

Cucciolo



NR 5 1988

Nu tjockare än omöjligt!!!!



CUCCIOLIO NR 5 1988

Du håller just nu Cucciolo nr 5 i din hand. En tidning som blivit ännu tjockare! Kan man inte kalla Cucciolo för en liten bok nu? Fr.o.m. förra numret så har vi möjlighet att göra Cucciolo nästan oändligt tjock. Detta tack vare att man numera plockar, häftar och falsar tidningen i Landskrona, hos Mats Håkanssons morska. Därför har vi kunnat tömma "artikelreserven" i den här tidningen. Den äldsta storyn här i är över ett år! Tack vare detta är det ännu mera välkommet än tidigare med all form av bidrag till tidningen. Skvaller, ljug, bilder (går bra med färg om de är tydliga och har bra kontrast), stories, planer, mektips... Ja, vi tar ju emot alla bidrag som har någon anknytning till Ducati eller Svenska Ducati Klubben. Hälsningar från redaktionen.

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

Medlem i Svenska Ducati Klubben blir man genom att sätta in 150:- på postgiro nummer 477 1371-4 där man anger namn, adress, tel hem, tel arb, MC, reg nr. Adress till klubben (ordföranden)
Svenska Ducati Klubben c/o Mats Håkansson, Storgatan 14A, 26131 Landskrona. Tel: 0418-12978. 0418-22733

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

SENASTE NYTT

LUCKY STRIKE CAGIVA

Cagiva har ju som bekant inte haft någon huvudsponsor i Road Racing VM i år. Man har inte velat ha någon! På Paris-Dakar hojarna är man sponsad av Lucky Strike, ett cigarettmärke som även Randy var sponsad av tidigare genom Team Kenny Roberts Lucky Strike. Lucky Strike säger sig vara mycket missnöjda med att Kenny gav Randy sparken, så det ryktas om att de vill sponsa Cagiva i stället. Om Cagiva ställer upp på att få en massa pengar mot att man måste lacka om sin Ferrari-inspirerade 500:a är dock tveksamt.

GUZZI STRÄVAR BAKÅT?

Guzzi presenterar en ny sportmaskin i höst: 750 Targa. Den får två ventiler per cylinder och ska ersätta 650 Lario och V75 (i alla fall i England där man helt går tillbaka till 2-ventilare!). En ny off-road stång väntas senare. I Sverige kommer agenturen tas över av ordföranden i Guzzi Owners Club: Bror Eriksson.

BILLIGA NCR 851

Enligt Binge (Björn Inge), Sveriges framgångsrikaste Ducatitrimmare, så såg han några mycket prisvärda NCR-preppade 851:or hos NCR i somras. Likadana som den som Stefano Caracchi kom 2:a med på Daytona. I svenska pengar kostar de endast 130000:- och Binge mumlade något om att han hört sig för, för en svensk föräres räkning! Spännande!!

BÄRS

Han har inget med Ducati att göra, förutom att han sponsas av Flöters, men han har ju gjort årtiondets grej. Håkan Carlqvist. Han hade 40 sekunders ledning i Belgiens första VM-heat på sista varvet. TV-kameran följde honom när han plötsligt stannade. Experten bredvid kommentatorn började tala om motorras samtidigt som TV-kameran zoomade in Carlqvist som svepte en öl! Sedan åkte han iväg och vann heatet!!! Han vann även nästa heat. Detta var en av Carlqvists sista tävlingar. Vilken avslutning! Och vad knäckande för alla fabriksförare.

NY BOK FRÅN HAYNES

Haynes, ni vet de som gett ut en mekhandbok för 860:n där man använder ett däckjärn som mothåll för kamaxeln och som uppger fel ventilspel, har kommit ut med en ny bok: "Motorcycle Workshop Practice Manual". 143 sidor och 300 bilder visar att man kan slippa att använda specialverktyg! Låter skrämmande. Citat från Motorcycle News: "Glömde dom skicka oss ett recensionsexemplar bara för bilderna på en stor hammare?" Cucciolo varnar för boken.

LA CARRERA

Det vilda La Carrera racet i Mexico vanns i år av Fred Eiker på en Ron Wood (inte han i Stones) -preppad Rotax 600-stånka. Duane Summers som segrade förra året på sin Laguna Seca hade otur i år när en tändbox pajade på startlinjen. Han tog istället en Paso och blev 3:a efter Paul Rasmussen på en Fl:a. När Summers vann förra året åkte han 187km/tim i snitt. Årets segrare hade 174 km/tim. Det finns också en klass för 6-cylindriga maskiner (4:or får inte ställa upp). Där körde segraren med en snitffart av 149 km/tim.

LUCCHINELLI HJÄLM

AGV:s nya hjälm "100" i Kevlar/Glasfiber lär vara mycket bra enligt Cucciolos testare Sven Cullman. Den finns att få i specialmodeller, bl a Marco Lucchinelli och Randy Mamola, även om Randy själv använder Arai. Lucchinellihjälmen är den berömda vita med den stora svartgula stjärnan. Om hjälmen finns att få i Sverige är tveksamt (i Norge är det också tveksamt Anne-Line!). Men, den finns i England hos Padgett's, 234 Bradford Road, Batley, W Yorks, England. Tel (0)924-478491. Priset är £149+frakt & ev moms.

DOLDA EFFEKTRESURSER

När olika tidningar världen över testat 851 Corsa och Strada har man imponerats över prestandan, men blivit förvånade då man mätt upp ganska blysam effekt. Engelska Performance Bikes har kommit på varför det "fattas" effekt när man mäter. På bakhjulet mätte man upp 85,8 hk/9170 rpm. Detta rimmade dåligt med den uppmätta maxfarten 257km/tim. Man plockade sedan bort luftburken och se! Då fann man flera gömda hästar: 96,9hk/9700 rpm. Felet man gör när man mäter effekten är att man glömmer Duccens luftintag som verkligen gör nytta på Duccen. Det sitter en sensor som hela tiden kompenserar insprutningen för trycket i luftburken vilket förmodligen ger ännu mer effekt när man åker i 257km/tim!

BOTT-VINNARE TILL SALU

Steve Wynne skall sälja sin mycket, mycket preppade Bimota DB1 som haft Graham McGregor, Eddie Roberts och Tony Moran som förare. £8000 kostar härligheten och telefonnumret till Steve är (0)625-73561.

PIRATDEL

Biltemas Höst & Vinter katalog kom nyligen, och man har börjat att sälja Duce-prylar! Oljefilter (är 90% säker på att det är rätt) till Simca Horizon/Solara/Tagora best nr 50-631 kostar 32:-. Detta skall då även passa sena 900:or, Mille och alla Pantahmotorer (750F1, Paso,

Alazzurra mm). Säkringsdoda typ Bosch med 4 säkringar (sitter i original på massor av Duccar) kostar bara 29,50:- best nr 35-314. Man har också billiga hjälmar, batterier och lite annat kرافs. Sniket, men billigt. Tel 013-130000.

STÅNKOR TILL SALU

Det meddelas att Kracht Motorradservice, 2350 Neumünster, Brachenfelder Str 22 Tel (04321) 21043 i Västtyskland fortfarande har några sprillans nya spanskbyggda 350 1-cyl Mototrans Ducati till salu (se annons i Cucciolo 3-87). Priset var 1987 5900 DM och man kan tala svenska!

RANDY STANNAR

Randy tänkte faktiskt mitt under säsongen bryta sitt kontrakt med Cagiva. Efter att det börjat gå bättre bestämde sig Randy för att stanna. Han åker alltså Cagiva 1989 och har kvar en av de erkänt bästa mekanikerna inom road-racing: Gerorge Vukmanovitch.

RAYMOND SLUTAR?

Efter årets dåliga säsong kanske Raymond Roche slutar åka 500. I stället skall han åka Ducati i Superbike? Ja, det är inte helt omöjligt! Han ställde upp på Le Mans, men åkte av i regnet. Han skall ställa upp i resten av årets av deltävlingar och kanske fortsätter nästa år!!!

LUCHINELLI-MAMOLA-ROCHE PÅ BOL D'OR?

Marco Luchinelli har framfört önskemål om detta till fabriken! Det kan dock bli strul. Honda och Suzuki har redan protesterat att Ducatin inte uppfyller F1-reglementet, vilket väl i och för sig är riktigt. Men, vilka glädjedödare. Tänk er världens populäraste Superbike-förare och världens populäraste 500-förare i samma team på en Ducati! Racet har redan varit när ni läser det här, så ni vet väl redan hur det gick?

LUCHINELLI TILL JAPS?

En av de fyra japsarna vill att Lucky skall köra för dem i 500-klassen nästa år. Lucky bekräftar att han blivit tillfrågad men vägrar uttala sig innan Superbike-säsongen är över. Huuuuu!

SEMESTER

Om du vill ha en riktig Duce-semester nästa år så kan det rekommenderas att spara ett par veckor till i September. Då kanske man kan kombinera en resa till den jättelika Ducati-träffen hos Ducati Pompono, där bl a besök på fabriken ingår, med 24 timmars Bol d'Or. Kan va nåt va=

PROJEKTHOJ

Den tidning som för en tid sedan publicerade artikeln med den kraftigt modifierade projekthojen "Samba Samuraj" kommer antagligen inom en snar framtid att publicera ännu ett byggprojekt. Vi gissar att det döps till "Tango Forza Italia". Även denna skapelse är kraftigt modifierad med: 1) Grålackad motor. 2) Motorskyddsbågar. 3) Svenska flaggan dekaler på frontkåpan. Enligt vad Cucciolo erfar provar man även en projekt-tankväska. Ekipaget kommer förmodligen att framföras av en replica av den kände countrysångaren Kenny Rogers. Spännande!!!

CUCCIOLOS RESEHÖRNA

För den som inte nöjer sig med att läsa Cucciolos rese- och bantester, utan vill utforska dessa på egen hand, kan Cucciolo rekommendera ett hotell/restaurang i Adenau (Nürburgring). Alla större tidningar med självaktning har ju sitt stamställe, och Cucciolo rekommenderar: Alt Adenau, Hauptstrasse 124, 5488 Adenau. Maten är gjord enligt "la cuisine francais" och är i absolut toppklass. Även baren kan rekommenderas där man har en exklusiv öl kallad "Icehockey beer". När man sedan har kraschat hojen, och är så blåslagen att hela kroppen värker, rycker ägaren/kocken Franz in med medikamenter som han använde under sina 8 år i främlingslegionen.

KÅPRAS

En icke namngiven ducatist i övre medelåldern har, vad Cucciolo erfar, gjort en anmärkningsvärd provkörning av nya 750 Sport. På väg från Mölnlycke till Biscaya hämtade han upp sin dotter i yngre medelåldern. Med dottern bakpå, även hon medlem enligt säkra källor, tappade ekipaget större delen av kåpan! Hur detta gick till har ännu inte nått Cucciolos redaktion. Men, vi hoppas återkomma till detta så snart vi kan.

DOUBLE SYSTEM

Stötdämparen på Lucchinellis hoj är en märklig skapelse utan fjäder! Man har ersatt fjädern med gas. Stötdämparen är utvecklad och tillverkad av Giovanni Langella i Napoli. Han har en liten utvecklingsfirma och gör flera utvecklingsarbeten åt Ducati. Hans arbeten är rena hantverket och därför är förmodligen stötdämparen mycket dyr, om den ens går att köpa. Förutom Double-System stötdämparen så sysslar Langella mycket med utveckling av delar i speciallegeringar. Adressen, om du vill preppa din 851:a eller F1:a, är: Langella, Via Jannelli 418/420, Napoli. Tel (0)81-256010.

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

Besöksadr. Hackeforsvägen 1

Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

BOTT PÅ JYLLAND RING

Av Björn Andersson

Precis hemkommen från ett sedvanligt angenämt besök i vårt västra grannland kan jag summera näst sista deltävlingen i MC-Nytt's Battle of the Twins Cup, racet gick på Jyllandsringen, det var ett kombinerat mc/bil arrangemang, och blev dessutom genom vissa förvecklingar sponsat av den Danska tidningen "Motorcykeln". Arrangemangen fungerade mycket bra med tanke på mc/bil kombinationen, förutom BOT kördes endast SuperCup som road racingklass.

Banan är kort och knixig och ett fullt startfält, 135 st, varav 10 skulle sällas bort efter tidsträningen, troligen det starkaste hittills bäddade för ett tufft race. Snabbast efter tidsträningen var en dansk veteran som gjorde comeback efter två års uppehåll, gamle danske och nordiske mästaren Kjeld Jo Sörensen på en standard Ducati 750 FI. Andra träningstid hade Finn Villadsen, Kawasaki 500. Därefter följde Olle Andersson, Björn Andersson, Peder Spile, Dan Gustavsson och Bue David-Andersen.

Det blev tätt i starten och under de första varven bröt sig en tätklunga om sex man loss, från vilken på tredje varvet Dan "jumbo" Gustavsson och på fjärde varvet Sörensen vurrpade. Detta innebar att Villadsen kunde sticka ifrån och gå i mål som ohotad segrare. Det blev fight i sista kurvan före mål om andra-platsen mellan två Andersöner, där Olle drog det längsta strået. Sedan var det en lucka ner till fjärde man, Lars Christensen, Moto Guzzi, som gick i mål strax före Bue D-A som gjorde en strong uppkörning efter att ha varit utanför banan i första kurvan och därmed sist iväg.

Nu är det verkligen upplagt för täta fighter på Gelleråsen 17-18/9 där den sista tävlingen går av stapeln i norsk regi.

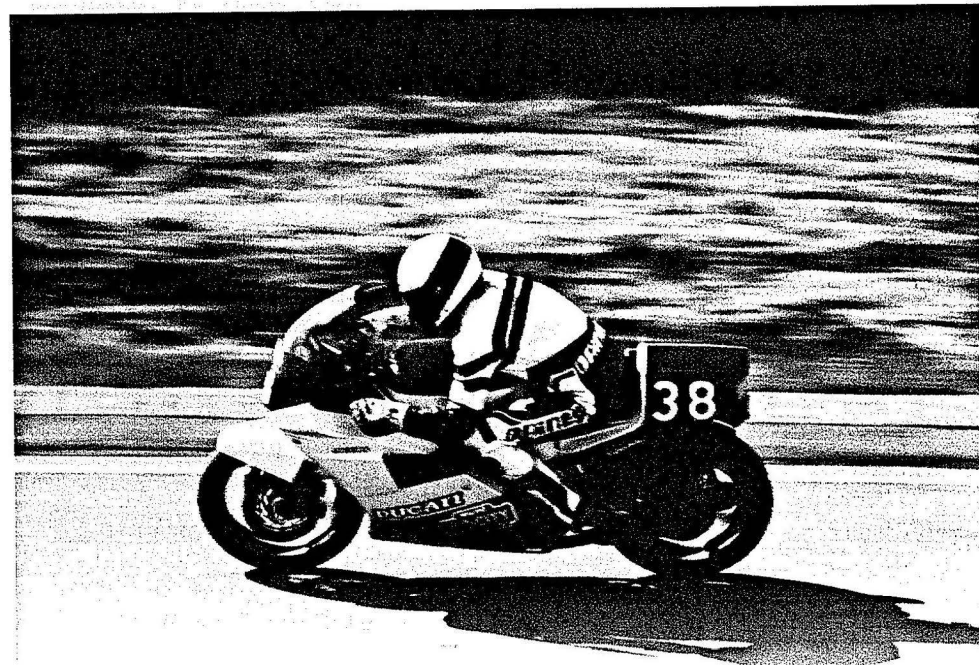
Resultat Jyllandsringen 27-28/8

1	Finn Villadsen	Kawasaki
2	Olle Andersson	Ducati
3	Björn Andersson	"
4	Lars Christensen	Moto Guzzi
5	Bue David-Andersen	Ducati
6	Peder Spile	"
7	Torben Nielsen	Moto Guzzi
8	Jesper Hald	Ducati
9	Carl Fredriksen	Moto Guzzi
10	Michael Christensen	Kawasaki

Sammanställning efter sex race

1	Dan Gustavsson	62p
2	Olle Andersson	54p
3	Timo Merentie	35p
4	Björn Andersson	35p
5	Bue David-Andersen	34p
6	Panta Wallin	24p
7	Torbjörn Lindfors	22p
8	Peder Spile	19p
9	Finn Villadsen	15p
10	Harri Maikola	11p

Olle på
Anderstorp
Foto:Lars
Magnusson



BATTLE OF THE TWINS GRANDE FINALE

Vädret ramade in en lyckad BOTT-final med en strålande höstsol från en klarblå himmel. Gelleråsbanan skulle bli den perfekta platsen för den Stora Finalen. Skulle det bli Dan Gustavsson eller Olle Andersson? Den som kom först av dessa båda i mål skulle ta hem hela NORDIC TWIN CUP. Sedan hade Panta, Bue, Björn Andersson och Timo Merentie alla möjligheten att komma 3:a. Upplagt för en spännande final således.

För att hålla spänningen ännu mera på topp så bestämde man sig för att köra ett extra race, där poängen inte räknades, redan på Lördagen. På träningen var Sam Toming (N) klart snabbast med Bues Montjuich. Han har inte kört något i år, men brummade runt på 1.29.64. 2:a träningstid hade Dan med 1.32.33 och 3:e Olle med 1.32.55. Olle tog starten och höll ledningen några varv innan han blev omåkt av den grymt körande Sam. Timo Merentie lyckades också komma om Olle, som givetvis inte ville förivra sig när det inte gällde något. Björn Andersson var bra med i loppet, men fick bryta efter halva loppet pga "precisionstankning" (dvs soppatorsk). Kjell Bogren (Norton) fick bryta då han ägnat eftermiddagen åt att måla en Norton-flagga i stället för att ladda batteriet! Lite längre bak i fältet låg Anne-Line Barkald. Hon skrev BOTT-historia genom att vara den första tjej som ställde upp. Bra! Det var första racet någonsin för hennes del så hon tog det lugnt och kände sig för. Loppet vanns så småningom av Sam, före Timo, Olle, Dan, Bue. Panta och Dag Lövaas (Norsk general-agent på 851 Corsa).

På kvällen hade Björn & co ordnat det riktigt fint. Ett stort tält, kopplat till Benny Aneröds buss och fyllt med möbler från Landskronas kommun, hade lånats och i detta skulle det bli Pasta för deltagare och publik i BOTT! En stor flagga prydde tältet vilket stack i ögonen på Bogren. Därav hans flaggmålning under eftermiddagen. Att det var en italiensk flagga kan ni nog lista ut. Medan Pastan och ölen inmundigades, passade Bue på att överlämna en summa pengar till Björn Andersson som samlats in under eftermiddagen. Björn, som inte ens hade råd med soppa till racet, blev naturligtvis glad och skall använda pengarna till en redan inplanerad englandsresa där han skall besöka Gordon Anderson (Englands svar på Björn Andersson -som lottade ut en DB1 för ett år sedan-). Man hoppas på lite utbyte av förare nästa år! Björn fick stora applåder av alla förare som verkar mycket nöjda med denna första BOTT-säsong.



Fest i BOTT-tältet. Foto:MW

På Söndagen var det dags. Det märktes. Cucciolo passade på att snacka med några av förarna innan dagens tävling:

DAN GUSTAVSSON

Dan, som ledde inför finalen, preppade hojen inför finalen genom att tejpa utstickande skruvar för bättre aerodynamik. På Lördagens race hade han problem med däcken. Skrockfullt undrade man om det berodde på "Mamola-elefanten" som Irene sytt på ryggen på Dans skinnstall. Han hade faktiskt uppställ i Randy-klass! Annars var han nöjd med hojen som fått en M1R till årets säsong. Han påpekade också hur mycket hårdare konkurrensen blivit. Till nästa år blir han tvungen att preppa hojen ännu mer. Det enda han kunde tala om nu var att hojen skall få ny design!

