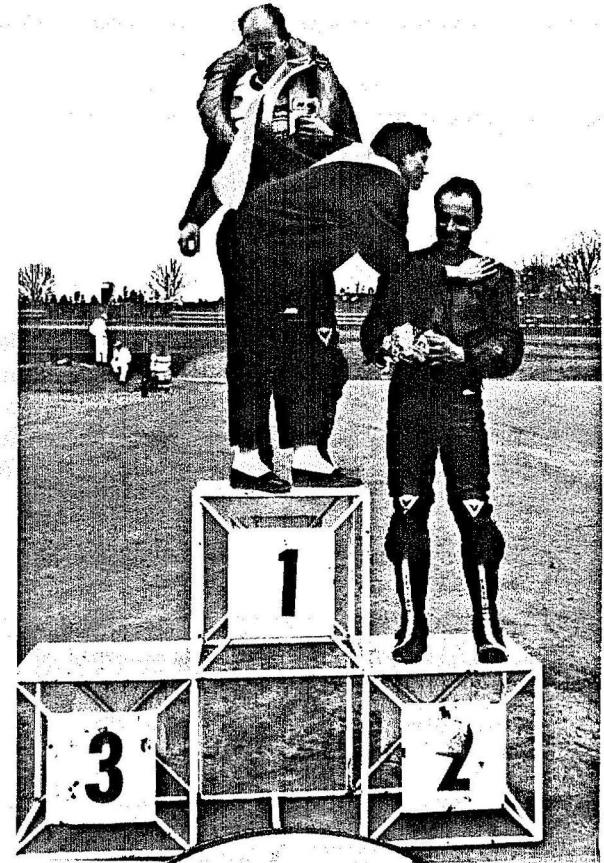


# Cucciolo nr 3

1988

A DAY IN THE LIFE...

JARDENBERG TALAR UT



BOTT

SUPER-  
BIKE



750 SPORT

# ORD FRÅN ORDFÖRANDEN

Efter en helg helt i klubbens anda (mopperace och BOTT) kan jag bara ännu en gång konstatera att Ducatister är ett ovanligt trevligt folkslag!

Pga skolgång, trilskande 900:a, svår barndom mm har jag ännu inte haft tid att sätta ihop Ducatibladet, men om jag skall våga komma till årsmötet får jag väl snart ta mig tid!

En varm och solig sommar önskas alla medlemmar. (Även Finn-kopp).

Hälsningar

Mats Håkansson och övriga styrelsemedlemmar.

Alla foton i denna tidning är tagna av Micke Werkelin utom fotot på sidan 29 som är taget av Mats Håkansson. I nästa nummer av Cucciolo, presstopp 20 Juli, hoppas vi få med ett litet race-bildkollage från BOTT. Alla former av bidrag till nästa nummer tages emot mycket tacksamt. Vi ses på årsmötet.

MW

---

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:

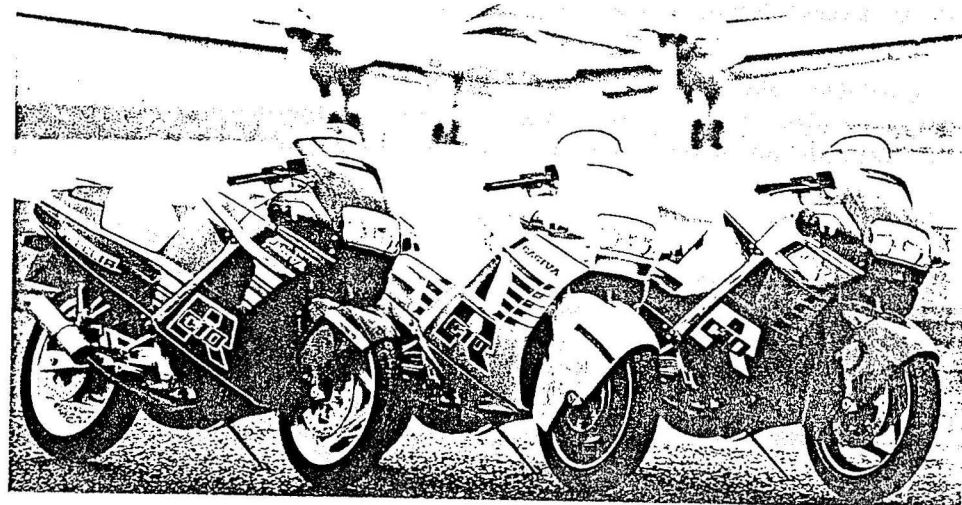
Cucciolo c/o Micke Werkelin, Fyrolavägen 52, 18160 Lidingö.

Medlem i Svenska Ducati Klubben blir man genom att sätta in 150:- på postgironummer 477 1371-4 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. 0418-22733

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

## SENASTE NYTT

Med skvaller & lögn



### NY FRECCIA

Den enorma konkurrensen på 125-märknaden i Italien har tvingat Tamburini och grabbarna i Rimini att presentera en mycket modifierad Freccia, C10, endast ett år efter premiären. C10 har fått konventionellt avgassytem, Pasobackspeglar och delvis ny design med ett kåpglas som är en märklig blandning mellan ett konventionellt och Pasons (som ju inte har något glas liksom förra Freccian). Kåpan har försetts med dubbelljus och Testaros-sa inspirerade gälar. Effekten är 27hk vid 10000rpm, vikt 123kg och toppfart över 150km/tim. Pris ca 25000:- i Italien.

### DUCATI 750 SPORT

Låt er inte luras av namnet. Det här är faktiskt en ny Ducatimodell. Den är baserad på F1:an. Ramen är delvis modifierad, men verkar av bilden att döma ha samma bakfjädring som Monjuich/Laguna Seca/Santa Monica. Hjulen är samma som på Laguna Seca och Pason, dvs Oscam. Motorn har man hämtat från Pason, med Weber och allt. 280mm bromsskivor fram, Marzocchi M1R 42mm, 73hk. Das Motorrad säger att produktionen har startat, Hasse Blomqvist på Flöters säger att den startar efter semestern. Priset sägs vara samma eller till och med lägre än F1:an.

#### BANÅKNING

Vi är inofficiellt inbjudna till Triumph-klubbens banåkning Lördag den 9 Juli på Kinnekulle Ring. Men, VARNING, om Kjell Bogren dyker upp så är det stor risk att ni blir omgasade av en gammal Norton! Låter spännande va?

#### DUCATITRÄFF HANNOVER

17/6-19/6 har Ducati Club Hannover träff i Hannover(såklart). Om någon är intresserad, kontakta då Mats Håkansson.

#### BANTRÄFF RING KNUTSTORP

Söndagen den 4/9 hyr Danska Ducatiklubben Ring Knutstorp. Vi är också mycket välkomna att köra på denna banträff. Problemet är att max bullergräns är 100 dB(A) !

#### RACE-BOTT

Om du vill hålla kollen på hur det har gått i BOTT-racen så kan du hålla utkik i tidningen Race. De har följt upp BOTT-klassen mycket bra hittills. Hoppas de fortsätter i samma fina stil.

#### ÅSIKTER OM FLÖTERS

Nu har Flöters varit generalagent för Ducati/Cagiva i över ett år. Hur har de skött sig? Jofå, de har ju sålt en del hojar. Men, har du fått reservdelar och service till din hoj? Du som har någon erfarenhet av hur Flöters sköter Ducati-agenturen, positiva eller negativa, kan väl skriva några rader till Cucciolo.

#### ENTUSIASTRÄFF

Alla i Göteborgstrakten med "entusiasthojar" får fr o m nu en egen samlingsplats på onsdagskvällar utanför Ljungans fik på Avenyn.

#### BEACH BIKE PARTY

Aarus MC bjuder in bl a alla Italienåkare till MC-träff i Lilla Bräckes Stora Lada den 18-19/6. Två rockband ska spela, en speciell specialkomponerad italiensk sång utlovas. Ev utflykt på fredagen. Övernattning sker i tält eller eventuellt på logen. Det går att komma redan den 17:e och platsen ligger vid riksväg 45 något närmare Åmål än Vänersborg (skyltat). Den som har frågor kan kontakta Erik Skärdin: 0530-30825.

#### BILLIGA PASO

Det har börjat att privatimporteras en del Paso runt om i landet, och några försöker till och med att göra sig en hacka på det. I en annons sågs nyligen ett man sålde nya Paso - 88:or för 69000:- Telefonnummer gick till två privatpersoner i Udevalla och Trollhättan.

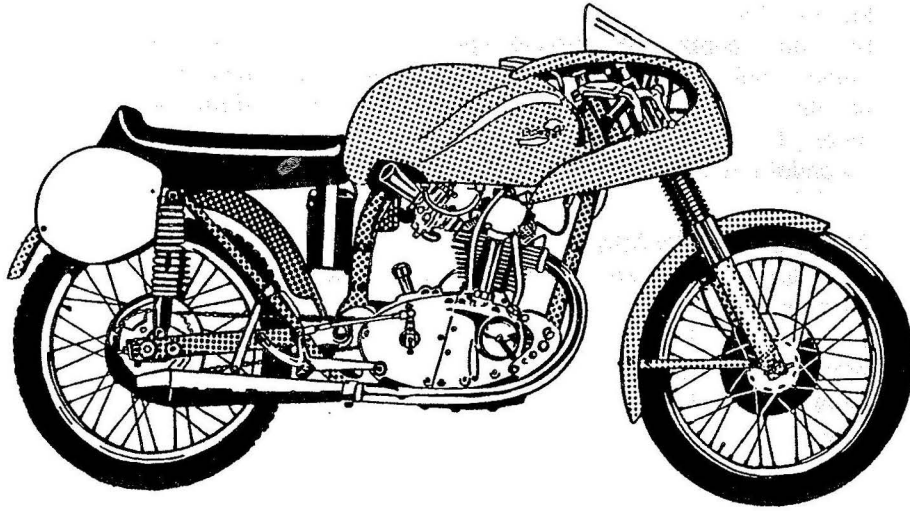
#### ÅRETS FÖRKORTNINGAR

När Suzuki kom med sin SPS i år trodde man att gränsen för tontiga förkortningar var kommen. Men, nej då. Yamaha har kommit med FAI på FZR 1000. Vad betyder då detta? Jo, SPS betyder Suzuki Powered Sheiled (elmanövrerat höj & sänkbart kåpglas!!!). FAI betyder, hör och häpna, Fresh Air Intake (luftintag i kåpan!!).

#### MC - BÖCKER

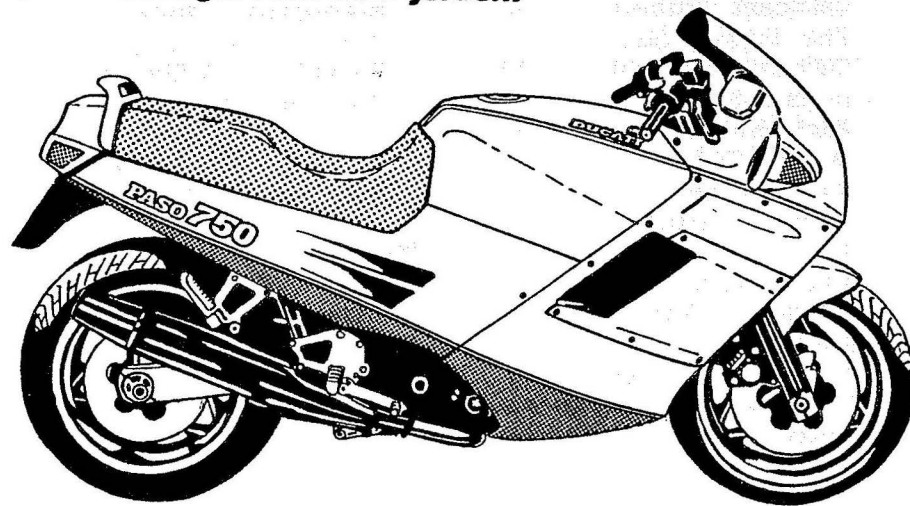
Ducati Motorcycles Cathcart "Bibeln"!	185:-	V-Twin the Classic Motorcycle. Hicks	150:-
The Untold Story Cathcarts senaste!	150:-	Mike the Bike-Again Macauley. Hailwoods comeback på Ducati	80:-
Ducati Singles Mick Walker	165:-	övr. Hailwoodböcker, OGRI, ROCKERS! m.fl. kan även anskaffas!	
Ducati Twins Mick Walker	165:-	Nästa nummer även VIDEO. Ring redan nu för information!	
Ducati Tuning Eke. 750-860	150:-		
Cycle World on Ducati. Tester	80:-		
Italian Motorcycles Parker. 120 färgf.	100:-		
Guide to Italian MC Ayton. Svartvit	75:-	FRAKT	25:-

Charlie Linnaeus Box 14103 400 20 Göteborg  
tel. dagtid 031/830 930 kvällar 0322/50372



**1956 blev ett historiskt år. Då premiärkördes Ducatis desmomotor i en tävling. Klassen var 125, föraren Gianni Degli Antoni, platsen Hedemora och placeringen 1:a.**

**Idag, 32 år senare, fortsätter Ducati Desmo att vinna på bana och vägar runt hela jorden.**



**H. Flöter Försäljnings AB**

Jonvägen 2  
14149 Huddinge  
Tel 08-774 0240

**DUCATI**

**Utveckling med förnuft**

Det tycks som om den riktiga entusiasmen för nya såväl motorcyklar som bilar sjunker i takt med det ökade modellutbudet av nya fordon samtidigt som ny produktions och konstruktionsteknik gör att modellerna allt mer liknar varandra och blir "plastigare". När den gängse svenska mc och bilpressen har svårt att komma ur den återvändsgränd man slagit in på, och där fantasin tagit slut i försöken att överglänsa varandra med allt "häftigare" reportage och artiklar. Där allt som inte följer (japansk?) standard slås ned och kritiseras.

