar rester av. Vi har även ett tips från Partickel-Janne som säger att 3M-propparna är oljebeständiga och kan med fördel användas till att täta oljeläckage.

VI SUMMERAR

- | | | |
|---------------|---|---|
| Bilsondun | + | |
| | - | Ej tvättbar, Ej återanvändbar, Klarade inte våttestet, Fastnar i örat |
| Bilsonproppar | + | Klarade våttestet |
| | - | Ej tvättbar, Ramlar ur örat |
| EAR-proppar | + | Tvättbar, Klarade våttestet |
| | - | Hård efter tvätt |
| 3M-proppar | + | Tvättbar, Klarade våttestet, oljebeständigt |
| | - | |

Ett: Finnkopp-Pinnoccio Test



Ett måste inför moped racet !

NTF Mopedförarkurs
Boken ger kunskap och insikt om ett trafiksäkert uppträdande samt tar upp mopedens utrustning, tekniska funktioner och körteknik. Ingår som grundbok i studiecirkelmaterialet för mopedförare. Format A4, 90 sidor.

Art nr 136 **64:-**

Protokoll från Svenska Ducati Klubbens årsmöte den 22 augusti 1987

- § 1 Mötet öppnades.
- § 2 Dagordningen godkändes.
- § 3 Årsmötet ansågs ha blivit utlyst på ett riktigt sätt.
- § 4 Till ordförande på årsmötet valdes Micke Werkelin och till sekreterare valdes Karin Ohlsson.
- § 5 Till rösträknare och justeringsmän, jämte ordförande, valdes Ronny Andersson och Peter Lindqvist.
- § 6 Antalet röstberättigade på årsmötet var 60.
- § 7 Styrelsens verksamhetsberättelse för året godkändes.
Kassören Micke Sandström delade ut en ekonomisk berättelse för 1986-87 och svarade på frågor angående den.
Revisionsberättelsen lästes upp av revisorn Charlie Linnaeus.
- § 8 Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret 1986-87.
- § 9 Mötet beslutade att medlemsavgiften skall höjas till 150:- per år och att både Ducatibladet och Cucciolo skall vara kvar i någon form.
- § 10 Styrelsen för verksamhetsåret 1987-88 valdes.

Ordförande : Mats Håkansson
Kassör : Tore Håkansson
Sekreterare : Tomas Krysell
Ledamot : Håkan Månsson
Ledamot : Björn Andersson

- § 11 Till revisorer valdes Lars Höjer och Charlie Linnaeus.
- § 12 Till valberedning för nästa styrelseval valdes Micke Werkelin, Sven Cullman och Jonas Åsberg.
- § 13 Ändring av stadgar för att det skall vara möjligt att få tillstånd att ordna lotterier på allmän plats.

Meningen "Medlemskap kan förvärfvas av samtliga som är intresserade av Ducati." ströks inte, vilket hade föreslagits. Följande tillägg antogs av årsmötet "Svenska Ducati Klubben är en öppen ideell förening. Klubben skall verka för ökad kännedom om motorcyklar och motorcykelåkning samt för en säker och meningsfull körning."

§ 14 Verksamhetsinriktning för kommande år diskuterades. Följande förslag lades fram:

- * Träff på våren då man kan byta delar o.dyl.
- * Ducatihörna på alla road racingtävlingar i Sverige.
- * Gemensam resa till Nürburg ring.
- * Gemensam resa till Isle of Man.
- * Bankörning med instruktör.
- * Åka på någon vanlig träff och försöka få med de medlemmar som aldrig brukar vara med annars.
- * Avgränsad Ducatihörna på WM i Anderstorp 1988.
- * Samling under Svenska Ducati Klubbens flagga på Knutstorp 5-6 september (Battle of Twinsrace).
- * Enskilda medlemmar bör försöka få ihop sammansvetsade gäng lokalt.
- * **Bankörning**
Bankörningarna bör organiseras på ett sätt som gör dem säkrare och bättre, t.ex. bör man bestämma speciella tider då man åker långsamt och andra tider då man gasar friskare. En bankomitté tillsattes bestående av Jonas Åsberg, Ronny Andersson, Erik Scherdin och Janne Johansson.
- * En touringkomitté tillsattes bestående av Ronny Andersson, Karin Ohlsson och Anders Mizzer.

