

Cucciolo



NR 4
1988

NU TJOCKARE ÄN VAD SOM ÄR MÖJLIGT!



FOTO: MW

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR SVENSKA DUCATI KLUBBEN

870823-880630

Medlemsantal:

Svenska Ducati Klubben hade den 30/6 1988 330 st betalande medlemmar samt en hedersmedlem, Ing. Fabio Taglioni.

Styrelsens sammansättning:

Ordförande:	Mats Håkansson
Kassör:	Tore Håkansson
Sekreterare:	Tomas Krysell
Ledamot:	Björn Andersson Kontaktpers. med SVEMO
Ledamot:	Håkan Månsson
Övriga befattningar:	
Ansv. för medl.reg.	Jan Johansson
Ansv för tröj & dekal försäljning:	Peter Lindqvist
Revisorer:	Lars Håjer och Charlie Linnaeus
Kontaktpers. m utl. klubbar:	Mats Arborelius, Thomas Lunde'n och Lars Ekeman.
Red. för Ducatibladet:	Mats Håkansson
Red för Cucciolo:	Micke Werkelin
Firmatecknare:	Mats & Tore Håkansson (allmänna kontot) Tore Håkansson & Peter Lindqvist (Tröj & dekal kontot)

Sammanträden:

Styrelsen har haft 6 st protokollförda sammanträden under perioden.

Medlemstidningar:

5 st Cucciolo och en medlemsmatrikel gavs ut under perioden.

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 halv sida (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. 0418-22733

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

Året som gått

Efter årsmötet i Taberg med rekordstort deltagande (ca 60 st), undvek väl ingen att lägga märke till att det blev en ny styrelse. Vårt första stora beslut kom i slutet av november, då vi blev till ett internationellt styrelsemöte i Hannover. Efter samtal med Lars Ekeman och Micke Werkelin beslöt vi oss för att åka dit. Tyvärr blev det inte riktigt som vi hade väntat oss, för vi hade fortfarande många förslag att diskutera efter mötets slut. På det kommande årsmötet får vi diskutera om vi skall ge detta internationella initiativ en chans till.

Årets vinterträff ordnade Sven Cullman mellan Göteborg och Fredrikshamn på ett mycket trevligt vis. Jag hoppas att detta blir ett återkommande evenemang, eftersom Göteborg ligger så geografiskt bra till för de flesta av oss.

Vårens träffdebut skedde i Skåne, då vi i styrelsen arrangerade en liten grillafton på Ring Knutstorp i samband med BOTT-racet. Den 21 maj ordnade Finnkopp och Pinnoccio klubbens första moppe-race. De som var där och körde eller tittade har troligtvis aldrig haft så roligt med mopeder innan dess. En anonym förare påstod att detta var det roligaste han hade varit med om när han var nykter!

Årets Kust till Kust rally gick av stapeln den 18/6 någonstans i Norge. 6 st Ducatister deltog. Ryktet förtäljer om fint väder och motorstörningar.

Slutord

Vad har annars den nya styrelsen haft för sig?

Tja, inte så mycket egentligen. I en klubb med så många drivkällor behöver inte styrelsen ta initiativet till allt vad som skall ske. En fin idé för att fördela klubbarbetet ytterligare, var den att införa en touring och bankomité. Touringkomité'n har legat lågt i år, kanske inte så dumt egentligen eftersom det har ordnats semesterresor i klubbens regi de senaste två åren.

Ronny Andersson har skött arbetet inom bankomité'n på ett mycket fint sätt, bla genom bokning av Kinnekulle och information till Guzzi och Laverdaklubben.

På styrelsens vägnar vill jag tacka alla medlemmar för ett mycket roligt år. Ett särskilt tack till alla som har ordnat träffar, till Micke Werkelin för den fina Cucciolon och Agne Friman för den kommande tryckningen av Ducatibladet.

Mats Håkansson, ordförande i Svenska Ducatiklubben

Dagordning för Svenska Ducati Klubbens Årsmöte den 27 Augusti

- § 1 Mötets öppnande.
- § 2 Godkännande av dagordning.
- § 3 Upprop och fastställande av röstlängd.
- § 4 Fråga om årsmötet utlysts på rätt sätt.
- § 5 Val av ordf och sekr för mötet.
- § 6 Val av 2 st justeringmän som jämte ordf skall justera mötesprotokollet samt vara rösträknare.
- § 7 Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat och balansräkningar för den gångna perioden.
- § 8 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för den tid revisionen avser.
- § 9 Fastställande av medlemsavgiften. Styrelsen föreslår oförändrad avgift.
- § 10 Val av styrelse för ett år framåt (ordf, sekr + minst 2 st ledamöter).
- § 11 Val av två revisorer.
- § 12 Val av valberedning.
- § 13 Val av Bankommitte och Touringkommitte samt diskussion om dessa.
- § 14 Verksamhetsinriktning för kommande år (träffar, resor mm).
- § 15 Behandling av ärenden som väckts av styrelsen eller medlem i klubben.
- § 16 Mötets avslutning.

DUCATITRÄFF I USA

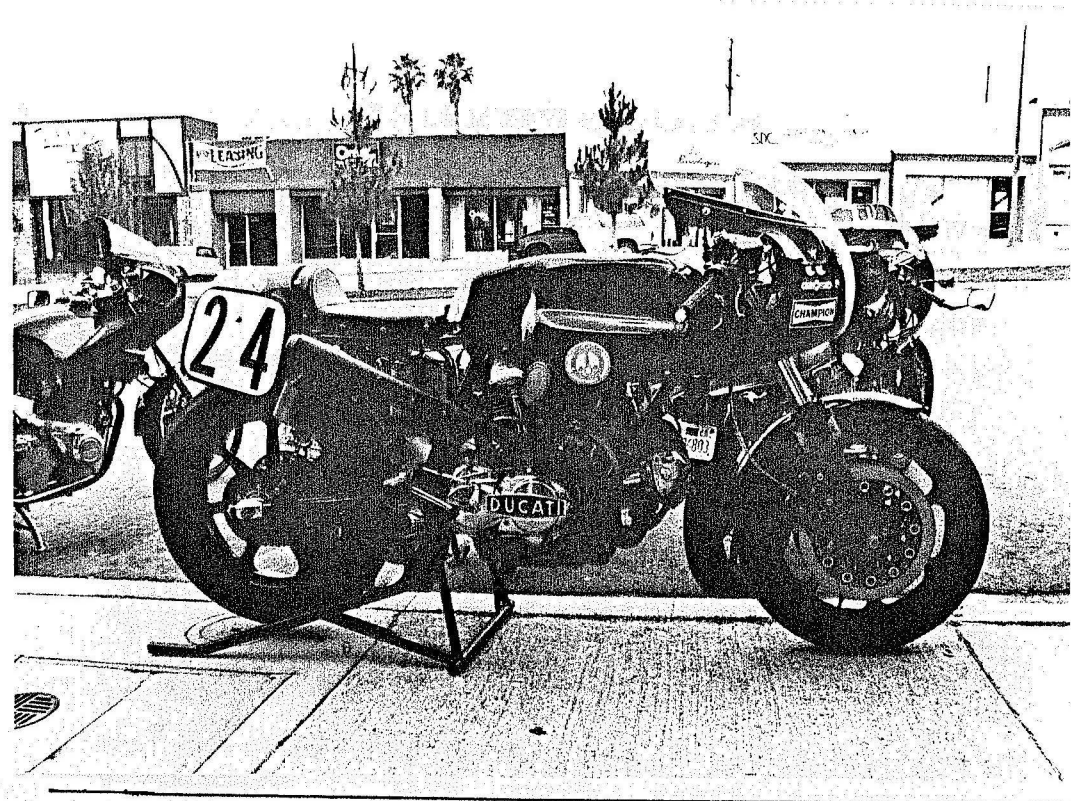
Ducati International Owners Club träff utanför Pro Italia, Glendale, CA. 5 maj 1988. Vi blev 80 hojar totalt, ca 40 Ducati. Vi åkte alla, nästan alla, på en tur längs Angeles Crest Highway. Pro Italia är en återförsäljare för italienska motorcyklar. Hälsningar Molly & Kenneth (Cucciolos USA korrespondenter).

Nedan: Kenneth med sin nyligen inköpta 900SS -82.

Nästa sida:

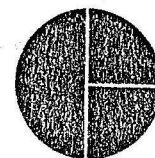
Överst t.v. Marco, delägare i Pro Italia, med sitt specialbygge. Nederst t.v. Mike, en kompis till Tom, från Bulgarien. Har bott länge i USA. Den här hojen (900SS -75) kör han bara ett par gånger om året. Överst t.h. En av Pro Italias hojar (Kenneths hoj bakom).





1 RAMCHASSIE SPORTS RACING
TILL PANTAH
PRIS: 25000:-

DIVERSE DELAR TILL 900 CHASSIE TILL BRA PRIS
KÅPA, SADEL, TANK, FOTPINNAR M.M.



BoOve AB

Granath & Johansson.
Box 5018, 175 05 Järfälla.
Besöksadress: Girovägen 11(T). Tel: 08-761 02 66.
Bankgiro: 402-9849. Postgiro: 124288-2.
Bank: Uplandsbanken.

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. Röd tröja med "900 SUPER-SPORT" i vitt tryck tvärs över bröstet. S-XL.
- ° DUCATITRÖJAN. Tävlingsblå tröja med DUCATI-logon i vitt på bröstet. S-XL.

Alla tröjor utom klubbtröjan finns som både college- och T-tröja. Collegetröjorna kostar 130:- och T-shirt kostar 85:-. Klubbtröjan finns endast som collegetröja.

- ° DUCATIJACKAN. I bävernylon med hög krage och löstagbara ärmar. Finns kvar 3 stycken i strl 54/56. Röd/vit/grön. Ring för ytterligare info.
- ° DUCATI LOGOSERVICE. Dataskurna original logo för den som lackar om. Tål klarlack och finns i de flesta färger, även flake, reflex, spectra mm. Ring så skickar jag färgprover. Pris från 115:-/st.
- ° PANTAH-DEKAL. Som tröjtryck. Transparent botten, rött tryck, 14cm lång. 25:-/st
- ° 900-SS DEKAL. Som tröjtryck. Transparent botten, vitt tryck, 16cm lång. 25:-/st.
- ° KLUBBDEKAL. Som tröjtryck. Oval, 8cm lång. 5:-/st eller 10st för 40:-
- ° TVÅTAKTHATARNASVÄNNERDEKAL. 1X9cm. 10st för 10:-

Pg.nr. 604452-3

- ° KLUBBTYGMÄRKE. Oval 8 cm lång. 25:-/st
- ° KLUBBNÅL. 15 mm lång. 25:-/st.
- ° DUCATI-DEKAL. Originallogo, rött tryck på vit botten. 20X5 cm. 25:- för 2 st.

Beställer gör du på postens inbetalningskort pg.nr: 604452-3. Frågar gör du på tel 08-7586933. Tala med mig, alltså Peter Lindqvist. Klagar gör du nu hos Finnkopp eftersom förra klagomuren, Jonas Åsberg, behöver semester.

CUCCIOLOS SKIVHÖRNA

BOZ SCAGGS "Other Roads" CBS 461121 1

Boz Scaggs är en snubbe som varit med några år nu. Han växte upp i Texas, USA, och bodde sedan en tid i Stockholm i mitten av 60-talet. När Boz gamla klasskompis Steve Miller ringde och ville att han skulle joina hans nystartade band i San Francisco kunde inte Boz tacka nej. Han var med på Steve Miller Bands två första LP innan han lämnade för en mycket framgångsrik solokarriär. Tyvärr försvann den råa bluesstilen från SMB mer och mer. Men, skivorna sålde som smör smälter i solsken och Boz var nog nöjd med det och drog sig såsmåningom tillbaka. Nu, efter många års tystnad, har en ny skiva kommit ut. Omslaget är mycket elegant, vackert och intressant. På framsidan poserar Boz, iklädd klassiska svarta skinnkläder, framför en Ducati 750 Paso. I bakgrunden slingrar sig en härligt backig och kurvig väg. Måste vara årets snyggaste omslag och förklarar dessutom vad han menar med skivans titel: Other Roads. Givetvis menar han Ducativägar! På baksidan är det en smal bild i form av ett I där Boz sitter på en röd/svart Cagiva Alazzurra GT! Vilket omslag!! Låten "Cool Running" handlar förmodligen om när Boz är ute och åker på Pason: "Hot night she's running right/And magic's in the air/So what do I Care/The one in red straight ahead/Sets my soul on fire/We're taking it higher". Musiken då? Njæe. Ganska smörigt. Lite åt det halvsnöriga amerikanska discohållet. Men, det finns några stänk blues i musiken här och var. Men, skivan får högsta betyg i Cucciolo i alla fall tack vare det fina omslaget.

Av Cucciolos testpatrull

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögn

IAN MC CONNACHIE FÅR SPARKEN?

Trots några fina placeringar och att han fick bryta från 4:e platsen i Rijeka på 9:e varvet så ryktas det om att Ian ska få sparken från Cagiva.

PENGAR I SUPERBIKE

Nästa år blir det enorma prispengar i Superbike. En särskild resefond ska innehålla 7 miljoner kronor. Dessa pengar betalas ut så att alla "toppförare" får 20000:- var för varje tävling. Priset innehåller drygt 4 miljoner kronor. Sammanlagda "fondsumman" per race blir ca 790000:- vilket är mer än 500GP där summan är ca 420000:- per race.

SUPERBIKE

Det är inte många datum som stämmer i Cucciolos kalender över årets Superbikelopp. Man har ändrat så mycket att ingen verkar veta riktigt när och var racen går. Men, om man ska tro MCN så är nästa deltävling den 28 augusti i Japan (om någon nu tänker åka dit). Det var också fel i Cucciolo att Virginio Ferrari ska åka Ducati i år. Han åker en RC30 vilket ju är mest synd för honom själv. Han har haft en urusel säsong.

12:A

Pier Paolo Bianchi kom 12:a i 125cc racet på Spa. Något strulade förmodligen då Cucciolo tror att han snart skall stå på pallen.

904 PASO

I fabriksreportaget kan du läsa om nya vattenkylda 2-ventils 904cc Paso. Designen blir förmodligen mycket lik bilden på mitt-uppslaget i Cucciolo nr 2-88. Man har förmodligen redan motorerna klara för en första batch av ca 200st. Börjar nog tillverkas efter italienarnas semester i augusti. Frågan är om den kommer ersätta 750 Paso (verkar troligt). En annan fråga är om det också ska komma en 904 Sport (verkar också troligt).

UR PRODUKTION

Cucciolos redaktionsmoped, Velo-Solex 3800, ska sluta tillverkas efter 30 år. I slutet av december rullar den sista Solexen av "bandet" på Motobecane-fabriken i Frankrike. Snyft.

CAGIVA-PIRELLI

Randy Mamola har haft en hel del problem med sina Pirellidäck på sin 500-racer. I några regntävlingar har han inte ens ställt upp för att däcken greppat för dåligt.

DUCATI, YUPPIEHOJ

I England har man marknadsfört Pason i speciella "yuppietidningar" med mycket gott resultat. Är Paso en "yuppiehoj"?

GUZZI TURBO

MCN påstår att Guzzi ska börja tillverka en Turboversion av Le Mans i höst. Det vore ju annars troligare att man börjar tillverka 4-ventilaren, som man körde med på Daytona, så man har något att ställa upp med i Superbike.

LUCKYS 851:a SOPPASNÅL!

Luckys 851:a drog 1.13 liter/mil då han vann racet på Donington. Detta lär vara en mycket bra siffra.

750 SPORT

Den "nygamla" Duccen har fått mycket beröm i utländsk press. I MCN gillade man allt utom två "svackor" i varvtalsregistret. En alldeles ovanför tomgång och en vid 3500 rpm. Felet berodde troligen på felbestyckad Weber och kan vara typiskt för just detta förserieexemplar. Om effekten skrev man: "Ultimate power may be lacking at 73.4 hp but who cares when that V-twin is singing in your ears".

Ramen på 750 Sport är breddad jämfört med F1 för att få plats med tanken bakom den stora luftburken över Webern. Detta har gjort att knäslutet är bredare än på F1. Möjligen, bara möjligen, har det medfört att man kan demontera bakre toppen utan att rubba motorn. De undre motorfästena har man skippat och bakramen är smäckrare än på F1:an. Gaffeln är en 40mm från Marzocchi (inte M1R) som får beröm i testerna liksom bakfjädringen som är en vanlig Cantilever vars stötdämpare har justerbar dämpning.

MAMOLA FORTFARANDE POPULÄR

Vid bankanten på Assen hade holländska Mamola-fans satt upp en jättebanderoll med texten: "Randy 1, we still love you the best, fuck mr Roberts and the rest". Trots att han bröt fick Mamola mer stöd av publiken än Gardner som vann!

UPPOCHNERVÄND ÖHLIN

Både Eddie Lawson (Yama 500) och Davide Tardozzi (Bimota Superbike) har testat Öhlins senaste uppochnedvända framgaffel på träning, men inte på tävling. Båda väntas dock använda gaffeln snart. Från Öhlins meddelar man vidare att man offererat bakstötdämpare även till övriga Ducatimodeller efter förfrågan från Ducati/Cagiva. Det sitter ju redan Öhlinare på Paso (ibland) och Elefant, men inte på 750 Sport och 851...

LAVERDA I KNIPA

Laverda lever nu på "ruinens brant" av sina ekonomiska problem, men det talas om ett antal företag och enskilda personer i förhoppning om att hitta en köpare av fabriken. Trots problemen så pågår en liten tillverkning av 125:or som man monterar ihop av fabriken reservdelslager. Låter verkligen illa. Men enligt rykten väntar dessa spekulanter på att fabriken ska bli bankrutt så att det blir billigare att köpa. Idag köper man förmodligen på sig en massa skulder.

ASSEN BREDDAS?

Det talas om att man ska bredda Assen inför nästa år för att även kunna köra med bilar där. Detta innebär väl då även stålräcken och kantsten?

DUCATI 550 F3

Sedan länge har det funnits en 550cc sats att köpa till 350 F3 som ger ett ganska extremt förhållande mellan borrning och slag: 82X51 mm. I Holland bygger en snubbe som heter Joop Budge på firmån Motociclismo om dem redan som nya och säljer dem som 550 F3 till ett pris av ca 45000:- Maskinen blir efter konverteringen på 540cc, och den är i övrigt utrustad med: Marzocchigaffel, Öhlinsstötdämpare bak och 3st 260mm Brembo. Toppfarten är över 200km/tim och vikten är 165kg.

CAGIVA 350 ALA VERDE

Denna modell är inte speciellt upphetsande. En tvåtaktare som Cagiva övertog av HD/Aermacchi (kallas också Cagiva 350 HD). Men Cucciolos testpatrull såg flera exemplar i Holland. Detta beror förmodligen på priset: ca 9000:- OBS! Nypris!!!!!!!!!!!!

RANDY 3:A PÅ SPA

Äntligen höll Randys hoj, och för första gången kom en Cagiva på prispallen i 500cc road racing! Randy blev så glad över sin 3:e plats i Belgien att han i ren glädje slängde upp sina doxor till publiken!

CUCCILO I KRIS?