OLLE ANDERSSON

Olle kände en ganska hård press på sig innan racet. Han erbjöd bla Björn Andersson en tia om han placerade sig före Dan och efter Olle i racet. Björn avböjde! I stället förbättrade han aerodynamiken genom att vaxa 851:an. Taktiken var bara att hålla spåret och täcka upp. 851:an, som lackats Luchinelli-röd, var inför tävlingen sponsad av ingen mindre än Sven Cullman! Tyvärr blev Cucciolos utsände avbruten just när Olle skulle berätta om framtidsplanerna.

TIMO MERENTIE

Timos taktik inför loppet var enkel. -"Jag kör så fort det går". Något han bevisade senare genom att ta snabbaste träningstid. Timo hade en 600:a förra året i sin Sports-Harris, men nu är den utbytt mot en något modifierad Santa-Monica motor. Bla sitter det 41mm "fuggar". Trots blygsam trimning så är hans maskin mycket snabb. Timo fattar inte själv varför just hans 750 är så snabb!

PANTA WALLIN

Panta hade problem innan racet. Bromsarna ville ligga på mer och mer ju mer han körde. På lördagens tävling började framdäcket tugga i kurvorna! Det blev inte bättre när bromsarna försvann på 10:e varvet! Han hade också problem med växellådan. Det gick inte att växla upp från 2:an till 3:an vilket gjorde att han fick köra på 3:an även i de tvärraste kurvorna. Panta utmärkte sig även genom att nästan glömma tidsträningen! När alla BOTT-hojar stått och varmkört i fem minuter så att marken skakade och gett sig ut på banan, då kom Panta och frågade: "Är det BOTT nu?" !!!! Snacka om att ta det cool. Till nästa år har Panta vissa planer på att bygga en 750 Harris-Ducati.

BUE DAVID-ANDERSEN

Bue hade stora problem. Ena remmen gick av på träningen vilket medförde krökta ventiler. Han fick sedan låna det främre topplocket från Peter Lindqvists lånade 600:a som fått ras på den bakre toppen. Att den toppen var annorlunda portad och hade annan kamaxel gjorde att hojen bara gick bra över 11000rpm enligt Bue. Dämpningsproblem i M1R-gaffeln fixade Bue genom att hälla i SAE50 motorolja (!?). Avondäcken funkade bra tyckte Bue, men bromsarna var det värre med. På lördagens tävling flög beläggen ur vid inbromsningen efter långa rakan då "pinnen" gått av i ISR-oket. Bue pumpade som en galning och lyckades få kolvarna att komma in till skivan som bromshjälp. Givetvis åkte han av, men inga skador som tur var. 600:an hängde annars med otroligt bra, men till nästa år blir det kanske alu-ram och 750 motor?

BJÖRN ANDERSSON

Steve Wynne-trimning, ISR-bromsar, M1R och Öhlins. Det är lite av receptet som fått fart på Björn och hans hoj. Björn hade också problem innan tävlingen. Höll på att tappa bakdrevet då det var gängpaj på flera skruvar! Locktite och najad låstråd blev den provisoriska lösningen. Björn lovade att precisionstanka bättre till finalen än vad han gjorde dagen innan då bensinen bara räckte för halva loppet. Goda vänner samlade ihop bensin åt Björn som hade slut på både pengar och soppa!

TEAM NORTON

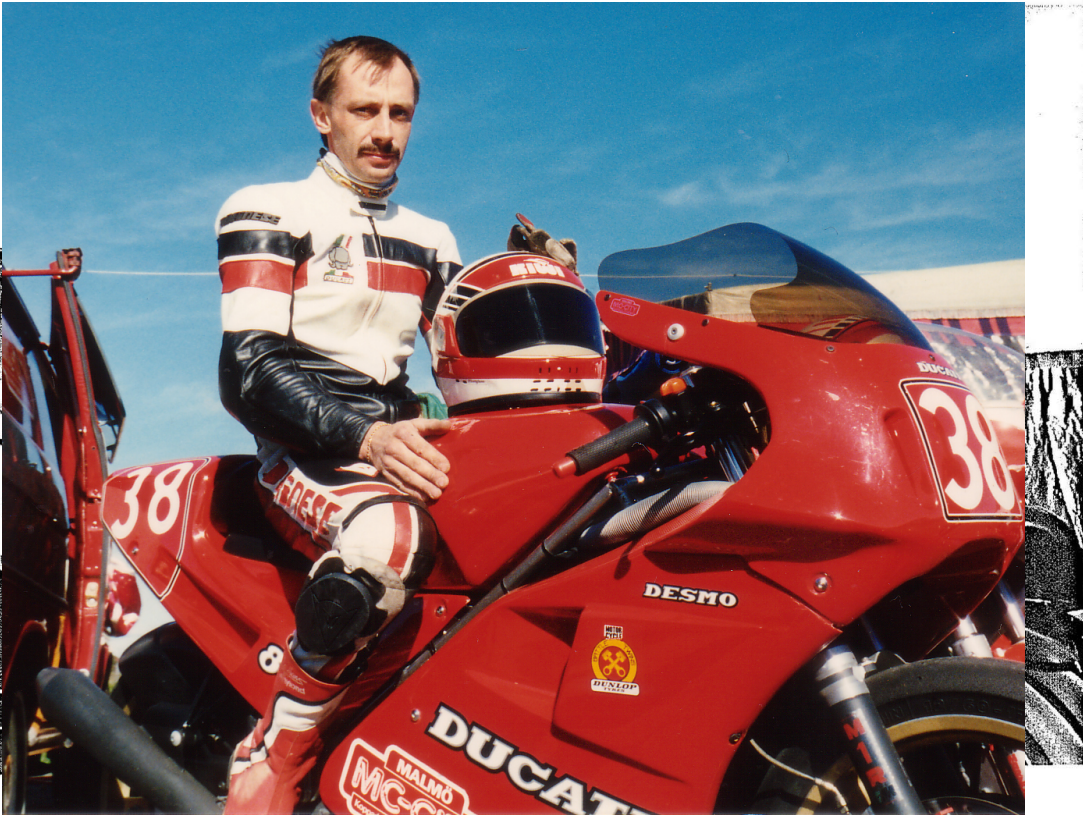
Kjell Bogren och Micke Eriksson skulle gå ut hårt för att sedan forcera mot slutet! Att man laddat upp med Pasta kvällen innan förklarades bort med att man sköljt ner den med engelsk öl. Som frukost hade man dessutom käkat engelsk yoghurt (sant!). På en direkt fråga förklarade man att man absolut inte behöver någon mekaniker, man kör ju Norton! Batteriladdning, däremot, lejer man bort... Man söker också kökspersonal inför nästa säsong. Kjell kanske sätter ihop en 920-Norton för nästa säsong. "-Jag har en kvaddad Rickmanram till nån jävla japs, sen har jag en Commandoram. Rickmanramen ser ut som en jävla spaghetti i framändan så jag får väl säga av den och skarva ihop skiten med Commandoramen på nåt sätt". Cucciolo ser med spänning fram mot att få se detta bygge.

Tidsträningen gav följande resultat: 1) Timo Merentie 1.28.43 2) Sam Toming 1.28.98 3) Björn Andersson 1.29.91 4) Olle Andersson 1.30.91 5) Dan Gustavsson 1.31.02 6) Torben Nielsen 1.32.17. Sedan följde Vif Hansen, Dag Lövaas, Peter Jörgensen, Panta Wallin, Peder Spile, Jorma Lantta, Kjell Bogren, Magnus Martinsson...

Nu var det dags. Björn hade fått ordning på bromsarna, Kjell Bogren hade nyladdat batteri, Panta hade fått hyfsad ordning på bromsarna och Bue hade fått ny låspinne till bromsbeläggen. Dags för den STORA FINALEN. Olles 851:a gick upp på bakhjulet i starten så att han fick slå av lite. Sam Toming var snabbt uppe i täten följd av Olle, Dag på den andra 851:an, Timo och Dan. Sam skapade snabbt en lucka till Olle som hade Timo alldeles bakom. Sedan var det en lucka igen till en klunga där ordningen på andra varvet var Dag, Dan, Peter Jörgensen och Björn Andersson. På tredje varvet blev Jörgensen passerad av både Dan och Björn. På 4:e varvet var Sam i ännu säkrare ledning.

På den långa rakan la han upp vänsterarmen på ryggen, likt en skridskoåkare, för att minska luftmotståndet. Efter Sam kom Olle, fortfarande med Timo alldeles bakom, och sedan klungan där det nu var mycket tätt mellan Dag, Dan och Björn i nämnd ordning. På 5:e varvet hade Bue kommit ifatt klungan och lyckats smita förbi Björn till en 6:e plats. På samma varv bröt Vif Hansen, Carl Fredriksen (Guzzi) och Rune Sjöholm som åkte av då han förlorat bromsarna på sin gamla Honda 450 (förstorad till 500). På 6:e varvet avancerade Bue ytterligare en placering, men på 7:e varvet så var både Dan och Björn om igen. På 8:e varvet kom Peder Spile upp bakifrån och anslöt sig längst bak i klungan. På 9:e varvet var det fortfarande oförändrat på de tre första platserna. Men i klungan hände det saker. Dag ledde klungan. Vid ingången till en högerkurva skulle han växla ner, men växlarna hade låst sig. Han därför ut lite långt i kurvan. Dan och Björn smet om på insidan, men stackars Bue låg på utsidan och fortsatte ut i terrängen med ganska stora skador som följd på 600:an. Bl a gick båda remmarna av (remkåpor saknades). Som tur var klarade sig Bue bra

själv, men han var mycket besviken efteråt. Dag bröt med 851:an som inte gick att växla. Ställningen efter nio varv: Sam, Olle, Timo, Dan, Björn och Peder på den snabbaste 900:an (som han tyvärr tänker sälja och köpa en 750). Ställningen höll i sig på 10:e varvet, men på 11:e lyckades Björn smita förbi Dan. På det 12:e och sista varvet gjorde Dan allt för att komma förbi Björn igen. På den bortre långsidan innan velodromen åkte man jämsides. Tufft! Dan lyckades komma förbi, men han bromsade sedan av banan i hårnålen efter svackan. Han kom upp igen, men fick se sig passerad av både Björn och Peder. Vilken toppenfight! Sam vann före Olle, Timo, Björn, Peder och Dan. Kjell Bogren låg länge på 10:e plats med sin gamla Norton. Den började dock låta mer och mer illa. Det var nått och jämnt att han tog sig i mål. Panta hade fortfarande lite problem med bromsarna, så en 9:e plats är klart godkänt med Biscaya Guzzin. Micke Erikssons 11:e plats på den andra Norton-hojen är också mycket, mycket bra. Vi får hoppas att han och Kjell vässar hojarna och fixar bättre bromsar till nästa år. BOTT-klassen behöver udda hojar. Vart tog alla Harley Davidson och Triumph vägen?



Olle "Ollinelli" Andersson. Vinnare BOTT Nordic Cup -88. Foto:MW

Olle Andersson vann alltså serien före Dan Gustavsson. Olle åkte ju på det värsta som finns för BOTT, 851 Corsa. Men, man vinner inte bara för man har en snabb maskin. Att Olle är en otroligt skicklig förare råder det inga tvivel om. Han vann ju på Knutstorp förra året med sin nästan standard 750 F1. Dan var endast 4 poäng efter sammanlagt och har haft en mycket jämn och bra säsong, förutom vurpan i Danmark. Serien har varit mycket jämn, och det gör att det blir ännu mer intressant nästa år. Det finns nog ca 10 förare som har kapacitet att vinna serien! Att det blir en serie nästa år är nämligen klart. Det är däremot inte riktigt klart hur den blir. Det blir förmodligen en serie, som nu, sponsad av en MC-tidning. Sedan blir det ytterligare några race, mer på skoj-nivå. Som avslutning i årets BOTT-serie blev det prisutdelning där priser delades ut för plats 1-10 i årets serie. Priserna lämnades över av ingen mindre än Benny Aneröd, som bearbetat SVEMO i flera år och som fortfarande bearbetar SVEMO för denna BOTT-klass. Benny håller förresten på att meka ihop en Sports-Harris Ducati till nästa säsong. Det var inte bara de bästa som fick pris. Extrapriser delades ut till bl a Björn Anton Andersson: "äldsta deltagare och allmänt trevlig", Panta Wallin: fick kedjespray, "bästa Guzzi-åkare", Micke Eriksson: fick bl a rengöringsmedel "Norton". En rolig avslutning på en lyckad säsong. Nästa år får vi väl annonsera bättre och ha Ducceträff vid varje tävling.

MW

HEAT 1 (RÄKNADES INTE IN I SLUTRESULTATEN)

1	36 Sam Toming	NMK Oslo	N Ducati 750	1	1
2	40 Timo Merentie	Kouvolaan MK	SFDucati 750	1	1
3	38 Jan-Olof Andersson	Hyllinge MS	S Ducati Corsa	1	1
4	1 Dan Gustafson	Kortedala MK	S NCR Ducati 750	1	1
5	2 Bue D-A	NMK Oslo	N Ducati 600	1	1
6	3 Panta Wallin	Messangers MCK	S MotoBiscaya1000	1	1
7	57 Dag Lovaaas	NMK Tonsberg	N Ducati 851	1	1
8	8 Peder Spile	RRKV	DKDucati MCR 950	1	1
9	58 Peter Jorgensen	ANIK	DKDucati V50P 748	1	1
10	55 Torben Nielsen	ANIK	DKDavid Guzzi	1	1
11	7 Magnus Martinsson	Kortedala MK	S Ducati	1	1
12	43 Jorma Lantta	Kouvolaan MK	SFBimota 750 801	1	1
13	14 Mikal Eriksson	Vestra MK	S Norton 750	1	1
14	16 Erik Dancker-Jensen	RRKV	DKDucati MC 750	1	1
15	47 Harri Maikola	RA MK	SFKawasaki 500	1	1
16	19 Bjorn Andersson	LMS	S Ducati 750	1	1
17	54 Eskil Tin Iversen	NMK Oslo	N BMW 980	1	1
18	42 Juha Kaki	RRC	SFDucati	1	1
19	15 Rune Sjoholm	Grondahls MK	S Honda TW1N 498	1	1
20	5 Svein Haalvor Kaasin	NMK Oslo	N Ducati 600	1	1
21	69 Anne-Line Barkald	NMK Felle	N Ducati 750	1	1

HEAT 2 (FINAL)

1	36 Sam Toming	NMK Oslo	N Ducati 750	1	12
2	38 Jan-Olof Andersson	Hyllinge MS	S Ducati Corsa	1	12
3	40 Timo Merentie	Kouvolaan MK	SFDucati 750	1	12
4	6 Bjorn Andersson	Hyllinge MS	S Ducati F1 750	1	12
5	8 Peder Spile	RRKV	DKDucati MCR 950	1	12
6	1 Dan Gustafson	Kortedala MK	S NCR Ducat. 750	1	12
7	58 Peter Jorgensen	ANIK	DKDucati V50P 748	1	12
8	43 Jorma Lantta	Kouvolaan MK	SFBimota 750 801	1	12
9	3 Panta Wallin	Messangers MCK	S MotoBiscaya1000	1	12
10	55 Torben Nielsen	ANIK	DKDavid Guzzi	1	12
11	14 Mikal Eriksson	Vestra MK	S Norton 750	1	12
12	7 Magnus Martinsson	Kortedala MK	S Ducati	1	12
13	32 Kjell Sogren	Vestra MK	S Norton 806	1	12
14	16 Erik Dancker-Jensen	RRKV	DKDucati MC 750	1	12
15	19 Bjorn Andersson	LMS	S Ducati 750	1	12
16	54 Eskil Tin Iversen	NMK Oslo	N BMW 980	1	12
17	5 Svein Haalvor Kaasin	NMK Oslo	N Ducati 600	1	11
18	42 Juha Kaki	PRC	SFDucati	1	11