§ 15 Ärenden som har väckts av styrelsen eller medlem i klubben.

Jonas Dahl ska skriva en artikel om Ducatihistorik, som ska publiceras i Allt Om MC, och på så vis få in 3000:- vilket skall gå till prispengar i Battle of Twinsracet som körs 6 september på Knutstorp.

Klubben ska betala halva prenumerationspriset på intressanta utländska mc-tidningar för några klubbmedlemmar som sedan skriver artiklar i Cucciolo.

§ 16 Övriga frågor:

Sven Cullman berättade om Bullerfondens öden och äventyr, 3074:- finns på kontot och inga böter har betalats ut. Medlemmarna i Bullerfonden bestämde att 1000:- ska gå till prispengar i Battle of Twinsracet på Knutstorp 6 september till den medlem i Svenska Ducati Klubben som placerar sig bäst på sin Ducati.

§ 17 Mötet avslutades.

Mötessekreterare: Karin Ohlsson Mötesordförande: Micke Werkelin

Karin Ohlsson

Micke Werkelin

Justeringsman: Ronny Andersson Justeringsman: Peter Lindqvist

Ronny Andersson

Peter Lindqvist

DEN INTERNATIONELLA DUCATITRAFFEN

SOM VÅRA MEDLEMMAR FICK ETT SÄRSKILT UTSKICK MED INFORMATION OM I APRIL MÅNAD BLEV EN SUCCÉ SOM UPPMÄRKSAMMATS AV MOTORTIDNINGAR PÅ KON-TINENTEN. TRÄFFEN SOM HÖLLS PÅ CROIX-EN-TERNOIS BANAN I NÄRHETEN AV LILLE, FRANKRIKE, DEN 20 OCH 21 JUNI -87, VAR ARRANGERAD AV DEN FRANSKA KLUBBEN DUCATI CLUB DE FRANCE. NÄSTAN HÄLFTEN AV DELTAGARNA VAR UTOMLANDS IFRÅN VAD BETRÄFFAR TÄVLINGSDELTAGANDET. DETTA KAN DU SJÄLV LÄSA DIG TILL PÅ TABLÅN ÖVER KLASSNINGAR SOM FINNS PÅ ETT EGET UPPSLAG I CUCCIULO. OBSERVERA ATT I EXEMPELVIS TWIN B GROUPE 1 EN VISS ALAN CATH-CART (GB) KÖR 900 MIKE HAILWOOD. DETTA BETYDER INTE ATT HAN KÖRDE EN REPLICIA UTAN EN ORIGINAL TT RACER SOM NUMERA ÄGS AV EN MEDLEM AV DUCATI CLUB MÜNCHEN. LÄSER DU TABLÅN NOGA SÅ UNDRAR JAG OM DU TROR DIG HAR RÅD ATT MISSA NÄSTA ÅRS TRÄFF OCKSÅ!

Nyckel till tablån:

CRMC—Classic Racing Motorcycle (GB) STORBR
 MONOS—Desmo och icke desmo (RFA) VÄSTTYSKL
 TWIN A—Licensierade förare (Suisse) SCHWEIZ
 TWIN B—Övriga (AUTRICHE) ÖSTER-
 UNDERSTRUKNA—Vinnarna RIKE

KÄLLA: L'ECHO DES CONTI
 VID SKRIVMASKINEN: THOMAS LUNDÉN

CROIX-EN-TERNOIS 1987

JOURNEES DUCATI

CRMC 800/750

1ère série

1. Tusi (RFA), 500 Weslake
2. Peron (France), 750 Laverda SFC
3. Biraud (France), BSA Gold Star
4. Filhol (France), Seeley G 80
5. Bray (France), 650 Triumph
6. Marguerite (France), Norton (88 SS)
7. Gujjarro (France), 500 Velocette