Det fortsätter att strula med hophäftningen av Cucciolo. Firman som senast skötte plockning, falsning och häftning, vägrar göra detta jobb i fortsättningen då pappret är statiskt och fastnar i deras maskin. De erbjöd sig däremot att sköta även tryckningen själva, för dubbla priset jämfört med nu! Denna Cucciolo är därför förmodligen gjord på följande sätt: Monterad och tryckt i Stockholm (detta tryckeri har oslagbara priser), sedan skickad i lådor till Landskrona där den plockas, falsas och häftas i Landskrona. Tyvärr dröjer kanske utgivningen lite extra pga detta. Men det är den enda vettiga lösningen vi har kommit på hittills.

Det är ytterligare ett problem: Det finns mer material till Cucciolo än vad som får plats! Så har det varit hela året, men det kanske löser sig om tidningen går att göra tjockare nu. Kanske får vi ändra format. Vi får se.

MW

STORFÖRETAG

Maurizio Bavaresco, Ducati Pompone, förklarade för Cuccilos utända var bröderna Castiglioni kallar hem alla pengar ifrån. De har mer än 10 jätteföretag, och de är världsledande på "snäplås" till res- och attachéväschor. Cagivagruppen är fortfarande en hobbyverksamhet! Man har blivit erbjudna enorma summor i år från flera företag som vill vara Cagivas huvudsponsor i road racing, men man har tackat nej! Det är viktigare att Cagiva-namnet syns!

ÖVERSÄTTNING

Enzo Galli, italiensk medlem, har skickat en, som det verkar, intressant italiensk artikel som handlar om Ducatis historia med tonvikt på alla prototyper som aldrig kommit i produktion. Finns det någon i klubben som är så "haj" på italienska att vi kan få artikeln översatt? Vore jättetoppen. Hör av dig i så fall till Micke Werkelin: 08-7662284

PASOTRÄFF/BANÅKNING/RACE

BRA DÄCK

Randy var efter sin 3:e plats i regnväder på Spa-banan i Belgien mycket nöjd med sina helt nya Pirellis: "Bakdäcket kom direkt från ritbordet och det var verkligen toppen" sa Randy som ju inte varit direkt nöjd med sina Pirelli tidigare under säsongen. -"Cagivan behöver dock förbättras. Den har effekt som räcker för en tävling i regn, men behöver mer effekt" fortsatte Randy. En ny motor testades på träningen och hade mer kraft, men den pajade tre gånger! "Det är som att vinna mitt första GP om igen. Cagiva, Pirelli och jag har verkligen jobbat hårt för det här, och det har bara början" , sa Randy direkt efter segern.

SUPERBIKEDÖDARE

Om Honda kommer med sin navstyrda 36-ventils ovalkolvare som ryktet säger, så tar de förmodligen död på klassen. Ovala kolvar är ju bara ett sätt att kringgå reglerna och göra en "reglementsenlig" 8-cylindrig maskin. Den kan vi vara utan.

SVINGTEXT

Cagiva 125 Feccia C10 har en textdekal på svingen som inte går av för hackor: "Born to race".

851 STRADA

851 Strada produceras ju för fullt just nu, och här följer lite uppmätta prestanda: 0-100: 3,5 s, 0-400m: 11,6 s, Sluthastighet eft 400m: 189km/tim, toppfart: 217km/tim, Bensinförbrukning: 0,62 l/mil. Uppmätt av tyska Motorrad reisen&sport som uppger effekten till 100hk. Det är dock tveksamt om man verkligen strypt de av fabriken uppgivna 105hk.

MAMOLA 4:a PÅ RIJEKA

Mamolas hoj är nu i stort sett lika snabb som japsarnas! Mamola slog alla med häpnad redan vid första träningspasset på Rijeka-banan. Han var 3:a efter Gardner och MacKenzie på H-a. Sedan, på andra passet, åkte han alldeles bakom Lawson i 5 varv. Just när det såg ut som om Mamola skulle åka om, körde Lawson in i depån! I racet kom han sedan 4:a. Det är inte omöjligt att det blir en seger redan i år. Nästa år ska Cagivan, som första hoj i 500 RR, få Weber-Marelli tändning och insprutning!

18-19 September ordnar Ducati Pompono Italia en träff för bara Ducati Paso! Samling i Ristorante da Maurizio, Valle San Liberale, på morgonen (se karta någonstans i detta nummer). Programmet startar kl 10.30. För info ring Micke Werkelin eller ring direkt till Maurizio tel: Italien-423-53250. Han talar bra engelska! Alla svenska ducatister borde besöka detta ställe. Glöm inte att köpa hem ett par flaskor Cantina Desmodromica!

9-10-11 September håller den Holländska Ducatklubben sina årliga klubbrace på Assen. Man delar in Duccarna i följande klasser: 1) 1-cyl upp till 250. 2) 1-cyl över 250. 3) V-twins och parallell-twins, långsamma förare. 4) V-twins/paralleltwins, snabba förare. 5) V-twins/paralleltwins, mycket snabba förare. 6) BOTT, fyrtakts twins av alla fabrikat över 500cc. 7) Veteran Race, Hojar äldre än 25 år av alla fabrikat. 8) Demo, alla fabrikat. Övrig info av Micke Werkelin. OBS anmälning sker senast 15 Augusti (kanske kan gå senare).

4:e September ska Danska Ducatklubben ha banåkning på Ring Knutstorp. Det kostar 200 Danska kronor om man förhandsanmäler sig till Peter S. Leisted, Hammerichvej 1B, 3200 Helsingør, Danmark. Om man inte föransmäler sig kostar det 300 Dkr.

Cucciolo beklagar att utrymmesbrist gjort att vi inte kan ta in all information de skickat till oss.

After the 4th round at Österreichring:

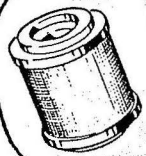
1.	David TARDIZZI	(I)	BIMOTA	51.5
2.	Marco LUCCHINELLI	(I)	DUCATI	51.1
	Fabrizio PIROVANO	(I)	YAMAHA	41.
4.	Fred MERKEL	(USA)	HONDA	36.5
5.	Joey DUNLOP	(IRL)	HONDA	30
6.	Alex VIEIRA	(F)	HONDA	29
7.	Adrien MORILLAS	(F)	KAWASAKI	26.5
8.	Stephane MERTENS	(B)	BIMOTA	26
9.	Roger BURNETT	(GB)	HONDA	22.5
10.	Edwin WEIBEL	(CH)	HONDA	18
11.	Kenny IRONS	(GB)	HONDA	15.5
12.	Jari SUHONEN	(SF)	YAMAHA	14.5
13.	Roger MARSHALL	(GB)	SUZUKI	13
14.	Eric DELCAMP	(F)	KAWASAKI	12.5
	Malcolm CAMPBELL	(AUS)	HONDA	12.5

Biscaya motor

EUROPEAN MOTORCYCLES

DUCATI
RESERVDELAR ***

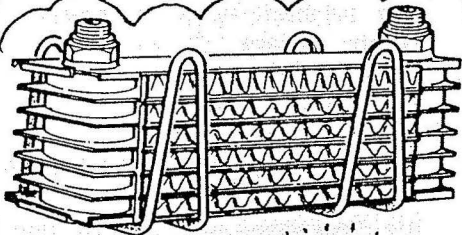
från **BISCAYA RACING**
STÖRST I SVERIGE



ORG.
OLJE-
FILTER

49:-

ORD. 69:-



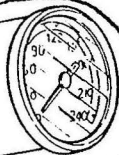
NCR OLJEKYL SÄTS

1385:-

ORG.
OLJEFILTER

69:-

ORD 99:-

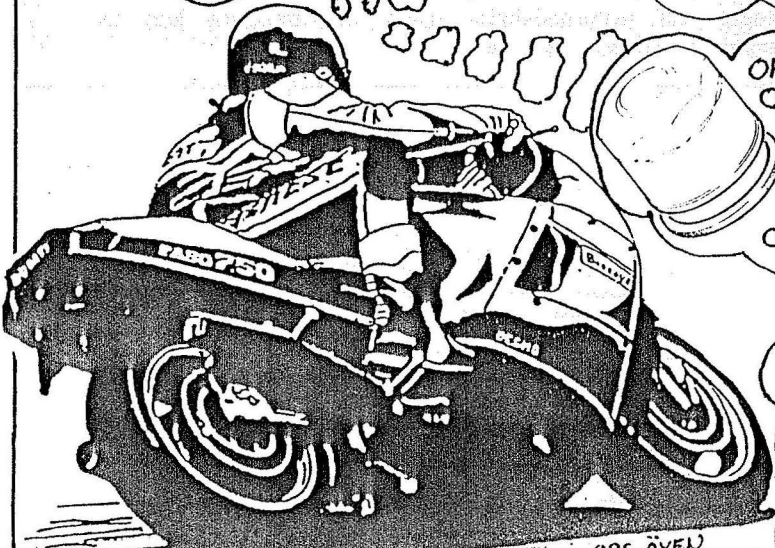


VEGLIA MONTJUICH
VARVR.

1200:-

ORD. 2100:-

OBS ÄVEN
HASTIGHETSH.



Biscaya motor AB

Telefon 0322-30129

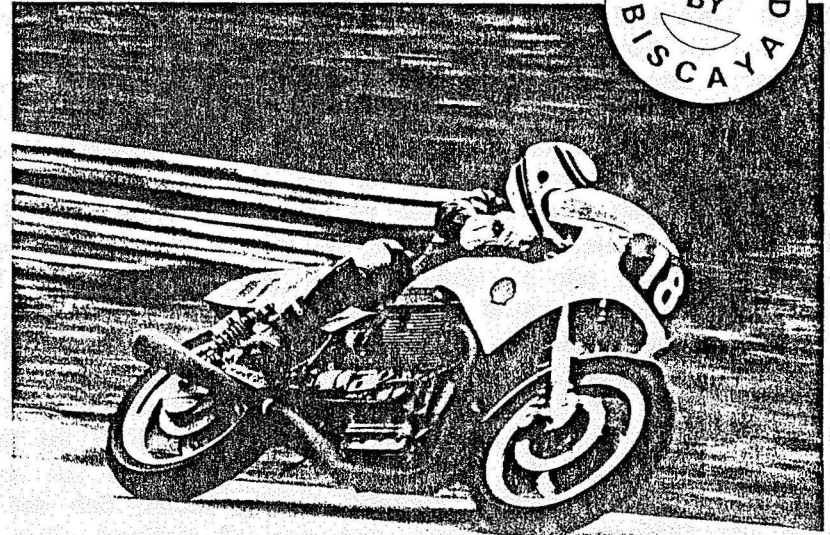
Telex 12442 FOTEX.S aH. BISCAYA

Hol1257

S-44193 Allingsås

THE BATTLE OF TWINS CHALLENGER

MOTO GUZZI



Panta Wallin på väg mot 3:e platsen, i Battle of Twin's Nordic cup på Ring Knutstorp, med en Moto Biscaya Le Mans 1000. Efter 3 deltävlingar totalt 2:a. Med så fint grundmaterial som Le Mans 1000 har vi bara behövt göra en lättare preparering av motorn. Att komma på pris-pallen med original kolvar, kam, ventiler och förgasare vittnar om Le Mans 1000:s otroligt fina egenskaper. Guzzi vinner mycket på sin lättkördhet, p g a harmonin mellan vägegenskaper, bromsar, mjukhet och råstyrka m.m. Guzzi Le Mans motorcykeln för den 4-dimensionella körningen.

Biscaya motor

Hol Allingsås Tel. 0322-30129, 30124. Telefax 30180

CUCCIOLOS TESTPANEL PÅ EUROPEAN TOUR

ELLER

LOOKING FOR LUCHINELLI

Efter tipset i Cucciolo om att det skulle bli Superbike, starring Marco Lucchinelli, i Assen så beslöt sig Cucciolos testpanel att åka dit för att flukta in folklivet efter att ha gjort det samma på Isle Of Man året innan. Resans första etappmål var en känd Ducatists hem i Landskrona. Efter att ha blivit väl omhändertagna av personalen, och en rejäl skånsk frukost, tog vi baljan över till kontinenten. Efter ett par timmars resa genom Danmark var det dags för ännu en balja, denna gång till Tyskland. En av panelens medlemmar, vi säger inte vem, tappade kopplingsgreppet när vi skulle stanna och körde rätt in i en Laverda Mirage som stod uppställd i kön till baljan. Pinsamt! Miragen tillhörde Krille från Älmhult, kallad "Älmhults-Krille". Han var också på väg mot Assen. Vi slog följe eftersom det inte gick att sära dom två cyklarna åt. Vi körde ner en bit i Tyskland och svängde höger mot Holland. Enkelt! Vi lät Krille köra först eftersom det var 12:e gången han skulle till Assen. I Tyskland kom vi snart i kontakt med en kanal, och det var bara att följa den så skulle man nog nå Holland efter ett tag. I Papenburg skulle den törstiganste delen av panelen absolut ha en bärs. Innan vi hann hejda honom hade han svept en en back. När vi senare blev utkastade från ölsjappet var vi helt enkelt inte kapabla att fortsätta. Vi vaknade följande morgon i ölsjappets trädgård! Vi hittade hojarna efter någon timma och fortsatte rakt fram. Holland var sig likt. Tulpaner, kanaler och hasch! Vi satte ner tältpinnarna i den försurnade jorden på en av åkrarna utanför Assens TT-bana. Vi hade kommit tidigt och var ganska ensamma. Vi klämde varsin back och somnade. Nästa dag var det träning i 500, F1-race och Classic Racing. Vi plankade in på banområdet trots svår huvudvärk. Mamola impade på 500-träningen. Åkte runt på bakhjulet och vinkade samtidigt som han drog upp hojen på bakhjulet med nedlägg!!! Det är faktiskt alldeles sant. Otroligt alltså, ba' järnet ba'.



UTSIKT FRÅN DÄR VI BODDE ! FOTO: JAN JOHANSSON

F1 & CLASSIC RACING

Assen blev dock ett fiasko för oss. Det var nämligen inget superbikerace där! Vi beslöt oss att stanna kvar i alla fall och plåga oss igenom alla tönt-klasser. F1 är i år en urvattnad klass pga Superbike så det var med en gäsning vi såg ett koppel RC30 fightas i täten. Anders Andersson låg och fightades om 3-4-5 platserna och krökte en ventil i sin allt för långsamma Sukisuki. Roger Burnett vann och Joey Dunlop förlorade sin 4:e plats till en 8:e, och därmed sin serieledning, när hans team räknat fel på bensinåtgången så att hans hoj misstänkte kraftigt på näst sista varvet så att han fick uppsöka depån. Har inte detta hänt någon gång förut?

Classic Race eller Historic TT hade några intressanta namn och maskiner. Walter Villa, känd världsmästare på 2-takts HD-Aermacchi och bara för ett par år sedan F1-förare åt Ducati, på en 4 cylindrig 4-ventils Benelli. Hugh Andersson från Nya Zeeland på en Matchless G50, Chas Mortimer (GB) på en Norton Manx samt Alan Cathcart på en Paton. Paton är ett märkligt privatteam från Italien som har varit igång

med egenkonstruerade motorcyklar sedan 60-talet och man har faktiskt 2 cyklar med i årets 500 VM! När starten gick var Hugh Anderson snabbt uppe i täten. Han följdes av ett mullrade startfält bestående av ovanstående hojar samt ett koppel Ducati och Aermacchi. Alan Cathcart fick inte i gång sin Paton och fick rusa efter sin reservcykel, en Ducati. Walter Villa hade skadat sig i sitt jobb (han testar MC-däck åt Pirelli) och fick ha hjälp i starten. Till råga på allt hade han kört sönder sin tänkta tävlingshoj på träningen och fick därför köra med sin DOHC 4-ventils Benelli som inte varit rörd sen den tävlade senast 1973! Efter några varv gick Walter upp i täten och drog i från ordentligt med den inte allt för välljudande hojen. Den lät nästan mer illa än en 2-taktare (det tar emot att säga det). Vid varge avdrag bolmade det ut effektfulla rökmoln ur de fyra megafonerna. Tyvärr höll inte hojen, växellådan pajade, så Hugh Andersson vann. I 350-klassen var det Aermacchi på de 3 första platserna.

Efter tävlingarna blev det åter mera bärs och pomes frites med majonäs (holländsk specialitet). Följande dag var det träning, men vi var inte kapabla att gå dit. En av testpanelens



medlemmar låg och sov i ett dike. Assen var nu fullt av motorcyklar och alla motorcyklester var fulla (nästan). Gräset på tältplatsen gick inte längre att se pga det tjocka täcket av ölburkar. Vi tänker inte gå in närmare på vad som hände på lördagen. Det vet vi nämligen inte själva. Det var dock inga problem att ta sig till banan på söndagen. Det var bara att mosa in sig i folkmassan och följa med strömmen. Så mycket folk, 150000 sades det, har vi aldrig sett på en gång och på en så liten yta förut. Som myror i en myrstack.

80-125-250-500-SIDOVAGNAR

Alla dessa klasser kanske inte är inressanta, men vi kan nämna några. 125-klassen är mycket intressant. Cagiva har tagit fram en ny och mycket lovande maskin. Man har två förare: Pier Paolo Biachi (2-faldig världsmästare) från Italien samt Ian McCConnachie från GB som placerade sig 10:a på föregående deltävling. Efter 1:a varvet såg det lovande ut för Bianchi, 2:a! McCConniche däremot var hopplöst sist och fick senare bryta. Bianchi vurpade förmodligen vid utgången till 2:a varvet och halkade ner till ca 30:e plats. Han gjorde sedan en mycket snygg uppkörning med den snabba Cagivan och slutade som 9:a!

I 500-klassen ville vi se Mamola plocka poäng med den mycket vackra Cagivan. Den har fått en ny kåpa som klär in hela hojen som på Pason. Tamburini står för den enormt snygga designen. Det är förmodligen den enda RR-hojen som man överhuvudtaget tänkt på att göra snygg. Mamola kom iväg bra i starten och låg på ca 5:e plats när han fick bryta efter några varv när en packbox till vevhuset pajade. Suck!

ÖVRIGT OM ASSEN

Banan är otroligt fin (endast för MC), ganska smal, lång och snabb. Hela anläggningen är som ett Sviestad i jätteformat. Det är som vi nämnde mycket folk och alla är inte helt nyktra. Vi träffade några typexempel som kunde tala flytande svenska(?) Vi kunde uppfatta tre ord: skål, knulla, knäckebröd! Resten lät som den svenske kocken i mupparna. Det var givetvis kaos när 150000 personer skulle lämna området. Snuten kollade att man inte var för packad, att man inte åkte på bakhjulet eller gjorde burnisar. Fina arrangemang men allt för mycket folk och framför allt stökigt folk är Cuccilos testpanels betyg. Sanningen kommer väl ändå fram till slut, men det är lika bra att skriva här att vi i själva verket hyrde en stuga 2 mil från banan och att vi förde en ganska lugn tillvaro där. Men, vi har försökt att spegla hur vi uppfattade att många uppförde sig på banan.

RESAN GAR VIDARE

Cucciolos testpanel hade många gånger hört och läst om en bana som kallades "ringen". Vi trodde länge att det var Ring Knutstorp man talade om, men det visade sig vid lite efterforskning att det var den gamla Nürburg Ring man menade. Vi beslöt oss för att testa banan. Vi lämnade resterna av vår stuga i Borger utanför Assen och styrde på de raka vägarna och följde kanalerna ut ur Holland och in i Tyskland. Vi tänkte växla pengar när vi kom in i Tyskland och väntade på att vi skulle passera gränsen. Rätt vad det var så blev regplåtarna på bilarna tyska och vi hade passerat gränsen utan att märka det! Vi fick växla någon annanstans. På autobahn försökte vi göra som Bike, köra på bakhjulet i 300 km/tim, men vi klarade inte av det pga alla köer. Vi nådde alltså inte upp till Bikes förarstandard. Vi kom fram till att de förmodligen åker på bakhjulet mellan bilraderna. Ballt. Sen kom vi ner till "ringen". Vi började med att garva åt de löjliga hojarna folk vinglade omkring på. Splitternya oskrapade skrapskydd prydde deras lika nya skinnställ. Vi beslöt oss för att hårdtesta banan.