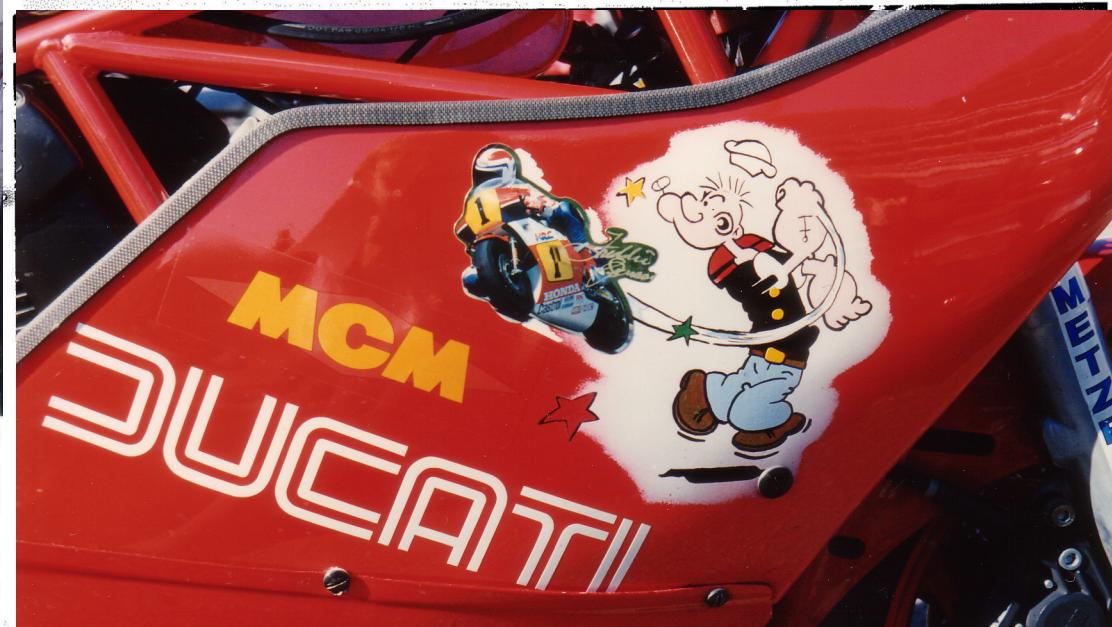
SLUTRESULTAT BOTT NORDIC CUP 1988

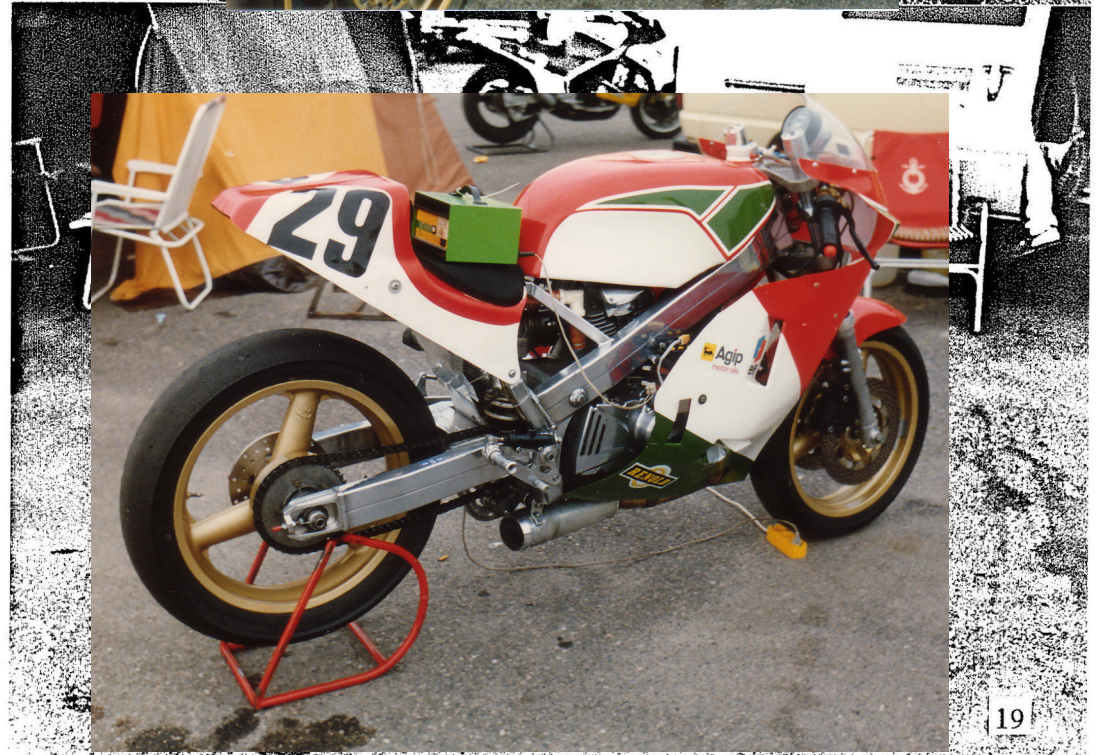
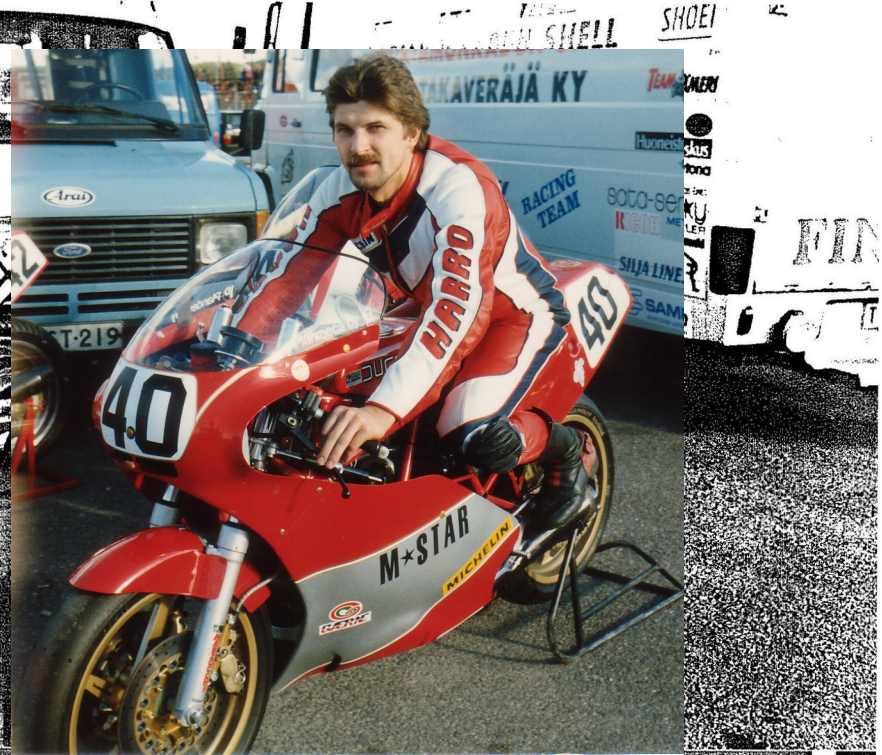
1. Olle Andersson (S) Ducati 851 Corsa. 66p
2. Dan Gustavsson (S) Ducati 750 NCR. 62p
3. Timo Merentie (SF) Harris-Ducati 750. 45p
4. Björn Andersson (S) Ducati 750 F1. 40p
5. Bue David-Andersen (N) Ducati 600 TT2. 34p
6. Panta Wallin (S) Moto Guzzi 1000 Le Mans. 26p
7. Peder Spile (DK) Ducati 900. 25p
8. Torbjörn Lindfors (S) Ducati 750 F1. 22p
9. Finn Villadsen (DK) Kawasaki 500. 15p
10. Sam Toming (N) Ducati 750 Montjuich. 15p



Ovan: Team Norge: Anne-Line Barkald och dagens vinnare Sam Toming.

Till höger: Björn Anton Anderssons "Karl-Alfred" Ducati. Foto MW.





UTE PÅ TUR (Kinnekulle Racing)

Faan! Svetten rann, visiren immade igen, men Caligulan ville inte starta för det, trots ihärdigt knuffande. Att ragga folk som vill knö 06.30, var tydligen inte så lätt... Efter diverse försök tände den äntligen! Full fart mot Kungälv, där vi hittade Staffan sovande på buss-stationen, denna heliga mötes-plats i City of Kingriver.

Efter fler " psykologiska kvartar " var gänget samlat. Nu återstod bara att fylla dom ädla springarna med bränsle. Van Dahls race-preppade SS, utan stöd, bestämde sig för att lägga sig ned en stund, den kunde valt ett bättre tillfälle, med följ av att kopplings-handtaget delade sig i två. Van Dahl försvann hemåt med vrålände motor.

Startproceduren med Blazzuran började igen. Mera svett! Skönt att " känna att man lever ".

Färden upp till Kinnekulle, gick på underbara krokvägar, och till slut anlände vi Ringen. Stax innan vi nådde målet, kom en SS ikapp. Dahl hade helt sonika snott vad han behövde av sin intet ont anade lillebrors Laverda.

Några långväga ekipage hade redan kommit, så det var bara att ge sig ut och gasa. Folk ramlade in efter hand. En Laverda 500 lät fint, en 750 SFC stod mest i depån, något stul med fjädringen sades det. Att det blåste gjorde inte så mycket, utan snarare en fördel, för det kom små regnskurar i mellan åt. Framåt 12-tiden hade Svenssons-Korv-försäljning ordnar med stadiga biffar åt stadiga pojkar. Satt fint.

Trots inbjudan kom det bara en Guzzi, Laverda-Klubben ställde upp med 6-7 medlemmar, inte mycket. I övrigt var fältet blandat, allt från 600 Pantah till 851. Några superjävlaräcers fanns inte tyvärr. Banans idol blev en engelsman på en 2.000:- Norton, som blev omkörd av alla på rakan, för att lite senare köra förbi alla uppe i kurvorna! En hjälte!

Efter lunch delade vi upp oss i två grupper. Pojkar och Män. Alla gasade glatt. Senare på em kom Basen-Gustavsson och tog upp 15!-/ pers i försäkring, så dags!

Några riktiga långfärdsekipage dök upp framemot dagen, nämligen ett koppel Berlinare. Någon sa att dom var inbjudna, av vem?! Nåväl, dom inbjöds att köra gratis på banan, och se, det var två av dem som vågade sig ut. Det gick inte fort, men det gick långsamt.

Kinnekulle Ringsär sig lik. Vid ett tillfälle valde undertecknad ett " snabbare " spår i vänstern efter rakan... det resulterade i ett våldsamt styrfladder som höll på att sluta i det gröna. Inte kul alls!

Ätt det fanns grus och vattenpölar, gjorde inte det helä bättre, men alla tog hänsyn till detta faktum, och det var bara en som lekte vägverksinspektör, med repiga kåpor som följd...

Mycket nöjda med dagen, styrde vi styret hemåt. Väl framme stämmdes träff på byns pizzeria en stund senare. Och se, dom tidigare läderklädda och fint nersmutsade knuttarna, fanns nu att beskåda i rena mysbyxor och stinkande av tvål och rakvatten. USCH! Slår vad om att dom använder deodorant också.

Varefter öl kom in och försvann i torra strupar blev historierna bara bättre och bättre. Kvällen blev sen. Med vilt spinnande bakhjul försvann Zagivan i natten utan lyse...

R

Föregående uppslag:

Överst tv: Bue Överlämnar en gåva till Björn för hans arbete med BOTT-klassen.

Nederst tv: Bogren försöker gömma pastan för kameran. Foto MW.
Överst th: Timo Merentie på den snabba Harris-Ducatin. Foto MW.
Nederst th: Dansk 900:a (eller Mille?) med Bakker aluminiumram.
Även denna förare fick pris för att han höll 900-traditionen levande.
Foto MW.

ÅTERFALLET

Jag sålde min ombyggda BMW R 69 samma år som jag ryckte in i lumpen. Det var en solig vårdag som jag såg min blålackerade skönhet försvinna i händerna på den nye ägaren. Kvar dröjde sig snarket från BMW boxern och en känsla av saknad. Ty det hade varit många roliga stunder tillsammans med den maskinen. Jag gick upp i lägenheten där vi bodde och trodde att motorcykelepoken var över.

Det skulle visa sig vara riktigt -- under ett antal år. Årligt sagt ägnade jag inte en tanke åt motorcyklar under flera år. Böcker, resor och ett bitvis hektiskt liv tog all tid.

Men en majdag många år senare visade det sig att jag hade trott fel. Jag var ute och promenerade, upptagen av angenäma tankar på min just då nya kärlek. En alldeles ovanligt kall och mörk vinter var över och våren såg ut att bli något alldeles extra. Jag skulle just passera en gata då mina tankar avbröts av ett livfullt brummande. Jag han precis uppfatta hur en Triumph Bonneville for förbi. Den blänkte av svart lack och krom. Jag följde den med blicken när den försvann neråt gatan och till slut svängde av åt höger och in på den väg som ledde ut ur stan. I mina tankar fortsatte jag att följa den långt efter det att ljudet hade dött bort.

Vårkvällen var ljus och varm. Det skulle inte dröja länge innan träden slog ut. Jag återkallade i minnet de dagar då jag en gång börjat köra motorcykel. Jag tog körkort för lätt mc, alltså sådana som skulle väga under 75 kg 1967. Köpte en 80 kubiks suzuki på hösten samma år. Två år senare ägde jag mina första tunna och brände däck på Stockholms asfalt.

Easy Rider hade just börjat bli ett begrepp och vietnamkriget pågick för fullt och utanför Cupido Cafe kunde det stå 30 trajor med apstyren parkerade, vilka kördes av fläskaiga typer med slickat hår och svarta solglasögon och som petade 50 öringar i cafets jukebox för att få höra Elvis sjunga Now and ever. Något som vi kunde höra genom fartbruset de få gånger vi vågade åka förbi.

Festen var slut 1971. Gänget splittrades. Själv ryckte jag in i lumpen. Och våra helger då vi brände iväg till landet och bästa kompisens föräldrars sommarstuga för att ha fest och prata motorcyklar, förvandlades till med tiden alltmer diffusa minnen.

Mina tankar fortsatte att handla om motorcyklar och utan att medvetet tänka tanken ut, insåg jag plötsligt att sommaren skulle bli omöjlig utan en motorcykel. Kanske påverkades mina tankar av det trista faktum att min trettioårsdag närmade sig med stora steg. Hur som helst det sistnämnda var inte något som jag närmade funderade över, då jag styrde stegen mot närmsta pressbyråkiosk. Ett nummer av Mc-Nytt, som var den enda motidning som jag kom ihåg, inhandlades och jag tillbringade resten av kvällen med att återknyta bekantskapen med det som en gång varit min passion.

Nästa dag styrde jag stegen mot banken. Tio minuter senare lämnade jag densamma med hela sparkapitalet på fickan. Ytterligare tio minuter senare öppnade jag dörren till den lokale mc-handlaren. Efter att ha tittat runt i en kvart insåg jag att mycket hade förändrats sedan glansdagarna i slutet på sextiotalet. Inte en traja så långt ögat kunde se. BSA? Försäljaren såg med undrande ögon på mig. Hela lokalen var fylld med produkter från den uppgående solens land. En förskrämd BMW stod visserligen upoställd i ett hörn men det var allt som påminde om flydda dagar. Jag såg mig vilsen omkring och mindes plötsligt hur det hade varit förra gången som jag hade stått i begrepp att köpa motorcykel.

Min gamla R 69 av 1958 års modell hade jag funnit hos en halvfet bilhandlare på Karlavägen på Östermalm i Stockholm. Han kedjerökte och tummade nervöst på de tre tusenlapparna när köpet gjordes upp. Varken han eller jag begrep hur mycket skruvande som återstod innan maskinen blev i det skick som jag ville ha den. Min kompis blev en vecka senare pålurad en BSA 650 på Mc Trim. Maskinen startade med ett rytande. Som tur var fanns inga decibelmätare på den tiden. Motorcyklar skulle låta. Skramlet var magnefikt och motorljudet som sagt i värsta racingklass. Men det var en fyr-taktare med megafoner och clip on styre och utseendet var för

att ta till en klyscha från våra dagar,klart brutalt.På hemfärden gav han järnet på St Eriksgatan.Smattret ekade mellan husväggarna.Ute på St Eriksbron stegrades det till något helt obeskrivligt.Han åkte in till trottoarkanten och upptäckte att halva avgassystemet ramlat bort.Det markerade inledningen till ett oändligt skruvande som avbröts en vårdag då trottlarna hängde sig och topplocket helt sonika sprack.Brittish Small Arms var därefter ett minne blott.

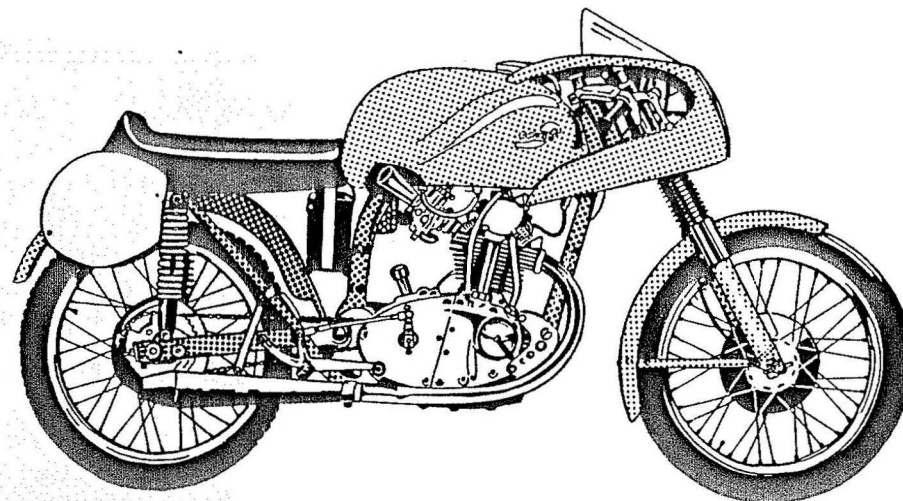
Jag avbröts i mina tankar av försäljaren som visade på en blå motorcykel som jag upptäckte vid närmare granskning hade två cylindrar.Intresset steg.Och ökade än mer då jag såg att maskinen hade kick. Något förvånad noterade jag att det stod Yamaha på tanken.Ett namn som jag ditintills bara hade förknippat med orglar.Trots detta bestämde jag mig på direkten. Betalade kontant och lyckades pruta 500 samt tilltvingade mig gröna skyltar för att kunna köra samma dag.

Jag förblev min XS 500 trogen i knappt ett år.En tvivelaktig typ i Uppsala råkade nämligen visa mig några bilder ur Cycle World (tror jag den heter).Bilderna föreställde en maskin lackad i svart och guld,med två cylindrar placerade som ett L. Efter några minuter insåg jag,att jag inte bara var förtjust, utan snarare våldsamt attraherad.Bilderna föreställde en Ducati Darmaha - Tigern - som lättjefullt,i strålände solsken sträckte ut sig i en kurva i händerna på testföraren.Jag var såld.Jag visste att detta var min maskin och att ju snarare jag blev ägare till den desto bättre.

Banken uppsöktes på nytt.Detta var på den tiden då det näst intill var omöjligt att få låna pengar och följdriktigt så beviljades inga lån för köp av motorcykel.Som tur var hade jag förlovat mig.Min blivande hustrus bankkonto länsades och två veckor senare var jag ägare till mitt livs motorcykel. Hur det gick för den tvivelaktiga typen?Jo,han föll på eget grepp.Efter att ha talat sig varm för namnet Ducati insåg även han att livet skulle vara omöjligt utan en " Tiger ". Efter att ha tagit ett bättre banklån (hans bankkontakter var bättre än mina) var även han ägare till sitt livs motorcykel och så har det förblivit.

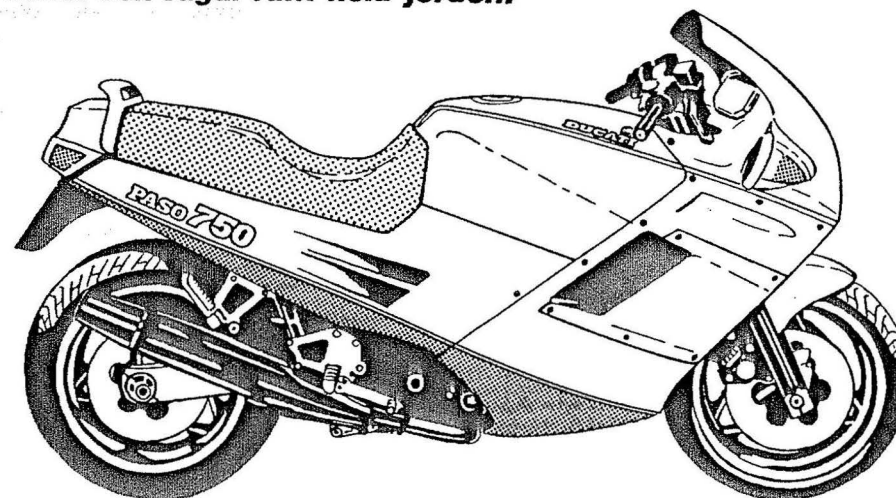
Fotnot : Personen ifråga har medlemsnummer 02

Lars Ekeman



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



Det var många Ducatister som kom till Anderstorp för att se Randy & co. Cucciolos utsända kunde konstatera att inte alla skötte sig exemplariskt. Ett gäng från göteborgstrakten skämde ut sig genom att komma i bil liksom några från stockholmstrakten. Många blev redlöst berusade på lördagskvällen. En medlem från Kungälv fick räddas för att inte hamna i slagsmål pga att en Laverda-åkare från Göteborg gjort vissa övergrepp på en stackars flicka! Det här börjar bli spännande va? En stockholmare söp sig redlöst berusad och sågs sedan ta med sig två damer med sig in i tätet, den ena medlem i klubben! En stund efteråt sågs han irra omkring på tältplatsen endast iförd kalsonger! Hade han blivit utsparkad? En medlem från Kungälv, möjligen samma som ovan, pajade ena knäet efter våldsamma övningar då Guitar 66 spelade från ett lastbilsflak. Var detta skandal? Nej, det fanns nog Ducatister som skötte sig. Dagen efter var det race och ännu fler ducatister utmärkte sig. En känd Ducatitrimmare från Stockholm påstod i förbifarten att det var lögn att Randys hoj är en tvåtaktare! En tidaholmare sågs viftande med en stor Cagiva-flagga i 125-heatet. Han hade förmodligen inte märkt att båda hade brutit! Den stora sporten var annars att driva med försäljaren från Helma som påstod att kåpan på 750 Sport är gjord i Japan! "Det är därför den har så fin finish"! Racen gick som dom gick, och när allt var slut mötte vi ännu en medlem från Kungälv som just vaknat! Det var toppen i Anderstorp! Tyvärr verkar det som om det blir sista gången nästa år. Det säger Göran Aldén som sitter med i juryn lite överallt och vet vad som händer. Det vore ju minst sagt synd om vi blev av med detta!!!

Som första tidning i Sverige kan Cucciolo presentera bild och data på Cagivas 125-racer. Maskinen har en i dag så vanlig aluminiumram. Ramen, som är konstruerad av Luigi Botta och Massimo Tamburini, har en hängande motor. Gaffeln kommer från Marzocchi och har 95mm fjädringsväg. Bakdelen fjädras och dämpas av en Öhlin eller White Power. Fjädringsvägen bak är 90mm. Bromsarna kommer från Brembo och hjulen, som är skodda med Michelin, från Marvic. Motorn har en cylinder med måtten 56 X 50,6mm (samma som 500:an) som lutar 45° framåt. Fuggen är en Dellorto 36mm. Av någon konstig anledning använder man en Motoplat-tändning trots att man har Ducati Energia inom företagsgruppen. Bl a Garelli använder ju Ducati Energias "data-system". Motorn väger 19kg och hela hojen 67kg.

MW

Tv: Drag i A-torp. Foto MW.

Nedan: Pier Paolo Bianchi visar för Cucciolos utsände hur man "stretchar" innan racet. Det hjälpte inte! Foto MW.



CUCCILO BEVAKAR ROAD RACING VM

Låt oss titta på hur avslutningen blev i 500 och 125 klasserna. 500 klassen började ju se lovande ut i mitten av säsongen. 125-klassen började att inge vissa förhoppningar...