Det är då desto roligare att kunna konstatera att tidningar om äldre mc och bilar säljer som aldrig förr, och att skaran av oss "det var bättre förr"-åkare ökar för varje dag som går. Det sedan tidigare stora utbudet av Classic-tidningar har begåvats med ännu en, nämligen Classic Motorcycling Legends. Tidningen beskriver själv sitt innehåll som "packed with bikes and the warm stories of the people who rode them". Den är inte något hot mot tidningar som den utmärkta Classic Racer utan ska snarare ses som ett kompliment. Classic Motorcycling Legends är alltså fylld med färgbilder på äldre racemaskiner och långa berättelser om hjältarna som körde dem. Många av bilderna är naturligtvis tagna på ÖN (Isle Of Man). En titt i tidningen kan rekommenderas. Hur ofta den kommer ut? Det vet man nog knappast själva, men några nummer per år lär det väl bli.

"Det var bättre förr när Cagiva hette Aermacchi"

#### IGÅNG

Janne "Partiel Janne" Johansson har efter 1 års mekande fått igång sin Hailwood Replica. Den hostar och spottar lite, men läcker endast små mängder olja i år enligt Cucciolos utsände skvallerreporter.

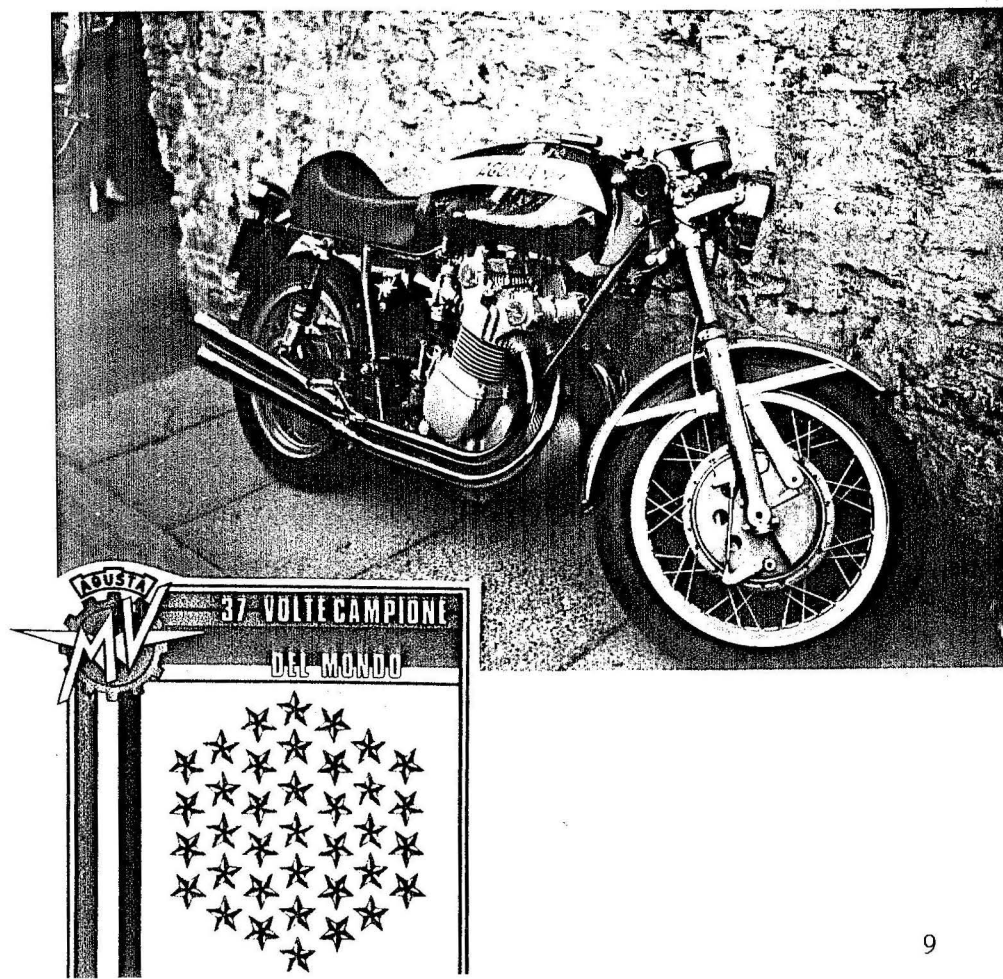
#### BROSTUGAN

Ska vi säga klockan 19.00 på onsdagar så att inte alla Duccar kommer på olika tider vilket verkar vara fallet nu. Står det inga Duccar där så vänder man ju. Alltså, Stockhollmare med förtortare: Brostugan, onsdagar kl 19.00.

## MV AGUSTA STORY 1945-1979

Erik Ferdinandsson var en gång generalagent för MV-Agusta i Sverige. Han kan således en hel del om detta märke. Han kan så mycket om sitt märke att han för några år sedan gav ut en publikation där han delar med sig av sina kunskaper. Det finns ju inte så jättemånga MV-Agusta entusiaster i landet så boken är skriven på engelska. MV-Agusta är ju det mest framgångsrika märket inom road racing under alla år, och är dessutom italienskt och borde därför intressera varje Ducatist. Eriks bok är enkelt inbunden och simpelt kopierad, oftast bara på ena sidan. Detta gör att bilderna har en mycket dålig kvalitet, utom de tecknade bilderna som är bra. Men, det är innehållet i denna bok som imponerar. Innehållet är en perfekt inkörsport för den som vill lära sig lite mera om MV. Storyn börjar faktiskt redan innan 1945. 1923-1926 konstruerade bl a Pietro Remor en tväreställd 4-cyl motor med enkel överliggande kam och kamskaftsdrivning! Motorn hette G.R.B. Konstruktionen togs över av O.P.R.A. och de lät bl a Remor att vidareutveckla motorn. 1928 var det dags för en ny motor. Vad sägs om följande data: 4 cyl, 500cc, 30,2 hk/6500rpm (9000rpm max), vattenkyld, centralt placerade tändstift!!!!!! Maskinen toppade 170 km/tim. 1934 konstruerade bl a Remor CNA Rondine: Kompressormatad 4-cyl 500cc vattenkyld motor med cylindrarna vinklade 45°, toppfart 244,482 km/tim (världsrekort givetvis). Denna konstruktion köptes sedan in av Gilera. Remor designade sedan Gileras mest berömda och framgångsrika 4:a innan han köptes över av helikopter/flygfabriken MV Agusta som chefskonstruktör. Arturo Magni köptes också över från Gilera som chefsmekaniker. Ett lyckodrag. MV-Agusta vann det mesta som gick att vinna mellan 1952 och 1974! Boken beskriver och ger tekniska data på dessa klassiska racerhojar. Givetvis behandlas också MV:s gathojar. 600:an som kom 1966 var faktiskt bara en vidareutveckling av en gatprototyp med Remors första MV-motor som visades redan 1950 på Milanomässan. Den sistnämnda kom dock inte i produktion då Greve Agusta inte ville riskera att någon medelmåttig förare skulle tävla med den och därmed inte vinna! Därför blev den på 600cc när den slutligen kom 1966. Denna motor utvecklades sedan till 750cc. MV:s sista

vinnande 500:eracer, som kördes av Phil Read, vägde endast 105kg!, hade 4 ventiler/cyl, 102hk/14000-14600rpm och en ram som vår vän Taglioni säker sneglat en hel del på när han konstruerade Pantah-ramen. MV Agusta lade ner tävlingsverksamheten några år efter att Grven hade dött, och när bullerkrav gjorde det omöjligt att hänga med 2-taktarna. Den sista race-prototypen var en 4-cyl boxer, med ett cylinderpar framåt och ett bakåt, som gjordes 1975. I övrigt kan du hitta följande i boken: Karta till museet, adresser till klubbar, videos och litteraturlista. Boken säljes för i stort sett självkostnadspris 100:- inkl porto. Betalning i brev eller postanvisning till: Erik Ferdinandsson, Krokvägen 9 KONGA, 36200 Tingsryd. Erik har förresten nyligen gått med i Ducatiklubben. Välkommen!  
MW



Följande brev med medföljande och här efterföljande story damp ner på Cucciolos redaktion nyligen.

Mina Herrar!

I den lilla lugna stad varuti jag bor, med min katt som enda sällskap, huserar en vättvilling. Ja, jag tvekar inte att ta i ordentligt för att beskriva denna odåga. Inte nog med att han ideligen försöker ända livet på min livskamrat, katten, han terroriserar oss också med sin hemska motorcykel. Som varande tjänsteman på Statens Bilprovning kan jag garantera att jag aldrig under mina 25 år har sett (eller hört för den delen) något liknande. Härom dagen när jag pysslade med mina azaleor framför verandan kom han gående över gårdsplanen från det fallfärdiga garaget där han bor, sparkade sönder min grind och stannade mitt i rabatten och slängde dessa två vita ark framför mina fötter. -Om du inte skickar dom här två papprena till Cucciolo snarast så skjuter jag kattfaan!!! Jag lyckades till slut hitta adressen till Eran tidning och bifogar således dessa två sidor vars innehåll jag ej vågat titta på. Med högaktning, Torgil Ystpjäxa

## A DAY IN THE LIFE...

Jag ramlade ur sängen med ett brak och insåg efter en stund att det var bäst att gå upp då det var alltför kallt att ligga kvar på garagegolvet. På väg till tvättstället som var beläget i andra ändan av mitt mysigt inredda hem gjorde jag en extra lov runt min grymma Ducati-racer. Den hade blivit klar sent föregående kväll. Dvs helt klar enligt min mening men jag misstänker att polisen och bilprovningen var av en annan uppfattning. Jag tycker ju för egen del att avsaknaden av ljud-dämpare, hastighetsmätare och diverse löjliga lampor sätter en persolig prägel på hojen. Dessutom identifierar jag mig med den grupp människor som tycker att allt onödigt ska bort. Efter att ha skrubbat bort den mesta skiten ur mitt ansikte var det dags för dagens första mål mat. Satte fart på svetsen och tände en John Silver (utan filter förstås) och satt sedan på kaffet. När kaffedofoten dominerade lukt-utbudet framför olja brukar det vara färdigt. Efter att ha inmundigat denna närande och uppiggande frukost var det dags att förflytta sin lekamen till arbetsgivarens därför i ordningställda lokaliteter. Då skinnstället satt på plats gluttade jag ut genom det lilla fönstret uppe vid taket för att förvissa mig om att det inte regnade. Mitt mörka inre fylldes av ett lömskt ljus och jag tänkte att det blir nog en bra dag. Jag sparkade upp garagedörren och ledde ut min skönhet i ljuset. Grannens katt som har den lilla ovanan att ligga och lata sig i morgonsolen utanför min entré satte sig snabbt i säkerhet uppe på taket där den misstänkt studerade mina förhåvanden. Vårt förhållande hade inte riktigt normaliserats sen min hemkomst från RR-tävlingarna i Assen för en tid sedan. Jag hade haft lite bråttom hem och kört nonstop. Varpå katteländet skulle stryka sig mot mina vitglödgade Conti... Nog om detta. En kick räcker naturligtvis och en kompakt ljudmatta lägger sig över nejdén. Efter en ljudlig och ordentlig varmkörning grenslar jag springaren och ger mig iväg. På väg ut från parkeringen där mitt anspråkslösa hem är beläget möter jag ägaren till den brännskadade katten, våra blickar möts. Han betraktar mig med en blandning av avsky och uppgivenhet som jag inte riktigt förstår. Jag gasar oberört ut på gatan