CUCCIULO AVSLÖJAR MYTEN OM "RINGEN"

Under vägledning av en Alvesta-bo, som titt som tätt tjuvlånade sin flickväns Ducati 600 Pantah men som nu fick lida pin på sin Sukisuki, gav vi oss ut på banan. Vi kunde döma ut banan totalt på en gång! Okey, beläggningen var hyfsad, vissa partier satte nog andra motorcyklar på prov (bla den berömda svackan där skallen inte gick att lyfta från tanken!). Skymd sikt och osäker bana med mycket stålräcken och kantsten samt avsaknad av bromsskyltar gör att man känner sig osäker trots våra perfekta motorcyklar. Banan är dessutom mycket lång och svår att lära sig. Vi förstår däremot att Bike uppskattar banan när de åkt och plågat sig 75 mil på den minst sagt urtrista autobahn. Vi drog oss ner till Adenau, tjackade en back på Blå Hörnan och somnade i ett dragit rum.

MOT ITALIEN

Nästa dag drog vi vidare på den urtråkiga autobahn och slog läger för natten i Lörrach, precis norr om Basel på den tyska sidan. Vi tryckte i oss en back, somnade, och vaknade nästa morgon av livlig trafik utanför det vidöppna fönstret i det Gasthof vi hittat. Vi drog sedan vidare på småvägar genom Schweiz. Dels är de mycket roligare än motorvägen och dels så slipper man köpa deras årskort för motorvägen som man annars måste köpa. Vi åkte över St Gotthardspasset, där det låg snövallar längst upp. Cucciolos projekthoj, ni vet vilken, tappade märkbart med effekt i de höga partierna. Vi tog in



MORGON I VARESE FOTO:MW

på ett hotell i Varese över natten där vi till och med lyckades med att pruta på priset! Följande dag besökte vi Cagivafabriken under deras siesta och kunde således inte komma in. Fabriken ligger i en gammal hangar bland en massa villor vid den idylliska lilla sjön nedanför Varese. Det ser inte ut att vara Europas största motorcykeltillverkare precis! Vi styrde mot Bologna bredvid motorvägen.

BOLOGNA -FABRIKEN OCH GIO.CA.MOTO-

När vi kom in i Bologna var klockan över 6, men eftersom vi passerade fabriken åkte vi in för att titta. Vakten kunde tala engelska denna gång och vi frågade om de kunde ordna någon visning till dagen efter. Efter lite konversation kom Franco Valentini ut och förklarade att han tyvärr skulle resa bort nästa dag och att det därför var omöjligt att få någon guidning på engelska. Nadja var tydligen inte heller där. Okey, tyckte vi, vi hade ju sett fabriken så vi var inte så ledsna. Vi gav oss iväg mot tältplatsen Piccolo Paradiso i Sasso Marconi när plötsligt en av testpanelens hojar, den med minst batteri,



LUNCH PÅ FABRIKEN FOTO:MW

slutade att fungera. Batteriet hade kokat torrt. I med vatten i den torra cellen, och hojen gick igen! Denna natt var enda gången under resan vi slog upp våra tält. Nästa dag åkte vi till fabriken för att fråga om det skulle bli något superbike-race i Österrike. Vi hann knappt stanna våra motorcyklar förrän vakten, denna gång endast italien-talande, kom utrusande och pekade att vi skulle parkera inne på fabriksområdet. -Momento, sa han och sprang iväg. Efter någon minut kom han tillbaka och vinkade att vi skulle följa med. Det visade sig att han fixat så att vi blev bjudna på lunch i personalmatsalen! Med vin förstås!!! Vi åt oss mätta och undrade vad som skulle hända sen. Under tiden skulle jag ringa Giovanni, ni kommer ihåg han med Moto Morinin som brukar ge sig ut på vilda färder runt om i världen. Jag hade försökt att få tag på honom dagen innan, men då var han och klättrade i bergen! Nu var han dock hemma och var jätteglad att jag ringde. Vi bestämde att vi skulle träffas halv fyra vid Gio.Ca.Moto. När jag lade på luren kom Miss Eliana gående över fabriksområdet. Hon fick äran att visa oss runt på fabriken. Tyvärr kunde hon endast tala italienska, men vi förstod allt ändå (?). Fabriken såg snyggare ut än för två år när vi var där senast. Fasaden var nyputsad! Det rådde full aktivitet på fabriken, allt verkar verkligen uppåt just nu. I en av lokalerna stannade vi plötsligt

till när vi fick se något alldeles nytt. Det var den nya vattenkylda 2-ventils 904cc motorn (med 851-blocket) som stod travade i hundratal på en hylla. Den ska sitta i nya Pason och lär nog vara i produktion i höst! På de två parallella produktionslinjerna monterade man 851 Strada och den nya 750 Sport som är otroligt snygg, lackad i rött med blåa kilformade fält och vit randning. Den har fått toppkritik i tester! Priset i Sverige lär bli under 70000! Om man jämför den med F1:an så borde den kosta 85000-90000:- Det låga priset är en ny giv från bröderna Castiglioni för att få sälja fler hojar! Vi var nöjda med visningen och begav oss mot Gio.Ca.Moto. Där fick den i testpanelen som är känd som "mekare" sin Replica justerad då den gjorde så häftiga bakslag vid kickning att vår medlem knappt kunde gå (det är faktiskt sant!). Gio.Ca.Moto är ingen liten firma längre. Giorgio, chefen, har inte så mycket tid för sina kunder längre. Han springer mellan telefonen, leverantörer och sina anställda. Han talar annars perfekt engelska! Giovanni dök upp som avtalat på Gio.Ca.Moto och berättade om nya strapatser i europa och Afrika. Men, han åker BMW numera och hans berättelser blir därför inte lika roliga längre. Morinin hade han sålt för 2 veckor sedan. Han visade upp en mycket ansedd italiensk hojtidning där han fått en story publicerad om sin Afrika-resa på BMW:n. I vinter ska han dit igen, sponsad av BMW-Italia. Giovanni ville bjuda oss på hotell över natten. Vi tyckte det nästan var pinsamt och bråttom hade vi också så vi drog norrut.

DUCATI POMPONE -CANTINA DESMODROMICA-

De två senaste åren har vi gjort reklam för en jätteträff i norra Italien som anordnas av Ducati Pompono. I en av deras reklamblad fanns en vinflaska avbildad med desmosystemet tryckt på etiketten och som hette "Cantina Desmodromica". Vi var helt enkelt tvugna att försöka köpa hem ett par flaskor var. Ducati Pompono skulle hålla till i en restaurang i Valle San Liberale. Denna ort var så liten att den inte fanns på några kartor. Vi fortsatte förbi Padova norrut mot Bassano Del Grappa. Där åkte vi österut mot Fonte där vi åter svängde av norrut förbi Paderno. Vägen gick ständigt uppför mot de höga alpbergen som tornade upp sig framför oss. Det blev allt glesare mellan husen. Den sista byn vi kom till heter Fietta och där visste vi inte riktigt hur vi skulle åka. Efter lite strulande dök det upp en yngling på en Indiana som bad oss att åka efter. Vi fortsatte på en liten väg som slingrade sig in 6 km i en dalgång mellan de väldiga bergen. Där, när vägen tagit slut, 6 km från närmsta bebyggelse, låg Ristorante da MAURIZIO. Mr Pompono själv, Maurizio Bavaresco, kom ut.

-Can you speak english, sa vi. -Of course, sa han som om alla italienare kan tala engelska. Sedan följde en fantastisk kväll. Alla våra grejor fick vi slänga in i hans bar på övervåningen där vi skulle få sova. Vi gick sedan in i restaurangen och satte oss vid ett bord. -Vad vill ni beställa? frågade Maurizio. Vi tvekade och fick inte fram något vettigt. -Nej, sade Maurizio, det här är ingen vanlig restaurang. -Här bestämmer jag vad ni ska äta!!! Sedan blev vi serverade ett oräkneligt antal enormt välsmakande rätter av Maurizio och hans fru. Om vinet stått för länge på bordet så byttes det ut till nytt med rätt temperatur !!! Trots det märkliga läget så var det nästan fullt i restaurangen denna torstagskväll. När de flesta gått hem fick Maurizio tid med oss och vi kom inte i säng förrän klockan 3. Han visade bilder och berättade om sin fantastiska träff. Ducatitårter, Ducativin, Ducati i eldskrift på himlen, massor av häftiga Duccar, visning av fabriken med bl a Taglioni, Valentini och Bordi ! Allt verkar otroligt proffsigt arrangerat av denna otroliga entusiast. I höst ska han ha en träff för bara Paso och nästa år blir den riktiga träffen i September. Det kan nog vara läge att planera in semestern för nästa år så man kan komma dit. Det går inte att beskriva i ord vilket häftigt ställe det är. Följande dag köpte vi det eftertraktade vinet (bara vinet är värt ett besök i dalen). Vi fick också en massa gåvor. Vin (den finaste sorten han hade, Grappa, Desmovin, Nyckelringar mm mm. Desmovinet skänkte han till Svenska Ducati Klubben liksom det fina vinet. Det fina vinet fick vi dock dricka upp i Österrike om Lucchinelli skulle vinna (lugn vi har sparat flaskorna till träffen i Stockholm). När Maurizio visat några av sina hojar, bl a en TT2 med en ram som såg ut som en blandning av Ducatis TT2 och Bimota DB1, var det dags att betala och åka mot Österrike. 100:- var, var allt vi fick betala för mat och frukost ! Vi åkte från Valle San Liberale i ett slags lyckorus. Vi kommer nog dit igen.

MOT ÖSTERRIKE

Vi drog vidare mot nordost och Österrike. Vi blev stoppade i en poliskontroll i Italien. Är ni tyskar? frågade snutarna på italienska. -Nej! En annan snut viskade något om Svezia i den förstnämnda snutens öra och vi fick åka vidare. Hade vi kört för fort? Det får ni aldrig veta! Som vanligt på denna resa så var det fina vädret med oss och vi åkte på fantastiska vägar genom Österrike till Zeltweg där Österreichring ligger. Vi tog in på ett gasthof där vi blev mycket väl omhändertagna.

Särskilt den av testpatrullens medlemmar vars batteri hade pajat och som nu påstod sig vara förkyld. Den bastanta husmodern tvingade i honom en stor kopp med honungste och en massa piller. Han var inte sig själv sedan på resten av resan! En annan av medlemmarna, som åkte på projekthojen, vågade sedan inte visa på något sätt att även han var förkyld.

SUPERBIKE ÖSTERREICHRING -VI HITTADE LUCKY !-

Följande dag åkte vi till banan. När vi skulle lösa inträdet frågade de om vi ville vara med på träffen. Vilken träff? sa vi. -Det är en träff inne vid banan samtidigt som racen, fick vi till svar. -Vi är inte intresserade av någon träff, sa vi. -Men, det kostar inget extra. -Okey. -Fyll bara i det här formuläret. -Okey. Vi fick fylla i vad vi hette, vad vi hade för hoj, hur långt det var hemifrån (närmsta vägen). Sen löste vi biljett där vi även fick fritt tillträde i depån !!!!!!! Vilken dröm!!! Vi stövlade rätt in i depån och bort till Ducatis depåbox. Alla var där utom Taglioni. Bordi, Franco Farne´ med flera. Marco Lucchinelli höll på att snubbla över en av oss när vi famlade i ryggsäckarna efter kameran. Ducati-teamet fick se våra 851 Superbike-tröjor som vi köpt hos



MAURIZIO BAVARESCO BAKOM DEN MÄRKLIGA TT2:AN OCH FRAMFÖR RISTORANTE DA MAURIZIO FOTO:MW

Gio.Ca.Moto och sken upp som solar och började genast att dela ut dekaler till oss: "Team Lucky Ducati". Vi fick fram kamerorna och pekade åt Lucchinelli att ställa sig vid sin 851:a. Han ställde sig framför hojen och poserade glatt när vi fotade! Det var nästan överkligt. Hans 851:a är otroligt snygg. Den är smäckrare än de som går att köpa, lackad i knallrött med vit ram och vita hjul. Rött och vitt, som Ducati hade på 50-talet. Vackert! Nöjda gick vi från depån och upp på läktaren för att titta på träningen. Inget verkade stämma för vår hjälte. Han körde ett varv, åkte in i depån, stannade, fäktade med armarna, bytte till den andra cykeln, körde ett varv, kom in i depån osv... En mek från Öhlins vi träffade bara skakade på huvudet åt Lucky. -Den låter som en HD, går fort och är snygg. -Men han har nog ingen chans här. -Han verkar inte nöjd med hojen. Detta var nog vad många trodde. Europas snabbaste bana brukar inte passa bra för Ducati i sådana här sammanhang. Vi klockade Lucchinelli och fick hyfsade, men inte bra, tider. Plötsligt såg vi dock hur han körde mer än ett varv och klockade honom för en mycket bra tid. Det räckte för 2:a bästa träningstid! Bäst träningstid hade sensationellt Malcom Campbell från Australien på en RC30 med en medelfart av 182.141 km/h. Lucchinelli hade 182.080

och 3:an Davide Tardozzi 181.158. Det såg nästan för bra ut! Luckys depåbox var välbesökt. Det var ganska väl utspritt med folk i depån utom vid Luckys box där det var en svärm med människor. Det var inga tvivel om vem som var publikens favorit. När han kom åkande på träningen hördes ett jubel i publiken. Fantastiskt! När träningen var slut gick vi bort till ett ställe för att se anslag om vad som skulle hända på träffen. Där satt massor av folk vid stora tält där de sålde bärs. Vid en stor scen verkade de ha någon slags ceremoni och prisutdelning. När vi stått i ett par minuter fick vi en chock! 1:a pris för längsta körsträcka går till 3 personer från Svenska Ducatiklubben som sammanlagt har kört 6000 km! Publiken jublade. Ducati! Touringpris!! Från Sverige!!! Vi gick lugnt fram och tog emot vår jättepokal, en jätteflaska Henkell-Trocken och en massa småkafs. Publiken jublade. Att vi i själva verket kört dubbelt så långt behövde vi inte säga. Senare på kvällen blev vi bjudna på bärs ur en öltunna som några ducatister från Salzburg hade med sig. Givetvis var vi tvugna att dricka ur pokalen! Vilken kväll!

LUCKY I TÄTEN!

Nästa dag var det dags för race. Vi satte oss på en läktare. Starten gick. Lucchinelli ut som 4:a eller 5:a. Efter starten lutar den långa rakstrecken uppför och i slutet på rakan ledde Marco Lucchinelli! Allt var sedan helt odramatiskt och totalt överkligt. Han bara drog ifrån!! Som mest ledde han med 15 sekunder. Det var utklassning. Han slog av på takten mot slutet och vann 5 sekunder före Fabrizio Pirovano på en Yama/Bimota. Malcom Campbell kom 3:a. Davide Tardozzi krokade efter en vild start ihop med Fred Merkel och kom därmed iväg sist. Han körde sedan som en dåre och kom i mål som 5:a. Otroligt! Merkel var minst sagt arg på Tardozzi efter heatet och menade att man inte vinner Superbike VM om man ska vinna alla heat i första kurvan.

Vi väntade med spänning på heat 2. Under tiden gick vi utanför depån och tittade på Ducatitställning som ordnades av Österrikiska Ducatiklubben ihop med generalagenten BLM. Där fanns 851 Strada och Corsa, 750 Sport, 750 Indiana, 750 Paso och 750 Elefant samt ett antal hojar tillhörande klubbens medlemmar. Man åkte senare i parad runt banan mellan heaten. Vilken reklam! Vid Ducatitställningen blev vi plötsligt överfallna. Det var miss Eliana från fabriken som var överlycklig över att se oss i Österrike! -Lucchinelli, sade vi, och gjorde tummen upp. Ett tjugotal barn från 5 till ca 13 från Ungern hade sedan uppvisning på små road racinghojar. Skulle förmodligen förbjudas om det var i Sverige. Men här gick det bra. Kanske är Ungern no.1 i road racing om 10 år.



MARCO LUCCHINELLI POSERAR FÖR CUCCIOLOS KAMERA FOTO:MW

Dags för heat 2. Starten var som en repris av heat 1. Lucky iväg som 4:a eller 5:a och först i slutet av den långa rakan. Efter första varvet var ställningen Lucchinelli, Christophe Bouheben (F) RC30 och Tardozzi. Mellan dessa 3 var det otroligt jämnt. På 2:a varvet ledde Tardozzi och Lucky låg 3:a. Man fortsatte så, tätt, tätt, tills Luckys tändstift (!) snöpligt sa upp sig på 6:e varvet. Då gick luften ur tävlingen. Tardozzi vann före Bolheen och Alex Vieira (P) RC30. Men vi fick ju se vår hjälte vinna ett heat i alla fall. Det var faktiskt 2 andra Duccar med i tävlingen. En blå och en som såg ut att vara standard. Den sistnämnda kördes av Mauro Ricchi som lyckades komma 15:e i första heatet. Great! Ducati vann alltså 2 segrar på "ringen" i Österrike. Marco Lucchinelli vann ett heat och Svenska Ducati Klubben vann touringpriset! Vilken helg!!!!