2ème série

1. Barton (GB), 750 SS Imola
2. Tusi (RFA), 500 Weslake
3. Peron (France), 750 Laverda SFC
4. Ledun (France), 750 Guzzi Sport
5. Cathcart (GB), G 50
6. Holland (GB), Seeley Commando
7. Filhol (France), Seeley G 80
8. Bray (France), 650 Triumph
9. Gujardo (France), 500 Velocette
10. Marguerite (France), Norton 88 SS

TWIN B GROUPE 1

1ère série

1. Cathcart (GB), 900 Mike Hallwood
2. Putzer (Autriche), 900 MHR
3. Kampf (RFA), 900 NCR
4. Barmettler (Suisse), 750 SS
5. Mathis (Suisse), 900 SS
6. Hourdequin (France), 900 MHR
7. Odermatt (Suisse), 750 SS
8. Sanger (GB), 650 Pantah

2ème série

1. Putzer (Autriche), 900 MHR
2. Kampf (RFA), 900 NCR
3. Barmettler (Suisse), 750 SS
4. Mathis (Suisse), 900 SS
5. Hourdequin (France), 900 MHR
6. Garrier (France), 900 MHR
7. Odermatt (Suisse), 750 SS
8. Sanger (GB), 650 Pantah

TWIN B GROUPE 2

1ère série

1. Christen (Suisse), 750 SS
2. Ritchie (GB), 650 Pantah
3. Burgin (RFA), 900 NCR
4. Martin (GB), 650 Pantah
5. Blimel (RFA), 900 MHR
6. Grzelakowski (France), 900 SS
7. Haywood (GB), 650 Pantah
8. Tremlin (GB), 900 SS
9. Connell (GB), 500 Pantah
10. Strohman (RFA), 860 GTS
11. Renz (RFA), 900 SS

2ème série

1. Christen (Suisse), 750 SS
2. Ritchie (GB), 650 Pantah
3. Braun (RFA), 750 SS
4. Burgin (RFA), 900 NCR
5. Martin (GB), 650 Pantah
6. Blimel (RFA), 900 MHR
7. Tremlin (GB), 900 SS
8. Grzelakowski (France), 900 SS
9. Haywood (GB), 650 Pantah
10. Strohman (RFA), 860 GTS
11. Connell (GB), 500 Pantah

FINALE

1. Cathcart (GB), 900 Mike Hallwood
2. Putzer (Autriche), 900 MHR
3. Christen (Suisse), 750 SS
4. Kampf (RFA), 900 NCR
5. Ghestem (France), 600 Pantah
6. Cattiaux (France), 600 Pantah
7. Soriaux (France), TT2
8. Ritchie (GB), 650 Pantah
9. Barmettler (Suisse), 750 SS
10. Mathis (Suisse), 900 SS
11. Barton (GB), 750 SS Imola
12. Burgin (RFA), 950 NCR

MONOS

1ère série

1. Barmettler (Suisse), 450 D
2. Vial Michel (France), 450
3. Morchipont (France), 350*
4. Kluser (Suisse), 250
5. Vial Alain (France), 450
6. Delory (France), 350
7. Sisiak (France), 450
8. Bouvet (France), 450
9. Muck (RFA), 465
10. Van Mil (Hollande), 250

2ème série

1. Vial Michel (France), 450
2. Barmettler (Suisse), 450
3. Morchipont (France), 350
4. Delory (France), 350
5. Kluser (Suisse), 250
6. Vial Alain (France), 450
7. Muck (RFA), 465
8. Sisiak (France), 450
9. Bouvet (France), 450

CRMC 380**1ère série**

1. Ruth (GB), 350 Ducati
2. Grizot (France), 350 Ducati
3. Guibert (France), 350 Ducati
4. Toussaint (France), 350 Ducati
5. Cathcart (GB), 250 Paton
6. Hourdequin (France), 350 Ducati
7. Le 202 (France), ?
8. Voisin (France), 350 Ducati
9. Hazebrucq, (France), 350 Ducati
10. Cayron (France), 250 Ducati
11. Ogier (GB), 125 3 arbres