som leder in mot centrum. Efter ungefär 200 meter kommer man fram till stora vägen och här stannar man och samlar sig vid stoppskylten. Inte många känner till detta men vid denna stoppskylt börjar en okänd och legendarisk racerbana. Jag håller med om att den är bra kamouflerad men inget undgår en sådan rutinerad racing-räv som jag. Kusten är klar, jag svänger direkt till höger och accelererar, varvar ordentligt på varje växel, fyllt på fyran och i med femman. Detta är en fantastisk sektion på banan. Man hinner nästan varva ur helt på femman innan det är dags att börja inbromsningen till Konsum-kurvan. Här finns det bra skyltar som talar om hur långt det är kvar. När jag passerar en gul-röd skylt med "50" skrivet i svart nyper jag mina Brembos, hårt. Framhjulet studsar lätt när jag passerar över det gamla järnvägs-spåret till den numera nedlagda fabriken. Här är det viktigt att hålla nära trottoarkanten så man får rätt linje genom Konsum-kurvan till Dagis-kröken. Fullt på tvåan, motorn råmar brunstigt, i med trean och fullt ös fram till bromsskylten det står 30 på, bromsar hårt, växla ner, håll långt ut till höger för att snedda genom kröken ut på ytterligare en lång rakstrecka. Här gäller det att ha bra fart ut eftersom det går uppför mot Post-guppet. Här bromsar man vid några underliga vita längsgående streck på asfalten. Det gäller att inte ha för hög hastighet över Post-guppet för då flyger man för långt på andra sidan och hamnar i ån. Efter en skaplig flygtur landar man med ett krachande ljud då lite lösa delar tar i eller lossnar helt. Nere vid ån svänger det som sagt tvärt till höger och nu kommer man ut på själva mål-rakan (Domus-rakan). Det är här som all publik finns. Man kommer ut på vilt sladdande eftersom man flög lite väl långt i Post-guppet. Fullt ös på alla växlarna, maskinen vrålar ut sin sång, man närmar sig i hög fart själva målet. Ilsket lysande rödljus, publiken lämnar panikslagen själva målområdet. På bak-hjulet passerar man mållinjen som är precis utanför stora entrén till Domus varuhuset. Det gick riktigt fort idag, mycket tack vare den sena inbromsningen vid Post-guppet. Jag svänger vänster ut på vägen som tar mig till den tråkiga motorleden till arbetet. Medans jag funderar på dagens lopp förnimmer jag ett blått blinkande ljus, jag vänder mig om och får syn på något märkligt. Vid första anblicken ser det ut

som en medtävlare men det är något underligt med motorn. Cylindrarna (vars antal faktiskt stämmer överrens med en riktig motorcykel) står liksom rakt ut på varsin sida om själva motorblocket. Medans jag funderar över orsaken till detta missfoster kör det upp bredvid mig med sina blinkande blåljus. Föraren av den deformerade kamelen verkar mycket upprörd och gestikulerar och pekar på vägkanten. Jag tittar noga efter men kan inte hitta något där som skulle kunna förklara hans sinnesstämning. Jag drar alltså slutsatsen att han inte mår riktigt bra och lämnar honom helt oenika i ett moln av förbrända högoktaniga avgaser. Jag hade inte hunnit speciellt långt förrrens jag pånyo upptäckte ett fordon med blinkande blåljus, denna gång betydligt större och tryggt vilande på marken med minst fyra hjul (sannolikt en Honda Goldwing). Föraren hade tydligen överskattat vad-det-nu-va-förnätt 's vägegenskaper drastiskt och fått ett kraftigt kast och sålunda hamnat på tvären och totalt blockerade huvudleden varpå jag färdades. Jag satt och insöp ovanstående, enastående vy medans jag funderade på vad som bäst borde göras åt situationen. Eftersom min marchfart på detta normalt raka vägavsnitt ligger på ca 195 km/tim närmade jag mig scenariot ganska snabbt. Jag fick nu syn på några individer som sprang omkring helt planlöst och viftade med armarna och gestikulerade vilt, sannolikt letandes efter något. Mina tankar for till föraren jag nyss passerat. Ca 25 meter innan närkontakt-till-den-milda-graden skulle äga rum beslutade jag mig för att stanna och undersöka saken. Jag bromsade alltså mjukt och fint och stannade i ett moln av bränt gummi och asbest. När röken hade skingrats något sånär hörde jag av hostningarna att döma att någon närmade sig. Fram ur lützen-dimman steg en representant för lagen, av tilltalsättet att döma.

- Va faen tror du att du håller på med ?

Jag bemötte detta provokativa uttalande med nonchalant tystnad bakom mitt mycket mörka visir.

- Stäng av de där jävla monstret så man hör varu säger.

- Den e redan avstängd, replikerade jag torrt.

- ???!!!

Lagens representant blev här ännu nervösare och började famla efter tjänstevapnet. Jag inser här att dessa personer inte alla är vänligt inställda. Jag beslutar mig för att inte hjälpa till att leta efter vad-det-nu-va och lämna dem till sitt öde.

## BOTT PÅ KNUTSTORP 1 MAJ

Katastrof. Japshojen tar ledning !!!! En skandalös inledning av tävlingen. Redan på träningen hade Per Christophersen på sin "XS R" visat sig vara farlig med 2:a bästa träningstid efter Dan Gustavsson på NCR-Ducati 750. Denna "XS R" visade sig vara en gammal Yamaha 650 uppborad till 900cc och istoppad i ett Suzuki RG500 chassie från ca 1980. Han bedömdes dock som ganska ofarlig då han fick proppa igen ljuddämparna ordentligt efter att maskinens buller mätts upp till hela 130 dB(A) efter kvalheatet. Detta vid 3500 rpm, han skulle varva 4000.... Björn Andersson fick också stoppa i lite ull efter att ha haft 119 dB(A). Nu var alltså denna Yamma i ledningen. Skandal. Flera skandaler: Det blev ingen riktig tävling alls! Ja, så farligt som det låter var det kanske inte, men SVEMO hade beslutat sig för att stoppa BOTT-klassen genom att inte tillåta blandning av A-förare och debutanter. Detta sade man en vecka innan loppet och förklarade att det inte var någon ide´ att söka dispens för detta som man redan gett till 125-åkarna!!! Är SVEMO möjligen rädda för att BOTT klassen så fort blivit populär? Av hojarna på parkeringen att döma hade många kommit för att se BOTT. Förutom massor av Ducar så fanns där även Guzzi, BMW och HD! Vem såg en HD på en roadracingtävling senast? Här fanns det flera stycken, även choppers! SVEMO:s strul innebar att även kvalheatet var av uppvisningskaraktär och att startordningen därmed skulle lottas. Turligt nog slumpade det sig så att lottningen blev exakt som ordningen i kvalheatet. Snyggt jobbat av lottdragarna. Efter Yamman på första varvet följde Bue David-Andersen på 600 TT2, Svein Halvor Kaasin (båda från Norge) på Bues 750 Montjuich, Dan Gustavsson, Panta Wallin på Biscaya Guzzi och Torbjörn Grafström på en sprillans ny Santa Monica. Denna ställning hålls ganska oförändrad tills på 4:e varvet då Bue och Dan lyckas att klämma sig förbi Yamman till publikens stora förtjusning. Yamman verkar inte gå lika fort som i början och han får bryta på 5:e varvet med haveri. På 6:e varvet går dessutom Dan om Bue och ställningen är Dan, Bue, Torbjörn, Panta och Kjell Bogren på 5:e plats. Kjell är väl någonstans mellan 45 och 50 år och var svensk mästare i 350-klassen 1969 på en Kawasaki som han åkte på då han jobbade hos Flöters. Nämn inte Kawasaki



i Kjells närhet idag. Han åker Norton Fetherbed 810. Han brukar vinna alla Classic-race han ställer upp i och nu hade han inte helt blygsamt förklarat att han skulle köra över alla "spaghettiåkare". Det var inga problem. Efter starten så var det bara att åka om kön när den bromsade för första böjen. Hans "Team Lugnets Motor" hade grejat sim sponsor genom att löva att Kjell skulle vinna rejset. Kaxigt! Tyvärr fick denna färgstarka figur bryta på 7:e varvet. Efter tävlingen förklarade han, fortfarande uppeppad från rejset: "Växellådan är piss, går inte att växla och kopplingen är..." Här bryter Cucciolos censur in. Hoppas vi får se han igen. Detta innebar att Svein Halvor kom upp på 5:e plats efter att tillfälligt ramlat tillbaka och passerats av bl a Bogren. På det tolfte och sista varvet närmade sig Panta Bue men kom aldrig ikapp, så ställningen i mål blev Dan, Bue, Panta, Torbjörn, Svein Halvor. På 6:e plats kom Björn Andersson som körde bra, men hans Duce var nog inte ordentligt justerad efter vinterns trimningar hos Steve Wynne. Magnus Martinsson gjorde en enorm körning på sin 600 Pantah och blev 7:a. Till den officiella prispallen kom bara Dan och Bue. Panta visste inte att han placerat sig så bra. Han kom dock till den inofficiella, men riktiga, prisutdelningen senare. Nu får vi hoppas att klassen får det utrymme i MC-pressen den förtjänar. Race har redan

skrivit ett jättebra reportage, MC-nytt är med och sponsar tillsammans med Bisacaya så de lär nog skriva om det. Bike har skrivit om Superbike och frågan är om de har fattat vad som händer här i Sverige. MCM gör nog ett reportage från deras synvinkel. Allt Om MC var besvikna att en annan MC-tidning fått sponsa, men vi får hoppas att de inte löjlar sig genom att inte skriva om klassen. Det heter ju "Nordic Cup" så man behöver ju inte nämna MC-Nytt om det skulle vara så farligt. Cucciolo bidrar i alla fall här med en liten artikel. Till sist en eloge till Hyllinge MS och då främst till Bo J. "Molke" Andersson för ett fint arrangemang. Stämningen var nästan magisk och speakern snackade dessutom om Desmosystemets förträfflighet och om Lucchinellis Donintonvinst i högtalaranläggningen. Nästan överkligt. Det enda man kan önska är att Hyllinge MS skickar sina vakter på charmkurs innan nästa race.

Av Micke Werkelin

BOGREN



#### ÖVRIGT PÅ KNUTSTORP

Panta ställde upp i 500+1300 D där startfältet mest bestog av sora japs typ Suzuki 1100 och Yama 1000. Han överraskade där med att komma 3:a med den nästan otrimmade Biscaya-Guzzin. Han var 2:a i sista kurvan men kunde inte hålla ifrån en uppjagad 1100 R på rakan. Prisutdelningem efter detta var rolig. Ettan fick lite sporadiska applåder när han emottog sitt pris. Någon enstaka handklappning hördes när tvåan fick sitt pris. Publiken jublade sedan när Pantas namn utropades i högtalarna. En Hjalte.

En annan hjälte var Henrik Vidigsson som körde ner sin 600 Panta till Knutstorp, plockade bort onödigt krefs på hojen, ställde upp i racet och kom på 21:a plats, lastade på hojen igen och körde hem igen... till Stockholm!!!

Bue var inte nöjd med sin framgaffel. Han var inte heller särskilt nöjd med reservdelspriserna (de höga skatterna) i Norge. Därför hade han rätat ut en mycket krokig M1R gaffel som inte ens rören var runda på. Han fick, som han själv uttryckte det, dreja rören för att få dem bra!

Bue hade lånat ut sin Montjuich till en polis, Svein Halvor Kaasin. På träningen vurpade Bue när han låg efter Svein och Bue förklarade: Jag såg hur han åkte framför mig och gav tecken som polisen brukar göra, så jag trynade och fick se Montjuichen från sidan, bakifrån och underifrån. Det var faktiskt första gången jag såg min Montjuich underifrån.