HEMÅT

Det förut omnämnda batteriet hade bestämt sig för att säga upp sig när vi skulle lämna Österrike. En lokal MC-handlare besöktes efter att vi tagit farväl av vår "husmor". Sedan gick färden på småvägar genom Österrike. Vilka vägar! Man verkar hellre dra vägarna över bergen än vid sidan om! Temperatur och naturvariationerna är enorma och många av vägarna är rena rejsbanan! Kan rekommenderas. Vi åkte genom Salzburg och åkte upp i södra Tyskland, även här på småvägar. Några mil norr om München tog vi in på ett Gasthof för 65 spänn per skalle. Ena halvan av byggnaden var gasthof, den andra ladugård! Vi sov i den förstnämnda efter att vi ätit mycket god pasta på en italiensk restaurang i närheten. Nästa dag fortsatte vi norr ut. Vi tänkte följa gränsen mot Östtyskland. Även här var det otroligt roliga och bra vägar. Testpatrullens största hoj (den med batteriet) började att misstända oroväckande denna dag. Efter att vi stått och väntat ut en regnskur så gick den bara på en cylinder. Vi tog därför in på ett Gasthof tidigare än beräknat, ca 10 mil söder om Kassel. Ett otroligt fint Gashof med toppenmat och rum i bästa hotellstandard. Den glada innehavaren erbjöd oss plats i ett förråd att meka den trilskande 950:n. Efter att inte ha hittat något fel bytte vi plats på tändboxarna (för att kunna se om felet flyttade sig) och satte ihop hojen igen. När vi mekade brakade det till i kåken. Det var en man i 75-årsåldern som inte tog ut svängen ordentligt när han skulle lämna parkeringen bakom huset. Han lyckades skrapa in sin Mersa så fint i husets hörn att den fastnade! Ganska intressant skådespel faktiskt. Hans fru verkade inte speciellt lugn av händelsen. Vi gick lugnt in, mosade i oss några bärs, käkade och somnade sött. Nästa

FOTO: JAN JOHANSSON



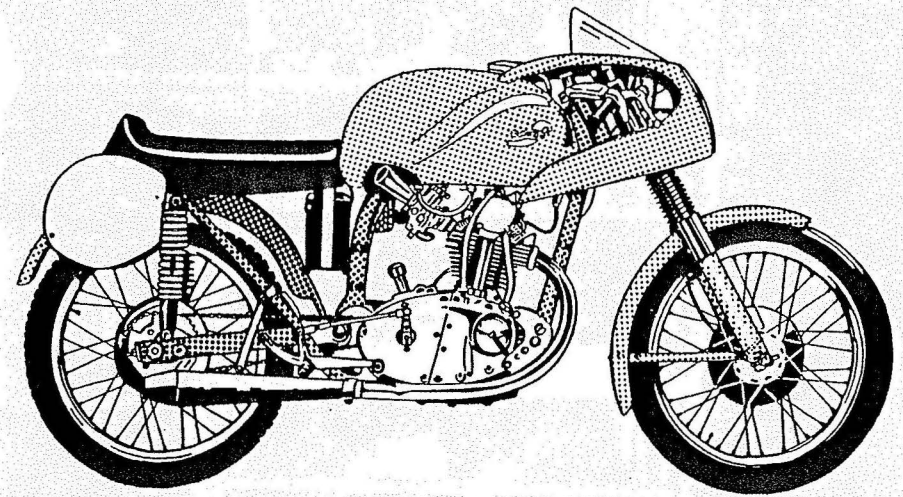
dag funkade 950:n perfekt! Vi hade annars tänkt att besöka en Ducati-firma i Kassel, men nu var det bara att fortsätta norrut längs gränsen. Det var fortfarande roliga vägar. Det var först en bra bit efter Kassel som vägen rätade ut sig ordentligt och blev ganska tråkig. Vi passerade så nära gränsen att man såg den flera gånger. Ser ganska skrämmande ut. Vi övernattade nära Hamburg. Vid detta gasthof gjorde en av testpatrullens medlemmar en liten pinsam marksyning precis när vi skulle svänga in, mitt framför ögonen på några svenskar! Resultat: avbruten fotbromspedal. Pinsamt! Nästa dag var det en ren transportdag. Upp drygt 10 mil till Puttgarden, båt, 20 mil genom Danmark, båt, lite käk utanför Helsingborg, tank-paus nära Halmstad. Där ringde vi upp Sven Cullman och frågade: "vet du något bra hotell i närheten av Göteborg?" Detta är en standardfråga när Cucciolos testpanel är ute och reser. Den funkade denna gång liksom den gjorde förra året i närheten av Alingsås på väran Isle Of Man Resa. Svaret blir: -Nej, men.... vänta ett tag... Ni kan få bo här! När vi fortsatte mot Göteborg gick 950:n åter igen bara på en burk. Men vi höll ca 110 i alla fall och tog oss fram till ett regnit Göteborg. Där blev vi väl mottagna av herr och senare också fru Cullman samt Lars Höjer som kom på besök. Det blev en sen kväll. Följande morgon besökte vi Biscaya för att inhandla bromspedal och tändbox mm. Då hittade ägaren och föraren av 950:n att en sladd gått av. Det behövdes ingen ny tändbox! 600 touringmil



NÖJDA RESEVÄRER VID FABRIKEN FOTO:MW

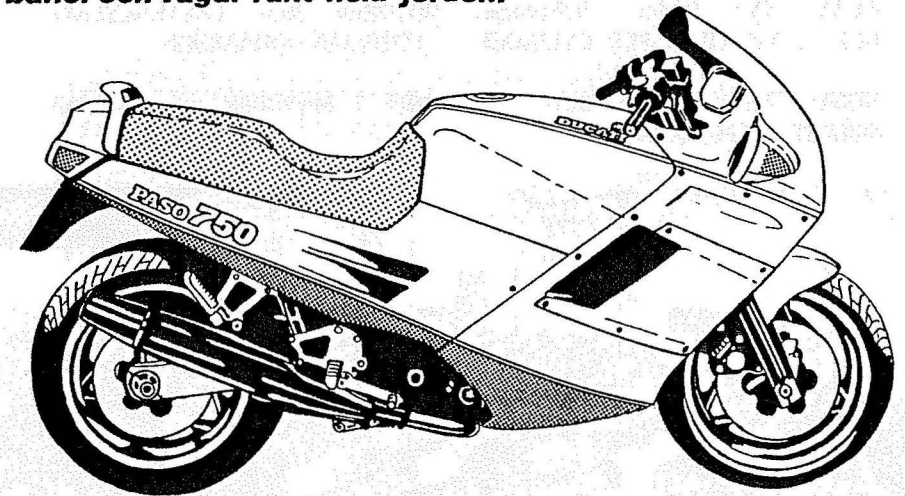
på 3 Ducati = 1800 mil utan problem (förutom ett japanskt batteri och en japansk sladd). Det är helt enkelt så det ska va! Biscaya visade sina nya rymliga fräscha lokaler. Det är lätt att bli fattig när man ser alla prylar där. Cucciolos testpatrulls vägar skiljdes åt vid Biscaya. En skulle vidare mot Gotland-Fårö och de övriga skulle vara kvar för att åka med Traja-klubben på Kinnekulle. Men, vem vet, kanske ger sig testpatrullen ut mot nya äventyr framöver. Ducati Pompone måste besökas igen. Det borde alla i klubben göra! Annars talas det om Isle Of Man eller Nordkap (!) nästa år.

Hopspånat av Cucciolos testpanel tillika större delen av Cucciolos expertpanel: Micke Werkelin, Peter Lind(-en-)qvist och Jan Johansson. Nedplitat av MW.



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 banor och vägar runt hela jorden.

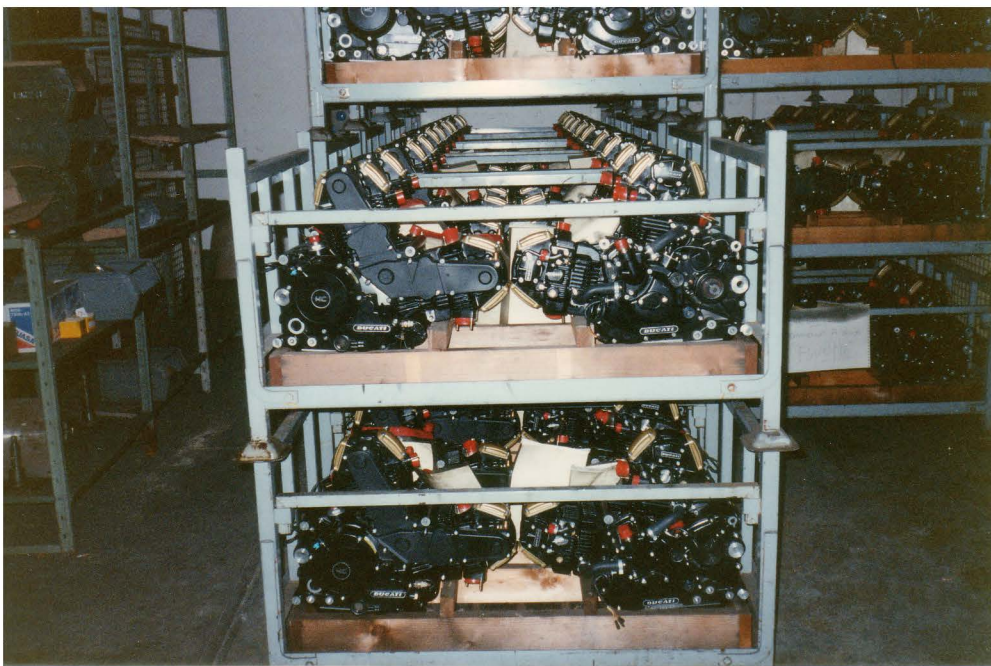


H. Flöter Försäljnings AB

Jonvägen 2
14149 Huddinge
Tel 08-774 0240

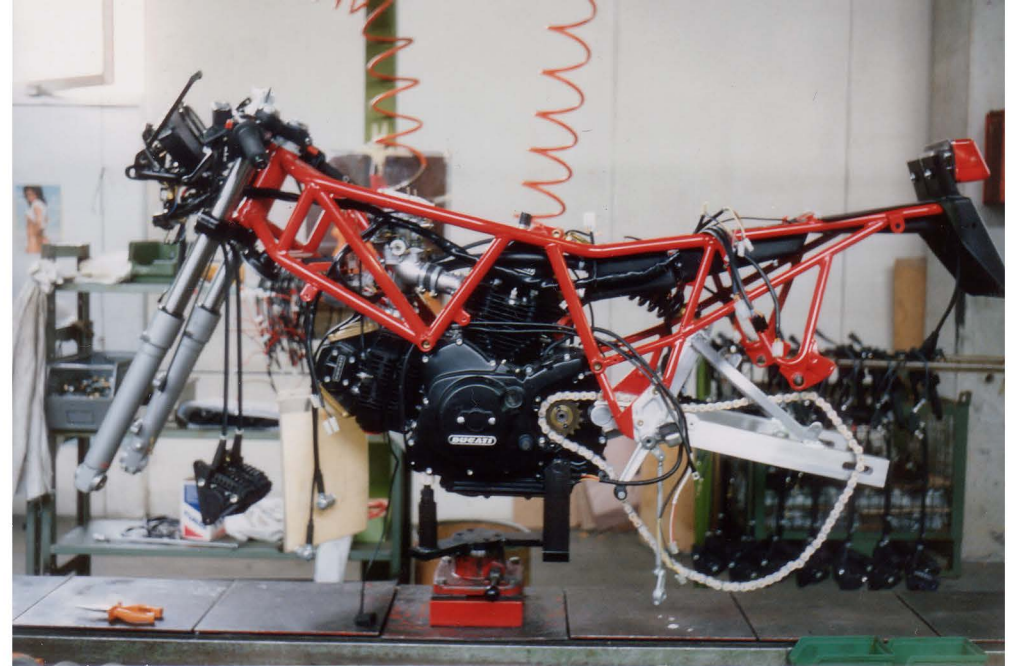

DUCATI

Utveckling med förnuft



OVAN: NYA 904cc (92X68mm) MOTORER MED VATTENKYLNING OCH 2 VENTILER PER CYLINDER FOTO:JAN JOHANSSON

NEDAN: 851 STRADA OCH 750 SPORT I MÄNGDER PÅ FABRIKS-GOLVET FOTO:MW



OVAN: 750 SPORT PÅ PRODUKTIONSBANDET FOTO:MW

NEDAN: 750 SPORT, PÅKLÄDD. FÄRG RÖD MED BLÅ FÄLT OCH VIT RANDNING. FOTO: MW



ALDEN RACING

Hos Ducati-specialisten, ALDEN RACING finner du allt till din Ducati.

Dessutom kan jag erbjuda däck till lägsta priser, både slicks och standarddäck, stålflätade bromsslanger 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

Det var inte något Ducati-år på ön i år. 52:a plats i F1 är inte mycket att hänga i julgran. Joey Dunlop var huvudfigur som vanligt. Han vann F1, Senior och Junior. Ett dygn innan Dunlop vann F1-racet var han ute och körde på fyllan! Han blev stoppad av polisen och förklarade att han hade druckit 3 eller 4 pints. Polisen tyckte han stog stadigt på sina fötter samt att han var medgörlig, men blodprovet visade dubbla tillåtna värdet! Dunlop dömdes att betala £200 i böter samt förbjöds att köra på ön de närmsta 18 månaderna (gäller inte racing). Dunlop har nu vunnit 13 segrar och skall återkomma nästa år för att förslöka slå Hailwoods 14. Dunlop tycker dock att han börjar bli mätt på tävlande (han är 35 år).

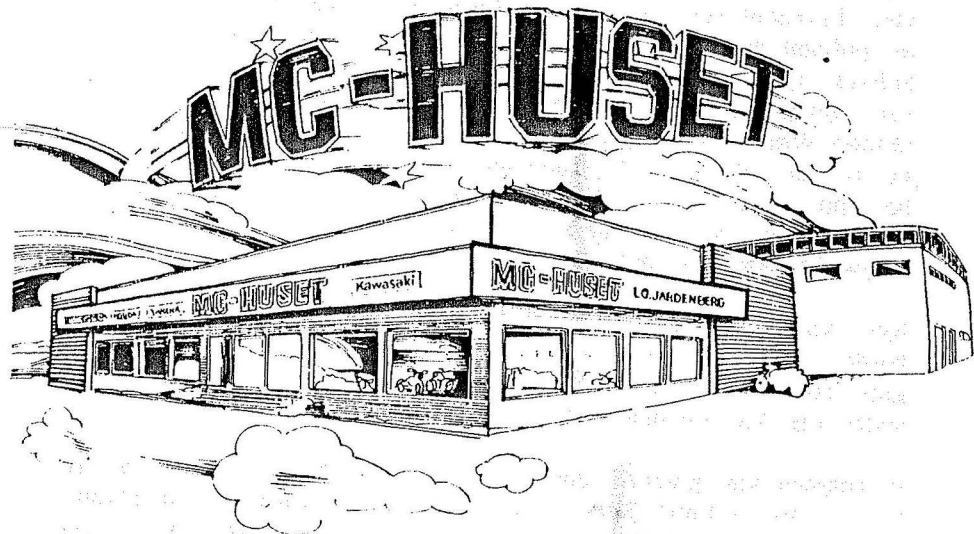
Nytt varvrekord på "ön" sattes av Steven Cull i Senior. Han körde 119.08 mph med en H-a 500 3-pip. En expantionskammare gick sönder mot slutet varvid maskinen först tappade effekt, sedan tog den eld och brann upp!

Professorn var givetvis där i år igen. Han gjorde succé då han försett sin 4-takts Honda "moped" med en gammal magnetändning, som han bultat fast utanpå kamaxeln, för att slippa slösa pengar på batterier. Han kom till och med på bild i Motorcycle News!

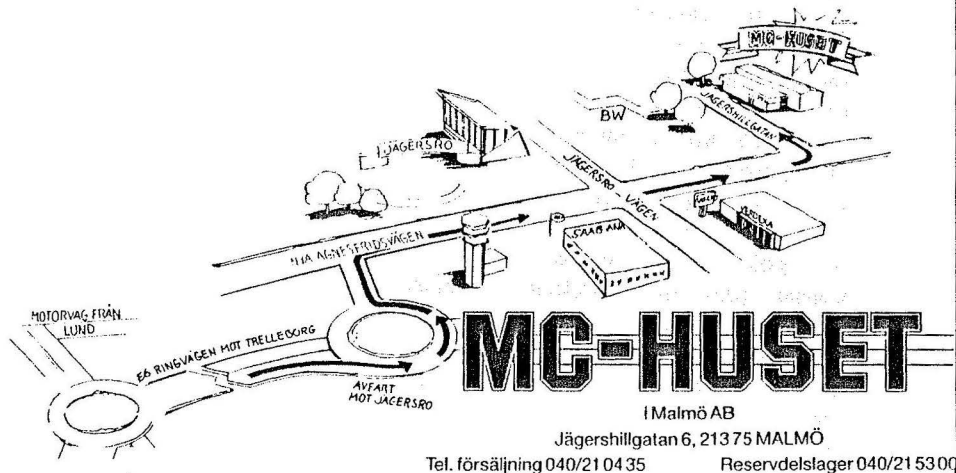
Tyvärr hände det flera tragiska dödsolyckor i år (igen). Störst publicitet fick en som kraschade sin H-a CBR 600 i en mur och avled. Han hade uppgett att han var 53 år, men i själva verket var han 57 och skulle inte fått tävla då högsta gränsen är 55 år. Dessutom gjorde han comeback efter 12 års uppehåll! TT-ordföranden, Peter Hillaby, svarar dock på kritiken som han alltid gjort: "Med hänsyn till hur många miles man kör och det stora antalet deltagare så har inte IoM sämre statistik än några korta banor". Man skall dock göra några förbättringar till nästa år. Bray Hill skall jämnas ut (en burkslav omkom där i år). Man skall också tillåta raceavgssystem i production. Detta ger dels bättre markfrigång, och dels förhindrar det att poliser och marshals står i banan och inte hör hojarna komma (det har förekommit sådana incidenter!). Till sist några ord om hotellen. Dessa verkar läggas ner på löpande band. Det var kris redan i år, så man fick ta dit en stor båt för att få tillräckligt med sovplatser! Nästa år lär det bli ännu värre.

MW

Välkommen till



Ett helt hus med motorcyklar, mopeder reservdelar och tillbehör



I Malmö AB
Jägershillgatan 6, 21375 MALMÖ
Tel. försäljning 040/210435 Reservdelslager 040/215300

BOTT PÅ KEMORA 1988

-Är det idag vi ska köra? frågade Mackan och tog sig för pannan. -Ja, svarade jag efter några sekunder eftersom Micke tydligen inte uppfattade frågan. -Då kan jag inte bli med, suckade Mackan och kisade mot den morgondisiga finska himlen. Vi, alltså jag, Mackan och Micke, befann oss i en Fiatbuss på en skumpig landsväg någonstans mellan Jyväskylä och Åbo på väg mot årets 4:e "Battle Of The Twins"-lopp på Kemorabanen. Det var fredag morgon. Egentligen var inte den officiella träningen för tävlingen förrän på lördagen, men arrangörsklubben ordnade träning för alla med gällande licens även under fredagen. Det passade oss utmärkt eftersom ingen av oss hade kört på banan tidigare.

Vi hade tagit båten från Kapellsär på torsdag kväll och Mackan hade genast upptäckt att pilsnern var mycket billigare än på fastlandet. Därav hans och Mickes något dämpade sinneslag. Själv insåg jag redan på ett tidigt stadium att jag förmodligen skulle bli tvungen att köra bussen och ransonerade frivilligt ölkonsumtionen till ungefär halva Mackans och Mickes takt, vilket i och för sig inte säger så mycket. Vid 3-tiden vinglade vi in i lekrummet för att sova. Några hyttplatser hade vi inte. Micke, som alltid skall överdriva allting, kröp in i båset med lekkulor och lade sig bland bollarna. Mackan och jag hamnade på golvet. På morgonen, dvs ungefär 3,5 timma efter vi lagt oss, vaknade jag av att en unge, full med överskottsenergi, med all sin kraft försökte föra in en flirtkula av en tennisbolls storlek i mitt öra. Förmodligen sade jag något fult till ungen eftersom han gallskrikande sprang tillbaka till mamma.

Med ledning av ovanstående kan man lätt sluta sig till vilken stämning som rådde ombord på Fiatbussen så här klockan 8 på fredag morgon. Om det var de finska vägarna som var sämre än de svenska eller om det var Fiatbussens fjädring som var extremt okomfortabel lyckades jag aldrig få svar på, men hur som helst var det omöjligt att sova i bussen eftersom man hela tiden skumpade upp och ned i de hårda stolarna. Det var bara Mackan som lyckades, men å andra sidan kunde man väl inte kalla hans tillstånd för sömn. Han var snarare medvetlös. Med hjälp av dåliga kartor lyckades vi så småningom närma oss Kemora. Den sista biten åkte vi bakom ett betydligt proffsi-

gare ekipage som vi gissade skulle till banan. Gissningen visade sig vara helt riktig, och efter någon kilometer befann vi oss på Kemorabanans parkeringsdepå. Micke och jag, som var den mindre oseriösa delen av teamet, började genast lasta av för att så snabbt som möjligt komma ut på banan. Mackan, som var den mera oseriösa delen av teamet, lommade iväg för att äta. Efter ett tag kom Mackan tillbaka och meddelade att träningen kostade 100 FMK. Efter diverse käbblande lyckades vi övertala kassapersonalen att ta betalt i svenska pengar. Vi hade nämligen köpt felmärkt färskpotatis för 75:-/kg utan att märka något. Pinsamt.