FRANKRIKES GP PAUL RICARD 24 JULI

Ian McConnachie hade 4:e träningstid på sin 125cc Cagiva som enkelt uttryckt är en fjärdedels 500-racer. Cylindern har identiska mått. När starten gick såg det dock ut som om stackars Ian fått i backväxeln! 11:a efter ett varv, 15:e på nästa, 17:e efter ytterligare två varv. Han slutade på 16:e plats och förklarade att hojen helt obegripligt saknade effekt. Samma hoj som på träningen klockats för den 3:e snabbaste farten på den långa Mistral-rakan. Cagiva blev i alla fall impade och lovade att Ian skulle få två hojar för träningen inför nästa race, något som Pier Paolo Bianchi redan hade. I 500-klassen hade Randy 5:e träningstid. Randy trimmade sin utrustning genom att kränga på sig ett par färgglada Bermudashorts utanpå skinnstället! Trots detta fick han en dålig start. Efter fem varv hade han kört upp sig till 10:e plats, och han fortsatte att avancera. När loppet flaggades av var han 6:a. Raymond Roche ställde inte upp pga skador.

ENGLANDS GP DONINGTON 7 AUGUSTI

125-klassen är inte mycket att orda om. Ian fick en dålig start. Körde sedan upp sig till en 11:e plats. Vurpade sedan, men lyckades komma igen och slutade på 19:e plats. Randy hade 6:e träningstid och hade lovat vinna om det blev blött. Det blev torrt! Randy hade bla testat en motor med omgjort insug på träningen som enligt Randy funkade bättre på Paul Ricard. Innan racet jobbade Randy hårt med sitt engagemang i hjälporganisationen "Save The Children". Bl a fick publiken skänka pengar, och en vinnare drogs sedan som fick åka med runt banan skjutsad av Randy på en Paso! När det blev dags för start i 500-racet var Randy dålig. Han hade blivit matförgiftad (engelsk mat!!!) och var ordentligt magsjuk. Han ställde upp i alla fall. Till råga på eländet så packade kopplingen ihop i starten. Randys 11:e plats får anses vara mycket bra med tanke på omständigheterna. Randy var också nöjd: -"På varvet efter målgång stoppade några flaggvakter mig och stoppade ner £32 i mitt skinnställ för Save The Children. Det var maxat", sa Randy. Raymond Roche fick bryta efter att ha blivit påkörd av Norihiko Fujiwara (nu börjar japsarna bli skraja för Cagivorna tydligen).

SVERIGES GP ANDERSTORP 14 AUGUSTI

Vi hoppar över 125cc klassen. McConnachies och Bianchis hojar gick uruselt innan båda fick bryta. Randy hade 6:e träningstid. Tyvärr hade Randy mycket dåligt fäste i sina Pirelli. Han körde med bredsladd i flera kurvor och satte demonstrativt ut foten ibland för att förstärka intrycket av de nästan speedwayliknande sladdarna! Randy kom 10:a, en plats som han omöjligt kunde förbättra med det dåliga fästet. Raymond Roche kom på 15:e plats. Cagivastallet sågs testa Öhlins uppochnedvända gaffel på träningen.

TJECKOSLOVAKIENS GP BRNO 28 AUGUSTI

McConnachie hade 16:e träningstid och kom 12:a i racet. Bianchi kom långt efter på 25:e plats. I 500-klassen förvärrades Pirelliproblemen. Randy hade 10:e träningstid och fick bryta efter fyra varv då en ledning till en tändspole gick av. Tre varv senare bröt Roche på ett dåligt grepp i däcken! Att Cagivorna bröt räddade Cagivas ansikte. Det ser inte bra ut att halka omkring långt bak i fältet. Cagiva bossen Carlo Pernat var arg på Pirelli i Tjeckoslovakien för att de inte fått fram bättre däck. Han ifrågasatte fortsatt samarbete 1989. Pernat var upprörd över att det nya bakdäcket inte var bättre trots att Pirelli sagt att man gjort den största förbättringen på däcket sedan



Jerez. Men Randy tror trots detta att man är på rätt väg: -"Blandningen var inte bra, men profilen och uppbyggnaden har förbättrats mycket", sa Randy.

BRASILIENS GP GOIANA 18 SEPTEMBER

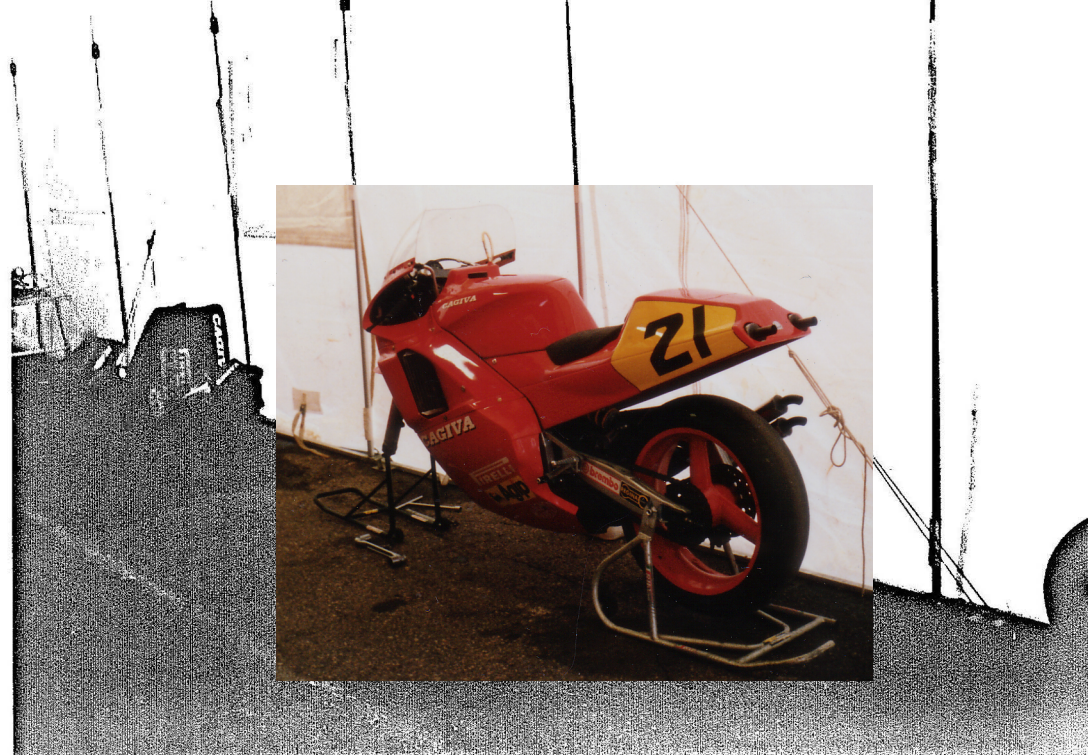
Ähhhhh. Inge vidare alltså. Randy låg på en sjundeplats när han (pga Pirelli?) vurrpade. Ingen vidare avslutning på en säsong som i alla fall haft en hel del ljuspunkter, men tyvärr minst lika många mörka. Raymond Roche ställde förmodligen inte upp (han koncentrerar sig på Ducati 851 i Superbike i stället).

Slutställning 500VM:

1) Lawson 2) Gardner 3) Rainey 4) Sarron 5) Magee 6) MacKenzie
7) Radigues 8) Schwantz 9) Chili 10) McElnea 11) Haslam 12) RANDY MAMOLA (USA) CAGIVA ALAZZURRA....20) RAYMOND ROCHE (F) CAGIVA



Ovan: Bianchi mot en 9:e plats på Assen. Foto Peter Lindqvist.
Ovan th: Raymond Roches Cagiva i Anderstorp. Foto MW.



MC - BÖCKER

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

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

BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria
skivbromsbelägg för MC



Skivbromsutrustning
för MC



Stålomspunna
bromsslängor

Finns hos Din
välsorterade
MC-handlare

Generalagent:

RYDAHLS
bromsspecialisten

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

CUCCIULO BESÖKER: WHEELER-DEALER

Det var väl redan 1979, när Wheeler Dealer slog upp sina portar, som jag handlade ett par billiga däck till min gamla Laverda 750 S. Ryktet hade gått att det fanns en butik på Kocksgatan som sålde väldigt billiga däck. Däcken var billiga, innehavaren av butiken verkade vara en kul typ, så jag var nöjd och har sedan dess varit stamkund. I början av 80-talet ordnade Wheeler-Dealer en pristävling! Man fick ett litet formulär där det fanns tre alternativ att kryssa i vad man tyckte om Wheeler-Dealer: 1) Jag tycker Wheeler-Dealer är toppen X) Jag tycker Wheeler-Dealer är jättetoppen. 2) Jag tycker Wheeler-Dealer är ännu jättetoppen. Sedan fick man fylla i namn och adress så skulle det komma "nånting på posten". Sommaren gick, hösten kom och gick. Mitt i vintern hade man nästan glömt bort motorcykeln, och det lilla frågeformuläret hos Wheeler-Dealer hade man glömt helt. Då dök det upp ett C4-kuvert i brevlådan från Wheeler-Dealer. Spänd av förväntan sprättade jag upp brevet: PRISTÄVLINGEN AVGJORD. Att jag inte vunnit första pris, nycklarna till en splitt ny Kawasaki, gjorde mig inte besviken. Jag vände på lappen och läste bland de 47 pristagarna som vunnit bl a: En påse hallonbåtar, Toppsäck (Wheeler-Dealers lösning på touring-problemen. Ersätter helt toppboxen. Tillverkad i flexibel svart plast, med volym 150 liter kan den anpassas till all sorts last. Låg vikt -200g. Kan hopvikas till minimal volym- en liter. Vatten -och dammsäker), kedjespray (till två BMW-åkare och en Gold Wing åkare!!!), gashandtaget WROOM (monteras på styret. När gashandtaget vrids avger mekanismen ett högt motorljud). Allt detta var i ordning fån 1:a pris (nycklarna). 45:e-47:e pris var valfritt däck till egen MC! Jag fanns inte med på prislistan, men jag blev ganska impad över "reklamkuppen". Nu så här efteråt så har man även lyckats lista ut att förstapristagaren (som inte ser ett dugg glad ut) är en mycket god vän till Mr Wheeler-Dealer (se Cucciolo nr 2-87).

Nu undrar ni förstås vem Wheeler-Dealer är? Kjelle Sveholm (medl 311) heter innehavaren. Han är ägare till en hel skrälldus motorcyklar. De som är värda att nämna här är en Moto Morini 500 Camel och en Moto Guzzi 500 Falcone. Inga dussinhojar precis. Som bruksmaskin har Kjell en Kawa 1000 -79. Ni vet en sån med en alldeles kantig tank (förmodligen den sista av den sorten som rullar i trendkänsliga Stockholm). Butiken är modell mindre. Kjelle har en arbetsyta mellan däckmaskinen och balanseringsmaskinen på ca 2X2 meter. Resten av butiken är fylld med däck, däck, däck, olja och dekal -en annan Wheeler-

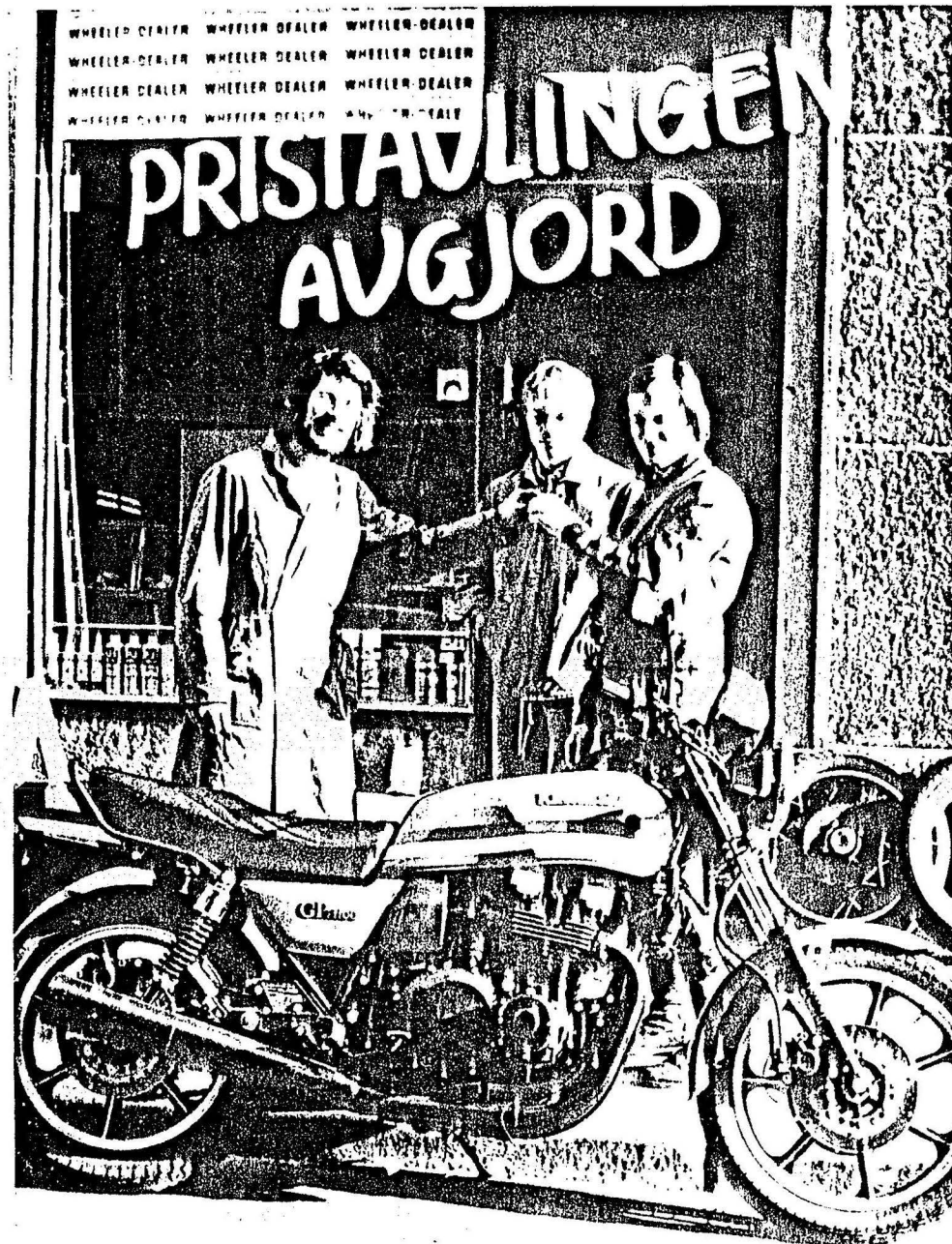
Dealer-specialitet som är värd en story för sig själv. Här kunde man förutom "Bokotta Lelles, även köpa "Bojkotta Wheeler-Dealer" dekaler för några år sedan! Givetvis finns det skattemärken med 13 i olika varianter, ark med mattsvart "anti SMC-tejp" och massor av andra smakliga och snaskigt smaklösa dekaler.

En annan sak Wheeler-Dealer är känt för är telefonsvararen. Mitt första (och största) minne av den är från början av 80-talet. Jag ringer och någon svarar -Wheeler Dealer (tystnad). Jag svarar vad jag heter och förklarar mitt ärende när jag blir avruten: -HALLÅ! Återigen säger jag vad jag heter. -Ja, men hej! kommer det till svar. Jag förklarar återigen mitt ärende och får till svar: -Nej jag tror inte det. Jag argumenterar vidare och blir avbruten: -Nej det går nog inte. Varför då? svarar jag. -Näe, för det här är den automatiska telefonsvararen, jag är inte här i dag. Vi har öppet... Det blev senare en sport att lura polare att ringa till telefonsvararen när man visste att det inte var öppet. Den kan vara nog så festlig även idag, testa å ring: 08-430075 till "MC-däck specialisten med jourtfn" som det står i telefonkatalogen. Givetvis är även butiken värd ett besök. Det står Ducati-servive på dörren!

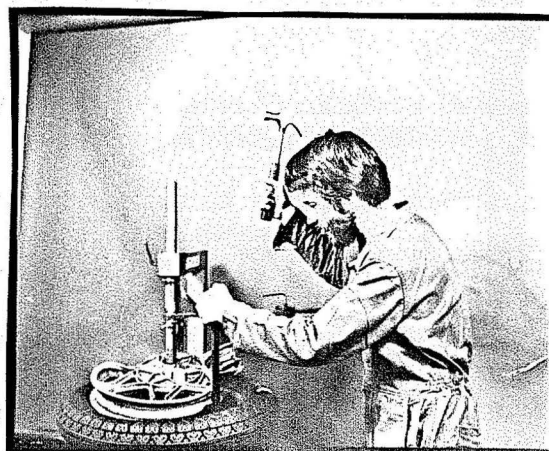
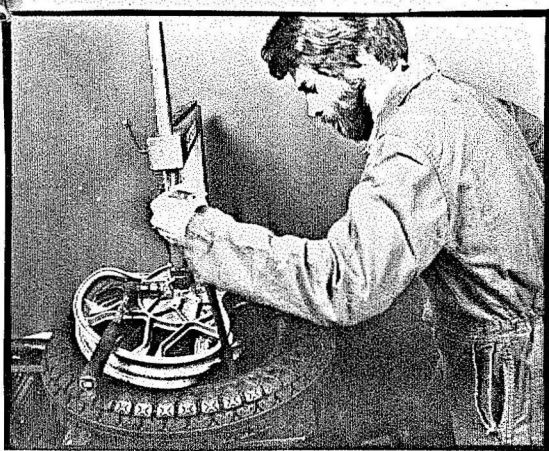
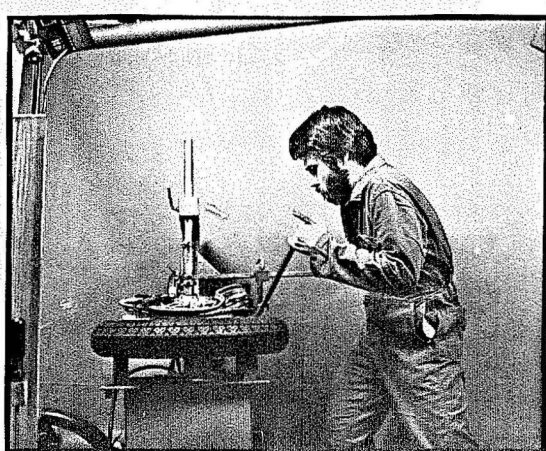
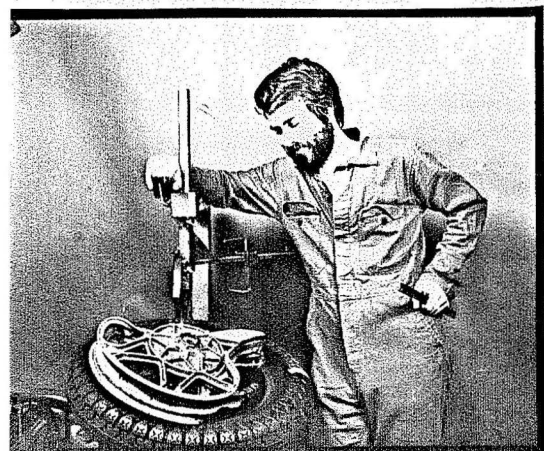
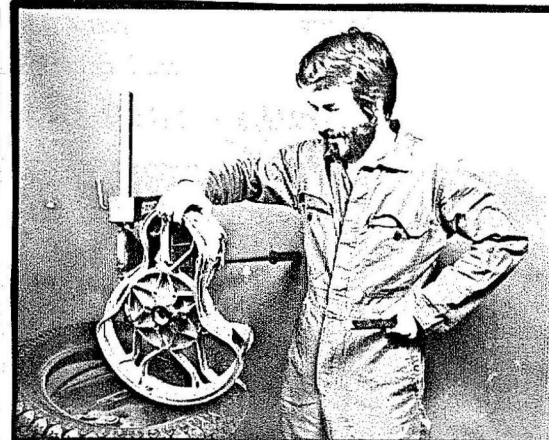
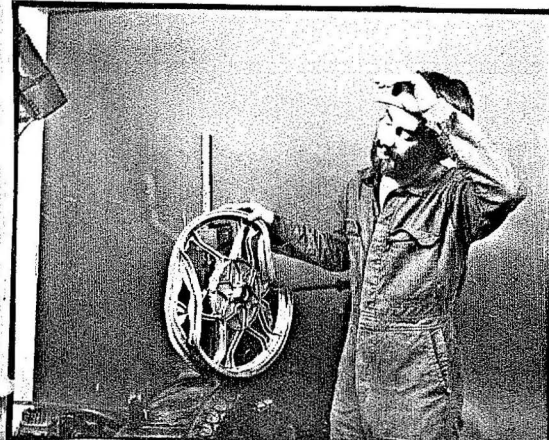
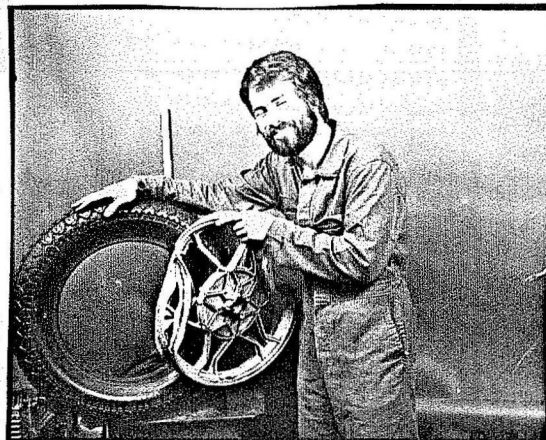
Cucciolo fick vara med Wheeler-Dealer när han gjorde ett riktigt svårt jobb. Till och med svårare än att ekra hjul (som han brukar göra på vintern). Guzziägare är ofta snåla och byter inte sina hjul även om de fått en hel del törnar. -Kunderna kommer ju hit för att få sina däck utbytta, så jag brukar inte lägga mig i hur hjulen ser ut, säger Kjell och sätter i gång med Guzzifälgen han just fått in. På mittuppslaget kan du se hur Kjelle med stor skicklighet och med de allra bästa specialverktygen försöker kränga på däcket åt den snåla Guzzi-åkaren. Hur det gick vet vi inte (rullen tog slut), men bilderna visar en stor del av den vardagliga problematiken som en däckhandlare kan råka ut för i dagens samhälle. Kanske något att tänka på nu när vintern smyger sig på.