2ème série

1. Ruth (GB), 350 Ducati
2. Grizot (France), 350 Ducati
3. Toussaint (France), 350 Ducati
4. Guibert (France), 350 Ducati
4. Hourdequin (France), 350 Ducati
6. Voisin (France), 350 Ducati
7. Hazebrucq, France, 350 Ducati
8. Gallichan (GB), 125 Twin ex-Hallwood
9. Caron (France), 250 Ducati
10. Bouchet (France), 125 MV

TWIN A**1ère série**

1. Ghestem (France), 600 Pantah
2. Cattiaux (France), 600 Pantah
3. Piveteau (France), 600 Pantah
4. Soriaux (France), TT2
5. Press (GB), 750 Pantah
6. Bossu (France), 600 Pantah
7. Godart (France), 600 Pantah
8. Braun (RFA), 750 SS
9. Andrieu (France), 600 Pantah
10. Wachsmuth (RFA), 500 Pantah
11. Chretien (France), 650 Pantah

2ème série

1. Cattiaux (France), 600 Pantah
2. Ghestem (France), 600 Pantah
3. Soriaux (France), TT2
4. Piveteau (France), 600 Pantah
5. Bossu (France), 600 Pantah
6. Press (GB), 750 Pantah
7. Braun (RFA), 750 SS
8. Godart (France), 600 Pantah
9. Andrieu (France), 600 Pantah
10. Marangoni (France), Bimota DB1
11. Chretien (France), 650 Pantah

FRÅGA CUCCIULO

Till Fråga Cucciolo

Enligt Lucchinelli är Cagiva en dam mc (Lei Cagiva, Lui Ducati). Finns den med damsadel?

"Skägiga Damen"

Svar

Vi får tydligen plocka fram den enda publikationen i ämnet (MC-Nytt nr8-9 -86) igen. Där står det, som vi klart och tydligt påpekade i förra numret - skall det vara så himla svårt att fatta - "HERRAR, åk helst orakade, det passar sig lik-som häst".

"Nordens bästa experter"

OBS

Alla medlemmar är välkomna med frågor till Fråga Cucciolo. Även seriösa. Detta var nämligen meningen från början tills det kom ett bidrag till förra numret som inte var lika seriöst som det var roligt? Alltså, har du någon fråga om din Ducati, om klubben eller om Ducati i allmänhet så skall Cucciolo vidarebefodra din fråga till den som vi tror vet bäst. OBS detta är seriöst.

★ NYA LOKALER

★ MER SPORTTILLBEHÖR

★ FILM

★ RAMSEY CORNER CAFE

NYÅRSFEST
29 & 30 Dec.

Välkomna

Biscaya
FESTIVAL

VI FIRAR AV DEN GÅNGNA MC-SÅSONGEN MED EN NYÅRSFEST
SAMTIDIGT INVIGS VÅRA NYA LOKALER MED EN NYÅRSFEST
I RAMSEY CORNER CAFE BUJDER VI PÅ PIZZA OCH FILM.
I BUTIKEN KOMMER ATT BUJDA NYA LOKALER MED EN NYÅRSFEST
NYA HOJAR OCH UTVALDA RACETILLBEHÖR.

Biscaya Motor
HOL ALINGSÅS 0322-30129

Ducati 450 3D:

■ ■ ■ Inte tror man att det är en 450-kubikare när man ser Ducati 450 3D på gatan för första gången. Snarare en smäcker tvåfemtia. Men enligt uppgift skall den encylindriga fyrtaktaren innehålla strax under halvlitern i cylindervolym och bromsa 36 hk DIN.

Motorn omgärdas av en enkel rörram som sprider sig till ett fågelbo av rör i bakvagnen. Framgaffeln är försedd med ett smalt clip-on styre. Varvräknare och hastighetsmätare trängs ovanför. Tanken är lång och smal med sluttande magstöd för liggande körning och smalt knäslut utan slirskydd. Växelspaken är av tå- och hältyp och sitter på motorns högra sida. På den vänstra finns i symmetrisk ordning broms och kickstart.

■ Det krävs en hel del kraft och teknik för att få igång motorn. Kickstarten är en av de mest tungtrampade vi har provat på. Den gör stenhårt motstånd om kolven befinner sig i fel läge. Att rulla igång cykeln är ibland lika omöjligt. När man väl har lyckats starta motorn så håller man den i gång för att slippa tjuvstopp.