Träningen visade sig helt följa principen om "tio små negerpojkar". Jag fick kolv och ventilsallad efter några varv beroende på (förmodligen) en för slak gummisnodd och för litet spel mellan kolv och ventil. Mackan vurrade en timme senare efter att ha kollat om det gick att hålla fullt i depåkurvan ut på rakan. Det gick inte. Mickes koppling lossnade mot slutet av dagen och dess förinnan hade Rune Sjöholm vurrat i en långsammare kurva med sin Honda 451 S. Även en finne med en Ducati 750 vurrade under dagen. Alla klarade sig bra utom Mackan som sjåpade sig över en bruten arm och lite krosskador på en fot. Rune bröt ett finger. Mackan fick flyga hem för vård och lämnade kvar allting utom plånboken. Teamets ekonomi blev väsentligt sämre.

På kvällskvisten kom Rune på en lysande idé. Eftersom han och jag tillsammans hade en trasig och en hel motorcykel, och en trasig och en hel förare, så borde det gå att pussla ihop på något sätt. Jag lev värvad till Honda-teamet och fick namnet Peter Lindénqvist. Jättekul! Lördagsträningen och tidsträningen avlöpte dock utan problem. Till min stora förvåning låg jag inte sist trots att Hondan var startfältets minsta cykel. Rune ägnade dagen åt att videofilma spektaklet och på kvällen blev det visning i sekriteriatet/fiket. Grillning, ölrickning och allt det där klarades av under kvällen och sedan somnade vi inte sött eftersom det nästan var midsommar i de finska lappmarkerna och solen inte gick ner.

På söndag kördes ingen träning utan tävlingarna startade direkt. Kl 15.00 gick starten för BOTT. Publiken hade redan innan loppet före slutade, gått ned i depån för att titta på hojarna. Det är otroligt vilken uppskattning klassen får överallt. Stora 2-cylindriga 4-taktsmotorer i små lätta chassin och grälla färger lämnar ingen oberörd. Till och med den mest hängivne 2-taktsfreak stannar upp och lyssnar.

Starten går bra, men finske superbikeföraren Ben Nyman kör brutalt och är i närkontakt med ett par medtävlare under 1:a varvet innan han slutligen efter 2 varv vurrar och drar med sig 2 medtävlare i fallet. Tråkigt. Själv ligger jag bakom Mickes Norton och kan bara konstatera att en Norton 650 även idag går fortare än en Honda 451 S. För min del blir tävlingen lite avslagen eftersom jag ligger helt ensam på 8:e plats med många sekunder både bakåt och framåt till nästa förare. I täten däremot går det hett till med 4 eller 5 förare inom samma sekund. Den här tävlingen skulle man velat se från läktaren.

Det blir Timo Merentie som går segrande ur striden med Olle Andersson på 851:an en liten bit bakom. Dan Gustavsson 3:a, Björn Andersson 4:a tätt efter. Själv tar jag mina första BOTT-poäng med en 8:e plats på en Honda! Micke tar sjundeplatsen bakom en finsk Cagiva Alazzurra. Kawasaki på 5:e. Om ni har tur finns det en komplett resultatlista här i närheten. Trots Kawasakis och Hondas framgångar blev det en minnesvärd helg. Vi hade i alla fall tur med vädret.

Peter F. Lindqvist

T U L O S L U E T T E L O

LUOKKA BATTLE OF THE TWINS

	KERHO	PYÖRÄ	ILMOITTAJA.	AIKA	N:o.	KIERR.	KM/H
1	TIMO MERENTIE	KouvHK	DUCATI	13:49.72	9	10	116.28
2	JAN-OLOF ANDERSSON	RUOTSI	DUCATI	13:57.78	8	10	115.16
3	DAN GUSTAFSSON	RUOTSI	NCR-DUCATI	13:58.06	20	10	115.12
4	BJÖRN ANDERSSON	RUOTSI	DUCATI	13:58.29	12	10	115.09
5	HARRI MÄTKÖLÄ	RaHK	KAWASAKI MOTO-RAUMA	13:58.55	7	10	115.06
6	ARHO JENINEN	PiMoKe	DUCATI PENZOIL FINN AM	14:15.55	6	10	112.77
7	MIKAEL ERIKSON	RUOTSI	NORTON	14:41.27	3	10	109.48
8	PETER LINDBQVIST	RUOTSI	DUCATI HONDA	15:07.08	11	10	106.36
9	BJÖRN ANDERSSON	RUOTSI	DUCATI	13:57.14	19	9	103.72
10	JILKA LEPPÄNEN	THK	MOTO-GUZZI	13:57.49	21	9	103.68
11	HANNU KOPONEN	HeIRC	MOTO-GUZZI	14:11.58	1	9	101.97

KESKEYTTANEET

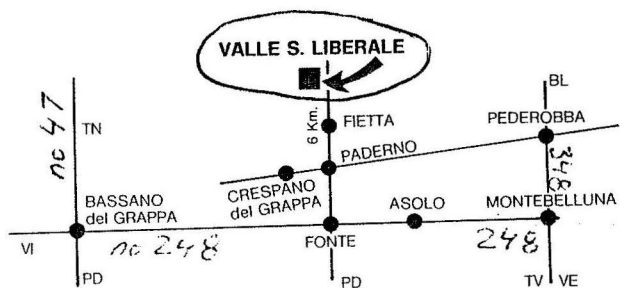
N:o KIERROS

2.01	JORMA LANTTA	KouvHK	BIMOTA
10.01	TORBJÖRN LINDFORS	RUOTSI	DUCATI
13.01	BEN NYMAN	HeIRC	KAWASAKI TEAM FRANK NYMAN

DUCATI POMPONE

Ducati har helt plötsligt blivit "inne" i Italien! Det växer upp Ducatiklubbar som svampar ur en fuktig höstjord. Vi har ju tidigare skrivit om klubben i Bologna. Det finns även en i Padova: Motoclub Ducati, Via Scapacchio 73, Selvazzano Dentro (PD), Italien. Men, den mest seriösa verkar vara Ducati Pompone som du kan läsa om i "Looking for Lucchinelli". Vi kan börja med en vägbeskrivning. Titta på kartan. Om du har en egen italienskarta hittar du kanske Bassano del Grappa, nästan mitt emellan Padova och Trento i nordöstra Italien. Väg 248 är lätt att hitta. I Fonte svänger man av mot Paderno del Grappa. Fortsätt förbi Paderno (det finns två Paderno efter varandra!). Vägen stiger hela tiden upp mot alp-bergen. I Fietta, 6,5 km efter Fonte, kommer du till en T-korsning. Ta höger och sedan omedelbart vänster efter ca 100m. Då är du på den 6km smala vägen som går in i dalen där Ristorante da Maurizio ligger. Maurizio Bavaresco är en riktig, och oerhört driftig, entusiast. Han har sin restaurang i ödemarken och ordnar diverse jippon för att dra folk. Den goda maten lockar folk från byarna i söder. Alpinisterna lär också vallfärda till detta ställe. Det finns mycket att säga efter ett besök hos denne man. Framförallt har han mycket att säga själv. Han känner alla som är värda att känna i Ducatisammanhang i Italien. Han har också synpunkter: NCR jobbar bara åt sina gamla kända kunder, är inte intresserade av att få nya kunder. Bästa trimfirman är enligt Maurizio, GPM Racing, Via Cà Berta 8B, Sossano (VI), tel:0444-885001. Bästa återförsäljaren av originaldelar var, MORO (Motoforniture Moro di Pennati - Sartori & C s.a.s.), Via G.Bizzozero 18 21100 Varese, tel: 0332-284628 (Gio.Ca.Moto är för dyra!). Maurizio är en man ni måste besöka, bara platsen, eller enbart da Maurizio Bikers' Restaurant är värt besöket!

MW



MISTER POMPONE:
MAURIZIO BAVARESCO

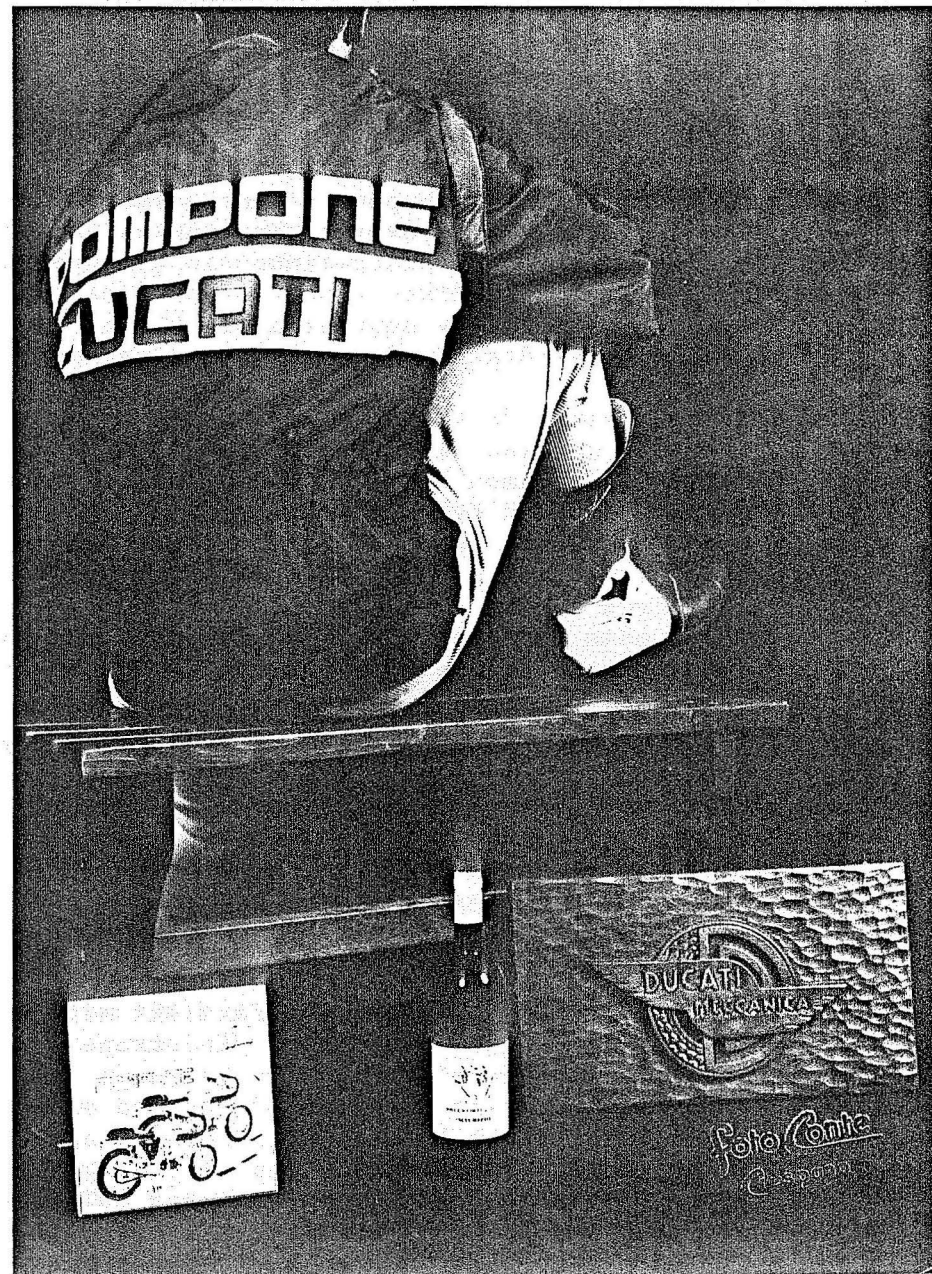
Via Sante Zanon, 46
31010
FONTE ALTO (TV) Italia
Tel. 0423/549886

ORGANIZZAZIONE:



DUCATI
POMPONE ITALIA
Ristorante
da MAURIZIO

Valle San Liberale, 5
31010
PADERNO DEL GRAPPA (TV)
Tel. 0423/53250



MOPPE ENDURANCE RACET
ELLER
DET STORA MOPED RASET

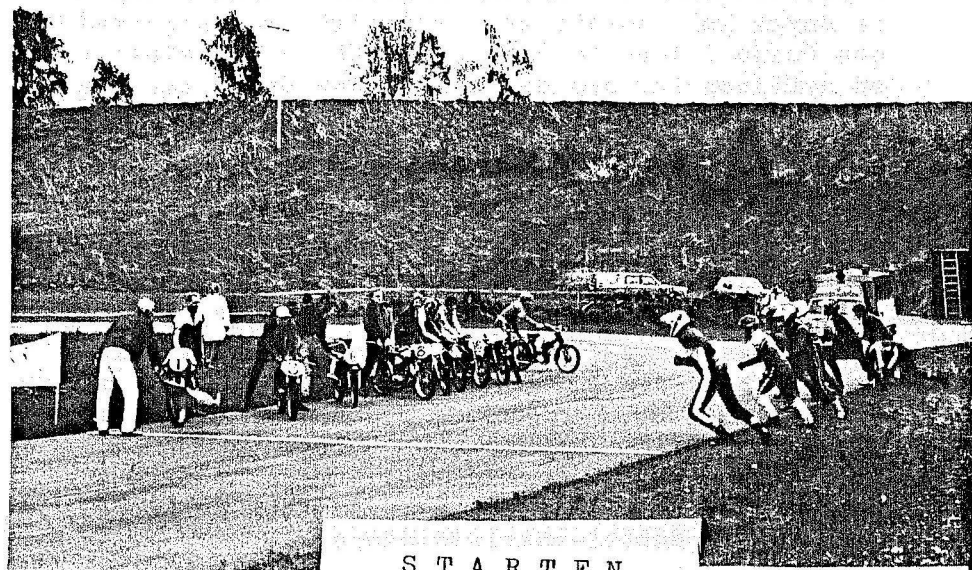
Sällan har väl så många haft så rolig så länge till en så rimlig kostnad. Bland de deltagande lagen fanns det allt från rena fabriksstall med tiotals mekaniker till ordinära standardmopeder. De flesta hade dock tagit årets race som ett läroår så vi får verkligen hoppas att mopperacet kan återkomma nästa år om någon tar över arrangemanget (annars finns det risk för ännu ett Finnkopp-Pinnoccio arrangemang) På ett år borde nog alla blåmärken efter vurporna hinna försvinna och reparationerna av mopederna bli klara. Här följer en beskrivning av dagen med exakta tidsuppgifter.

- 7.45 Arrangörerna Team 1 "Acklinga Racing Team".anländer till banan med ambulans ingående i karavanen. Flera av de deltagande teamen har i förväg anmält att man tänkt campa vid banan över natten och arrangörerna som varit där kvällen innan och skyltat upp vägen räknar därför med att bli mötta av trettiotalet tävlande och några hundra tillresta åskådare. Men när de anländer möts de av en tom arena. Trots detta bakslag ställer man iordning depåfickan där den sportiga TPF-Zündappen pockar på uppmärksamhet.
- 8.40 Team 6 "Knäskrapers" anländer med en moped av österländskt ursprung, extrautrustad med högt styre och endast lätt trimmad. När "Knäskrapers" får syn på TPF-Zündappen överväger man att åka igen eftersom den ser ut att vara god för 150-160 km/h men man övertalas att stanna ett tag till.
- 9.05 Team 3 "The Goggles Boys" svänger in med ett seriöst bygge, en Puch som har skivbroms samt slicks monterad. När de sedan berättar att man faktiskt mätt upp maxvarvtalet till 10 000 RPM börjar "Knäskrapers" att packa ned grejorna igen för att fara hem, men samtidigt kommer som tur är Partickel-Janne med en Husqvarna modell ä och man beslutar sig för att stanna. Janne ingår egentligen i Pettas team 1365 "Rågsvedsramelikullers" men Petta är på Anderstorps BOTT-tävlingar och som andre förare ska istället M.W. ställa upp men Micke är försenad och anländer just före

målgången så under hela loppet är Janne ensam i sitt stall.

- 9.30 Nu börjar de olika deltagande stallen droppa in ett efter ett. Här finns de flesta märken representerade styrelsen team 14 "Spiddekaogårna" ställer upp med en snygg gul Kompakt med centralrörstram signerad EGLI och Nuija i team 18 "Scuderia NCR" visar stolt som en nybliven far upp den fyrväxlade Casal man kommit över. Här finns team 20 "Harley Davidson ... Kit" med ett hopplock av olika märken men det mesta kom från en REX. För att ge oss andra en chans har man varit så frikostig att man tagit bort två växlar.
- 10.30 Starten börjar närma sig men så dyker ytterligare några stall upp så här i sista minuten. De är team 5 "Scuderia Patate" och 13 "Rennabteilung". Ur "Rennabteilung's" stallbuss väller ca. tio välldrillade mekaniker ut och börjar av enhög med rörbitar skruva ihop en Gilera. Mopeden har många intressanta tekniska lösningar den kanske mest intressanta detaljen är att kedjan går genom svingen via en avancerad kedjespännare. Men den är även utrustad med en genialt konstruerad dubbel-enkelstötdämpare.
- 10.45 Förarmöte. Förarna informeras om hur Le Mans starten ska gå till men detta hade knappast behövs i det rutinerade startfältet.
- 10.50 Det är nu dags för uppvärmningsvarvet och de olika teamen kommer ut från depån och kör fram till startlinjen. Även team 5 har hunnit få igång mopeden och kör fram till starten där mopedmotorn lägger av för att som det visar sig aldrig starta igen men som tur är har man en reservmotor med sig. När flaggan sänks för uppvärmningsvarvet startar alla mopeder (utom nr 5). Till och med Jannes moppe drar iväg, i och för sig bara tio meter men ändå!!! efter tio meter blir det tvärstopp men efter att ha sprungit igång den går den igen fast nu så långsamt att team 5 som får leda mopeden runt runt banan lätt går ifrån honom.
- 11.10 Äntligen är banan klar för start sedan team 5 och Janne gått i depå. Förarna står beredda på den ena

sidan av starttrakan och mopederna hålls av en mekaniker på den andra. Spänningen är olidlig och tystnaden total, det enda som hörs är vindens sus i lövträden. Så höjs startflaggan, förarnas muskler spänns till bristningsgränsen. Där sänks flaggan och förarna rusar över över banan och kastar sig upp på sin moped.