Det sista i artikeln skall handla om vad man avslutar besöket hos Wheeler Dealer med: Betalningen. På skrivbordet i butiken ligger det massor av prislister blandat med en uppsjö av diverse papper. Någon kassaapparat har aldrig existerat hos Wheeler Dealer! Miniräknare passar liksom inte in i miljön. Det är därför Kjelle använder ett gammalt beprövat hjälpmedel när han räknar ut priserna efter diverse rabatter. Vad använder han? Jo en RÄKNESTICKA! Om resultatet (priset) blir rätt efter att han skickligt hanterat denna manick vet man inte. Men, priserna blir i alla fall inte högre än vad dom borde vara.

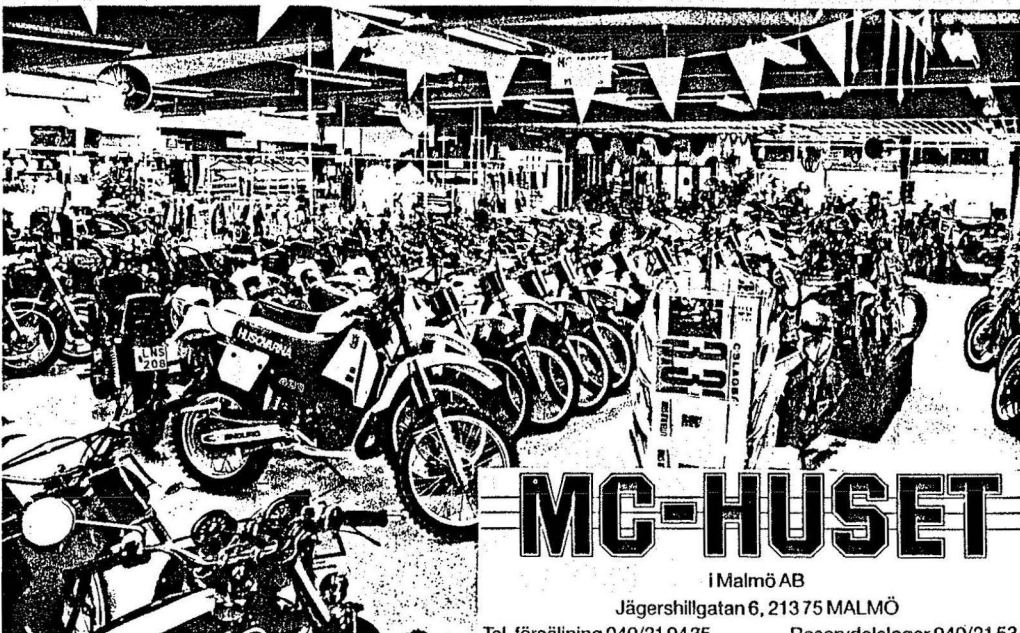
MW



Här överräcker Kjell Sveholm på Wheeler-Dealer första pris i pristävlingen, nycklarna till en splitt ny Kawasaki GPZ 1100, till den överlyckliga vinnaren, Hans-Erik Nyberg. (Nycklarna kostar 8:95 på Flöter. Motorcykeln ingår givetvis inte.)



Alltid cirka 200 nya och begagnade
MC och Mopeder,
även Cross och Enduro i lager.



MC-HUSET

I Malmö AB

Jägershillgatan 6, 21375 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 0435

Reservdelslager 040/21 5300

Naturligtvis med SMR Garanti.

SUPERBIKE VM

JAPANS DELTÄVLING PÅ SUGO 28 AUGUSTI

Första hetatet började med regn, sedan torkade banan upp. Canadensaren Gary Goodfellow ledde på sin Yoshimura-Sukisuki tills det började torka upp. Då beslöt han sig för att gå i depå och byta till Dunlop slicks. Han ramlade ner till 5:e plats, men taktiken visade sig vara rätt. Han vann med 28 sekunder före Fred Merkel på en RC30. Hjälten, Marco Lucchinelli spädde på med några extra poäng med sin 12:e plats. Resultat Heat 1: 1) G Goodfellow (Can) Suz. 2) F Merkel (USA) Hon 3) Y Oshima (Jap) Suz. 4) F Mertens (Bel) Bimota 5) M Watanabe (Jap) Yam. 6) P Phillis (Australien) Kaw. 7) A Slight (NZ) Hon. 8) T Hanamura (Jap) Hon. 9) K Kobayashi (Jap) Hon. 10) V Ferrari (Ita) Hon. 11) T Kaneko (Jap) Yam. 12) Marco Lucchinelli (Italien) Ducati 851. Davide Tardozzi bröt.

Andra heatet fick flaggas av då många förare vurpat av ett stort olje och bensinspill på banan. Tyvärr var Marco Lucchinelli en av dessa som vurpade. Man tvättade sedan banan och använde en räddningshelikopter för att torka! Det är dock tveksamt om Lucchinelli kom till start då han ej finns i resultatlistan. Michael Doohan vann på en Yam.

Resultat heat 2: 1) M Doohan (Aus) Yam. 2) K Iwahashim (Jap) Hon. 3) Goodfellow 4) D Tardozzi (Ita) Bimota. 5) E Weibel (Schweiz) Hon. 6) Phillis 7) Morrison 8) Ferrari 9) Hanamura 10) F Pirovano (Ita) Bimota. 11) Merkel 12) Kobayashi

Ställningen efter Sugo:

1) Tardozzi 58 2) Merkel 47,5 3) Pirovano 44 4) Luchinelli 43 5) Mertens 33,5 6) J Dunlop 30.

FRANKRIKES DELTÄVLING PÅ LE MANS 4 SEPTEMBER

Det regnade när det var dags för start. Marco Lucchinelli hade bästa träningstid på sin 851:a, men i racet gick det inget vidare. Han låg hyfsat till när plötsligt växlarna började hoppa ur. 10:e plats är väl hyfsat med tanke på detta. Raymond Roche gjorde debut med 851:an och gick omkull på den hala banan. Fabrizio Pirovano vann på en Yama 750. Davide Tardozzi gillade inte alls den hala banan och blev av med sin ledning i serien i och med sin 12:e plats. "-Oroa er inte, jag vinner i Portugal nästa helg", sa Tardozzi efter racet.

Man körde bara ett heat på Le Mans. Någon anledning till detta fanns inte förutom att fransmännen helt enkelt bara ville ha ett heat! Normalt får man halva poäng i varje heat, men här fick man nu full utdelning. Nästa säsong lovar man dock att alla race skall gå i två heat.

Resultat: 1) F Pirovano (I) Yam. 2) E Delcamp (F) Kaw 3) S Mertens (B) Bimota 4) A Viera (F) Hon. 5) C Bouheben (F) Hon. 6) F Merkel (USA) Hon. 7) R Burnett (GB) Hon. 8) T Rymer (GB) Hon. 9) M Fabi (I) Bimota 10) Marco Lucchinelli (I) Ducati 851 11) J Suhonen (SF) Yam. 12) D Tardozzi (I) Bimota 13) A Andersson (S) Suz. 14) J Mounier (F) Yam. 15) M Linscott (GB) Hon.

Ställning efter Le Mans:

1) Pirovano 64 2) Tardozzi 62 3) Merkel 57,5 4) Lucchinelli 49 5) Mertens 47,5

PORTUGALS DELTÄVLING PÅ ESTORIL 11 SEPTEMBER

Tardozzi återtog ledningen med en 1:a och en 2:a plats på Estoril-banan i Portugal. Tardozzis team-kamrat Stefan Mertens fick också en 1:a och en 2:a plats, precis vad som Bimotas stallchef gett order om! Marco Lucchinelli gjorde ett bra race med en 3:e och en 4:e plats. Trots detta åkte han ner en placering i sammandraget. Det börjar bli hårt. Vad som hände med Raymond Roche i första heatet vet i sjutton, men i andra heatet satte han dagens varvrekord! Tyvärr fick han bryta med trasig bensinpump.

Resultat heat 1:

1) Tardozzi 2) Mertens 3) Lucchinelli 4) Merkel 5) Rymer 6) Pirovano 7) P Rubatto (BRD) Bimota 8) Andersson 9) P Iddon (GB) Bimota 10) R Dunlop (GB) Hon. 11) M Ricci (I) Ducati 851 12) E Gschwender (BRD) Suz. 13) A Gruschka (BRD) Hon. 14) J-L Guignabodet (F) Hon. 15) A McGladdery (GB) Hon.

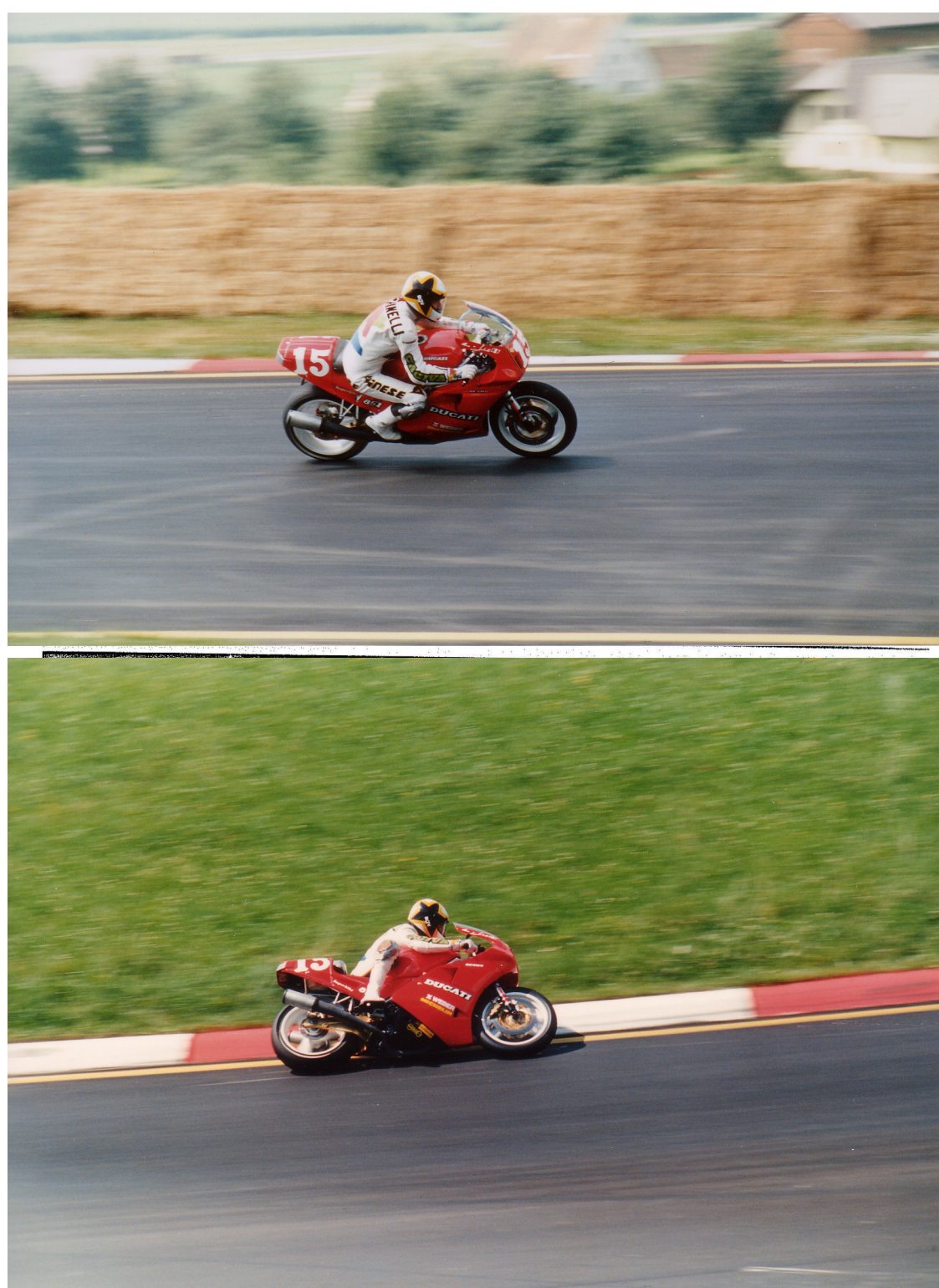
Resultat heat 2:

1) Mertens 2) Tardozzi 3) Rymer 4) Lucchinelli 5) Merkel 6) Pirovano 7) Dunlop 8) Iddon 9) Andersson 10) M Ricci DUCATI 11) M Fabri (I) Bimota 12) McGladdery 13) Suhonen 14) Gruschka 15) Guignabodet

Ställning efter Estoril:

1) Tardozzi 80,5 2) Pirovano 74 3) Merkel 69,5 4) Mertens 66 5) Lucchinelli 64 6) A Viera 42

Th: Lucchinelli på Österrich Ring. Foto Peter Lindqvist.



125 dBA

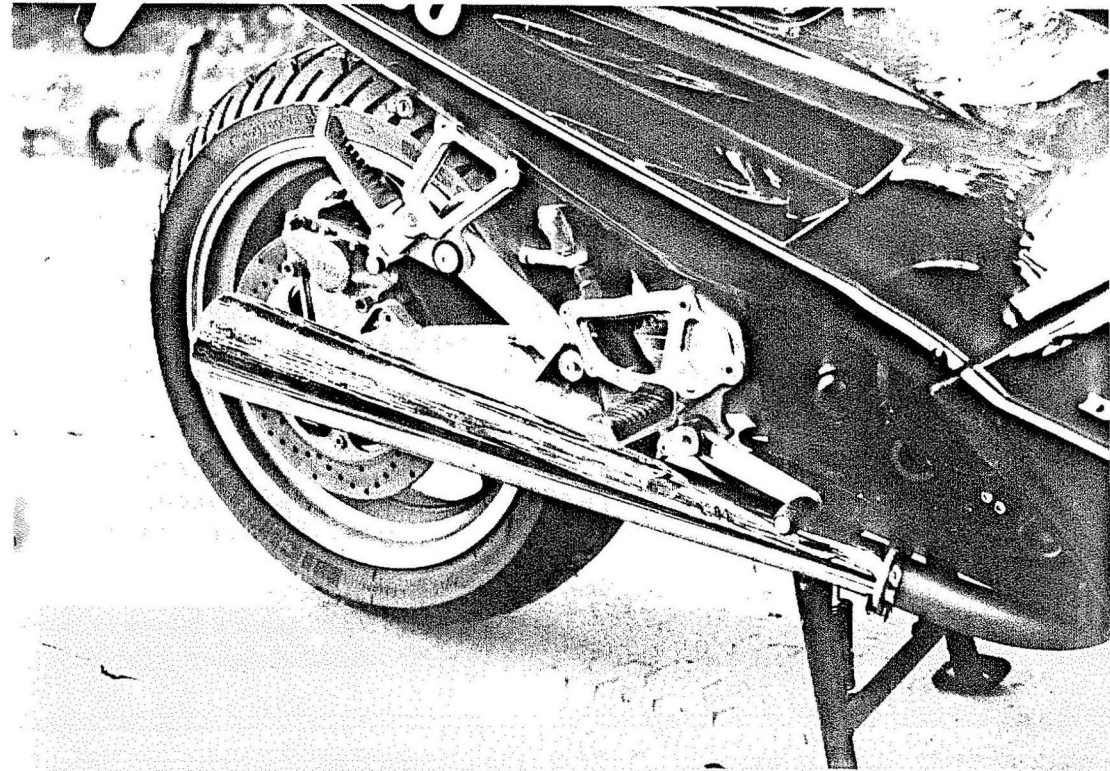
Insändare

Hej!

Jag har nu varit med i klubben ett antal år och funnit detta mycket intressant och givande. Då jag numera studerar och inte äger någon motorcykel (läs Ducati) blir min gemenskap med er endast genom Ducatitidningen. Tidningen i sig är mycket intressant, men blir dyr då den kostar 150:- att tvångsstyra ner i brevlådan. Som ni säkert känner till är svenska studenter mycket tvångsstyrda från högre makter. En stor makt är Miss Fortuna som är hårt tvångsstyrd av K-O Felt till att ej öppna hornet för mycket. Min ekonomiska situation tvingar mig att prioritera utgifterna och jag finner mig därför tvingad (tvångsstyrd) att stå över några år med mitt medlemskap, eller att klubben korrigerar stadgarna enligt följande förslag: STUDERANDERABATT -Samhället stödjer på olika sätt invånarna i Svea Rike att studera i olika former. Kunskapsökningen är intressant för landet samtidigt som staten effektivt kontrollerar massan som står utanför produktionen. Vad jag menar är att när en Ducatist börjar studera skall han få reducerad årsavgift i klubben. De minskade intäkterna skall solidariskt bäras av de Ducatister som står i produktionen. Den ökande kunskapsmassan kan komma klubben tillgodo genom framtida litterära aktiviteter i Ducatibladet och den studerande Ducatisten tappar ej kontakten med klubben utan kan kontrolleras och tvångsstyras tillbaka till gemenskapen när studierna är avslutade. Jag kräver studeranderabatt i Svenska Ducati Klubben. Medl 148 Magnus Svensson, Nässjö

Bäste Hr Chefredaktör!

Har med stigande förvåning och till yttermera visso blivit allt mer frustrerad av alla de morgnar posiljonen i vår lilla by vägrat lämna ut de ex av Cucciolo och Ducati-bladet undertecknad väntat på i flera långa månader. Emellertid har dysterhetens slöja skingrats till viss del enär undertecknad nu blivit en kugge i bullerfondens kapitaluppbyggnad. Anledningen till detta bifogas i form av två stycken foto. Hr chefredaktören påpekade försynt ett önskemål huruvida det var möjligt att få ett utlåtande gällande kopplingen mellan Conti's dämpare och min Paso. Tyvärr har mina efterforskningar gällande Signor Conti endast givit ett negativt utfall. Telefonledes har dock undertecknad beställt engelska kopior, tyvärr ej original för Paso, som fyller en ev. decibelmätare till fullo. Dämparna är dubbelväggiga och troligen fyllda med The Times uti hålrummet. Bäste Hr. Chefredaktör, det låter MULLIGT!
Er förbundne: Albert E. Fleischman alias 338.