På lördagskvällen var det BOTT-förarmöte. Danskarna ville ha en klass mer på betoning av klassiska MC typ MCHK. De har nämligen ingen veteranracing. Kjell Bogren ville förbjuda 4-ventilare så att inte klassen skulle bli för dyr. Detta tyckte inte de övriga. Bogrens 3000 kronors-Norton bevisar väl att det går att hänga med med en billig maskin. Det finns i dag inte någon problem med 4-ventilare så det är ju onödigt att stifta regler för ett problem som inte finns. En 851:a kostar ju en hel del, men den har till skillnad från andra rejshojar ett mycket gott andrahandsvärde. Man beslutade dessutom att tillåta 1-stänkor och 3-pipar att fylla ut startfältet utom tävlan om startfältet inte fylls ut av twinnar.

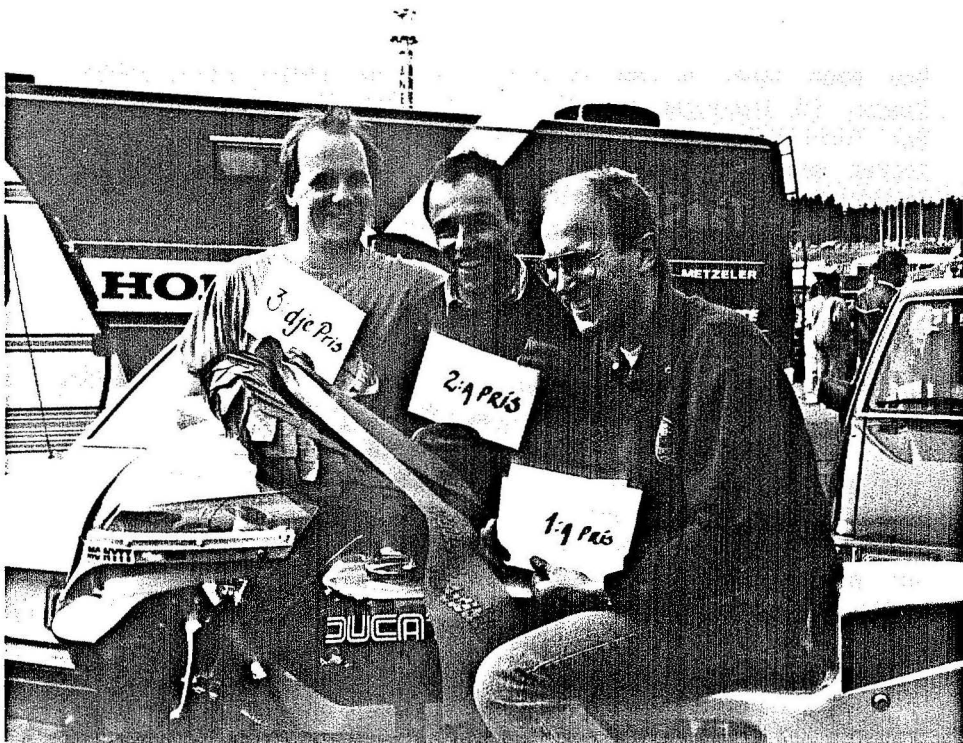


Efter mötet var det Italienträff i depån med mycket ljug och flamingoben med potatissallad.

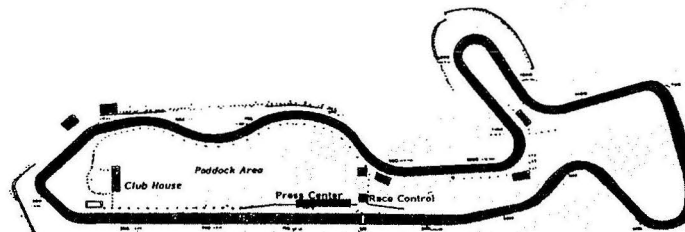
Benny Arneröd hade en enorm otur. Han har jobbat hårt för att få en BOTT-klass i Sverige. De senaste åren har han varit skadad och har haft en svår väg tillbaka. Nu ställde han upp och kraschade efter att han slagit fotpinnen i en kantsten varvid hans värdefulla 750 TT1 blev ganska ordentligt förstörd. Bl a gick ramen av! Som tur var klarade sig Benny helt utan skador. Hoppas att hojen går att återställa till en rimlig penning. Den är ju en enorm raritet. Endast 25st sådana TT1-racers har sålts i hela världen!

Förra årets vinnare på Knutstorp, Olle Andersson, kom inte till start. Han hade ännu inte fått sin 851 Corsa (!) som han beställt. Och sin gamla hoj hade han sålt.

Finländarna kom inte till detta, årets första BOTT-race. De ansåg att det var för tidigt på året då de ej hunnit träna något. Trots detta var det fullt startfält. Succé.



PLAC.	ST.NR.	NAMN	KLUBB	NAT.
1	19	DAN GUSTAFSSON	KÖRTEDALA MK	S
2	30	BUE DAVID-ANDERSEN	NMK OSLO	N
3	18	PER-ANDERS WALLIN	MESSENGERS MC	S
4	10	TORBJÖRN GRAFSTRÖM	MESSENGERS MC	S
5	28	SVEIN HALVOR KAASIN	NMK OSLO	N
6	11	BJÖRN ANDERSSON	HYLLINGE MS	S
7	23	MAGNUS MARTINSSON	KÖRTEDALA MK	S
8	26	PEDER SPILE		DK
9	7	TORBJÖRN LINDFORS	HYLLINGE MS	S
10	2	LARS CHRISTENSEN	RRK VIKING	DK
11	37	BJARKE NIELSEN	FMK	DK
12	5	ANDERS BENGTSÖN	LINKÖPINGS MS	S
13	34	STEN ARENTZEN	RRK VIKING	DK
14	12	MIKAEL ERIKSSON	VÄSTRA MK	S
15	6	RUNE SJÖHOLM	GRÖNDAHLS MC	S
16	32	ERIK DANCKER-JENSEN	RRK VIKING	DK
17	9	LARS MACKLIN	VÄSTRA MK	S
18	29	GEIRR SETEKLEIV	NMK OSLO	N
19	1	BJÖRN ANTON ANDERSSON	LINKÖPINGS MS	S
20	4	INGE PERSSON-CARLSSON	LINKÖPINGS MS	S
21	16	HENRIK VIDIGSSON	DUCATIKLUBBEN	S
22	33	KURT BENNETSEN	RRK VIKING	DK
23	22	JAHN KUBENKA	VÄSTRA MK	S
24	31	JESPER NIELSEN	AMK	DK
25	3	PER HARMS	RRK VIKING	DK
26	21	MARTIN COFF ANDERSEN	RRK VIKING	DK
27	35	KURT CARLSON	RRK V	DK
28	25	PER CHRISTOPHERSEN	RRK VIKING	DK
AV	14	KJELL BÖGREN	VÄSTRA MK	S
AV	24	BENNY ARNERÖD	SMK GÖTEBORG	S
AAA	38	ANDERS FRIDMAN	LINKÖPINGS MS	S
AAA	39	PER ZETTERSTRÖM	VÄSTRA MK	S
AAA	8	HANS HAMMARLUND	KÖRTEDALA MK	S
AAA	15	ARNE BÖE	NMK OSLO	N
AAA	17	TORBJÖRN RYDSTRÖM	LINKÖPINGS MS	S



# Biscaya motor

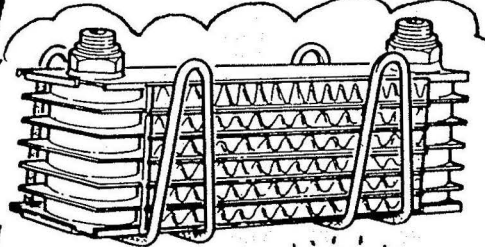
EUROPEAN MOTORCYCLES

## DUCATI

RESERVDLAR \*\*\*

från **BISCAYA RACING**  
STÖRST I SVERIGE

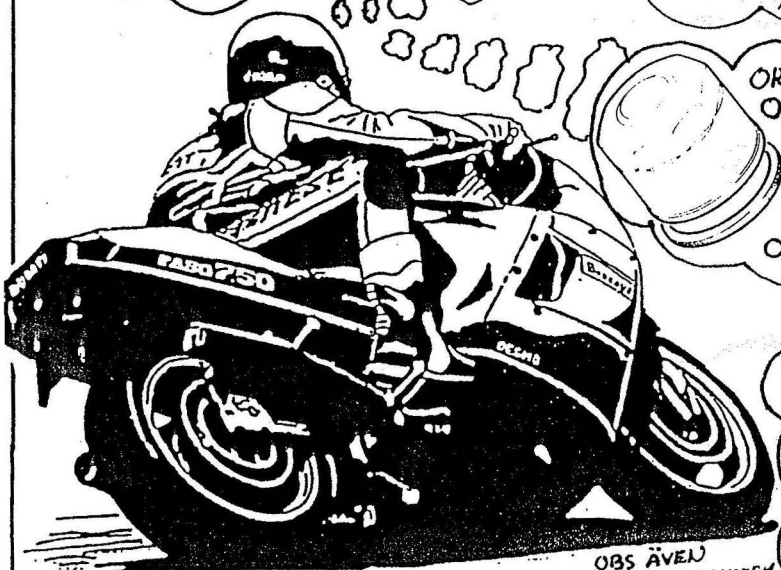
ORG. OLJE-FILTER  
**49:-**  
ORD. 69:-



NCR OLJEKYL SÄTS  
**1385:-**

ORG. OLJEFILTER  
**69:-**  
ORD 99:-

VEGLIA MONTJUICH VARVR.  
**1200:-**  
ORD. 2100:-



OBS ÄVEN HASTIGHETSH.

Biscaya motor AB Telefon 0322-30129  
Hol 1257 S-44193 Allingsås Telex 12442 FOTEX.S all. BISCAYA

# Biscaya motor

TEL 0322-30129  
EUROPEAN MOTORCYCLES

BATTLE TWINS  
OF

OM VI HAR TOR?  
HAR VI NYA F1:AN HÄR I MAJ MÄNAD

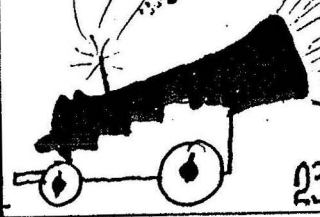
- \* SPORTS MOTORCYCLES RACING / HARRIS
- \* RACE KIT TILL DUCATI 500 - 1000
- \* RÖD RAM O SVING, VIPPARMFJÄDRING, DET GÅR ATT LYFTA TÖPPEN MELLAN RAMRÖREN
- \* KÄPA INKL, GLAS O ALUMINIUMFÄSTEN
- \* WHITE POWER JUSTERBAR BAKSTÖTD.
- \* FOTPINNAR, PEDALER MM.
- \* HJULAXLAR, MOTORFÄSTEN
- \* 2-1 AVGASSYSTEM
- \* ALUMINIUMTANK
- \* RACE SADEL

# KANON

PRIS

# 29500:-

# KOM SE



23895:- + MOMS

## BOTT-SUCCÉN FORTSÄTTER

Det måste väl ha varit ca 50 "civila" Duccar parkerade utanför depån i Anderstorp vid den andra och "publikfria" BOTT-tävlingen. Anderstorp är en snabb bana och det märktes i startfältet. Alla engelska hojar, utom en dansk traja, uteblev tyvärr. Alla blickar riktades denna gång mot Olle Andersson. Han hade äntligen fått sin efterlängtrade 851 Corsa. Ja, skall sanningen fram så har han väl även fått betala en och annan krona för den. Han hade endast kört ca 50 mil (på gatan!) och var givetvis inte inkörd på hojen. Han hade under träningen drevat ned två kugg för att han tyckte den gick för fort på rakan! Allt som rördes och sades runt denna hoj är värt en story för sig själv, men vi har ju inte plats med det i den allt mer sprängdfyllda Cucciolo så vi får väl sammanfatta på en gång. Olle fick ständigt svara på frågor och det stod ständigt en ring med folk runt hojen. Cucciolos utsände fick dock en liten pratstund med Olle. Han förklarade att han inte skulle satsa fullt då han inte hunnit gjuta av kåpor och andra "kraschdelar". Det medföljde en låda med bl a extra drev till Corsan, men inte en endaste litet papper som talade om något som helst tekniskt. Hur och vad kan man justera? Hur ställer man ventilerna? Eccentrisk justering? shims? Vilket ventilspel? osv... Han får väl skicka telex. Många kommentarer hördes i folkvimmel runt hojen. Bl a kunde vi uppfatta Sven Cullmans stämma: "Det här är ju för fan en touringcykel" (Sven känner på den välstoppade sadeln), "Den skulle hävda sig i dragracing" (densamme Sven C. efter att ha sett 851:ans enorma prestanda på flygrakan).