S T A R T E N

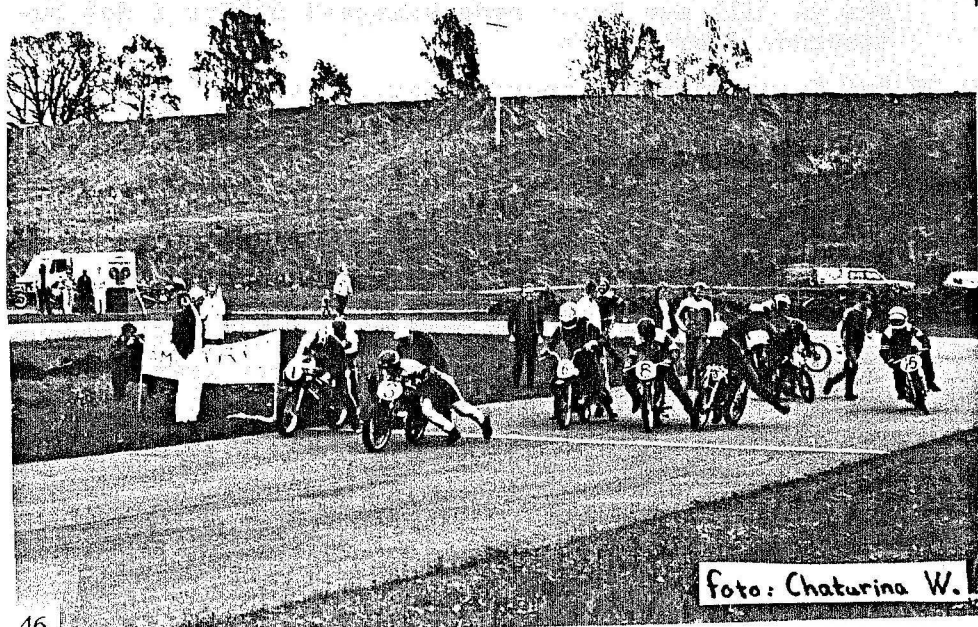


Foto: Chaturina W.

Med en öronbedövande ljudnivå och med tvåtaktsröken bolmande kommer så alla iväg. Team 3 tar första kurvan sedan 1 sjabblat i startögonblicket. Team 6 närmar sig snabbt ledaren bakifrån och på rakan går man så förbi och tar över ledningen som man håller första varvet tätt följda av ett helt koppel av förare. På andra varvet inträffar en otäck incident då team 8 "Linköpings Moppe Racers" skär en kurva för tätt och fastnar med en fotpinne i några bildäck som ligger utmed bankanten. Mopeden slår helt runt och föraren, fortfarande fastklamrad vid mopeden, slår nacken i asfalten. Trots den höga farten klarar sig ekipaget, som genom ett under, helt utan skador och man är snabbt uppe igen. Striden om förstaplatsen är hård och nästan på varje varv vurpar någon.

- 11.27 Partickel-Janne går ett varv runt banan med mopeden.
- 11.45 Team 5 har bytt motor och tar nu upp jakten på ledaren. Den engelskspråkiga skånska styrelsen går i depå sedan man vurpat för nionde gången.
- 11.50 Team 6 som har ledningen går i depå med "tekniska problem". Arrangörerna 1 och team 16 fajtas nu om ledningen. Partickel-Janne går ett varv runt banan igen. Efter fem minuter är 6 ute på banan igen.
- 12.20 Det börjar regna och det ska hålla i sig resten av loppet. Helt följdriktigt minskar vurpandet genast och regnet gör även gott för att hålla nere temperaturen på de högtrimmade mopedmotorerna.
- 12.43 Team 8 går in i depån med tändningsproblem, trots ihärdigt mekande får man aldrig igång mopeden igen.

13.25 Efter 2 timmar och en kvart är ställningen följande:

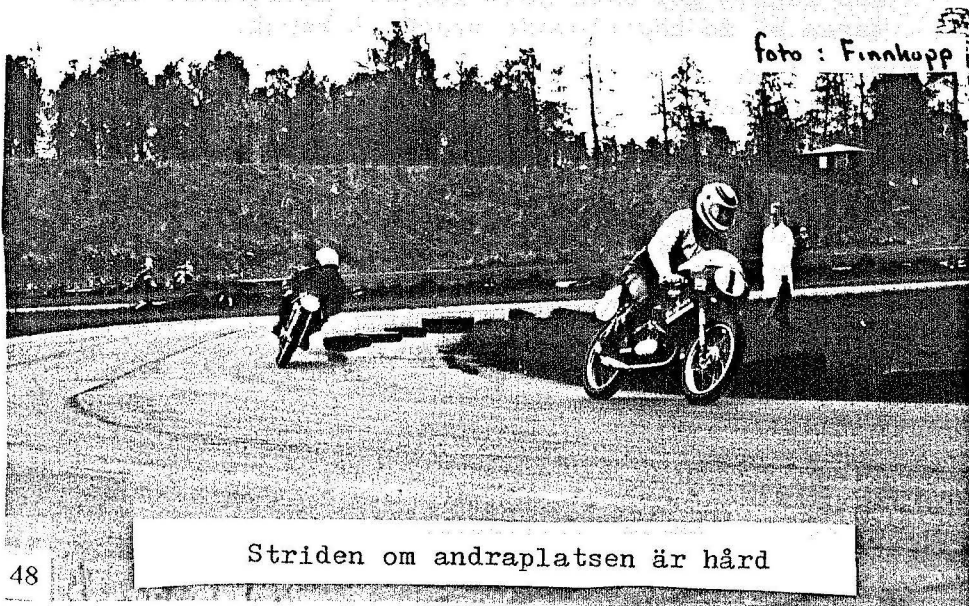
Placering	Nummer	Namn	Antal varv
1	1	Acklinga Racing Team	89
2	16	Vi har tyvärr inte skaffat någon motor än	88
3	6	Knäskrapers	88
4	3	The Goggles Boys	84
5	13	Rennabteilung	81
6	18	Scuderia NCR	78
7	14	Spiddekaogårarna	74
8	8	Linköpings Moppe Racers	62
9	5	Scuderia Patate	57
10	20	Harley Davidsson... Kit	54
11	1365	Rågsvedsramelikullers	10

Medelhastighet 40.3 km/h

47

Team 6 börjar nu återigen få kontakt med ledarduon efter depåstoppet. Styrelsen och Rennabteilung har fått fart i motorerna och klättrar nu upp igenom fältet.

- 14.23 Team 3 går in i depå då motorn nypit, efter över tre timmars körning på 10 000 rpm., då man drevat helt fel. Efter trettio minuter får man igång mopeden igen.
- 15.10 Lag 16 "vi har tyvärr inte skaffat någon motor än" blev helt hysteriska när mopeden börjar krångla efter fyra timmar och man har leget bra till hela tiden. I försöken att få igång den kastar man mopeden i marken. om motorn gick efter denna behandling vet vi inte men ramen blev i alla fall helt obrukbar. Då man räknat med att få prispengar och inte tagit med några kontanter fick man istället sälja det som fanns kvar till en femåring i publiken för att komma hem.
- 15.20 Knäskrapers som återtagit ledningen och skaffat sig en ledning på några varv går återigen in i depå men när man kommer ut på banan igen är man fortfarande i ledningen.
- 16.40 Det otroliga inträffar: Partickel-Janne får igång sin moped och den går fort. Knäskrapers har en ledning på flera varv och endast ett maskinhaveri kan nu stoppa dem. Striden om andraplatsen är desto hårdare, fortfarande är Acklinga Racing Team tvåa men Rennabteilung närmar sig meter för meter.



- 16.50 Publikens jubel vill aldrig ta slut när Partickel-Janne kör om ledaren "Knäskrapers" i en kurva. Varvet efter i samma kurva går team 5 omkull i försöken att inte bli omkörd av Janne. Janne ser sin chans men även han går omkull. Team 5 och Janne kommer på benen samtidigt och börjar springa igång mopederna. Team 5 får igång sin moped men Jannes vill inte starta, han börjar gå runt banan igen. Samtidigt går Rennabteilung förbi Acklinga Racing Team på rakan.
- 16.55 Publiken stormar banan och man är tvungen att flagga av loppet. Förarna i de olika stallen tas emot av en entusiastisk publik, alla vill röra vid vinnaren som är nära att bli av med kläderna när alla drar i honom.
- 17.00 Partickel-Janne kommer gående som siste man över mållinjen, han tas emot av en entusiastisk Micke Werkelin, och loppet är över. När slutresultatet sammanställdes trodde många att Janne vunnit men man hade bara förväxlat hans startnummer 1365 med antal varv 26 st.

SLUTRESULTAT

Placering	Nummer	Namn	Moped	Antal varv
1	6	Knäskrapers	Censur	228
2	13	Rennabteilung	Gilera	221
3	1	Acklinga Racing Team	Zündapp	221
4	18	Scuderia NCR	Casal	211
5	14	Spiddekaogärna	Crescent	206
6	5	Scuderia Patate	Monark	182
7	20	Harley Davidson...Kit Rex		155
8	3	The Goggles Boys	Puch	150
9	16	Vi har tyvärr inte...Censur		150
10	8	Linköpings Moppe Rac.	Zündapp	62
11	1365	Rågsvedsramelikullers	Husqvarna	26

Medelhastighet för vinnaren: 39.98

Tillryggalaggd sträcka: 23 mil

- 17.30 Prisutdelning. Knäskrapers mottager den exklusiva bucklan och sprutar sedan champagne på oss andra. Partickel-Janne får priset som meste mekare. Priset för snyggaste bygge går till Rennabteilung. Dagen börjar gå mot sitt slut och team efter team lämnar arenan. Fortfarande dröjer något team kvar och man kan höra någon säga: "Nästa gång ska vi allt ta dom".

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

NUMRETS
RIS

NUMRETS RIS går denna gången
Till: Vägverket som med alla
tillgängliga medel (olja och
rullgrus) förstör alla Sver-
iges landsvägsracerbanor.

NUMRETS
ROS

NUMRETS ROS går denna gången
Till: "Redaktörn" som arbetat
upp Cucciolo till en av de
bästa mc-tidningarna. Trots
alla försök från medlemmarna
att sabotera kvalitén, blir
den bara bättre och bättre.

Jag fick ett brev från GIOrgio Casolari som jag härmed publicerar för oss
som tycker att det var bättre förr när DUCATI kunde vinna tävlingar utan
att ha fyrventilade båtmotorer. Enligt specifikationen ska den gå i över
240 km/h. Ändå F I N N K O P P

Dear Sir,

as you required, we are giving you some information about the Ducati 750
Imola Replica.

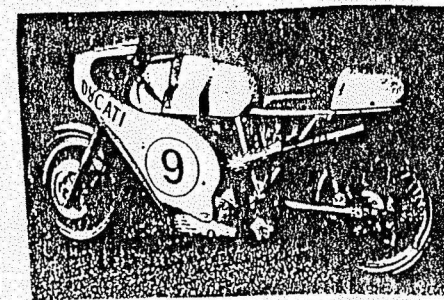
This bike is built through us by Mr. Mario Sassi, our partner in this
specific job. The price of the complete bike, in perfect conditions, completely
restored, is 20 millions lire; the 50% of this amount must be paid with the
order through a pro-forma invoice, sent by us on your request, and the time of
delivery is 6 months from the order date.

We remain completely at your disposal for further information .

Best regards.

Gio.Ca.Moto

DUCATI 750 IMOLA REPLICA
MODEL 1972 OR 1973



Engine: 750 Ducati;
desmodromic timing with special camshafts, valves Ø 42 inlet and Ø 38
exhaust, special connecting rods, lighter driving shaft, lighter clutch
with straight cut gear and special discs kit.

Ignition: contact arm with double spark plug or eventual Ducati electronic
ignition (only on request).

Carburators: 2 Dell'Orto 40 mm.

Frame: got from 750 Sport, lighter and modified.

Brake: front disc Ø 280, rear disc Ø 229 with brake calipers and pumps Lockheed*
or Scarab*.

Wheels: spoked with Borrani* rims and Grimeca hubs.

Weight: Kg. 158 (empty).
Tank capacity: 24 litres.
Power: H.P. 84 on 9.200 revs.

Reds anm: Det är nog billigare att köpa från Mario Sassi själv
(som sätter ihop dessa hojar av gamla 750 Sport som han modifi-
erar). Fick adressen av Maurizio Bavaresco. Mario Sassi, Via
Bellavista 9, Casalgrande (RE), Italia. Tel:0522-846062

Speed: more than 240 Km/h.

The difference between the model 1972 and 1973 consists in the rear part of the
frame which is larger in model 1972.

* Till the reserves will be used up.

CUCCIULO RACE-TESTAR

Vid världspremiären på Sv. DUCATI-klubbens Moped-Endurance Race lyckades jag som ende journalist få provköra tre av de tippade vinnarna och detta före själva tävlingen !!! De fabriksracers jag körde var av följande märken: Zündapp Gilera samt Puch. Här följer en redogörelse för vad jag anser om de olika endurance-maskinerna.



De tre testade tävlingsmaskinerna med från vänster Gilera, TPF-Zündapp samt Puch

TPF-Zündapp

Chassiet i denna helsponsrade racer har kapacitet för en betydligt kraftigare motor, då det är det enda bygget med Alubox-ram. Motorn är dock ännu så länge på utvecklingsstadiet och i tävlingen hade man satt i en motor av förra årets modell som är väl beprövad. Fjädringsegenskaperna är mycket goda med en framgaffel av typ cykelpump som inte lämnar något annat att önska, även bakfjädringen får högsta betyg trots att den inte är ställbar men den var väl anpassad för den kurviga banan. För att om möjligt kunna stoppa framfarten av det snabba ekipaget borde däremot en kraftigare frambroms snarast appliceras. Aerodynamiken är excellent och det märks att kåpan är vindtestad under många och långa timmar på en släpkärra. Kåpglasat som visar tydliga tecken efter den fågelbur den gjutits efter borde snarast bytas ut. Helhetsintrycket är således att med den nya vassare motorn monterad kommer denna maskin att även nästa år vara med och tävla om förstaplatserna.

Puch

Här har man verkligen lyckats att bygga en extremt varv-villig motor, den saknar helt bottendrag men mellan 9950 och 10 000 rpm. kommer effekten, är man då inte beredd så förlorar man lätt kontrollen över racern då tyvärr ramen inte är anpassad efter den effekt motorn ger vid höga varv. Vid min provkörning började hela ramen att svaja och jag var tvungen att dra ned på gasen eftersom fordonet for över hela banans bredd. En ny ram är således önskvärd till nästa år. Man bör även se över bakfjädringen då den var en aning stötig trots enkeldämpare, det borde räcka att byta fjädringselementet till ett Öhlins dito. Däremot ger skivbromsen fram ett otroligt bett. När man bromsar fullt efter rakan känner man riktigt hur asfalten skrynklar ihop sig likt en matta på ett glatt golv. Tack vare de mjuka slicksen går det att köra med kontrollerad tvåhjulssladd ut ur samtliga kurvor. Man saknar endast en kåpa och om en sådan monterades skulle man säkert kunna höja toppfarten med 50% på rakan.

Gilera

Detta är det riktiga entusiast bygget med rent italienska detaljlösningar. Trots ett väloljat fabrikssteam var tillförlitligheten under tävlingen tyvärr inte den allra bästa. Genom att maskinen har en dubbel-enkelstötdämpare med ett oändligt antal inställningsmöjligheter och en utmärkt framgaffel får den en välavvägd gång. Dessvärre har man p.g.a. det extrema bakfjädringsarrangemanget tvingats att dra kedjan genom svingarmen vilket möjligen kan lämpa sig vid rena kortdistanslopp men som är helt förkastligt vid långdistanstävlingar där tillförlitlighet och lättservade delar är a och o. Chassiet är det bästa jag någonsin provat på en sådan här racer, där den branta gaffelvinkeln och den korta hjulbasen gör att den blir otroligt snabbstyrd, även motorn är mycket bra med ett kraftigt vrid även från låga varv. Sammanvägt gjorde detta att farten ut ur kurvorna var högre än för någon av de övriga i racet. Till nästa år finns det endast kraftigare bromsar och några timmars aerodynamiktester att önska. förenklar man sedan och gör allt mer servicevänligt har man garanterat en vinnarmaskin.

BILD och TEXT: ALAN GOCART

THOMAS LUNDÉN BERÄTTAR EN SAGA

Det var en gång en generalagent till en italiensk motorcykel-tillverkare. Denne var verksam i ett nordiskt land. Han satsade seriöst. Motorcyklar av hans märke skulle aldrig stå still, sade han. Framgångsrika racerförare av hans märke hjälpte han fram. Hans åkare var på prispallen i SM. Han hade förmodligen skandinavians största urval av utrustning, tillbehör och reservdelar. Till synes var han perfekt i alla avseenden. I varje fall om man fick tro honom själv. En dag spolade den italienske motorcykeltillverkaren honom och bytte ut honom mot en annan.

Han som fungerat så bra.

Så länge.

Varför det skedde fick man aldrig veta. Säkert var detta god ton av den italienske motorcykeltillverkaren. Den nu före detta generalagenten kunde således fortsätta i branschen utan alltför stort avbräck i anseendet. Efter några snyftande inlägg i pressen, som mest tycktes handla om hans rädsla att förlora pengar på några skruv och bult till märket som låg kvar på lagret, drog sig den hederlige mannen tillbaka.

Denne som fått bjuda på allt.

Han önskade alla förare av hans före detta märke lycka till i framtiden. Detta behövde han inte ha gjort.

Nu kunde det nämligen bara bli bättre.

KOMMENTARER OM FLÖTERS

Du efterlyste kommentarer om Flöters. Då kan du få veta att Aldéns Racing i Linköping är molta bene. Han shimsar om krammen medan du väntar.

Thomas Lundén

125 dBA

Insändare

HEJ MICKE!

Hoppas läget är under kontroll. Som du vet har jag "fått" min Strada som blev en Corsa pga leveransproblem från Italien. Hämtade hojen en fredag hos Lövaas motor i Norge, och körde ner till Anderstorp direkt. Tränade på lördagen, 20 min första gången då det var torrt, blött på andra träningen. Första BOTT-racet gick bra som du kanske vet, men i det andra - på måndagen - blev det en annan sorts bucklor (tanken mm). Ledde med 4-5 sekunder efter första varvet när bakhjulet släppte i böjen ut på rakan. Ritade ca 20 meter svart innan det gick åt pipan. Inget allvarligt på hojen i alla fall. Finland stod på tur och andraplatsen där före Dan och Björn behövde jag verkligen efter vurpan. Björn körde mycket bra och var nog värd en plats på pallen. Nu något helt annat. Skulle du kunna meddela dom som ännu inte betalat sin bullerförsäkring att det går bra att skicka TOMBURKAR till Sven Cullman om dom saknar likvida medel. Björn och jag har provat och det gick tydligen bra. Inga klagomål än så länge i alla fall. Han får kanske sätta på vagn på sin F1 om det blir många som skickar? Han sade när han såg min hoj på Anderstorp att den var en "touringhoj", så då förstår du kanske varför han får burkar i stället. Min gamla hoj har fått ny ägare och den hamnade i bra händer. Tobbe "Biggles" Lindfors tog licens i år och har kört mycket bra (9:a 4:a 2:a). Visste du att Björn körde omkring med "Honda is no. 1" på tävlingen i Finland? Han såg det inte förrän vi kom till Stockholm!