El Conti Paso.: Foto: Bengt Brinkåker.

Japaner hotar franska vinet

PARIS (TT:s korr)

Världens finaste vinmärke, Romanée Conti, får inte säljas till Japan.

Romanée Conti, en underbar bourgogne, har jämförts med ett konstverk eller en katedral och den franska regeringen försöker stoppa en transaktion som skulle ge japanerna ett inflytande i det franska vinhuset.

Den franska jordbruksministern Henri Nallet har lagt in sitt veto.

Affären har blivit en riksangelägenhet eftersom Romanée Conti betraktas som världens bästa vin och också det dyraste och mest exklusiva. Det är, anser jordbruksministern, lika viktigt för Frankrike att bevara Romanée Conti som Notre Dame eller katedralen i Reims.

Hej Micke!

Här har du lite bidrag till blasphem. Härligt att även fransmännen har insett värdet av Conti. Vill också passa på att framföra ett stort tack till alla som fixade årsmötet. Ett extra plus till de som fixade "banan" och frågor-na.

Hälsningar 156 Seppo

TRÄFFEN -88

Det var med stora förväntningar som vi drog åstad mot den kungliga huvudstaden för att avnjuta -88 års DUCATI-träff. DUCATI träff i stan hade kidsen proklamerat ut i sina annonser. Våldigt spännande tyckte vi lantisar som tänkte ta tillfället i akt att på ett närgånget sätt bekanta oss med den legendomsusade storstadens många exhibitionistiska företeelser. Nåväl. Vi kände storstadslivets puls börja dunka allt kraftigare i våra ådror när vi svängde av motorvägen mot Tumba/Alby. Vi körde vidare mot Tullinge och där var det på ett enormt stiligt sätt skyltat resten av vägen. Men vad nu ??? . Vägen blev smalare och smalare, vegetationen tätade och det luktade koskit !!! Och se ! Framme i Lida, hästar, får, hundar och katter. -Vi var på bystan . Vilken chock. Förvirringen var total. Hade vi kommit fel?



Håkan Månssons 900:a. Foto:MW.

Nejdå, vi hade kommit rätt. Det hela rörde sig om falsk varudeklaration, och snart började medlemmarna droppa in en efter en. Däribland kom de som hade varit på studiebesök hos HELMAB, där innehavaren hade pekat på, enligt honom, Stockholms enda DUCATI och därefter var förevisningen slut. När vi senare på kvällen ljög på gårdsplanen kom räddningen för våra brustna storstadsillusioner körande i en röd Alfa Spider . UT ur den klev Binge som med sitt utpräglade stockholmsmål räddade situationen. Han snacka slang med sådan bravur att vi timvis andäktigt lyssnade till honom utan att lägga märke till att klockan dragit iväg till läggdags.

LÖRDAG - FAMILJEFESTEN

Vi väcktes i arla morgonstunden av en tupp som gol. Före frukosten hade vi gemensam morgongymnastik under ledning av Micke Werkelin. Resterande träffdeltagare anlände allt medan förmiddagen gick. Då arrangörerna bjudit in en middag för att göra reportage, tvangs vi att duscha och vattenkamma oss samt putsa motorcyklarna som sedermera visiterades av den erkände pedanten Micke Sandström. Så anlände då de båda reportrarna. Nu började ett intensivt fotograferande och vi fick posera i alla möjliga och omöjliga uppställningar innan det bar iväg till Flöters där vi väntat oss att få se reservdelslagret. Men tydligen hade någon just köpt de båda remmarna så därav blev intet. Däremot hade man en 750 Sport och en Paso hemma för beskådande. Blomqvist sade några väl valda ord och därpå foro vi åter till residenset, och sen så va're rast.

Nästa punkt i det digra programmet var tipsorientering. Arrangörerna hade lagt en sex mil lång slinga på härliga krokvägar i det natursköna landskapet. I slutet av rundan var man tvungen att se på en stor grop som man med stor möda grävt eftersom det var ont om sevärdheter i trakten. Vid återkomsten till Lida röstades i tre klasser om snyggaste DUCATI segrarna blev:

Kamskaft	Petrus Anderson	Imola replica
Rem	Micke Werkelin	CAGIVA Alazzurra
Stånka	Robert Ström	450 Desmo

Efter den på krafterna hårt tagande omröstningen ville magen få ett ord med i laget och mycket riktigt var det nu dags att dinéra.

DUCATI - FESTEN

När reportrarna så lämnade oss vid middagen spräcktes den välpolerade fasaden och de riktiga DUCATI-takterna kom fram. På borden ställdes nu de öl och vinglas som medan fotograferandet hållit på varit väl gömda, nu tog även ett våldsamt matfrosseri sin början. När alla var mätta druckna och belåtna var det dags för diverse prisutdelningar. Till årets DUCATI'st utsågs Carina Mattsson motiveringen löd: Hon har på ett förtjänstfullt sätt bidragit till att göra DUCATI's namn känt eftersom hon i år besiktigat hojen fyra gånger utan att ännu fått den godkänd.

Ytterligare några timmar senare, när omdömet sjunkit till en tillräckligt låg nivå för att våga varva rött med en iskall motor, var det dags för nästa programpunkt bullermätning. När bullermätningarna utförts fick vi medan resultatet sammanställdes gå skallgång efter gårdens djur. Vi som efter denna skallgång hittade tillbaka fick förkunnat för oss att bäste man var en kvinna, det var samma Carina Mattsson som därmed visade att hon tillfullo gjort sig förtjänt av årets DUCATI'st pris.

Årsmötet: Detta var en långgrandig och trist historia, det bestod mest av en rad monologer. Enda gången som debatten hettade till var när Pasons markfrigång vid avancerad bankörning kom på tal. Sista punkten på programmet var en bejublade dragshow, härefter umgicks vi i mer naturliga former och diskuterade alla världens problem resten av natten. Lösningarna hade vi just funnit när solen åter började skina över Lida och tuppen gala.

Man kan således konstatera att det alltid är lika roligt att träffa såväl nya som gamla bekantskaper och att Sv. DUCATI-klubben lever och frodas i all den glans och ståt som anstår ett så mytomspunnet sällskap. Vi riktar härmed våra varmaste ovationer till arrangörerna och styrelsen för ett väl förättat värv.

En : Finnkopp-Pinnoccio rapport

RESULTATLISTA

Det förekom en del "tävlingar" på träffen, och här följer några resultat:

SNYGGASSTE ENSTÅNKA

1. Robert Ström, Havdhem (Gotland), 450 Desmo -69 (27).
2. Kenneth Andreasson, Havdhem, 450 Desmo -69 (8).

SNYGGASTE KAMSKAFT TWIN

1. Petrus Andersson, Månsarp, 900SS -84 (12).
2. Kaj Leino, Visby, 900SS/NCR -82 (7).
3. Carla Alvik, Kungsängen, 900SS -76 (6).
4. Carina Mattsson, Kungälv (?), 860 GTS -76 (5).
5. Micke Sandström, Tumba, 900SS -77 (3).

SNYGGASTE MED REM-TWIN (PANTAH)

1. Micke Werkelin, Lidingö, Alazzurra 650 GT -86 (11).
2. Elenica Hadzi-Nikolova, Göteborg, 600 Pantah -82 (6).
Lars Höjer, Kungälv, 600 Pantah -82 (6).
4. Okänd med reg nr NZB 677. (4)
5. Okänd med reg nr FGP 667 (3).
Gunnar Nuija, Norrköping, 750 F1 -85 (3).
Okänd med reg nr MYO 927 (3).

-Ingen annan typ av Duccar fanns på träffen-

FRÅGETÄVLINGEN

1. Håkan Månsson, Ronneby (12).
2. Kenneth Andreasson, Havdhem (11).
Gunnar Nuija, Norrköping (11).
Sverker Ahrent, Malmö (11)
Mats Håkansson, Landskrona (11).
Jonas Åsberg, Tidaholm (11).
7. Johan Forsström, Göteborg (10).
Hans Ola Lövgren, Nyköping (10).
Elenica Hadzi-Nikolova, Göteborg (10).
Roger Strand, Burseryd (10).
Kaj Leino, Visby (10).

BULLERTÄVLINGEN

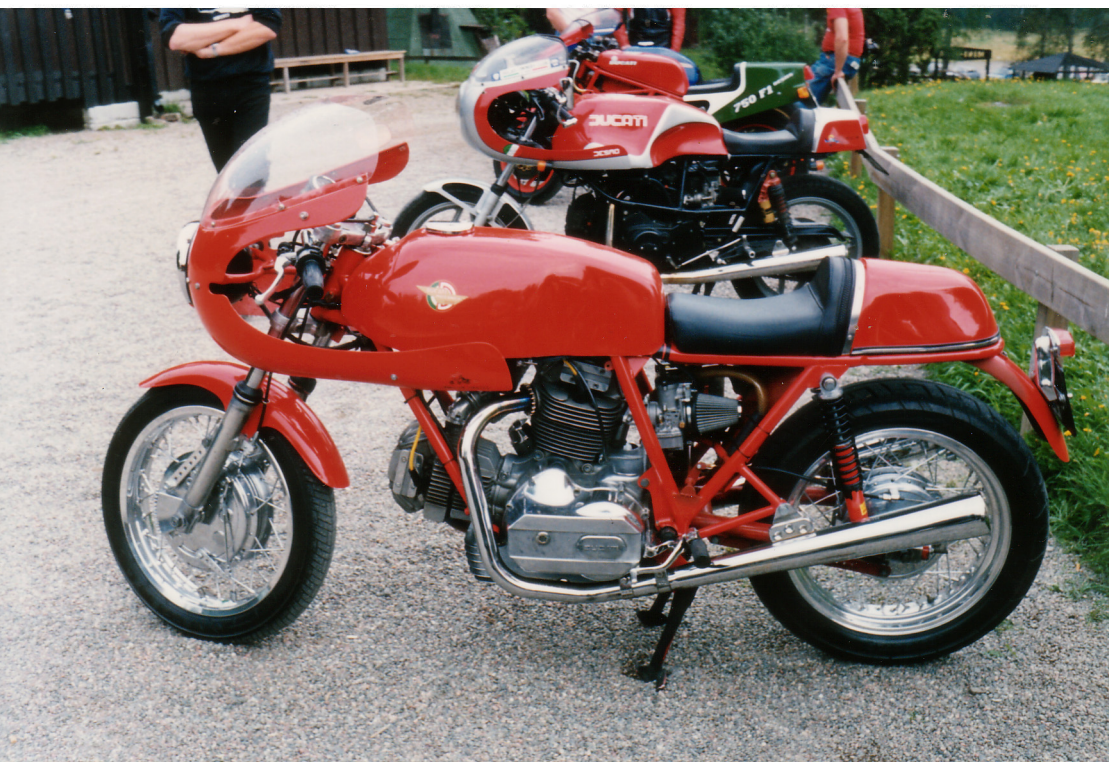
Vid kolvhastighet 11m/s:

1. Roger Strand, 750 F1, 115dB(A).
Petrus Andersson, 900SS, 115 dB(A).
3. Bosse Lidman, 600 Pantah, 114dB(A).
Jonas Åsberg, Mille MHR, 114dB(A).

Jonas Dahl & Carina Mattsson blev diskade pga avsaknad av varvräknare

Maxljud:

1. Carina Mattsson, 860GTS, 130 dB(A) + bonuspoäng för avgasmällar!
2. Bosse Lidman, Jonas Dahl (900SS), Tore Håkansson (750 Santa Monica)
Lars Höjer (600 Pantah) Samtliga 130 dB(A).



Carla Alviks trumbromsförsedda 900SS -76.

Foto MW.



Foto MW

NUMRETS
ROS

NUMRETS ROS går denna gången
till: De DUCATI medlemmar
som på träffen tog sig till
rätt säng

NUMRETS
RIS

NUMRETS RIS går denna gången
till: De DUCATI medlemmar
som på träffen tog sig till
fel säng

BESÖKET HOS FLÖTERS ELLER ATT VARA ELLER INTE VARA

Besöket hos Flöters var mycket givande, men det gav upphov till en hel del frågor som man bara kan spekulera i. Hasse Blomqvist, fd marknads-
snubbe på Laverda i Breganze numera marknadschef på Flöters, svarade
mycket uppriktigt på alla frågor. Han förklarade att man inte alls
"passade på att lägga beslag på Ducati-agenturen" när Jardenberg hade
ekonomiska bekymmer på MC-Huset. Det var tvärtom. Cagiva frågade
Norbert Kuntze, som man köpt upp från HVA MC AB, vilken svensk
MC-firma han rekommenderade om skulle samla hela Cagiva-gruppen
under ett tak i Sverige. Man ansåg alltså från Cagiva att både Mullsjö
motor och Jardenberg var för små för detta. Norbert Kuntze rekomen-
derade Flöters, och en vacker höstdag kom Kuntze och Valentini till
Huddinge för att diskutera ev övertagande av agenturen. Flöters, detta
poängterade Blomqvist tydligt, är ett företag som alltid noggrant
undersöker att alla deras produkter går med ekonomisk vinst. Detta
innebar i praktiken att Flöters ägare, Monark i Varberg, och dess
ägare, Kuben (fd ABBA-ägt), skulle säga sitt -och man var tveksamma.
Men man tackade ja av en anledning: Off-Road programmet! Husqvarna
hade ju en stor marknadsandel i Sverige. Japsarna (Kawasaki) ville
inte göra endurohojar, Cagiva hade köpt Husqvarna och detta ansågs
vara intressant. Men, man fick inte ta över off-road programmet på en
gång. Det sköttes under drygt ett år av Elektrolux Motor AB i Ödeshög.
Men, man fick landsvägsprogrammet och har nu sålt Ducati i ett och
ett halvt år.

Sedan hände något märkligt. Blomqvist påstår att man av många anled-
ningar ändrade uppfattning om off-road programmet. Bl a presenterade
Cagiva sina nya årsmodeller alldeles för sent, och japsarna hade börjat
tillverka endurohojar. Dessutom låg Flöters i förhandling om att ta
över agenturen för ytterligare ett japs-märke (Honda?). Man tackade,
Enligt Blomqvist, nej till off-road agenturen. Detta som var enda
anledningen att man överhuvudtaget tackade ja till Cagiva/Ducati agen-
turen! Cagiva ville ju dessutom ha allt under samma tak i Sverige.
Nu verkar allt lika ovisst som innan Flöters tog över. Nordbecks Motor-
import i Ödåkra (utanför Helsingborg) har tagit över agenturen för
off-roadhojarna. Om den firman finns det mycket intressant att läsa
om i Race nr 22 (man var nära att köpa Maico-fabriken för några
år sedan, man har utvecklat en egen 4-takts 1-cyl offroadmaskin
som är klar för produktion men lagd på is tack vare Cagivaagenturen...

!!!!!!!). I slutet av artikeln står det: "Möjligtvis kommer han inom
en tid även att importera gatcykel och offroadprogrammet med Ducati
och Moto Morini". På en direkt fråga om detta påstående så sa Blomq-
vist att Flöters inte har planer att säga upp agenturen. Men, fabriken
har ju sagt upp avtal tidigare, fortsatte Blomqvist. Vidare trodde
Blomqvist att Nordbecks inte var så intresserade av landsvägsprogram-
met. Betyder det att de är tillfrågade?

Framtiden verkar oviss och de övriga frågorna, som i och för sig var
bra och viktiga, kom nästan att verka överflödiga. Många frågor gällde
hur man bemötte Ducati-kunder i den av Flöters helägda Helmab-
butik i Stockholm. Som exempel kan jag säga att vi bestämt med
Flöters att de som kom till träffen på fredagseftermiddagen kunde
besöka Helmab klockan fem. Försäljaren på Helmab visste att vi skulle
komma. Vi var i och för sig bara fem stycken som kom, men vi kunde
faktiskt blivit bättre bemötta. När vi kom in kom försäljaren snabbt
fram och sa: Hej, det här är den enda Ducatin vi har i stan". Sedan
försvann han och visade inte ett tecken att bry sig om oss under
de 10 minuter vi var kvar i butiken. Förutom Pason, som han syftade
på i sitt uttalande, så fanns även en 750 Elefant och en Cagiva Aletta
Oro 125. Men dessa ville han tydligen inte visa. I denna butik hade
man i våras inrett en speciell Ducati/Cagiva-hörna. Ganska snyggt
faktiskt. Men där stod nu en massa begagnade japsmaskiner. Helmab
kanske förtjänar kritiken som Blomqvist fick motta, och han lovade
göra någonting åt det. Många frågor gällde också reservdelsproblemet.
Blomqvist såg dock inget större problem med delar till nya hojar.
-Vi får hem delar på två veckor från fabriken och tar även hem delar
till äldre hojar, men det har vi ännu inte fått någon förfrågan på,
sa Blomqvist.

Besöket hos Flöters var givande, men tyvärr kom man ut med flera
frågor än vad man hade när man gick in!

MW

KLUBBPRYLAR

° KLUBBTRÖJAN. Grå collegetröja med Ducatiklubbens oval i litet tryck på bröstet S-XL

° PANTAHTRÖJAN. Vit tröja med "Pantah" i rött tryck. T-shirt och college. S-XL.

° SS-TRÖJAN. Röd tröja med "900 Super Sport" i vitt tvärs över bröstet. T-shirt och college. S-XL.

° DUCATI-TRÖJAN. Tävlingsblå tröja med "Ducati"-logon i vitt. T-shirt och college. S-XL.

Alla tröjor finns i lager och levereras omgående. Collegetröjan kostar 130:-, T-shirt går på löjliga 85:-

OBS! Det finns ett överskott på den grå klubbtröjan i små storlekar. Därför har vi beslutat att storlek S och M ska säljas ut för fantastiska 50:-/st. Tänk därför efter om du inte känner någon som är i behov av en Ducati-tröja. T ex grannens unge, eller varför inte du själv? Du hittar säkert på något. OBS!

° DUCATIJACKAN. Finns endast en enda kvar i strl 54/56. Pris 600:- . Först till kvarn...

° DUCATI LOGO SERVICE. Dataskurna originallogo. Tål klarlack och finns i alla färger. Pris från 115:-/st. Ring för info.

° PANTAH-DEKAL. Som tröjtryck. Transparent botten, rött tryck, 14cm lång. 25:-/st.

Pg 604452-3

° 900SS-DEKAL. Som tröjtryck. Transparent botten, vitt tryck, 16cm lång. 25:-/st.

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

° TVÅTAKTSHATARNASVÄNNERDEKAL. 1 X 9 cm. 10st för 10:-

° TYGMÄRKE. Oval, 8cm lång. 25:-/st

° NÅL. Som tygmärket, 15mm lång. 25:-/st.

° DUCATIDEKAL. Originallogo, rött tryck på vit botten. 20X5 cm. 25:- för 2st.

Om det är något som faller dig på läppen beställer du genast på pg 604452-3.

Om det är något du behöver fråga om ringer du 08-7586533 och talar med mig (Peter).

Om du vill klaga så går inte det. Klagomuren är sjukskriven.

NYHET. Dekal som säljs till förmån för Battle Of The Twins klassen. Pengarna går till anmälningsavgifter för förare som har långt till respektive tävling. Dekalen är 3X6 cm och har texten "Varningstext, socialstyrelsen låter meddela att BOTT-racing på ett hälsovådligt sätt kan öka adrenalinutsöndringen. Socialstyrelsen". Kostar 2:-/st. Köp många!!