Men, det fanns ju andra hojar. Dan Gustavsson var givetvis där med sin snabba NCR 750. Han hade snabbaste träningstid. 2:a träningstid hade Panta Wallin på Biscaya-Guzzin. 3:e Torbjörn Lindfors på Olles gamla 750 F1 och 4:e träningstid hade Olle.

Det var Söndag och dags för första heatet (2:a heatet skulle gå dagen efter). De mullrande twin-hojarna rullade ut till start, men, vad, va? SKANDAL, japshojar, BRYT, STOPPA VANSINET, äckliga 4-cylindriga japssymaskiner på startplattan samtidigt som BOTT. Alltid skall det vara något som förstör stämningen. Starten gick och på flygrakan var Olle snabbt uppe i ledningen följd av Dan, Bue David-Andersen på Montjuich, Panta Wallin och Per Christophersen på sin XSR900 (den hembyggda Yama-Suzukin som nämns i Knutstorpsreportaget). På andra varvet

närmade sig Dan Olle i kurvorna, och i Karusellkurvan gick han förbi. Vilket fight. I början av flyrakan hade Dan ett ganska stort försprång, i slutet var Olle förbi igen... Efter 3 varv var ställningen: Olle, Dan, Bue, Per och Torbjörn Lindfors. På 4:e varvet gick Bue om Dan och efter tättrion följde Per, Torbjörn och Panta. På 5:e varvet Passerade Per både Dan och Bue och Dan passerade Bue, dvs Olle, Per, Dan, Bue, Torbjörn, Panta och Peder Spile som smugit sig på bakifrån med sin Mille. På 6:e varvet gick Dan om Per och Peder passerade Panta. På 7:e varvet åkte Bue in i depån. Ställningen: Olle, Dan, Per, Torbjörn, Peder, Panta. På näst sista (9:e) varvet började Peders Mille att misstända kraftigt och Panta kunde lätt passera. Ställningen i mål blev: Olle, Dan, Per (vars hoj också misstände mot slutet), Torbjörn, Panta, Peder.

Anderstorp är lite tråkig då maskinmaterial spelar större roll än föraren. Resultatlistan visar i princip hur snabba hojarna är i förhållande till varandra.

MW

### BOTT ANDERSTORP HEAT 2

Tyvärr var Cucciolos utsände tvungen att lämna tävlingarna efter Söndagen. Trots stora övertalningar och mutor så lyckades inte Cucciolo få någon reporter att skriva om Måndagens tävlingar. Vi har dock fått reda på följande genom diverse telefonsamtal med inblandade. Olle Andersson hade ju lovat att ta det lugnt med sin nya 851 Corsa för att inte riskera att förstöra originalkåpor. Redan efter ett varv hade han dock norpat till sig en ledning på hela 50 meter. Då hände det som inte fick hända. I utgången av Södra Kurvan innan flygrakan släppte de väldiga Michelin-radialerna. Hojen blev skrapad, ena ljuddämparen tillplattad och något reglage förstört. För Olle gick det bättre, även om han förmodligen inte kände sig så bra. Olle hann i alla fall visa att 851:an är mycket, mycket snabb. Sen får Alan Cathcart säga vad han vill. Olle utklassade bl a en Yama 1000 FZR. PÅ RAKAN! 851 Corsa är, till skillnad mot tex Honda RC30, en vinnarhoj direkt när man köper den. Alla som var på Anderstorp blev minst sagt förvånade över hur otroligt snabb 851:an är! Tävlingen fortsatte med Dan i ledningen. Han hade en fight med en helvilt körande Torbjörn

Lindfors (han gick debutantkursen för 1 månad sedan!). Per Christophersen fick bryta tävlingen pga motorproblem (Yamaha). Dan vann så småningom före Torbjörn, Bue (Montjuich), Panta, Peder Spile.

#### RESULTAT BOTT ANDERSTORP

##### HEAT 1

1) Olle Andersson, Hyllinge MS, Ducati 851 Corsa. 2) Dan Gustavsson, Kortedala MK, NCR-Ducati 750. 3) Per Christophersen, RRK Viking (DK), Yamaha XSR 900. 4) Torbjörn Lindfors, Hyllinge MS, Ducati 750 Fl. 5) Per-Anders Panta Wallin, Messengers MCK, Biscaya-Guzzi Mille. 6) Peder Spile, RRK Viking (DK), Ducati MHR Mille. 7) Michael Christensen, do, Kawasaki GPZ500. 8) Timo Merentie, Kovulan MK (SF), Ducati 750. 9) Björn Andersson, Hyllinge MS, Ducati 750 Fl. 10) Magnus Martinsson, Kortedala MK, Ducati 600 Pantah. 11) Erik Danker-Jensen, RRK Viking (DK), Ducati 750. 12) Jörgen Fro Larsen, AMK (N), BMW 1000l. 13) Torbjörn Grafström, Messengers MCK, Ducati 750 Santa Monica. 14) Arne Böe, NMK Oslo (N), Ducati 900. 15) Peter Jörgensen, do. ?

##### HEAT 2

1) Gustavsson. 2) Lindfors. 3) Bue David-Andersen, NMK Oslo (N), Ducati 750 Montjuich. 4) Panta. 5) Spile. 6) Merentie. 7) B Andersson. 8) Martinsson. 9) Christensen. 10) Svein Halvor Kaasin, NMK Oslo (N), Ducati 600 TT2.

#### MOPEDRACET

Den 21:e hölls premiär för mopedrace i Sv. Ducati Klubben. Loppet blev en succé. Det vurrpades friskt och mekades mer. Den store hjälten för dagen blev Partikel-Janne som var ensam i sitt team, mekade ca 5,0 timmar av de 6, och var således en given vinnare av mekpriset. Segrare av snyggaste bygget blev: Rennabteilung med bl a Ulf Holmström på en fint preppad Gilera. Själva enduranceloppet vanns av Knäskrapers från Avesta, på 2:a plats kom Rennabteilung trettio meter före arrangörerna: Acklinga Racing Team. Mer om själva loppet i nästa Cucciolo. Cucciolo, som enda svenska MC-tidning (då Allt Om MC ej dök upp) har lyckats ordna ett racertest av tre racers. Köp därför nästa nummer av Cucciolo som beräknas vara ute i handeln den 10 Augusti !!!

# ALDÉN RACING

---

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!

Besöksadr. Hackeforsvägen 1

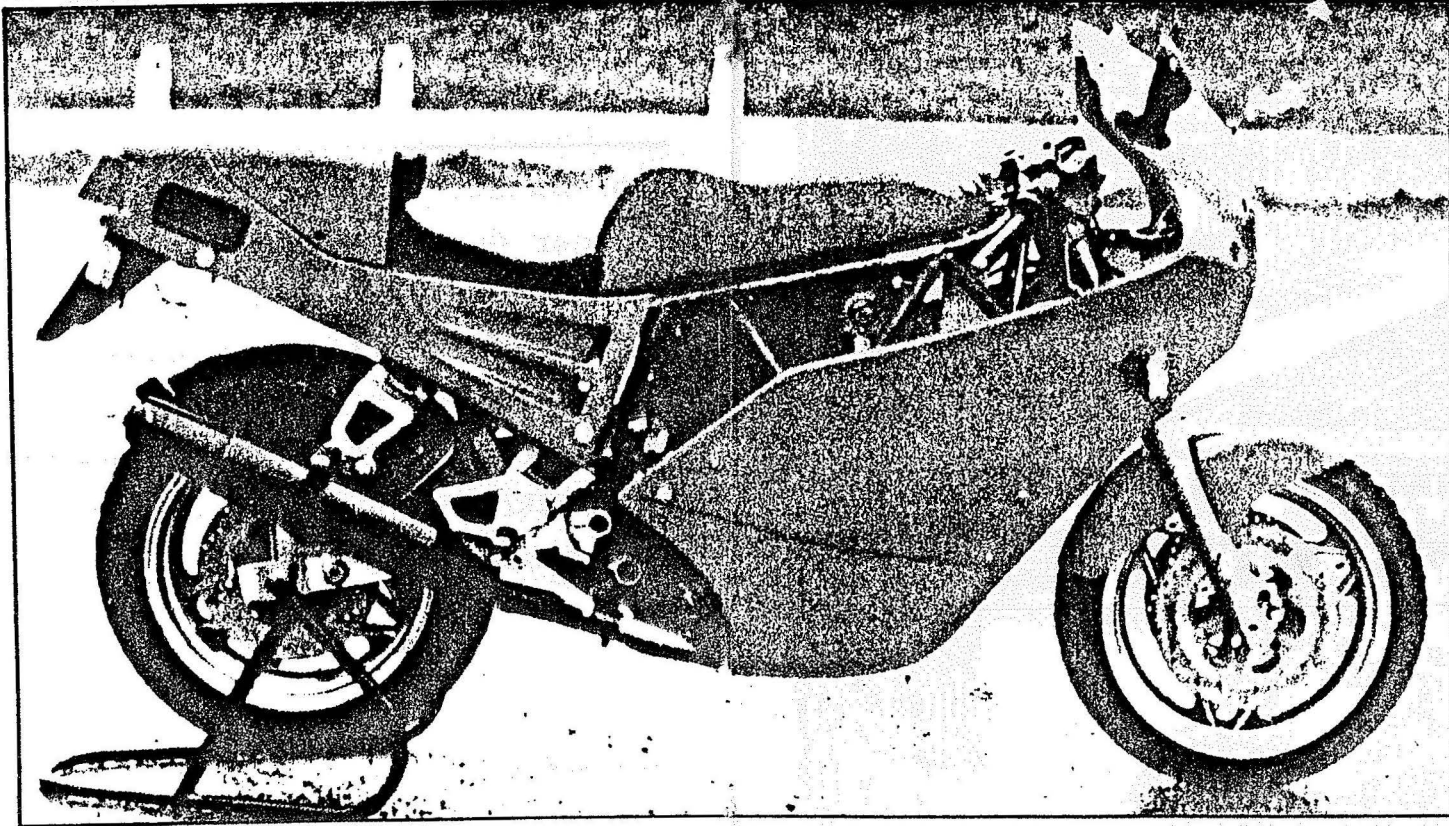
Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

CUCCIULO PRESETERAR



DUCATI 750 SPORT

# UTRUSTNING TILLBEHÖR – RESERVDELAR förmodligen Skandinaviens största urval.

## JARDENBERG TALAR UT

Till Sveriges Ducati-ägare och alla andra som är intresserade av att veta hur det gick med MC-Husets reservdelslager för Ducati.

Först vill jag börja med en resumé om hur det hela började; Sommaren 1986 fick vi en del ekonomiska problem på MC-Huset. I samband med detta var det en del som utnyttjade den situation som vi hamnat i. Bland annat H Flöter Försäljnings AB, som såg en chans att lägga beslag på Ducati/Cagiva-agenturen för Sverige. Vi fick höra på omvägar vad som pågick och tog kontakt med exportchefen Valentini, som vi haft ett gott samarbete med under våra 18 år som generalagent för Ducati. På vår fråga vad som pågick bekräftade Valentini att Sverige har fått en ny generalagent och att han beklagade detta, men som han sa - jag har fått order från högre instans att försäljningen i Sverige måste ökas och att det såldes för lite Ducati/Cagiva här i landet.

Dom helt enkelt bara spolade oss, utan förhandlingar och utan föregående meddelande. Detta kom som en kalldusch för oss efter att vi, som sagt, i 18 år jobbat mycket seriöst med Ducati, ett märke som alltid tagit oss varmt om hjärtat. Vi hade satsat mycket, inte minst ekonomiskt med ett stort reservdelslager för att ingen Ducati skulle behöva stå still någon längre tid. Vi satsade stora pengar även på andra säljfrämjande aktiviteter utan någon som helst ekonomiskt hjälp från fabrikanten. Bl a så drog vi igång Vesa Kulthathi på en Ducati, och kan kanske skryta med att det var vi som hjälpte honom igång med sin framgångsrika Racing-karriär. Vi sponsrade också ett par sidvagnscrossåkare som resulterade i bl a en tredje plats i SM. Vi annonserade och deltog i utställningar osv, osv utan att Ducati på något sätt medverkade till detta. Vi kände med hjärtat för Ducati och kanske tyvärr för lite med plånboken, men trots våra ekonomiska problem under 1986 så har inte Ducati förlorat så mycket som en Lire på vårt företag.

OK Mr Valentini, Flöter är mycket större och rikare företag och med större resurser än lilla MC-Huset så varsågod, det är bara att ta över - MC-Huset får vackert bjuda på allt.