Motorljudet är dämpat mullrande på tomgång och stiger till ett ett-rigt knattrande på fullvarv. Man blir lätt fartblind eftersom motorn tack vare sin konstruktion – encylindrig fyrtaktare – tycks vara avsevärt mindre än den egentligen är. Varvräknaren och hastighetsmätaren ger inte heller några direkta besked eftersom de är vibrationskänsligt monterade och viftar vilt över 4 000 v/min.

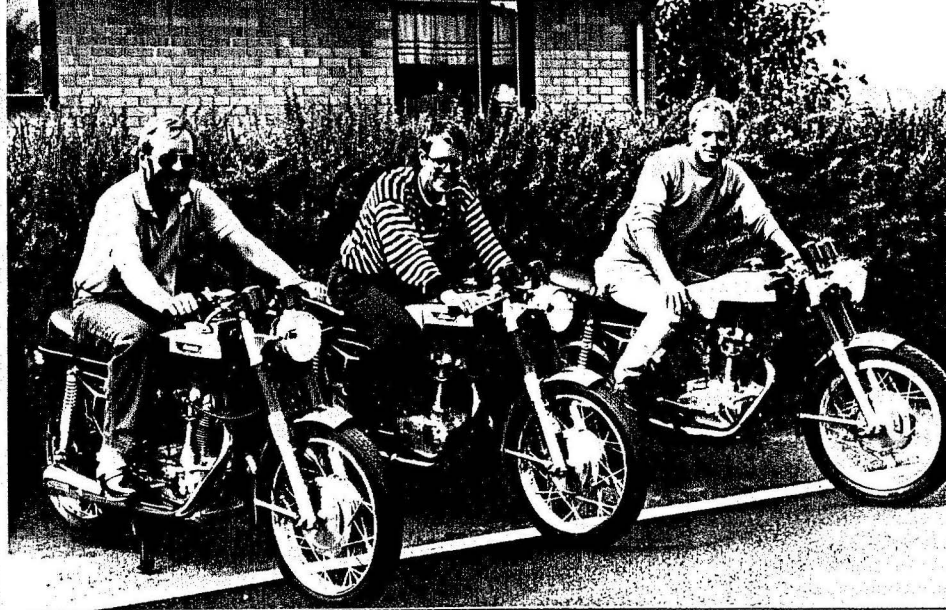
■ Den klockade toppfarten med

liggande förare uppgår emellertid till 152 km/h. Med föraren sittande når maskinen dryga 130 km/h. Körställningen är bekvämt halvliggande med utsträckta armar. Lite besvärligt och påfrestande i stadstrafik med många inbromsningar och accelerationer, men mycket bra på landsväg där fartvinden stöttar upp föraren.

Växellådan fungerar bra. Så smidigt t o m att kopplingen knappast behöver användas. Systemet med tå- och hälmanövrering gör växlingen mycket säker. Man trampar alltid distinkt nedåt utan att fumla eller tveka.

Bromsarna stoppar smidigt framfarten, men framgaffeln är något för stötig på ojämnt underlag. Det kan kanske avhjälpas med tunnare olja.