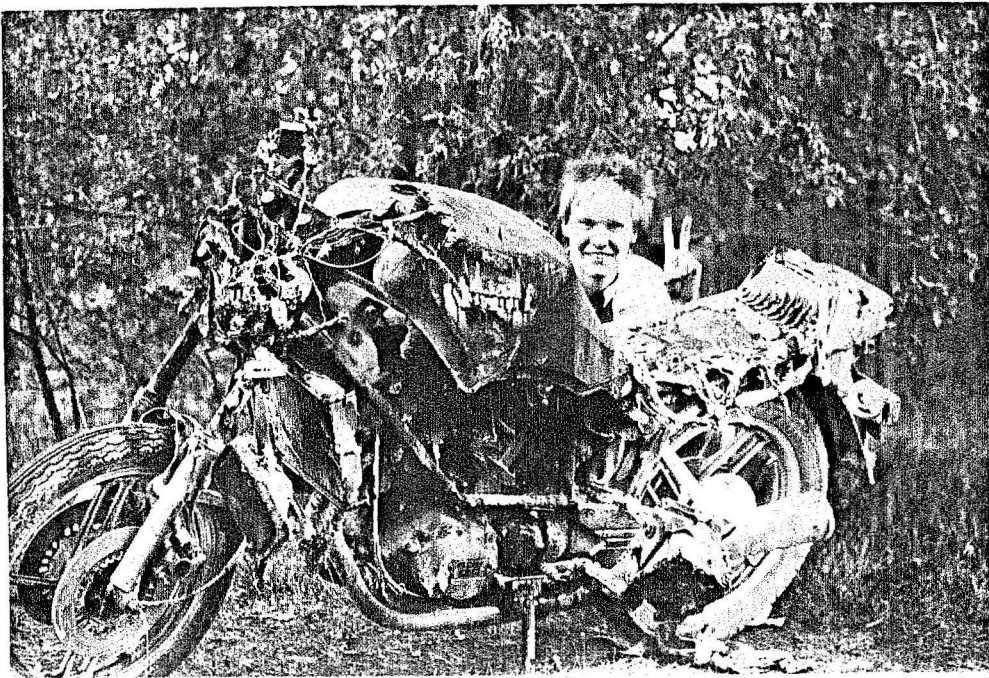
Häsningar "Ollenelli"

Tjena Micke!

För ett tag sen så fick jag ett sånt där litet papper utav polis-koppar som man får när man ligger på en sådan hastighet då både föraren och Duccen mår bäst. Jag var på hemväg från Itali-enträffen i Lönsboda (mycket bra träff) och hade inte mer än 3 km kvar när en bil blinkade till. Aha, tänkte jag, snutar! Så jag saktade ju ner farten vid 70 och 50 begränsningarna eftersom jag tog för givet att det var radarkontroll. Inte en enda snut så långt ögat kunde nå, så jag svängde in till garaget och drog upp bågen på stödet. Tror du inte f-n att en snutdj-l kommer inkörandes vid mitt garage och säger det gamla vanliga... -Det här gick visst lite för fort...

Jaha, tänkte jag, nu får man väl gå till fots resten av året. -Helikoptern har mätt upp dig till 20km över gällande hastighetsbestämmelse.

Nog blev jag lättad och mycket tacksam över den där vänliga bilisten, för det visade sig att jag befann mig mitt på mätområdet när bilen blinkade! Men visst är det osportsligt att använda helikopter, man ser ju inte dom djävlar! Sen trodde ju snuten att han kunde bli vän med mig när han började snacka väl om Duccen, men jag var tvungen att säga till honom att sluta för han stod ju och dreglade ner lacken! Men, man får ju förstå fanskapet när han måste åka snuthink med hängpattar! Nog talat om detta. När det senare var dags att betala så vände jag på lappen för att kolla dom olika bötessummorna, och fick då se att alla motorcyklar i detta avlång land måste böta 150kr pga att ingen har parkeringsbroms! Har du hört så djävla idiotiskt! Det visar ju direkt på deras intelligensnivå!
Hälsningar Lars Magnusson



Y-a har kommit ut med en ny modell. Den kallar dom kort och gott "Bränt Ris". En mycket trevlig bekantskap gjorde jag och Morgan Larsson med denna modellen under Höglandsträffen (kallas numera Högspänningsträffen sedan en japanåkare klättrade upp och greppade ledningen). En mycket smidig begravning. Han blev kremerad på en gång.

Lasse Magnusson

ARETS KUST TILL KUST-RALLY (den sanna versionen)

På avtalad tid och plats stod jag ENSAM tillsammans med en norsk ducatist som var där för att kolla starten. Fem minuter senare dök det upp 2 st. MotoGuzzi?!?! Jag befarade det värsta, skulle bröderna Höjerdahls expedition, detta traditionella kultrally och en epok i SDKs historia, lägga sig ner och dö? Tanken svindlade. Då brummade det plötsligt borta vid horisonten och 5 Ducati rullade så småningom in i startfällan bara en halvtimme försenade.

Anledningen till den sena ankomsten var att de hade varit på grillparty och ätit hamburgare kvällen innan. Själva påstod dom att dom efter en hastig Novalucol-frukost åkt direkt. Staffans ketchup över hela hjälmen vittnade dock om ett hamburgerstopp på vägen. Kan man tugga med visiret?

Hrr Höjer och Dahl hade, listigt nog, lyckats hemlighålla rallyts sträckning så att endast dom och deras närmaste, män hade rum för natten. Vi andra (läs undertecknad) skulle sova under droppande tank var det tänkt. Mer om detta senare.

Så presenterades då färdvägen--- 3 varv runt Hardangervidda! Bröderna Guzzi vek sig direkt. Bara duccarna kvar.

Vilka var då hjältarna som skulle utstå detta mandomsprov och som du nu kan sätta överst på din egen privata innelista? Jo, Bröderna Höjerdahl

Gunnar Nuija
Staffan Facht
Lars Magnusson
& undertecknad

Starten gick och vi började med att köra till hyddan vårt värddar hyrt och klämde in min packning på de 3x4 metrarna. Det gick precis och jag glädde mig åt att ingen nu skulle få plats däri. Så var vi då äntligen på väg. Då vi åkt några timmar (var vi var hade jag aldrig någon aning om) stannade Lars Höjer bara för att visa oss andra vilken lättmekad hoj pantahn är. Bussig kille. Vi andra passade på att äta lunch. Hamburgare. Då Lars var färdig fortsatte färden. I nedförsbackarna hade vi tävling med avstängda motorer men gav upp då en Norton-chopper passerade. Ägaren hade smort in hela sig och sin cykel i olja för att det skulle gå fortare och kedjan höll han mellan tänderna. Ingen uppbygglig syn. Lars ömsom prisade, ömsom skruvade med pantahn. Vid ett tillfälle modifierade han något inne i motorn med hjälp av 2 tandborstar, en rulle ståltråd, en rökt ål (!), 4 rullar tejp och en burk små, fina ärtor. Till hans ohöjda förvåning höll det inte speciellt länge. Vi stredade oförtrutet vidare och Jonas hoj drog nu en liter milen. Olja. Varje gång man passerade honom kände man det omisskännliga oset av den Statoil-olja han pyttade i hojen ur medhavd dunk. Att det stod Castrol R på dunken lurar man inte en som jobbat på oljefälten i Försenade Araberemiten med.

På en mack försökte vi få Lars Höjer bortgift. Förgäves. Blyge Lars vägrade ta av sig vare sig hjälm eller solglasögon. Även Jonas visade det unga flickbarnet stort intresse. Otukt är världens lön.

Det näringsriktiga kaloriintag, som i folkman, kallas middag

intogs vid ett gatukök och bestod av hamburgare. Mums.
Iväg igen och så inträffade då det pinsamma; då jag gjorde en snygg omkörning på bakhjulet så kopplingen upp sig lite grann. Tyvärr låg jag så långt före de övriga så de kunde inte se det. Annars hade jag gärna bjudit på uppvisningen. Då dom kom ikapp fick jag istället höra en massa opassande kommentarer typ: "jag skrattade så jag trodde jag skulle ramla av då jag fick se den döende pantahn ligga och flämta i gräset" etc.
En pantah kan naturligtvis inte dö, den låg bara och vilade sig.
Efter att jag fungerat som arbetsledare (jfr Tintin i Kongo) åt mina skruvwilliga kamrater kom vi strax igång igen och rallyt kunde fortsätta. Fem kilometer. Sen hände det igen och jag gav upp trots att vi bara kommit drygt halvvägs på första varvet. Liket ställde jag hos den lokale bärgaren. I skamvrån. Själv ställde jag mig att lifta.
Under tiden gick Jonas och Lars Magnusson på tur. Genom snö och packis över fjället med sina hojar. Ducatin har oanade användningsområden.
Dom kom ner lagom för att få se mig i min utsatta belägenhet. Med hjälp av Gunnar lyckades jag få dom att stanna och tvingade Lars att ta mig med bakpå hans MHR. En annan trevlig motorcykel.
Sen stannade vi bara en gång på väg till Kongsberg där vi bodde, för att äta. Hamburgare. Vad trodde ni?
Ett varv till avverkades och då vi kom tillbaka upptäckte vi att klockan hade hunnit bli så mycket att vi inte skulle hinna med det tredje varvet inom den stipulerade tiden. Manfall!!!!!!! Istället gick vi och åt hamburgare och drack pilsner. Jonas klagade på att det luktade frityr då han svettades. Tunt. I det allmänna svamlet önskade någon plötsligt en kvinna till natten, en annan en rakad get endast iförd snorkel och gummi-stövlar, en tredje två säckpipor i raff-set. Censuren besparar er resten.
Till sist gick vi då upp till hyddan och kastade ut mina pinaler och kröp in. Med hot om våld lyckades jag få värdfolket att be mig stanna kvar över natten. Trots att jag glömt pyjamasen hemma lyckades jag somna inrullad i mattan med gårdagens och dagen innan dess o.s.v. strumpor och onämbara (to say nothing about the smell) som huvud-kudde. Somna förresten - koma är ett bättre ord.
Hestras bidrag till den civiliserade världen, Lars Magnusson, använde sovsäcken som liggunderlag och liggunderlaget som huvudkudde. Vad han sov i? Skinnstället så klart.
Nästa morgon vaknade vi konstigt nog och gick för att leta reda på stadens pizzeria. På vägen försökte Jonas verka litterär och gick in på biblioteket. Då han sen kom ikapp oss andra såg vi att den gamla träbyggnad biblioteket en gång varit inrymt i stod i ljusan låga. Jonas enda kommentar var: "dom hade inte Bamse". Rått.
På pizzerian försökte vi beställa hamburgare utan någon större framgång varför sexton barnpizzor fick duga som substitut. God mat det också visade det sig.
Hemfärden talar jag helst tyst om. Redan utsikterna var extremt risiga; att sprätta omkring på Fornebu i mina myggjagande hojåkarboots med sporrar, jeansshorts och brynja var ingen av mina drömmar precis. Några andra kläder fanns inte att välja på. Det som var tänkt att bli en defillering, hjältens hemkomst, blev nu istället (trots skjuts med chaufför i lyx-mercedes till flygplatsen, trots att jag lurade till mig en billig barnbiljett, trots att jag istället för bootsen lånat till mig ett par bögtofflor med pinglor (ur askan i elden), trots ett besök i

tax-freebutiken, trots en anseelig mängd öl i baren (i min utstyrsel var jag bara tvungen) och trots ett rundligt handlån) en hemkomst i total förnedring. Detta var dock bara en parentes i årets kust till kust-rally som blev den totala SUCCEN ---alla bröt och vissa lyckades t.o.m. bryta mer än andra!!!

Bra jobbat Lars Höjer och Jonas Dahl.

Var nu inte så blyga utan marknadsför nästa års rally under ett namn som bättre speglar vad det handlar om - varför inte Gourmet-träffen?

Anonym på begäran

FRÅGA CUCCIULO

Hur kommer det sig att förra numret av Cucciolo till ca 87% var skrivet av fyra olika Cagiva Alazzurra ägare?

"Undrande Mille ägare"

Bästa "undrande Mille ägare". Det är roligt när vi får så lätta frågor till Fråga Cucciolo. Det du undrar beror helt enkelt på att Cagiva Alazzurra ägare inte behöver meka till skillnad från alla andra Ducatister. Alltså får de en massa tid över då de kan skriva bidrag till Cucciolo.

Hälsningar från Expertpanelen

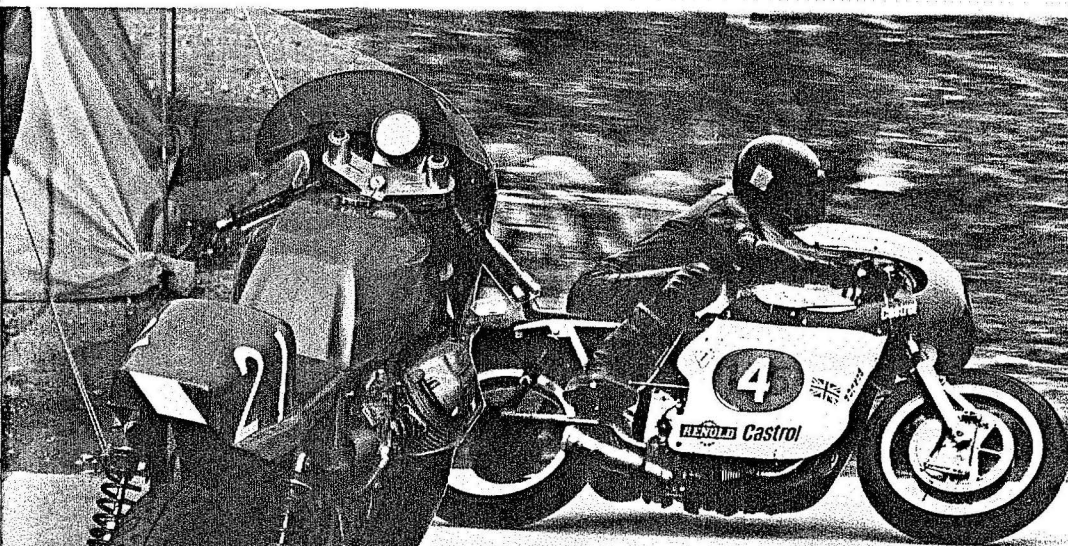
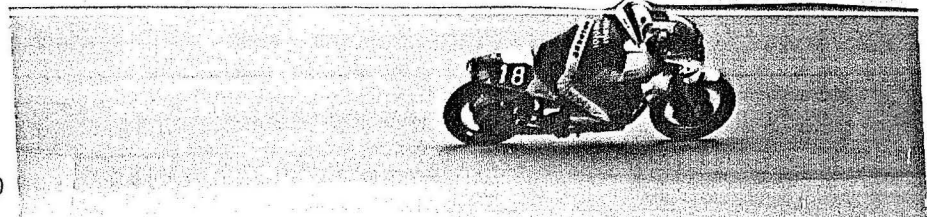
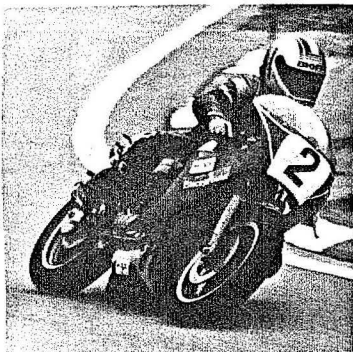
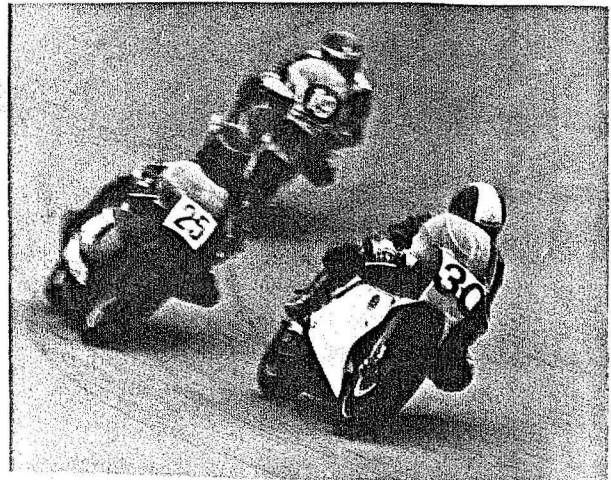
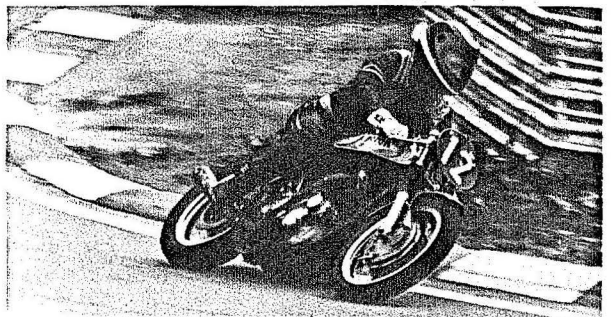
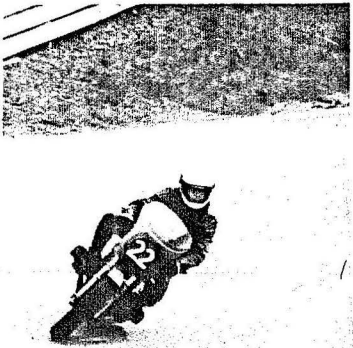
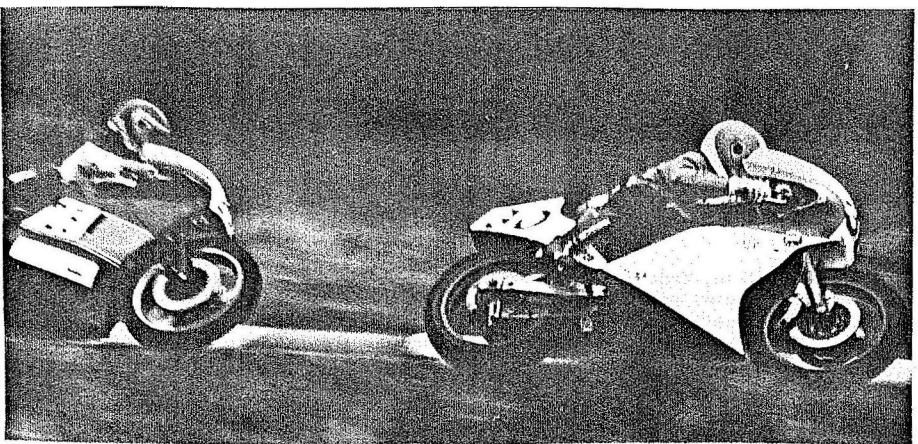
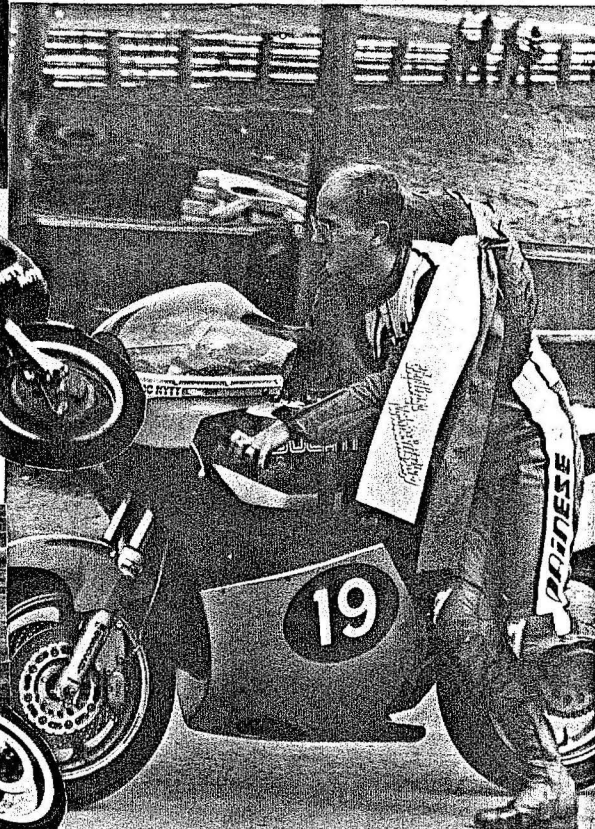
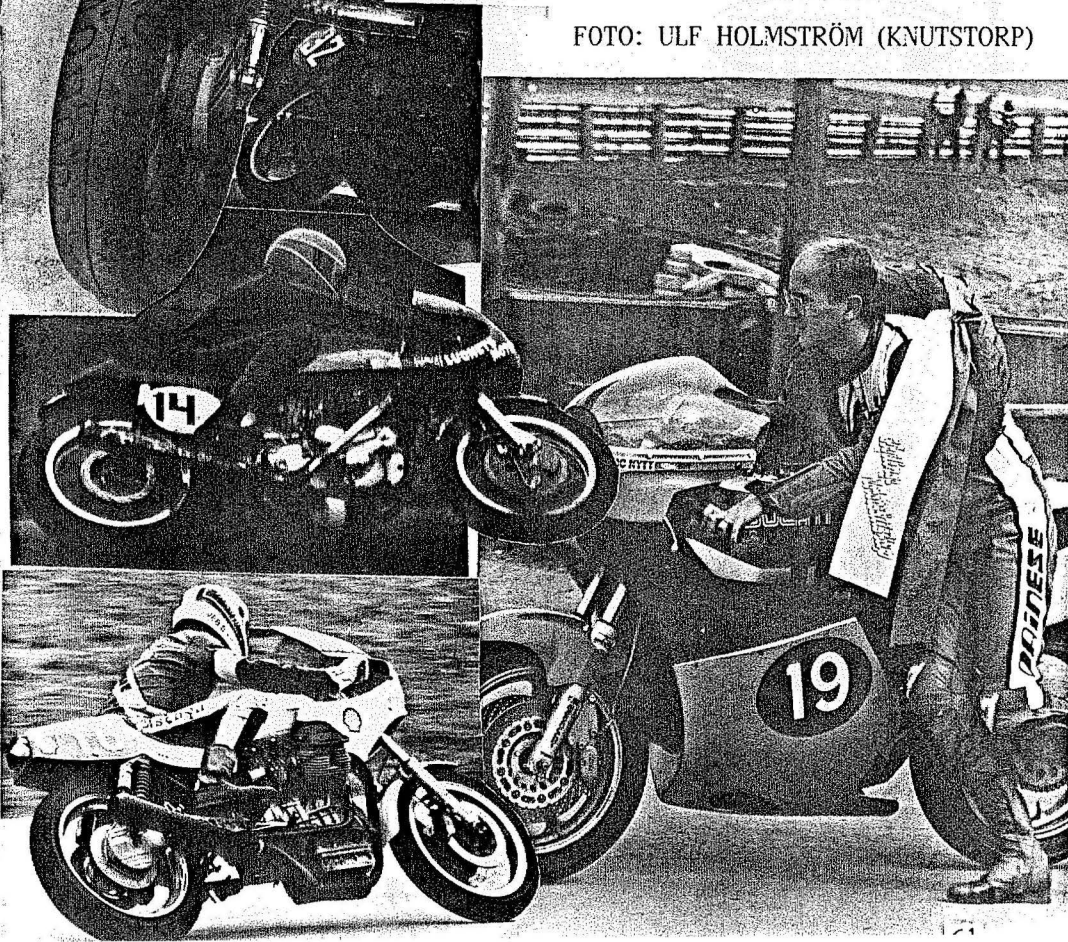