Vi tillfredsställer alla önskemål på två och tre hjul.

Men våra reservdelar - vad ska vi göra med dom. I normala fall när det blir en ny generalagent så övertas lagret från den tidigare. Men det blev nobben - Flöter skulle knäppa oss riktigt på näsan, sno agenturen och sedan kan Jardenberg sitta där med sitt reservdelslager.

I detta läget kändes det förbaskat hopplöst och jag ringde åter upp Valentini och bad honom att efter alla dessa år så hjälp mig, det är mycket pengar för mig som går åt skogen, vad ska vi göra?

Naturligtvis hände ingenting, trots att Valentini lovad återkomma med förslag hur det hela skulle ordnas. Ytterligare två gånger fick vi kontakta Valentini varpå han till slut gick med på att vi fick kompletteringsköpa reservdelar så vi kunde hålla vårt lager kurant (Flöter hade ju vid detta tillfälle ingenting hemma i lager till äldre Ducati). Och så beställde vi delar i två omgångar under våren -87. Men när vi beställde ny sändning i början av juli så dröjde den och vi hann köra slut på fler delar varför vi kontaktade Ducati i slutet av augusti och frågade var leveransen tog vägen av vår första beställning. Då får vi ett telegram från Ducati där meddelades att när det gällde reservdelar så fick vi kontakta den nya generalagenten i Sverige H. Flöter Försäljnings AB med adress och allt!

Nu var det panik i bygget - många kunder väntade på sina beställda delar - och vi fick inga från Ducati. Så på telefonen igen till Valentini - rådet han gav oss var att kontakta Flöter och beställa delarna genom honom!

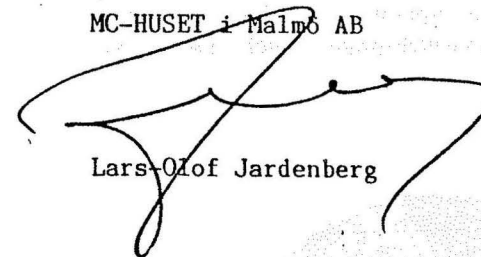
Vi förhörde oss hos Flöter om detta var möjligt, men vi fick ett mycket vänligt brev till svar att dom var inte intresserade av att leverera till MC-Huset eftersom dom redan har en Ducati-representant i Malmö som heter MC-City (denna butik ägs till största delen av Flöter).

Vi har dock under åren fått många och mycket goda kontakter med övriga Ducati-importörer i Europa och vi gjorde nu några beställningar av delar från dessa - men luften hade gått ur oss - hjärtat hade slutat att slå för Ducati.

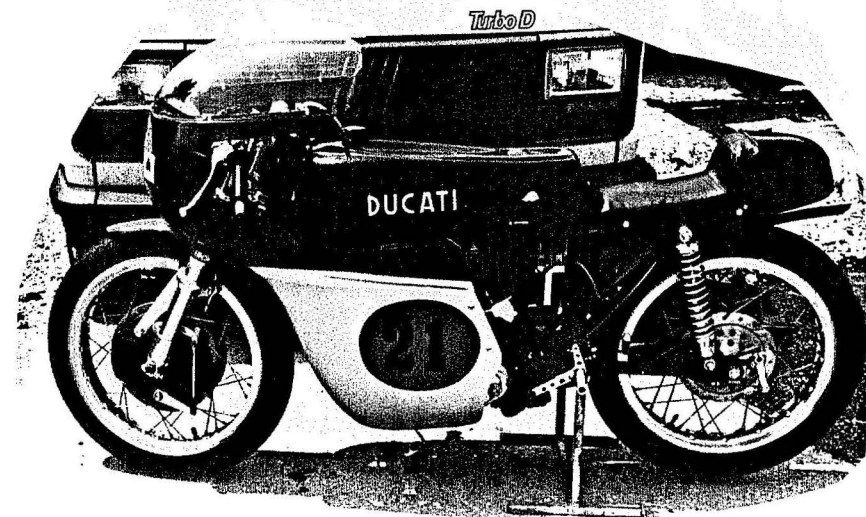
Nu kände vi bara för en sak - att sälja Ducati-lagret snarast, eftersom nu tog det emot fruktansvärt att jobba med det. Först och främst vände vi oss till våra största återförsäljare för Ducati men ingen ansåg sig ha resurser att satsa på det. Då gick vi utomlands och intresset där var mycket stort. Till slut stod det mellan Holland, Schweiz och ett flertal handlare i Tyskland. Till slut hamnade våra reservdelar i Tyskland och det var inte utan att det kändes mycket sorgset när lastbilen rullade iväg runt hörnet med vårt Duce-lager och den sista kontakten med Ducati för för alltid var borta. En liten tröst är dock att vi har kvar en Mille Replica, en 500 samt en cross-sidvagn som vi tänker behålla.

Vi vill tacka alla trevliga kunder, återförsäljare och andra Duce-diggare som vi haft kontakt med under 18 år och önska er alla Lycka Till i framtiden.

MC-HUSET i Malmö AB

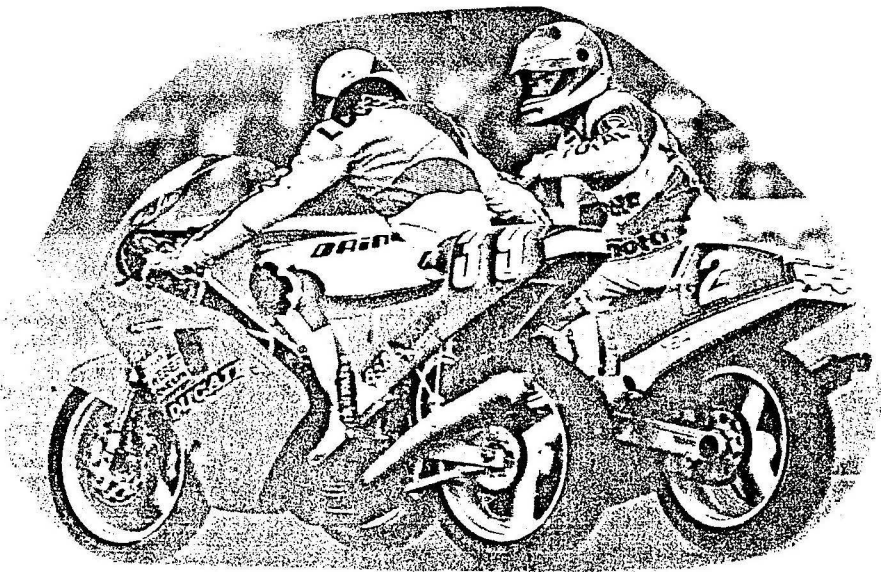


Lars-Olof Jardenberg



## LUCHINELLI VANN SUPERBIKE

Som de flesta känner till så gjorde Luchinelli vad många "experter" ansåg vara omöjligt. Han vann premiären av Superbike-VM på Donington i England. Och vilket race sen! I båda heaten växlade det ständigt i ledning. Tardozzi på Bimota lyckades tillslut vinna det första heatet 1,11 sekunder före Lucky. Då hade Tardozzi dessutom haft ett par tillfälliga driftstörningar på sin YBS enligt uppgift orsakade av att Bimotans "svarta låda" stördes av en flygplats radar i närheten!!! Att Luckys Ducce, som har liknande tändning/insprutning, inte stördes är dock lite märkligt. I andra heatet blev Tardozzi påkörd i starten och förlorade ankstjärten på hojen. Han gick trots detta upp i ledningen efter ett tag. Ledningen växlade flera gånger mellan Tardozzi, Lucky och Roger Burnett på Honda RC30. Lucky kunde dock lätt åka om Hondan. På rakan !! Tardozzi råkade ut för ytterligare "radarstörningar" och Lucky var



tvungen att åka av banan tillfälligt i en kurva då det gick väldigt hett till. På sista varvet hade det börjat regna och Lucky ledde före Tardozzi. Burnett var frånåkt och låg långt bakom. Då fick Tardozzi för sig att åka om Lucky. Omedelbart därefter gick han omkull! Idiotiskt, tyckte Lucky om Tardozzis friska satsning efter tävlingen. När Lucky gått i mål och var ute på ärevarvet så stannade han där Tardozzi vurpat och erbjöd honom skjuts till mål vilket han accepterade och hoppade glatt upp i sadeln bakom Lucky. Vilken sportsman, Marco Lucchinelli.

Det var faktiskt nära att denna seger inte blev av. Ducati hade bokat in Donington för tester 3 dagar innan tävlingarna. Detta var man dock tvugna att ställa in då maskinen inte var färdig! Tardozzis idiotiska misstag är värt en extra förklaring. Han hade bara behövt att ligga inom 1,11 sekunder bakom Lucky så hade han vunnit sammanlagt. Man räknar nämligen den sammanlagda tiden. Men vi Ducatister är ju inte ledsna för det.

Efter Donington har det gått två tävlingar, Budapest och Hockenheim. I Ungern kom Lucky 9:a i det första heatet och fick bryta det andra heatet från en sjundeplats. På Hockenheim kom Lucky 6:a i första heatet. I det andra heatet såg Lucky ut att gå mot en säker 5:e plats då han plötsligt åkte av, ut på gräset, i en lång högerkurva på slutvarvet. Han lyckades dock att hålla hojen upprätt och körde tillbaks till banan och in på en 11:e plats. Ställningen efter dessa 3 tävlingar är:

1. Davide Tardozzi, Italien, Bimota YBS, 36p
2. Fred Merkel, USA, Honda RC30, 32,5p
3. Marco Lucchinelli, Italien, Ducati 851, 31p
4. Joey Dunlop, England, Honda RC30, 30p
5. Fabrizio Pirovano, Italien, Yamaha, 28p



# GNÄLLSIDAN

Lidingö 88-03-31

Mikael Rydstedt, Tommie Hedestig, MC-Folket, Cucciolo.

## VART SJUTTON ÄR VI PÅ VÄG?

Nu får det vara nog! Senaste numret av SMC-Stockholms tidning "Spegeln" ger belägg för de som säger att SMC är en samling touringknuttar som fattar beslut helt ovanför medlemmarnas huvuden utan att ha majoritetsstöd för sina beslut och åsikter. SMC-Stockholms ordförande Mikael Rydstedt ställer sig helt på myndigheternas sida i den sk bullerdebatten. Han är därmed verkligen "ute och cyklar". Är inte SMC en organisation som ska tillvarata medlemmarnas intressen, dvs hojåkarnas? Rydstedt konstaterar att man ska "sänka bullergränsen, först till 103 dB(A), sedan eventuellt till 96 dB(A). Detta är ju horribelt. Rydstedt skriver vidare att SMC-Stockholm kräver att bilprovningen skyndar på inköpet av mätutrustningar. Vad sjutton, har SMC proffe på dessa mätutrustningar? Det är ju skrattretande. Om myndigheterna (med SMC:s stöd) lyckas driva igenom 96dB(A) så är det nästan som att förbjuda motorcyklar med förbränningsmotorer. En BMW K100 (som bla snuten använder till fartövervakning) bullrar 100dB(A) med nuvarande mätmetod. Förstår ni vad jag menar? BMW:n går ju nästan ljudlöst. Problemet (som bara finns på Sveavägen i Stockholm vad jag känner till) är ju inte om en hoj bullrar så eller så många dB(A). Problemet är HUR motorcykeln körs. Det är ju ganska självklart, eller hur? Redan den första gränsen på 105dB(A) var förkastlig då den drabbade gamla hojar retroaktivt. Ni på SMC måste visa nu på en gång vems sida ni står på. 9dB(A):s sänkning låter kanske löjligt, men det uppfattas som en halvering av ljudnivån. Myndigheterna försöker nu alltså att strypa hojåkarna och deras frihet med SMC:s stöd. Gör inte SMC något MOT detta genast så är det sista året jag betalat in min medlemsavgift.

Micke Werkelin

DRA TUMMEN UR ARSLET !!!