La bicicletta II

1 il corredo per riparazioni *f pl*:

- 2 la scatola (l'astuccio) per corredo riparazioni *f pl*
- 3 la soluzione (il mastice) per gomme *f pl*
- 4 la pezza rotonda di gomma
- 5 la pezza rettangolare di gomma
- 6 la garza protettiva
- 7 la carta vetrata;

8 la bicicletta da donna, una bicicletta sportiva:

- 9 i tubi paralleli del telaio (il telaio a tubi paralleli)
- 10 il pneumatico ballonetto, un pneumatico a bassa pressione
- 11 la retina paraveste
- 12 il manubrio sportivo;

13 la bicicletta da bambino:

- 14 il pneumatico ballon;

15 la bicicletta da trasporto, una bicicletta per consegne *f pl*, una bicicletta speciale:

- 16 il portabagagli (il portapacchi) anteriore
- 17 la ruota anteriore piccola
- 18 la targa col nome della ditta
- 19 il tascapane per bicicletta
- 20 il rimorchietto per biciclo:
- 21 il giunto snodato;

22 la carrozzella (il triciclo) per invalido (triciclo a propulsione *f* manuale):

- 23 l'appoggiapiedi *m*
- 24 la leva di propulsione *f*
- 25 il freno a mano *f*
- 26 il tirante di comando dello sterzo
- 27 la ruota di guida;
- 28 i particolari di catena per ciclomotore *m*,

29-31 il giunto di collegamento:

- 29 la molletta di giunzione *f*
- 30 e 31 i rivetti e le piastrine unite:
- 30 la piastrina
- 31 il rivetto;
- 32 la maglia di giunzione *f* della catena;

33 il ciclomotore a pedali *m pl*,

34-39 l'insieme *m* delle manopole e strumenti del ciclomotore:

34 la manopola girevole per comando del gas

35 la manopola per comando di cambio

36 la leva per comando della frizione

37 la leva di comando del freno

38 l'interruttore *m* della luce (del faro, del proiettore)

39 il tachimetro incorporato;

40 il faro (il proiettore, la luce) del ciclomotore

41 i cavi Bowden (le trasmissioni flessibili)

42 il motivo ornamentale sul parafrangia

43 il freno anteriore

44 la spia per la luce posteriore

45 il serbatoio del carburante

46 il telaio a gusci stampati, un telaio di tubi ovali

47 la scatola in lamiera (il piantone a scatola)

48 la sella con molla a balestra

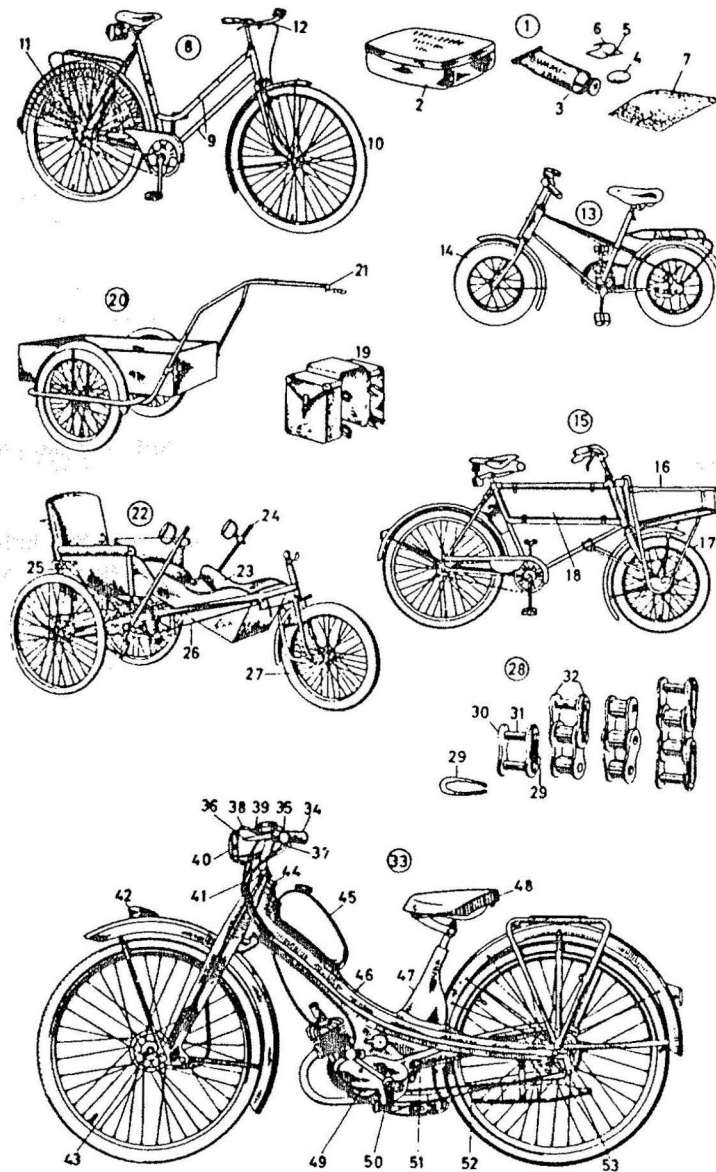
49 il motore del ciclomotore, un motore monocilindrico, un motore a due tempi

50 il pedale di avviamento incorporato

51 il copricatena

52 la catena di trasmissione *f*

53 il tendicatena

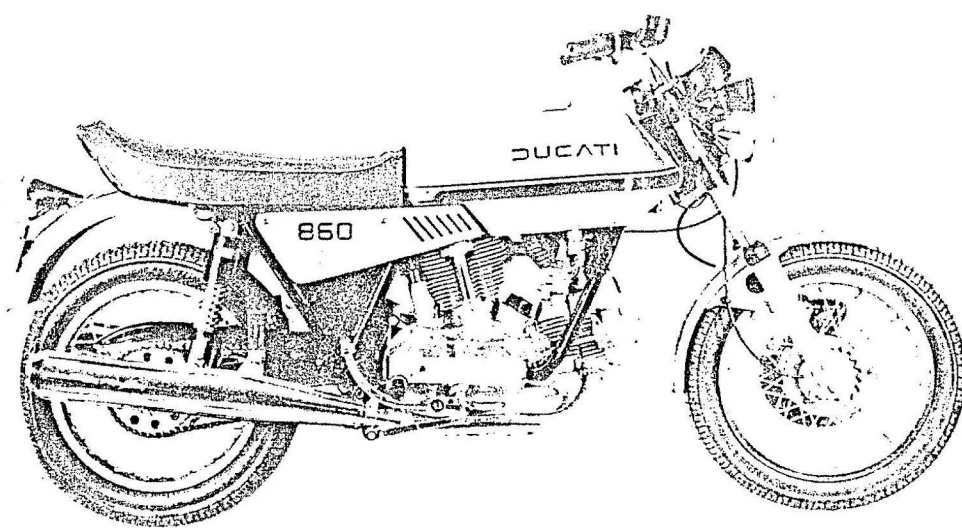


DUCATI 860 GT

Den första Ducati V-twin som importerades till Sverige var 860 GT och året var 1975. Ducati hade då äntligen fått över bromsen till höger sida, så det var fritt fram att sälja i Sverige. 860:n var på 864,35cc och var i princip en uppborrad 750. Som brukligt är när det gäller Ducati så gjorde 860:n sin debut på tävlingsbanan. Närmare bestämt i Juli 1973 då Grau/Canellas vann Barcelona 24 Horas 16 varv före närmaste konkurrent. Detta var då helt enkelt en uppborrad 750 Imola-racer med Desmo osv. I November samma år visades gatversionen upp för första gången på Milanomässan. 860 GTI, som den hette då, var dock ingen replica av vinnarhojen, utan snarare en kantigt, djärvt designad touringhoj med en liten toppkåpa och fastback. Både toppkåpan och fastbacken hade dock försvunnit någonstans på vägen när hojen kom i produktion som 860 GTS 1975. GT:n (och GTI:n) var designade av den berömda bildesignern Giorgetto Giugiaro som är känd för bl a: Alfa Romeo 1300 Junior, Alfasud, Sprint, VW Golf, Polo, Scirocco, Fiat Panda, Uno, Saab 9000.....

Giugiaro passade också på att designa den mest kända Ducatilogon. Motorn på 860:n hade samma slaglängd som 750:n, 74,4mm. Borrningen hade ökat till 86mm. Den fick även längre vevstakar. Kompet var 9,3:1 och växellådan var samma 5-växlade som 750:n förutom att en ny axel tillkommit som överförde växlings-spakens rörelser från höger sida till växelmekanismen på motorns vänstra sida. Den första batchen med 860 hade endast kickstart, senare kom elstart som option. Det gick lätt att känna igen en GT-ägare genom att han/hon haltade. Detta berodde på att man lätt slog i smalbebet i fotpinnen när man trampade till. Detta gällde även ägarna till elstartmodellen då elstarten sällan fungerade pga fel utväxling till startmotorn. Motorn hade vidare 2 st 32mm Dellorto, PHFAD & PHFAS. Vevtappen var samma 36mm som på 750:n, 750:ns brytarsystem var utbytt mot en elektronisk magnetändning från Ducati Elettronica.

Man fick då lite plats över där den gamla brytartändningen satt, och där satte man, för första gången på en Ducati, ett riktigt oljefilter. Inte fullflödes, men ett oljefilter i alla fall. Nytt på 860:n var också de löstagbara hållarna för undre kamskaftsvinkelväxlarna. Oljepumpen var också förbättrad. Det var inte Desmodromiskt styrda ventiler på GT:n, utan vanliga spolformade ventilljädrar och ventiler med skruvjustering.



Som nästan alla helt nya modeller så hade även GT:n några barnsjukdomar. En felaktig batch med ventilstyrningar gjorde dessa mycket kortlivade på de första GT:arna. Kopplingen hade en förmåga att hugga och rycka. Det berodde på ett litet konstruktionsfel i kopplingskorgen. Fr.o.m. motornr 852177 gjorde man om kopplingskorgen. Det går att modifiera äldre motorer. Modifieringen som gjordes var bl a att ena lagret försågs med en stödring så att det inte kunde glida i sidled.

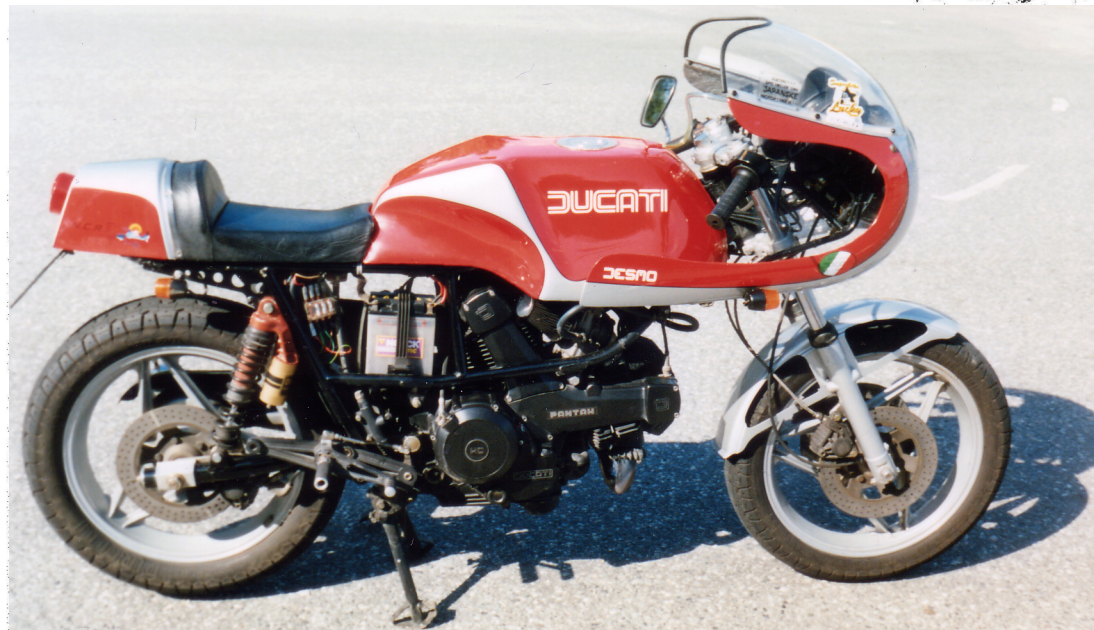
Av någon obegriplig anledning så tog man fram en helt ny ram till GT:n. Den var baserad på 1973 års Imola-racer med excentrisk kedjustering. Ramen hängde sedan med oförändrad, så när som på bågen längst bak, till GTS:en 1976-1979. En sänkt modifierad version av denna ram dök upp på Darmah 1978. Märkligt att man inte använde SS-ramen då de är mycket lika. Borde varit billigare i alla fall ?

Elsystemet var det bästa man då skådat på en Ducati. Det var dock inte felfritt. Reglagen från CEV var svåra att använda, men de brann ändå ofta upp efter ett tag. Stoppreläet brukade krångla vilket resulterade i att motorn fortsatte att gå om man slog av tändningen! Vatten i tändspolarna lär ha orsakat driftsstörningar, själv hade jag dock aldrig något problem med detta på min GTS som hade samma spolar och placering.

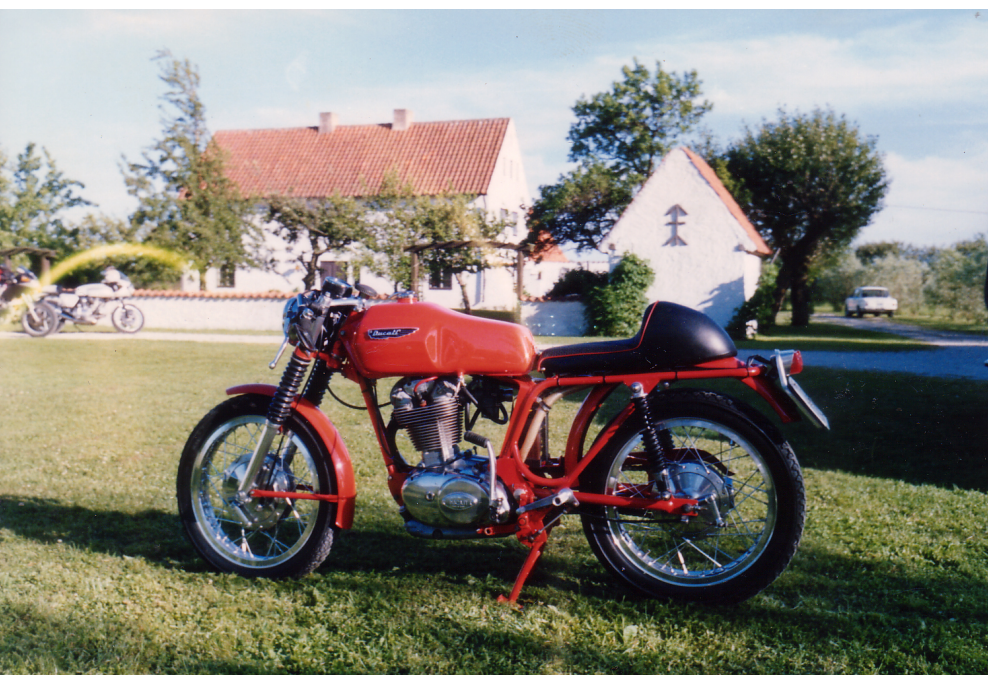
Ett vanligt fel som dök upp efter ett par år på GT:n var att fälgarna sprack pga rostangrepp inifrån. Många bytte därför till aluminiumfälgar. GT:n fanns bara som 1975 års modell. Under detta år hann den komma i tre olika versioner: Först kickmodell, sedan elstart/kick och till sist 860 GT ES/3 eller Mk3. De senare hade en kortare sadel hämtad från 350/500 GTL. GT:n har visat sig vara en mycket slitstark hoj på grund av den milda trimningsgraden. De är också förhållandevis billiga som begagnade varför de är ett mycket bra köp. Om man vill ha Desmo så är det möjligt att borra två hål i varje topp för de undre vipparmsaxlarna och montera in desmosystemet.

I ett kommande nummer av Cucciolo skall vi behandla GTS. Har du några erfarenheter/problem: skriv till Cucciolo. Vi ska bli avslöja varför vipparmsaxlarna slits hårt på GTS:en.

Av Micke Werkelin. Källor: Ducati Twins samt en artikel av Mick Walker samt allmänt skvaller.



SVERIGES SNYGGASTE DUCCAR



Dessa tre Duccar valdes till Sveriges snyggaste på träffen/årsmötet i Stoc-kholm. På motstående sida är det Robert Ströms 450 Desmo -69. Ovan är det, ja vems det är hoppar vi över. Det är i alla fall en ombyggd Cagiva Alaz-zurra 650 GT -86. Hojen till vänster är Petrus Anderssons 900SS -84. Foto på 450&650: MW. Foto på 900: Ulf Holmström

Svenska DUCATI-klubben PRESENTERAR

Cucciolo's 

BATTLE OF THE MOTORVELOCIPEDS

Efter årets succé med moppe endurance race kan Cucciolo nu erbjuda sina läsare att delta i 1989 års upplaga av Cucciolos Battle of the motorvelocipeds. På begäran ska vi alltså även nästa år ha moppe endurance lopp men nu blir det en serie med som vi hoppas två deltävlingar ingående. Deltävlingarna kommer att hållas på den klassiska Aspö-Ricard-banan i Skövde till våren, samt på en okänd bana troligen i Skåne senare på hösten. Tiden är således mogen för att börja planera och bygga inför 89:års tävlingssäsong. Reglerna kvarstår som årets (se nedan) men med de tilläggen att alla förare skall vara medlemmar i SVEMO ansluten klubb (t.ex. Sv. DUCATI-klubben) samt att varje team måste ställa upp med funktionärer. Eftersom detta blir första gången för denna serie som troligen får VM-status, kommer således Acklinga Racing Team att behålla startnummer **1**, så det så.

Deltagarregler 2-4 förare + ev. mekare, varav 50% av förarna ska vara medlemmar i Sv. DUCATI-klubben och alla vara med i SVEMO ansluten klubb.

Maskin 50cc. moped utan trampor, med original förgasare, cylinder, kolv och topplock (får naturligtvis bytas till annan original reservdel under loppets gång). Den ska köras på ordinarie bränsle.

Allt utom motorn står sedan varje team fritt att ändra

Tillåtna ändringar av motor * Borrning av original förgasare, fri bestyckning även ställbart munstycke.

* Förstoring av insugs- avgaskanaler samt överströmningskanaler.

* Planing av topp

* Byte till effekt/bullersystem

* Jackning av kolv

* Byte av utgående och/eller bakdrev.