FOTO: ULF HOLMSTRÖM (KNUTSTORP)



BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria
skivbromsbelägg för MC



Skivbromsutrustning för MC



Stålomspunna
bromsslangar

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



Italiensk treff 19.-21. august

Treffet arrangeres på VIPP-HYTTA ved Sportskapellet i Vaksvika, og arrangørene vil være til stede fra fredag kl. 17.00.

Hytta har ca. 35 sengeplasser samt at det er muligheter for overnatting på gulvet eller i telt utenfor.

Skiltet avkjørsel fra E69 i Tresfjorden og fra Riksvei 58 i Vaksvika.

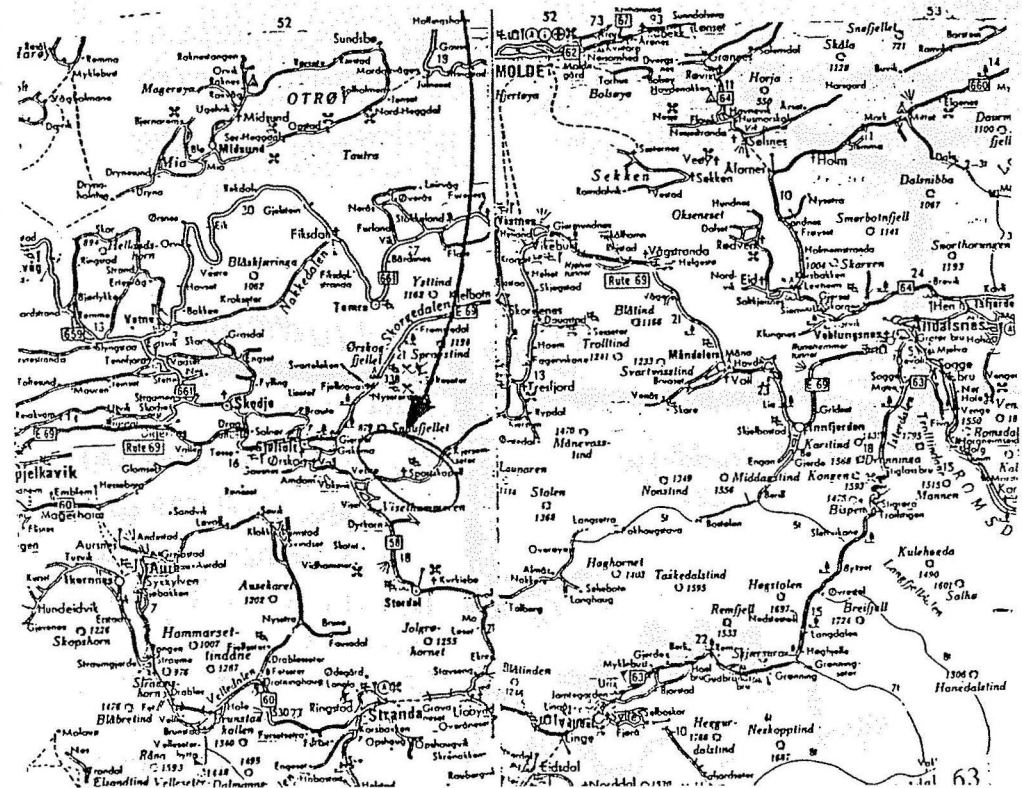
Premier.

Div. aktiviteter lørdag kveld. Muligheter for fellestur hvis været tillater det.

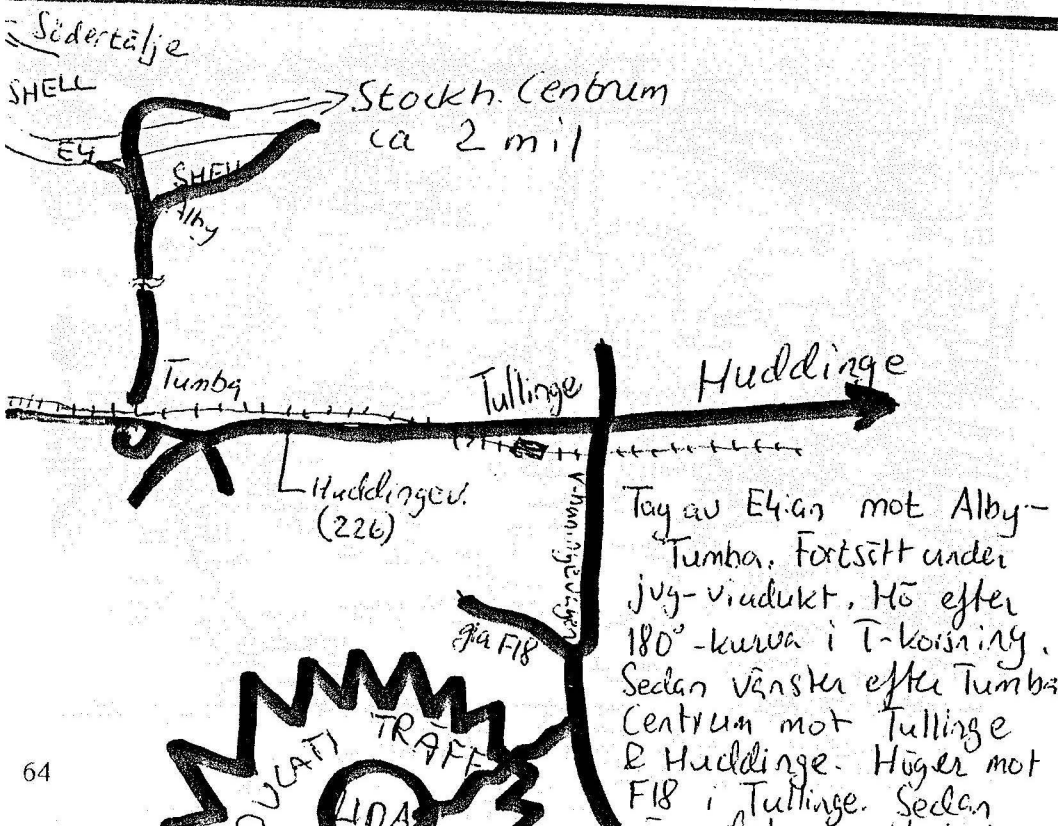
Kafé og kolonial i nærheten.

Påmelding til: Bjørn Vaagseter, Lillebakken 19,
6440 Elnesvågen, tlf. 072-62022.

V E L K O M M E N !



HAR DU AN- MÄLT DIG TILL TRÄFFEN?



ÅRSMÖTET/TRÄFFEN 27-28 AUGUSTI I STOCKHOLM

Det är som vanligt svårt att planera träffen. Snälla, gå till posten IDAG och betala in om du ska komma. Vi måste veta hur många vi ska beställa mat för.

BETALA SÅ HÄR: SÄTT IN 160 KRONOR PÅ POSTGIRO NR 4771371-4. SKRIV "TRÄFFEN" PÅ INBETALNINGSKORTET OCH NAMN, MEDLEMSNUMMER SAMT NÄR DU KOMMER (DET GÅR ATT KOMMA PÅ FREDAGEN).

DET GÅR ÄVEN ATT BESTÄLLA SÄNGKÄDER. SÄTT BARA IN 20:-- EXTRA OCH UPPGE ATT DU VILL HA DET SÅ ORDNAR DET SIG.

DU FÅR: MIDDAG, FRUKOST OCH ÖVERNATTNING FÖR DESSA PENGAR. DRYCKER SKA GÅ ATT KÖPA.

VI TÄNKER ORDNA OMRÖSTNING OM HÄFTIGASTE DUCATIN (TA DET INTE FÖR ALLVARLIGT BARA), OCH VI KOMMER ATT DELA UT PRISER. VAD VI KOMMER ATT DELA UT FÖR PRISER OCH TILL VEM VET VI INTE ÄNNU, MEN VI HAR CANTINA-DESMODROMICA (VIN), EN FLASKA MYCKET FINT VITT ITALIENKST VIN, VANDRINGSPOKAL MM. KANSKE SKA VI TIGGA IHOP MC PRYLAR FRÅN VÅRA VÄNNER I MC-BRANCHEN.

DET KOMMER ATT SÄLJAS KLUBBPRYLAR (TRÖJOR MM) PÅ TRÄFFEN.

VI KOMMER EV. ATT ÅTER IGEN DISKUTERA DUCATIS SITUATION I SVERIGE (RESERVDELAR MM).

PROGRAM HAR VI INTE, MEN DYK UPP KLOCKAN 11.00 PÅ LÖRDAGEN (SENAST) SÅ SKA VI FÖRMODLIGEN FÖRFLYTTA OSS TILL FLÖTERS. RING MW:S AUTOMATISKA PÅ TEL 08-7662284 LÖRDAGEN DEN 20:E AUGUSTI KL 12.00-22.00 SÅ BERÄTTAR DEN OM VI EVENTUELLT SAMLAS DIREKT HOS FLÖTERS. PÅ EFTERMIDDAGEN ELLER KVÄLLEN BLIR DET EFTERLÄNGTADE ÅRSMÖTET. VÄDRET BLIR GIVETVIS FINT.

VÄLOMNA TILL STAN ÖNSKAR STOCKHOLMARNAS



EXTAS I USA, ELLER DUCATIS DUBBELSEGER PÅ DAYTONA (PRO TWINS MODIFIED PRODUCTON), ELLER...
Hälsningar Johan 372

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Köpes
DUCATI-broschyrer, -60, -70 tals, men speciellt Replica 83-84, Replica Mille och S2 Mille.
Torbjörn Lindgren 0485-54247

Köpes
DUCATI 1-cyl, div delar, även def. Även motor hel eller i delar, allt av intresse!
Torbjörn Lindgren 0485-54247

Köpes
Ducati 600 Pantah. Kontant betalning
Dennis 0370-35851

Säljes
Ducati TT2. NCR-portad, 7-kammar, Malossi 41:or, NCR-system, Marzocchi 38mm fram, enkelstöt bak, Brembo 4-kolv + 300mm ISR-skiva. 65000:-
Peter Lindqvist 08-7586933

Säljes
Ducati 950 NCR. NCR-ram och kaross, SS-kåpa, dubbellysen, 4-kantssving, Öhlindämp, Kröber, mm. 55000:- omlackad.
Peter Lindqvist 08-7586933

Säljes
Ducati prylar. Gaffelkronor, bromscyl bak, ställbart clip-on, oljekylare, bromsskiva, kicksats, laddningsrelä, koppling, 900-top par, stålderv bak, kopplingsgrepp, bromsgrepp, 2st 900-toppar (tomma), varvräknare mod F1, mm, mm. Ring för info.
Peter Lindqvist 08-7586933

Säljes
Engelska 25 liters packväskor. Svarta med guldstripes + svart smäcker pakethållare. Darmah-tank sv/guld med perfekt lack. Bosch tändbox billigt.
Johan Genestig 0455-13179

Säljes
600 Pantah -82, röd/grön, 6000 mil.
Annelie Owesson 0472-14688 0470-55007

Säljes
Ducati 900 MHR -84. 2 ägare, 4500 mil, provk. Ring Knutstorp 4 Sept.
Erik Scherdin 0530-30825

Säljes
Cagiva Alazzurra 650 GT -86. Mycket fint skick, 830 mil, pris: ca 35500 kr.
Stefan Malvezzi 021-350917

Säljes
Min Paso är till salu. Begriper inte varför. Har nyss fått den. Är ju knappt inkörd. Alla människor behöver ju ha nåt roligt. Låter som ett åskväder med fyllbas. Det är bra. Att jag vill byta den mot en bil är bara rykten. Förresten är bakdäcket slut. Så det är ingen idé ni ringer. Kommer att säga att den är såld. Dyr blir den också. Fan. Ibland är livet ett helvete....
Ulf 08-7662264

Bäste Micke!

De första Ducati 750 Sport är på väg, och vi räknar med att ha dem hemma ett par dagar in i augusti. Intresset är stort, och de maskiner som kommer hem nu är redan beställda av handlare.

Som Du vet handlar det ju om en Paso-motor som monterats i en ram som i allt väsentligt är en Santa Monica. Den har kvar Pasons dubbel-Weberförgasare, och även avgassystemet ser likartat ut.



DUCATI 750 SPORT
Tekniska specifikationer

Ram

Packverksram av rör i krommolybden

Fjädring

Fram: Marzocchi teleskopgaffel med 40 mm gaffelrör
Styrhuvudvinkel 28°, försprång 115 mm
Styrutslag 22°30' åt vardera hållet
Fjädringsväg 140 mm

Bak: Svängarm med enkel stötdämpare.
Fjädringsväg 91 mm

Hjul och däck

Fälg fram: MT 3,75 x 16"
bak: MT 5,00 x 16"

Däck fram: Pirelli eller Michelin 130/60VR16
bak: Pirelli eller Michelin 160/60VR16

Motor

Twåcylindrig 90° L-twin, fyrtakt med två ventiler per cylinder, enkel överliggande kamaxel och desmodromisk ventilstyrning.

Slagvolym: 748 cm³

Cylinderdiam. x slaglängd: 88 x 61,5 mm

Kompressionsförhållande: 9,5:1

Effekt: 55 kW vid 8500 varv pr minut

Vridmoment: 70 Nm vid 6350 varv pr minut

Högsta motorvarv: 9000 varv pr minut

Diameter insugsventil 41 mm, avgasventil 35 mm

Ventillyft, insug 9,35 mm, avgas 8,50 mm

Insugsventil öppnar 31° före 0°

stänger 88° efter ND

Avgasventil öppnar 72° före ND

stänger 46° efter OD

Förgasare: 1 Weber dubbelportförgasare, typ 44CNE113

Huvudmunstycke 150, tomgångsmunstycke 57

Elsystem

Alternator: 12V - 300W

Batteri: 12V - 16 Ah

Strålkastare: 55/60 W

Bakljus: 5/21 W

Startmotor: Nippon Denso 12V - 700W

Elektronisk tändning

Tändförställning: Från 6° vid 1700 varv till 32° vid över

2600 varv per minut

Tändstift: Champion RA6YC

Caqivagruppern har verkligen ansträngt sig den här gången att få fram en höj som är ett ekonomiskt alternativ, och ca-priset i Sverige blir 69.750:-. Tyvärr har vi ännu inga reproducerbara bilder av 750 Sport, men jag skickar över en teknisk specifikation.

Med vänlig hälsning
H FLÖTER FORSÄLJNING AB

Hans Blomqvist

Transmission

Primärdrivning 1:1,972 (36/71)

Växellådsutväxlingar:

1:an 1:2,50 (16/40)

2:an 1:1,71 (21/36)

3:an 1:1,33 (24/32)

4:an 1:1,07 (27/29)

5:an 1:0,97 (29/28)

Sekundärdrivning 1:2,53 (15/38)

Totalutväxlingar:

1:an 12,47

2:an 8,53

3:an 6,64

4:an 5,34

5:an 4,84

Drivkedja Regina 1350R - 5/8x1/4"

Smörjning

Trycksmörjning med kugghjulspump

Kapacitet: 26 lit/min vid 10.000 varv pr min.

Oljemängd 3,5 ltr

Bromsar

Fram: dubbel skivbroms. Skivdiameter 280 mm. Brembo

enkelverkande bromsok.

Huvudcylinderns kolvdiameter 15 mm

Bromsokets kolvdiameter 38 mm

Bromsbeläggens yta 80 cm²

Bromsbeläggens material FREN-DO 222

Bak: enkel skivbroms. Skivdiameter 270 mm. Brembo

enkelverkande bromsok.

Huvudcylinderns kolvdiameter 12,7 mm

Bromsokets kolvdiameter 38 mm

Bromsbeläggens yta 40 cm²

Bromsbeläggens material FREN-DO 916

Dimensioner och vikt

Längd 2000 mm

Bredd 670 mm

Höjd 1160 mm

Höjd vid styret 850 mm

Höjd vid fotpinnarna 360 mm fram, 480 mm bak

Sadelhöjd 750 mm

Maxifrigång 170 mm

Hjulbas 1450 mm

Torrsvikt 180 kg (90 kg fram, 90 kg bak)

Tjänstevikt inklusive 70 kg förare 265 kg (115 kg

fram, 150 kg bak)

Tjänstevikt inklusive förare och passagerare, vägande

tillsammans 140 kg: 335 kg (120 kg fram, 215 kg bak)

Tankvolym 17 ltr (därför 4 ltr reserv)

Toppfart 215 km/tim

Bränsleförbrukning 6,6 ltr/100 km