Vad håller SMC på med? Vart är SMC på väg? Vem står SMC för? Jag bara skakar på huvudet efter att ha läst Micael Rystedts artikel "Buller" i Spegeln 1-88 (SMC Stockholms tidning). Här är myndigheterna på gång med skärpta tillämpningsregler för en absurd och orättvis bullerlag och vad tycker SMC om detta? Jo: "SMC-Stockholm kräver att bilprovningen skyndar på inköpet av mätutrustningar..." "Let's be quiet out there." "...Spegelns reporter...följer utvecklingen med pennan i högsta hugg." Den 22:a januari i år skrev jag ett långt och utförligt brev till Stig Björk angående en kommande uppvaktning av Lennart Rydberg angående skärpta bullerbestämmelser. Vad har hänt sedan dess? Efter diverse telefonpåstötningar till Stig Björk dök Tommie Hedestig upp efter någon månad och sa att: Tja, jo, vi ska ha möte, vill du komma? Sedan dess - ingenting. Tills detta helt häpnadsväckande rövslickeri av myndigheterna och dolkstöt i ryggen på hojåkarna. Är myndigheternas bidrag värda mer än medlemsavgifterna? Är TSV, polisen, Naturvårdsverket m fl:s åsikter mer värda än medlemmarnas? Micael Rysdedt har besvarat dessa frågor med JA. Jag kräver att SMC omedelbart tar de nya kommande förslagen om skärpningar av bullerlagen på allvar, att SMC tar hojåkarnas parti och att SMC AGERAR SNABBT OCH KRAFTFULLT I ÄRENDET.

GÖR NÅGONTING BRA OCH FORT FÖR HELVETE !!!!

Helt utan aktning, Kjell Sveholm

Efter dessa två brev till SMC så kom det till ett möte efter diverse på tryckningar. Ett möte som öppnades med orden: "Vi i SMC Stockholm har kallat till det här mötet för att komma fram till vad vi tycker i bullerfrågan. Vi i styrelsen kan ju inte gå ut och snacka utan att få höra vad klubbarna tycker..." Ganska fantastiska ord egentligen. Och, se, SMC höll med oss på samtliga punkter. Det är fel att sätta bullergränser retroaktivt, och det är inte hur mycket en hoj kan bullra som är problemet. Problemet är hur några tokdårar håller på och kör inne på Sveavägen i Stockholm. Alltså behövs det en racebana i Stockholm och ändrad attityd om MC hos både Sveavägsåkare och allmänheten som fått en skev bild genom artiklar i skandalpressen (kvällstidningarna). Vi som träffades kom att kallas för "bullergruppen" och står lite vid sidan av SMC för att kunna påverka Sveavägsåkarna bättre. Snuten har blivit jättegglada över sina bullermätare och stoppar nu gladeligen oskyldiga motorcyklister även på landsvägen och ger dem böter och ombesiktning. Vansinne! Hårdare regler är på gång!!!!

MW

# BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria  
skivbromsbelägg för MC



Skivbromsutrustning för MC



Stålomspunna  
bromsslanger

Finns hos Din  
välsorterade  
MC-handlare

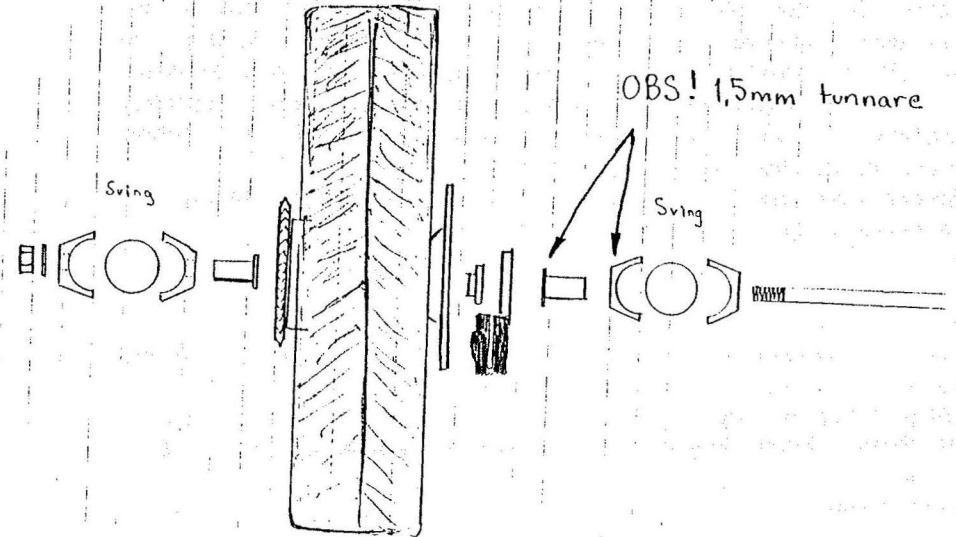


Generalagent:



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

## MEKTIPS



När du haft av bakhjulet och ska sätta tillbaks det igen, tänk då på att få delarna rätt igen, så man inte sliter på kedja och drev i onödan. Det är lätt hant att förväxla delarna och då kan drevet hamna 3mm fel. Rätt monterat ska den tunnare aluminiumbrickan och den tunna tappen sitta mellan bromsskivan och svingarmen, se bild. Detta gäller alla Ducati och naturligtvis Cagiva med denna kedjespänning. Tipstack till Henry Aronsson. Finnkopp

### LUFTNING AV BROMSAR

Kjelle Pettersson i Åkersberga, nybliven vit Paso-ägare, kom med ett bra tips om hur man får ur den där allra sista luften ur sina Brembobromsar. Man trycker helt enkelt in bromshandtaget och håller det intryckt, gärna med något spännband eller liknande så man slipper stå och hålla själv. Sedan låter man det stå så över en natt med bromslocket av, och se.... nästa dag är bromsarna perfekta! Det är uttestat av en mycket kritisk testare på Cucciolos projekt-Alazzurra.

MW

## DEBATTEN RASAR VIDARE

Reno Leoni (känd 900-trimmare i USA): "Vi använder alltid Castrol R40. Man får byta den oftare men det finns inget bättre för den här typen av motorer. Många har problem med vevlagren, speciellt på Ducati, men det har vi aldrig. Jag ser till att vevlagren får ett stort flöde av kall olja konstant, och det är hemligheten. Jag ser också till att motorn varmkörs ordentligt". Leoni har även höjt oljetrycket till det dubbla, 60psi, på sin 950-racer.

Apropå olja. Har ni tänkt på att det är en Ducati Imola-racer på burkarna till Castrol GPS!

MW

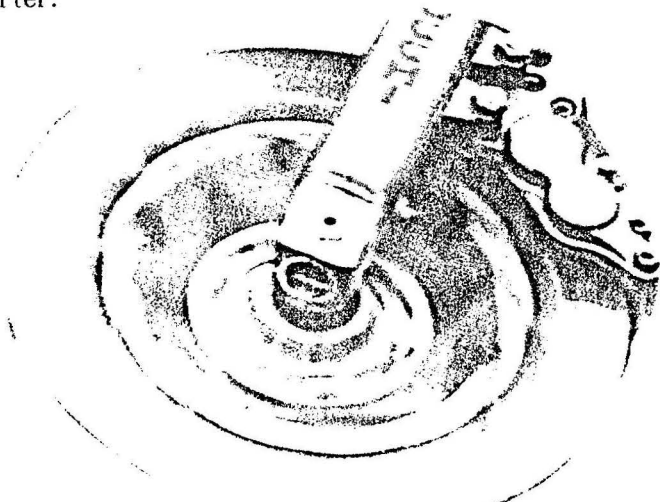
## BULTAR

Custom Fasteners LTD, Unit 3, Broad Ground Road, Lakeside Industrial Estate, Redditch, Worcs, B98 8YP ENGLAND, tel: 00944-52720200 Säljer satser med alla insexbultarna till motorn på 900SS. Krom kostar £9,95, rostfritt kostar £19,95 + £1,50 i frakt.

Kent Jörnevall

## NY VENTILJUSTERING

Årets Duccar har fått en modifierad utformning av ventilmekanismen som underlättar justering av ventilerna. De övre vipparmarna har gjorts smalare på ena sidan över vipparmsaxeln. Vipparmsaxeln har försetts med en låsning. För att ställa ventilerna tar man bort låsningen och för den övre vipparmen åt sidan. Sen kan man ju lätt komma åt hela härligheten. Fiffigt va? Tack till Olle Andersson som förklarade systemet för Cucciolos utsände reporter.



## FRÅGA CUCCIOLLO

### BÄSTE WICKE MÄRKLIN

Fel, fel, fel! Ariel Square Four av förkrigsmodell hade visserligen överliggande kam, men den var kedjedriven och hade en Weller-spännare. Fel, fel, fel! Ordlistan punkt 1. En R50 - 60 har definitivt sina "valvole in testa". Kul att du tog med en bild av en RS. Förresten: efter tre månaders tvekan har Team Tours slutligen betalat och glädjen står högt i tak. Jag har investerat förmögenheten i två "Farliga Davidson". Med anledning av detta kräver jag att tilldelas "numrets ris". Jo, en sak till. Nu har väl Massimo Bordi sneglat på HD:s 8-ventilare av år 1916 när han ritade sin 8-ventilare! Vad säger äldste experten?

Yours Truly Håkan Bjelkengren

### Cucciolos expertpanel svarar:

Vi ber om ursäkt för vår äldste medlem som börjar bli lite väl gammal. Han börjar blanda ihop saker och ting! Att du tycker det är roligt att vi tog med en RS på en bild är roligt. Det var ju menat som ett skämt! Om Bordi tittat på HD 1916? Nej, han var inte född då! Men om han sett konstruktionen hade han genast dömt ut den, den saknar ju Desmo. Vår äldste medlem kommer dock ihåg HD:s Quattro Valvole (nu har han väl blandat ihop namnen? reds anm). Han påstår att han brukade använda stötstängerna som biljardkö!



# NUMRETS RIS

NUMRETS RIS går denna gången  
till:

Den store DUCATI-entusiasten H. Bjelkengren. Han är mer känd för den breda allmänheten som den DUCATI-medlem som pga att han åkte BMW inte hann med färjan hem från England. Bjelkengren får den hett åtrådda titeln "numrets ris" för att han i en MC-tidning försökt att sälja en amerikansk brandbil! och inte på grund av den anledning som han själv skrev och önskade, nämligen att han nu försöker att bygga ihop en gammal HD.

# NUMRETS ROS

NUMRETS ROS går denna gången  
till:

Biscaya Motor för att de alltid ställer upp. Och för den snabba postorderservice de ger sina kunder.

Vem ska få numrets ris/ros? Ring 0502-15103.

125 dBA  
Insändare

Herr redaktör, mina herrar !

Jag vill på detta sätt fästa er uppmärksamhet på det chocktillstånd varl jag befinner mig efter att ha utsatts för mittuppslaget i eder tidning "Cucciolo". Det är helt klart att herr Massimo Tamburini har tillbringat alltför lång tid i soliga Rimini och därför drabbats av ett svårartat fall av soleksem i hjärnbalken. Karl är inte motorcykeldesigner utan hushållsproduktutvecklare ! Plast, plast och åter plast ! Snart får vi väl en liten japansk plastmotor när vi köper en DUCATI. På tal om att köpa en DUCATI så måste jag här och nu ge uttryck för min bestörtning vad gäller priserna. Det är ju fullkomligt absurt att behöva betala närmare 70.000:- för något som mer påminner om en i hallonsås doppad plastbit än en riktig motorcykel. Jag tycker att Svenska Ducati Klubben ska gå i spetsen för en rejäl upprepning av motorcykelträsket. Sluta att skrapa med foten inför den gigantiska, abnormala och förvuxna organisationen, och ställ följande krav:

Vi Svenska Ducati Klubben (sista utposten i motorcykelns försvar) kräver att följande punkter måste uppfyllas för att ett fordon skall få typbesiktigas/kallas för Motorcykel.

- Fyrtakt (och inte något japanskt 3/4-takt)
- Luftkylning.
- V-twin (obs ! 90° naturligtvis).
- 2 ventiler per cylinder (dvs summa totalt 4).
- 98 oktan.
- 2-1 Conti ljudförstärkare (av typ exponentialhorn).
- Diskreta färger (dvs rött-vitt-grönt).
- Total avsaknad av backspeglar, blinkers, stänkskärmar och annan utrustning som bara stör själva åkandet.
- Drivningen av det Desmodromiska ventilsystemet (självklart) sker medelst tandad svart gummiem eller direkt via tvärskurna drev.

Uppfylls inte ovanstående (samtliga) punkter återstår bara att registrera in sitt fordon som en Honda Goldwing (mera känd under namnet Honda Civic).

Ducatister, förenen eder !