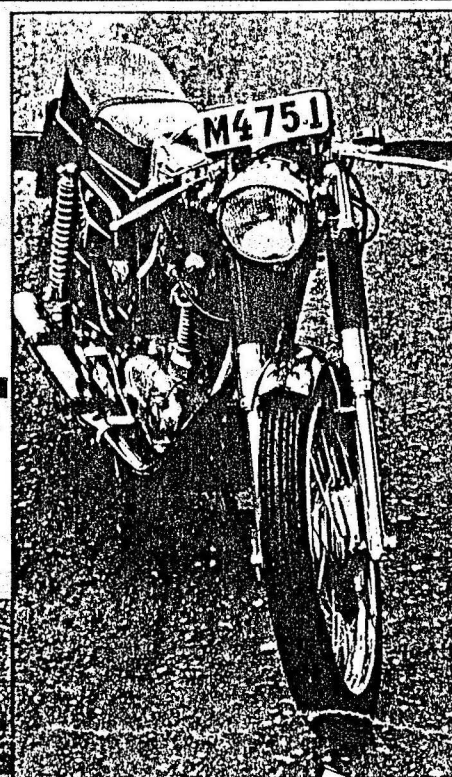
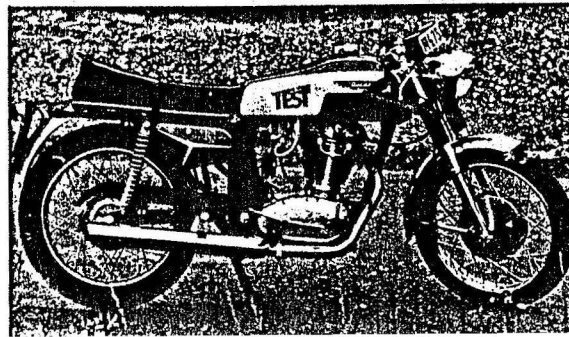
■ En finess som fungerar bra, men som ser lite löjlig ut, är utfällningen av sidstödet. På cykelns vänstra sida i höjd med motorns framkant sitter en liten rund platta som genom ett hockat rör är förbunden med sidstödet. När man trampar på plattan åker stödet ner. Man slipper fumlandet med tån under ramen och motorn, med oljiga skor som följd. Körningen går smidigt och cykeln är följsam i kurvorna så länge man håller sig till vägar med beläggning. Grus passar det lilla styret och den styva gaffeln mindre väl. Framhjulet fladdrar lite väl mycket i groparna. 7 400 kronor på gatan kostar Ducati i Stockholm. Man får hoppas att priset är satt med prutmän – annars kan cykeln nog få svårt att hävda sig bland maskinerna i samma storleksklass. ■



Karl-Erik Månsson, Mats Håkansson & Håkan Månsson

Ducati 450 3D: Bekvämlig men dyr landsvägs- maskin

Reportage: PEET KOKLA – BENGT WESTLUND (foto)



Ducati är en elegant och smäcker maskin, mera tvåfemtio än fyrfemtio i linjerna. Motorn har desmodromstyrda ventiler – en finess som den italienska cykeln är ganska ensam om

TEKNIKENS VÄRLD
45

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Säljes

Ducati 600 -82. 2-1 system, ny lack, stålomspunna bromsslängor, ensits fastback, nya däck & drev, kedjepaketet 200 mil mm. 1850 mil. Bättre än ny. Pris 34000:-
Rickard Pettersson 08-384711

Säljes

OBS detta är ett hot. Om ingen köper min 650 SS (den heter ju så i USA) för futtiga 33000:- eller något annat futtigt bud så säljer jag den inte.
Beskrivning: Pantahram, F1 motor med torrkoppling, 1100 mil, i strålande originalskick, finns bara ett eller högst två ex till i Sverige.
Micke Werkelin 08-7662284, 08-7316440, 08-7678945

Säljes

Ducati regnställ strl 54
Seppo 018-400797

Köpes

Ducati regnställ strl 56, 58

Säljes

Ducati 950 NCR. NCR-ram & kaross, ISR-hjul & ISR cantileversving, Öhlin, SS-kåpa med dubbelljus, 2-1, lagom trimmad. Går fortare än Björn Anderssons F1:a. Lev. inkl packväskhållare. Pris ca 60000:-
Peter Lindqvist 08-7586933

Köpes

Till Cucciolo: Komplet vevparti samt bensintank.
Sune Thorstensson 0532-13603, 12060

**SAGT
AV
TEST-
GÄNGET**

Den perfekta maskinen för en nybörjare inom TT-sporten.

Ljuset är inte precis avsett för snabb mörkerkörning — ungefär lika effektivt som ett stearinljus!

Uppför sig mycket bra på vägen men kräver påpasslighet vid hård sidvind.

Jag körde om en Bonneville i 110 knutar och hade likväl två växlar till att peta in!

Tur att det vänstra fotsteget gick att fylla upp, annars hade man aldrig kunnat använda kicken.