Anmälan till vårtävlingen sker lämpligast till:

Stefan Jakobsson

tel. 0502-15103

Jonas Åsberg

tel. 0502-11808

TRÄFFARRANGÖRERNA TACKAR
FÖLJANDE FIRMOR SOM
SKÄNKTE PRISER TILL TRÄFFEN

ALDÉN RACING

BISCAYA MOTOR

DUCATI POMPONE

FLÖTER FÖRSÄLJNING AB

ITALIENSKA TURISTBYRÅN

INTER CAR (ALFA ROMEO STHLM)

MC-CITY

RYDAHLS

WHEELER DEALER

CUCCIOLOS TESTPATRULL

Ett stort tack till alla fina priser vi fick. Ett stort tack till alla som kom. Tänk på firmorna här ovan när ni tänker på träffen. Det är roligast att handla av firmor som sponsar klubben. Eller hur? Till er som inte kom till träffen så kan vi bara önska att ni kommer på nästa träff. TACK

STOCKHOLMARNÄ

CUCCIOLOS TESTPATRULL TESTAR SMC MICABS SENASTE NYHETER

INNERVÄSKA

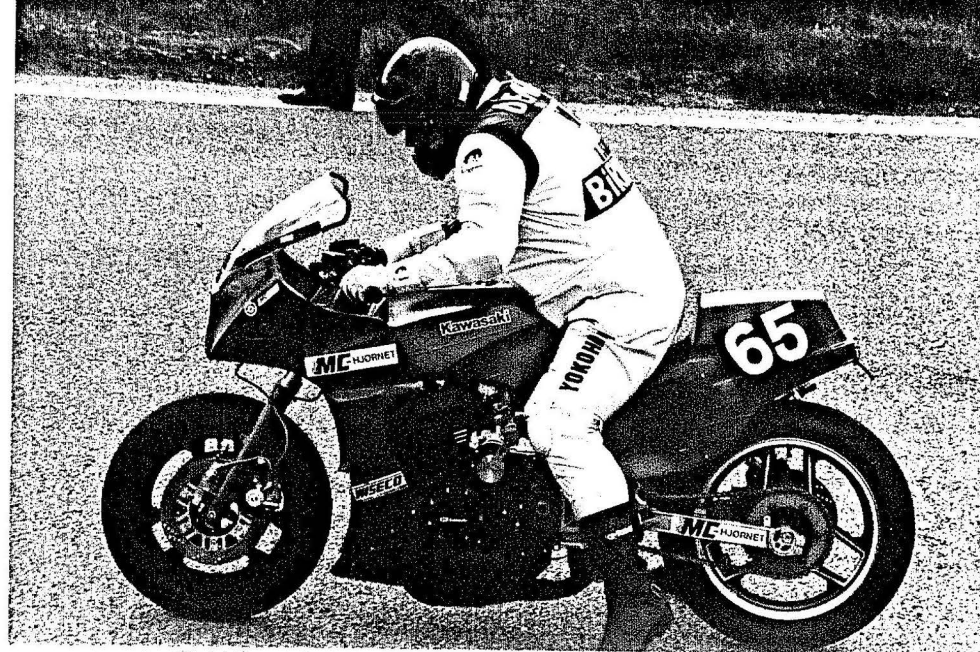
Enligt MICAB:s reklam "en slitstark, stadig väska för dina nystrukna skjortor". Då ingen i testteamet äger en skjorta så testade vi med våra gamla slitna T-shirts i stället. Å inte blev dom bättre för det inte. Nej, väskan är ett hån mot bikers. För 96 spänn kan man säkert köpa sig en skjorta när man verkligen behöver den. T ex då man skall spanna sig för brudarna i Italien.

FÄLGTVÄTT

Vi lät Partikel-Janne testa medlet på sina fälgar som aldrig varit tvättade. "Får snabbt även hårt smutsade fälgar rena och snygga", står det bl a i reklamen. Janne sprayade på medlet i förrgår, men ännu har inget mer hänt än att medlet dunstat bort! Nej, för 29 spänn kan man hellre sitta hemma och kämma i sig tre bärs. Så det så! PARLÖR

Finns faktiskt på Italienska. En kasett följer med så man kan få höra uttalet. Men parlören är förkastlig. Den mest använda frasen när man är i Italien: "Kan ni vara vänlig och shimsa om mina desmoventiler medan jag går in på stan och håller i mig en vinare", finns inte med överhuvudtaget! Katastrof. Bland SMC:s övriga utbud är det fortfarande bara SMC-yxan "röj upp i SMC" som är nåt att ha.

Av testpatrullen



Hmmmm. Foto: Lars Magnusson

POSTORDER

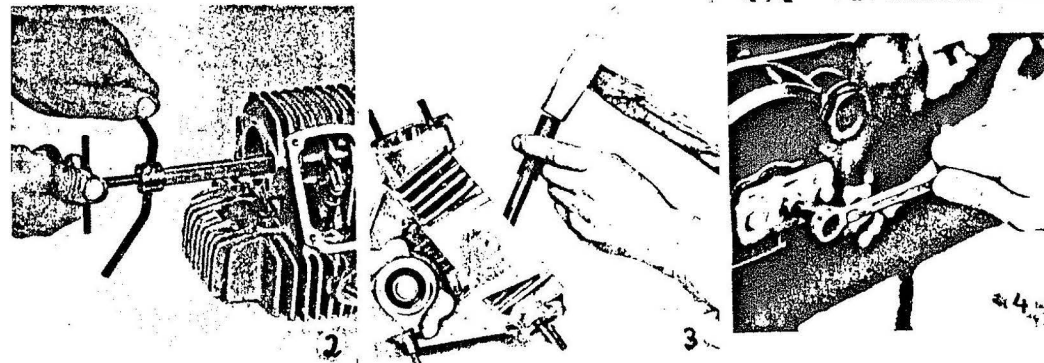
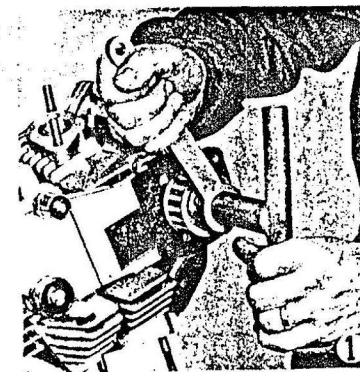
Nedanstående verktyg till Pantah-motorn beställes på nedanstående adress. Paketet utlöses mot postförskott, porto tillkommer. Full retur och byterätt om du sänder tillbaka varan inom 10 dagar.

- | | |
|---------------------------------------|-------|
| 1. Kanremsavdragare (med mothållare) | 180:- |
| 2. Vipparsaxelurdragare | 125:- |
| 3. Ventilstyrningsutslagare | 75:- |
| 4. Motorkåpsavdragare (generatorsida) | 55:- |

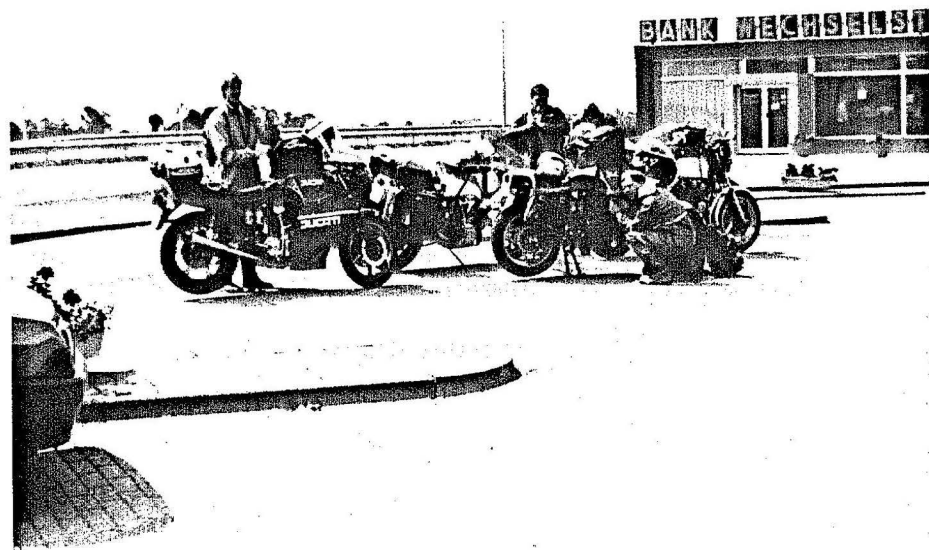
Tiptop Produkter

Madängsvägen 30

52200 Tidaholm



Testpatrullen. Foto: Peter Lindqvist





22nd August 1988

TO: FLOETER FORSALJNINGS

ATT. MR. BLOMQVIST

Re your fax dated Aug.12, apologise for late answering, but we were closed for summer vacations.

1. We sent you on July 29 a complete set of documents for 750 Sport homologation. If you have not received them, we believe that the envelope went lost or it will arrive late. In any case we provide to send you another set at the end of this week, when the people involved in this job will return from their holidays.
2. If you need more 750 Sport, we shall be in a position to ship within one week from your firm order.
3. We are preparing to launch a new 906 Paso, 2 valves per cylinder, watercooled at the next IFMA 1988. This information is strictly confidential and we don't know how the Swedish members of Ducati Club were informed.

The new model is expected to be delivered around middle October.

Best regards.

Valentini

Schhhhhh! Säg inte att ni sett det här!!

Biscaya motor

EUROPEAN MOTORCYCLES

DUCATI

RESERVDELAR ***

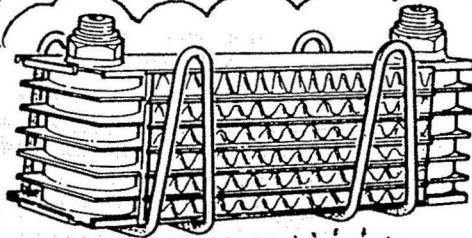
från **BISCAYA RACING**
STÖRST I SVERIGE



ORG.
OLJE-
FILTER

49

ORD. 69:-



NCR OLJEKYL SÄTS

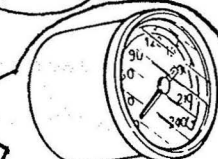
1385



ORG.
OLJEFILTER

69

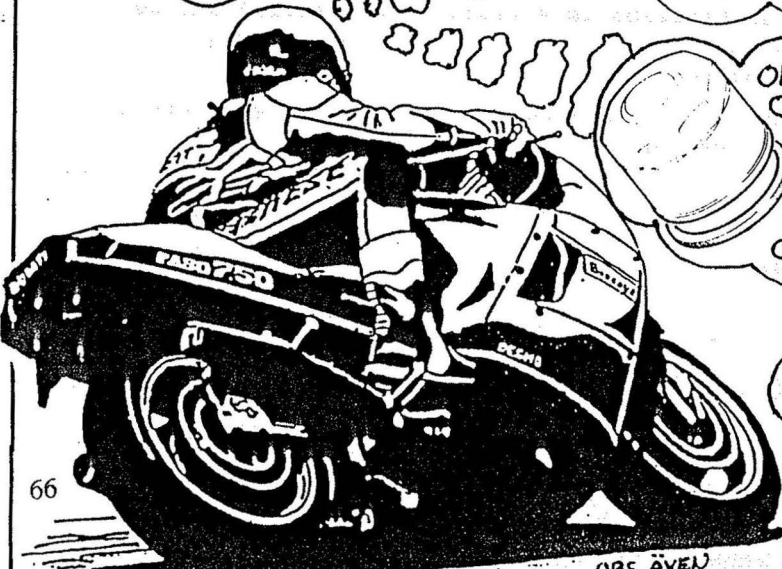
ORD 99:-



VEGLIA MONTJUICH
VARVR.

1200

ORD. 2100:-



OBS ÄVEN
HASTIGHETSH.

Biscaya motor AB

Telefon 0322-30129

Telex 12442 FOTEX.S all. BISCAYA

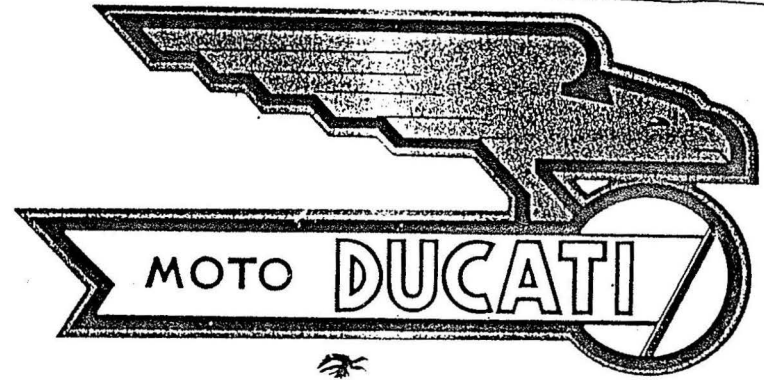
Hol 1257

S-44193 Alingsås

750 SPORT 69.750:-
PROVKÖR HOS
BISCAYA

750 SPORTEHAR SOM VÄNTAT BLIVIT EN SUCCE,
DÄRFÖR HAR VI FÅTT IN NÅGRA BEG. DUCATI PASSA PÅ
DET ÄR INTE VARJE DAG DET FINNS BEGAGNADE DUCATI
ATT FÅ TAG I :

PANTAH 600 82	UTTAGEN 84, SILVER, 2-1, ÖHLIN,	
	4720 MIL32700:-
PANTAH 600 82	RÖD, 2-1, 3300 MIL	PÅ INGÅNG
PANTAH 500 81	TOPPFIN ORG. LACK, ÖHLIN, NYA	
	DÄCK, 2-2 CONTI23800:-
CAGIVA 650 2-1	TAROZZI, OBS 450 MIL38500:-
DARMAH SS	NYRENOVERAD	PÅ INGÅNG
LEMANS II	4300 MIL, ÖHLIN, LAFRANCONI, KRAUSER	27500:-
LEMANS III	VIT, 3300 MIL,	PÅ INGÅNG
LEMANS 1000 87	RÖD/VIT, BECKER53500:-
MONZA 500 81	VIT14800:-



Biscaya motor
Hol Alingsås Tel. 0322-30129

290 Ralph Jönsson
Tel hem: 08-41 92 77
Tel arbete: 08-22 75 80

327 Tomas Fredén
Tel hem: 013-21 35 85
Tel arbete:

345 Mats Andersson
Tel hem: 0750-238 26
Tel arbete: 0750-120 00

348 Björn Inge
Tel hem: 08-42 26 72
Tel arbete: 08-663 63 35

372 Johan Genestig
Tel hem: 0455-131 79
Tel arbete: 0455-862 67

373 Mikael Stenbom
Tel hem:
Tel arbete:

Svenska Duatitklubben

Mytt 1988-09-22

387 Niclas Lindell
Tel hem: 0514-103 12
Tel arbete:

750 FI
DGD 986

388 Peter Lundh
Tel hem: 031-42 44 29
Tel arbete: 031-40 13 06

390 Peter Lagerkvist
Tel hem:
Tel arbete:

391 Magnus Strandh
Tel hem: 0457-166 67
Tel arbete: 0457-129 00

392 Jens Andreasson
Tel hem: 046-15 25 69
Tel arbete: 046-15 25 69

393 Johan Hågg
Tel hem: 040-54 74 61
Tel arbete:

8 Stefan Josefson
Tel hem: 0221-514 67
Tel arbete: 0221-514 67

25 Anders Hedström
Tel hem: 0521-647 88
Tel arbete: 0521-715 15

74 Rigmor Eriksson
Tel hem: 0764-653 46
Tel arbete: 08-80 21 60

121 Lars Äqvist
Tel hem: 0371-166 06
Tel arbete:

145 Arne Ahlin
Tel hem: 08-729 20 00
Tel arbete:

146 Hans Blom
Tel hem: 0920-685 43
Tel arbete:

187 Lars Magnusson
Tel hem: 0370-352 06
Tel arbete:

202 Ulf Bjällerstedt
Tel hem: 00931-(0)20 27 95
Tel arbete:

214 Bert Eriksson
Tel hem: 0764-653 46
Tel arbete: 0764-301 00

220 Kjetil David-Andersen
Tel hem: 02-50 64 70
Tel arbete: 02-31 18 78

233 Anders Mizser
Tel hem: 08-45 80 31
Tel arbete: 08-719 99 18

235 Jan Persson
Tel hem: 054-18 88 16
Tel arbete:

259 Eva Brandt
Tel hem: 040-895 49
Tel arbete:

272 Enzo Galli
Tel hem: 02-938 23 16
Tel arbete:

278 Ulf Simonsson
Tel hem: 031-95 00 84
Tel arbete:

Italy

394 Corina Mattsson
Tel hem: 0303-127 60
Tel arbete:

860 GTS
JFZ 840

395 Peter Esay-Ehsing
Tel hem: 040-97 65 08
Tel arbete: 040-11 63 18

600 Pentah
1982 LAV 188

396 Lars Niklasen
Tel hem:
Tel arbete:

397 Maria Gullkolen
Tel hem:
Tel arbete:

398 Mats Andersson
Tel hem:
Tel arbete:

399 Sigvorn Hjalmarsson
Tel hem: 08-96 72 99
Tel arbete:

750 FI
1985

400 Björn Jängskog
Tel hem: 08-96 72 99
Tel arbete:

750 Santa Monica
1988

401 Thomas Oscarsson
Tel hem:
Tel arbete:

402 Michael Åkesson
Tel hem:
Tel arbete:

403 Olle Bok
Tel hem: 0303-265 60
Tel arbete: 031-45 02 80-288

404 Peter Teern
Tel hem: 046-18 85 09
Tel arbete: 040-22 63 00

405 Ulf Svensson
Tel hem: 0371-203 56
Tel arbete:

406 Magnus Mårdind
Tel hem: 0455-808 68
Tel arbete: 0457-725 55

407 Jones Ingolf
Tel hem: 0470-603 91
Tel arbete: 0470-873 64

408 Kent Andersson
Tel hem:
Tel arbete:

409 Bjarte Sabatad
Tel hem: 02-15 80 83
Tel arbete:

410 Tor Håkon Björnstad
Tel hem:
Tel arbete:

600 Pentah
1982 DE 5811

600 Pentah
1985 DH 1070

600 Pentah
1986 DH 5999

600 Pentah
1982 DIS 796

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

Sadel 900SS, även defekta

Kent Jörnevall 031-287514

Säljes

Ducati 750 Paso -88.

Håkan Skotte 018-115522 eller 010-795879

Säljes

Ducati Mille Replica -85. Högstbjudande, lägst 50000:-

Mario 0753-86590 (kvällar)

Köpes

860/900 GTS köpes oavsett skick.

Kent Jörnevall 031-287514

Säljes

Golden Line handtag för separat behållare. 15mm kolv, nyrenov. 850:-

Kent Jörnevall 031-287514

Säljes

Till 900: Imola kammar beg. 2500:-

Peter Lindqvist 08-7586933

Säljes

Ducati pryglar: Bakdrev stål, bromscyl. bak, clip-on ställbart 38mm, koppl. 900, kopplingshandtag, kopplings- och broms-grepp, vevstakar 900, generator 900, kicksats, bromsskiva 280mm, 260mm, mm mm. Mkt billigt!

Peter Lindqvist 08-7586933

Säljes

Ducati Jesmo (!, reds anm) 750 F1 -86, 190 mil. Vill ha 62000:- för den.

Pia Aronsson 08-7969080 (arb)

Säljes

För att få loss kapital för att endurance-trimma min Ducati Cadet tvingas jag sälja min Harley Davidson Electra Glide med original sidvagn. Ekipaget nybyggt från grunden under åren 84-85, bättre än ny. Motor och backlåda Pro Bike byggda med S&S och originaldelar. 1340cc S&S förgasare, Andrews kam, stela lyftare, balanserad. Koppl m.Tamer, oljekyl m. termostat, sidvagnskronor, styrdämp, handväxel-fotkoppling, King tour-pak plus liten på vagnen. Vagnen har åkkaPELL och är invändigt klädd, proffslack, alla lager och slitdelar bytta, Bikeguard. Regbes och klassikerförsäkrad. Smakfullt utrustad, kan inte bli bättre. Försäljning till högstbjudande över 100000:- Delligvid kan tagas i form av 350/450 Duce. För visning ring:

Inge Persson-Carlsson 08-7566837

Säljes

Original gaffelkronor till 900SS, 3 st 4-bult borrade 280mm skivor 800:-, 2st 6-bults Golden Line 280mm splitter nya 1600:-

Kent Jörnevall 031-287514

Säljes

600 Pantah -82. 2800 mil, 2-1, nyservad, nylackad original silver. 35000:-

Kent Jörnevall 031-287514

Säljes

Ducati utombordsmotor! 2-cylindrig 2-taktsmotor, 15hk, med Dellorto, tvångsstyrt gashandtag, Ducati Elettronica tändsystem, extra ordinär startanordning. OBS Vattenkyld! (föregångare till 851:an?). Motorn "hittades" av Cucciolos testpatrull på båten SPERO vid Strandvägen i Stan. Den är till salu!

Tomas 08-6653198

Säljes

2-1 system till Paso 1500:- + något defekta delar såsom tank, plastdetaljer, sadel, framskärm.

Till 600-900:NCR-kaross, K-N-filter, original-filter S2.

Lasse Rapp 0521-40769

Säljes

Ducati 750 Paso -88. 1300 mil, 2-1 system eller original, även byte mot en F1:a.

Lars Eneberg hem:044-54583, arb:044-104000, helger:0451-12010

Säljes

Ducati TT2 600. NCR-portad, 7-kammar, Malossi 41:or, NCR-system, Marzocchi, Brembo 4-kolv, ISR-skiva. 45000:-

Peter Lindqvist 08-7586933

CARINA MATTSSON



ÅRETS DUCATIST