*Viggo Volmarsson*

Viggo Volmarsson 273  
(ledarmot av Svenska Ducati Klubbens reaktionära hörn)

## MIDSOMMARFEST

Som alla känner till så ska det bli midsommarfest hemma hos Björn Andersson i Hölleviken, Skanör, Skåne. Men, Björn vet inte hur många och vilka som kommer, så ta och skicka en hundring (100:-) till Björn och skriv ditt namn så blir Björn jätteglad. Det ska bli Italiensk sallad och dryck! Boka alltså in midsommarafton och anmäl dig genast (jättebråttom!)

## BANKÖRNINGSREGLER

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

## BANÅKNING KINNEKULLE LÖRDAG 30/7 KL 09.00-17.00

Övernattning på Bed n Breakfast bokas på 0511-58061

### ATT TÄNKA PÅ!

Kolla så att oljepluggen sitter där den skall sitta.

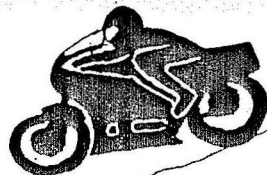
Ta med tejp, så ni kan tejpa lykt-blikersglas m m.

Din vanliga Mc-försäkring gäller

P.s Ta med dom långa gasvavrarna, för Guzzi och Laverdaklubben kommer...

En avgift på 15 kr/person tillkommer för försäkring.

Svenska **DUCATI**-klubbens  
Bankommitté



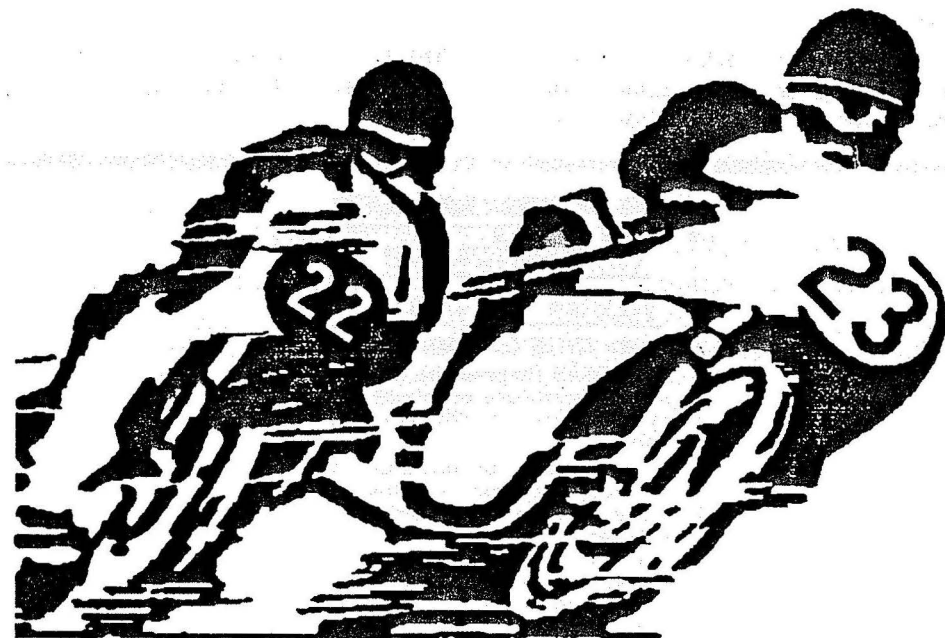
*Ronne*



# 23-års RACET



LINKÖPINGS MOTORSTADION 30-31 JULI



## VETERANTÄVLINGAR

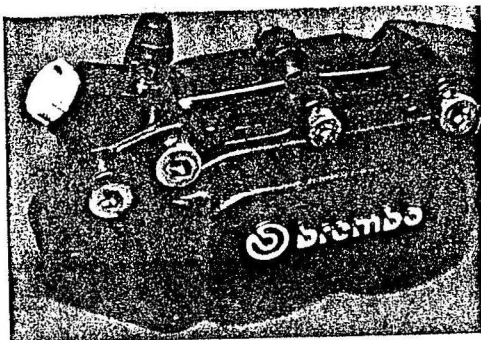
## MOTOCROSS **TT** SPEEDWAY

ARRANGÖRER: MOTORCYKELHISTORISKA KLUBBEN  
LINKÖPINGS MOTORSÄLLSKAP

# POSSÖRSIDAN

*Nya inneprylar för dig  
som vill hänga med*

PINZA GP  
BREMBO



## BREMBO PINZA GP

Det här okeet sitter monterat på 851:an i original och har bla 4 kolvar med 32mm diameter. Finns för 260 och 320mm skivor och kan säkert köpas hos Rydahls.

## Charmknutte jagas av polis

Av INGE GAMMING

ALINGSÅS (Expressen). Sveriges charmigaste penninglänare efterlysas av rikskriminalen.

Han knackar på hos äldre personer, berättar att han jobbar i närheten och snabbt behöver ett handlån.

Vid ett tillfälle fick han låna 30 000 kronor i Stora Mellby i Västergötland.

— Han verkade ju så trevlig och uppriktig, säger flera av de lurade.

Denna notis hittades i en tidning nyligen av en av Cucciolos spanare. Vi vet att Charlie Linnaeus nyligen investerat i ett nytt avgassystem, men inte för 30000:- En känd MC-firma i Alingsåstrakten lär också ha utökat nyligen...

# DUCATI

## FREUNDE ÖSTERREICH

# CLUBRENNEN, B.O.T.

## & "SOUND OF SINGLES"

# 23.+24. JULI 1988

## \* Ö-RING / ZELTWEG \*

DUCATI  
CLUB AUSTRIA  
Manfred Kautmann  
1120 Wien, Kernstr. 12

Auto • Motorrad • Kfz-Technik • Motorsport • Werkstatt & Service-Daten  
**GODAI**  
**motor**

Das Fachbuchangebot für Motorrad- und Automobilfahrer  
**HELMUT GODAI**  
1150 Wien, Mariahilfer Str. 100, Telefon 83 82 95

Das aktuelle Fachbuch-Angebot



-----KLUBBPRYLAR-----

° KLUBBTRÖJAN. Grå collegetröja med Ducati-ovalen i litet format på bröstet, S-XL.

° PANTAHTRÖJAN. Vit tröja med "Pantah" i rött tryck på bröstet, S-XL.

° SS-TRÖJAN. Rööd tröja med "900 Super-Sport" tvärs över bröstet, S-XL.

° DUCATI-TRÖJAN. Tävlingsblå tröja med DUCATI logon i vitt tryck på bröstet, S-XL.

Alla tröjor utom klubbtröjan finns både som college och t-shirt. Collegetröja kostar löjliga 130:- och t-shirt ännu löjligare 80:- .

ÖVRIGT

° Pantah-dekal, som tröjtryck. Transp. botten, rött tryck, 14cm lång. 25:-/st.

° 900SS-dekal, som tröjtryck. Transp. botten, vitt tryck, 16cm lång. 25:-/st.

° Klubbdekal, som tröjtryck. Oval, 8cm lång 5:-/st eller 10st för 40:- .

° Tvåtakthatarnasvännerdekal, 1X9 cm. 10st för 10:- .

° Klubbtygmärke, oval 8 cm lång, 25:-/st.

° Klubbnål, 15mm lång, 25:-/st.

° Ducati-dekal, originallogo, rött tryck på vit botten, 20X5cm, 25:- för 2st

Pg.nr. 60 44 52 - 3

° JACKAN. Röd, vit grön i bävernylon med hög krage, muddar i ärmarna och jättestora fickor. Varmfodrad och garanterat värd pengarna 600:- + porto. OBS! endast 5 st XL (motsvarande storlek 54) kvar.

° DUCATI LOGO SERVICE. Data-skurna originallogo för den som lackar om. De tål alltså klarlack. Finns i alla storlekar och de flesta färger. Ring och begär färgprover. Priser från 115:-/st.

° Om du har frågor, önskemål eller idéer, ring Peter Lindqvist på tel: 08-7586933.

° Om du vill beställa ska du ta postens inbetalningskort eller motsv., skriva ned vad du vill ha, gå till posten och betala så kommer prylarna inom två veckor (om inte materialförvaltaren har semester eller någon pryl är slut). Du betalar på ovanstående postgironummer.

° Om du vill klaga skall du ringa till Jonas Åsberg på tel nr; 0502-11808.

NYHET: BOTT-TRÖJAN. Ett måste för alla Twinfanatiker. På framsidan är det bild på en 900SS in action och text: "I'm only here for the twins". På baksidan står det var och när det är tävlingar. Vidare är sponsorerens namn, Biscaya och MC-Nytt, tryckt på fram resp baksida. Pris 120:- . Pengarna (minus porto) går oavkortat till startersättning och prispengar i BOTT. Uppge storlek.

# BORGO PANIGALE TORGET

## Medlemmarnas privatannonser

Säljes

2 Borrani ekerhjul till Laverda med dubbla skivor fram och trumbroms bak.

Sören Jansson 058770087

Säljes

Ducati 500 Pantah. 21 NCR, 3200 mil. Pris 23000:

Sven 051253090

Köpes

DUCATIbroschyrer, -60, -70 tals, men speciellt Replica 83-84, Replica Mille och S2 Mille.

Torbjörn Lindgren 048554247

Köpes

DUCATI 1cyl, div delar, även def. Även motor hel eller i delar, allt av intresse!

Torbjörn Lindgren 048554247

Köpes

DUCATI 900SS eller 900MHR köpes omgående.

Johan 045513179 arb:045586267

Säljes

Imolakammar (fabriks), oanvända 3000:

Bosse Österberg 013133301, 134182, 96100

Köpes, Efterlyses

Fredag den 13:e. Kedjan gick av! Resultat: vänster blockhalva och motorkåpa trasig. Tacksam för tips om hur jag fixar detta på min 600 Pantah eller om någon har dessa delar till rätt pris.

Erik Skärdin 053030825

Säljes

Ram till 900 MHR 82 i bra skick och sving med kedjejustering och hjulaxel, pris ca 3500:

Bosse Österberg 013133301 eller 134182

Säljes

Köp mina älgskrämmor. En omgång CampbellConti med böjar och allt är till salu. Rören är visserligen dubbelväggiga men går att få blå ändå om man ligger i lite. Bra krom. Snorbilligt.

Jonas 030311942

Säljes DUCATI Paso 87, 950 mil bortskänkes pga gipsat ben (ej pga vurpa) & faderskap för 66000:

Ulf Aronsson 087662264

Säljes

DUCATI 950 NCR. SSKåpa med dubbelyse, NCRkaross, monofjädring med Öhlinare, Brembo, trimmad, mkt special, se MCM 188. Pris 55000:

Peter 087586933

Säljes

Har du problem med oljeläckage från oljepåfyllningspluggen och oljeavtappningspluggen? Jag har botemedlet tredopakning (stålbricka med vulkat gummi i mitten) pallar för mycket högt tryck med endast handkraft, 7,50/st plus frakt, rabatt kan fås vid köp av fler.

Bosse Österberg 013133301, 134182, 96100

---

CITAT

Två citat från Cathcarts märkliga 851-test i senaste MC-Nytt: "Vi gratulerar Ducati, för att de blivit de första som vågat sätta ett datoriserat insprutningssystem på en högprestanda-motorcykel". Lite senare i samma artikel: "Vågar jag föreslå Kröbertändning och förgasare". Det sistnämnda var ett förslag från Cathcart om förbättring!!!



## DUCATITRÄFF I STAN

Du har väl inte missat att den årliga Ducatiträffen med årsmöte skall hållas i STAN, dvs Stockholm, eller närmare bestämt Tullinge ett par mil söder om stan. Boka in följande helg:

27-28 AUGUSTI

Om du inte redan betalat in så är det hög tid att du gör det. Senast sista Juli vill vi ha 160:- per person som skall komma. Stålarerna sätter du in på postverkets konto 4771371-4 och på inbetalningskortet skriver du medlemsnummer, namn samt när du kommer (det går att komma redan på fredagen). Vi vill ha ytterligare 20 penningar av dig om du vill ha sängkläder.

### PROGRAM

- ° Besök hos Flöters på Lördagen.
- ° Jättemiddag på lördagen.
- ° Omröstning om häftigaste DUCATI
- ° Frukost på söndagen
- ° Ljugarafton (öl, ev vin finns att köpa).

Det är allt vi kommit på just nu, men mer brukar ju inte behövas. Tiden räcker ju inte till ändå. Betala snarast så är det liten risk att du inte får någon sängplats (annars finns det möjlighet att tälta).

ALLA MEDLEMMAR OCH  
DUCATISTER HÄLSAS HJÄRTLIGT  
VÄLKOMNA AV

STOCKHOLMARNAS  
(kidsen från stan)