Säljes

Dymag 18" för Brembo bromsskivor, 2000:-
Björn Andersson 0500-85827 kvällar i veckan, el 040-452112 helger

Säljes

1st HR Mille kåpa 2000:-, 1st HR Mille tank 900:-, 1st HR NCR 2-1 1700:-, 2st Marzocchi 500:-, 2st Conti Campelli 700:-
Lennart Lempke 0340-84178

Köpes (eller bytes mot ovanstående)

1-sitsdyna 900SS, baklykta och skärm samt blinkers till 750SS, Imola kammar till 900SS.

Lennart Lempke 0340-84178

Säljes

750 F1 -85B. Torrkoppling, flytande skivor, nya Vegliamätare, ca 350 mil. Pris 65000:-, kan diskuteras.
Tommy Lindqvist 08-7613667

Köpes

Framhjul och bakhjul lämpligt för 450-racer. Eventuellt framgaffel + andra raceprylar.

Håkan Månsson 035-126728, 0413-34193

Säljes

Avgaskrökar till 250/350/450, ventiler + diverse chassie och motordelar nytt och begagnat. Elprylar till mindre Ducati 125 & 175cc. Kickar & växelspakar samt lampor till 250/350/450. Säljes eller bytes mot andra 450-bitar.
Håkan Månsson 035-126728, 0413-34193

Efterlyses

Annonsera ut allt ni har liggande. Det är många som bygger nu och som kanske har användning av grejen du bara har på hyllan.

Säljes

Imolasystem till 900:an (upplagda rör med megafoner).
Kent Jörnevall 031-287514

Säljes

Nylackad Darmah-tank, svart med guldrandning, vit DUCATI-text.
Kent Jörnevall 031-287514

Säljes

Öhlin till 900, 200 mil 1350:-
Kent Jörnevall 031-287514

Köpes

Kedjespänning kompl till 900SS eller Pantah + kedjeskydd till 900.
Kent Jörnevall 031-287514

Säljes

Ducati 600 Pantah -82 säljes eller bytes mot 900SS, MHR, Jota, Le Mans III. NCR-kammar, portade toppar, NCR-kaross + kåpa, stor koppling, Malossi 41mm, Dymagfälgar, armerade bromsslängor, Öhlinare. Originaldelarna medföljer. Pris: 35000:- eller högstbjudande.
Mario 0753-86590 helger & kvällar

Säljes

Laverda 500 Alpino -79 ombyggd till Montjuich utom i motorn. Diverse slitdelar utbytta. Originaldelarna medföljer. Pris: 20000:- eller högstbjudande.
Mario 0753-86590 helger & kvällar

INBJUDAN TILL KUST TILL KUSTRALLY
DEN 30 JANUARI 1988.

Ja, den 30:e Januari 1988. Ni läste helt rätt.

På Lördag kväll den 30/1 hade vi tänkt starta från
Göteborg. Framåt natten når vi Danmarks kust.

Närmare bestämt Fredrikshamn. Där vänder båten
och tar oss tillbaka till Göteborg vid 02.00-tiden på
natten. Denna båttur har ett syfte: Äta, dricka och
roa sig i goda vänners lag. En vinterträff i Göteborgs-
arrangemang. Om du är intresserad av att på detta
vis bryta vinterdepressionen så vill vi att du hör av
dig till mig Sven eller Elenica på tel: 031-232221 före
torsdag 14/1. Detta för att kunna beställa bord och
ordna med eventuella övernattningar. Vi svarar då
också på övriga frågor såsom priser, tider och alter-
nativ (man måste inte äta på båten om man inte vill..).
Enligt uppgift kommer hela den nya styrelsen att infinna
sig för att erbjuda medlemmarna enskilt samtal vid
relingen mitt ute på havet aldeles ensamma.....

Med hopp om ett annorlunda och vansinnigt roligt kust
till kustrally hälsar Göteborgsducatisterna er alla väl-
komna.

Sven Cullman

Det kommer med stor sannolikhet att bli en vinterträff
sent i Februari eller någon gång i Mars hos Flöters.
Mera om detta i nästa Cucciolo.