

# Cucciolo



NR 6  
1988

NU LIKA TJOCK!





Cucciolo nr 6 1988. På presstopp-dagen fanns två artiklar, insperationen att jobbe med tidningen förvann därmed. Fem dagar senare har jag svårt att få plats med allt material!!! Då är det roligt att göra tidning. Skicka i tid nästa gång. Presstopp nr 1: 20 Januari.

Omslag: Dramatisk lossning i Reine, Lofotens sydspets. Anne-Line var kall nog att fota då Evas hoj hängde och dinglade. Annars for hon runt som en yr höna på kajen och väntade på sin ögonsten!  
Baksida: Polarcirkeln: Foto Eva Sellberg (flaggan är norsk).

Cucciolo är Svenska Ducati Klubbens medlemstidning och ges ut till samtliga medlemmar samt till annonsörerna. Upplagan är ca 400 ex. Radannonser är endast till för medlemmar och är gratis. Företag får endast annonsera helsida: 200:-/nr eller halvsida: 100:-/nr. Bidrag till tidningen skall vara den stora redaktionen tillhanda senast den 20:e i varje udda månad.

Adress: Cucciolo, c/o Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö.

Medlem i Svenska Ducati Klubben blir man genom att sätta in 150:- på pg 4771371-4. På inbetalningskortet anger man namn, adress, tel hem, tel arb, MC, reg nr. Adress till ordf:

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.

Cucciolo is the magazine of Svenska Ducati Klubben and is sent to all members and to Ducati clubs all over the world. There are a little bit more than 300 members in Svenska Ducati Klubben. The editor of Cucciolo is: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, S-18160 Lidingö. Chairman: Mats Håkansson, Storgatan 14A, S-26131 Landskrona. Foreign Co-ordinators are:

Lars Ekeman, Sandviksvägen 56, S-16240 Vällingby. England, Holland, Denmark, Finland, Japan, Italy.

Mats Arborelius, Kvarnkammargatan 4, S-75420 Uppsala. Germany, Austria, Switzerland (correspondence in german possible).

Tomas Lundén, Pionjärgatan 44, S-58265 Linköping. France, Luxembourg, Switzerland (correspondence in french is possible).

# MOTO DUCATI

Här kommer lite frestande exempel på prylar i vårt lager

- \* 750 F1 Våtkopplingsats passande till 500/600 Pantah 4350:-
- \* Startmotor Pantah 20% rabatt nu 1800;-
- \* Trådekerhjul nya 6bultade typen rykande färska sats 5850:-
- \* Lucas Rita elektronisk tändning inkl tändspolar sats 1790:-
- \* Flottörhuskoppar i transparent plast 115:- - 125:-
- \* Sports Harris racingsadlar 30% rabatt till licensierade BOTT förare nu 690:-
- \* Sports Harris racingkåpor 30% rabatt till licensierade BOTT förare
- \* Veglia contagiri per competizione 1200+/-
- \* Aluminiumtankar stor sortering 1890:-
- \* SS solosadel inkl stoppning 1900:- - 2900:-
- \* 2-1 500-1000 5 olika modeller i lager race och dämpat 2990:-
- \* 2-1 750 sport och Paso finns i lager
- \* NCR sidostöd 490:-
- \* NCR kåpa till Pantah finns hemma för 2950:- inkl Glas
- \* NCR och GPM torrkopplingar har vi tyvärr ej i lager för stunden men kanske..
- \* Eller varför inte ett vinkelväxelfönster till din klassiker. För omgående lev.
- \* Attenzione TYGMÄRKEN och METALLMÄRKEN med DUCATI nyss hemkommet
- \* Kanonpris på org. oljefilter 30% rabatt 900 49:- , spin on nu 69:-
- \* Tanklock "Pasotyp" låsbart och ej låsbart 655:- - 685:-
- \* Kolvar och cylindrar flera olika kanske även Omega mm. mm. mm. mm.
- \* trimmar 600-1000 cc i lager mm. mm. mm. mm.
- + Drev + Drev till specialpriser

Öppettider Tis-Fre 13,00-18,00 Lör 10,00-13,00 OBS! Mån stängt  
BISCAYA MOTOR Hol Alingsås Tel 0322-30129,30124 Fax 30180

**Biscaya motor**  
Hol Alingsås Tel. 0322-301 28

# MOTO DUCATI

Biscaya  
Hol Alingsås

MEKTIPS  
MEKTIPS MEKTIPS

Den underbart fina Pantahmotorn 500-750 är  
är som alla vet otroligt slitstark. Det har däremot  
uppstått kamremshaveri vid nära tillfällen, i vissa fall  
mycket kostbara. Som inte borde behövt hända. Därför tänkte vi komma med  
ett par mektips och ett par EXTRAERBJUDANDE för att förebygga detta i fram-  
tiden. Orsaken till problemen har varit följande tre punkter:

1. Vissa årsmodeller har från fabriken haft olämpligt material i kamremshjulen. Kontrollera att du inte har kamremshjul i plast, vilket äter upp remmen efter en tid. Stål och aluminium går bra.
2. Kamremmarna har i några leveranser visat sig att inte ha tillräckligt hög kvalite.
3. Stödlager och sträckarlagren har börjat att kärva på äldre hojar. Bör bytas vart 3:e år. Vid byte ring oss så skickar vi erfoderliga verktyg och anvisningar för demontering av lagerhållarna så kan du skicka hela hållarna till oss för av och påpressning.

FÖR ATT RÅDA BOT PÅ PROBLEMEN ERBJUDER VI FÖLJANDE  
EXTRAPRISPAKET TOM. 15 FEB. -89

PAKETPRIS

2ST KAMREMMAR

4ST STÖDLAGER

4ST STRÄCKARLAGER

ARBETE AV/PÅPRESSN.

LISTPRIS 2990:-

NU ÖVER 50% RABATT

NU 1050:-

KAMREMMAR

LISTPRIS 298:-

NU 40% RABATT

NU 175:- 1st

KAMREMSHJUL

LISTPRIS 369:-

NU 20% RABATT

NU 295:- 1st

Biscaya Motor, Hol 1257,441 93 Alingsås. Tel. 0322-30129,30124

# SENASTE NYTT

*Med skvaller & lögnar*

## ANNONSÖRER SÖKES

Cucciolo har blivit en ganska tjock tidning vilket bl a medfört att det blivit dyrare. För att kunna fortsätta i samma stil, vilket givetvis hänger på att medlemmarna även i fortsättningen skickar in många bidrag, söker vi nu flera annonsörer. Vill du marknadsföra en produkt, eller känner du någon som vill det? Vill du göra reklam för din firma, eller känner någon som vill göra det? Då har vi ett förmånligt erbjudande för dig:

En halv sida i kommande 6 nummer av Cucciolo 400:-

En hel sida i kommande 6 nummer av Cucciolo 800:-

Två sidor i kommande 6 nummer av Cucciolo 1500:-

Erbjudandet gäller t o m 20 januari. Om du har några frågor kan du slå en signal till Micke Werkelin dag: 08-7316440, kväll 08-7662284. I annat fall är det bara att skicka annonsoriginal till: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö. Räkning skickas med nr 1-89. Då vi har många medlemmar i både Finland och Norge så är det givetvis också välkommet med annonsörer där ifrån.

Det är givetvis OK att ändra annonsen i alla 6 nr. Tidningen kommer givetvis också att skickas till annonsörerna. Till sist ett stort tack till alla som annonserat 1988. Hoppas ni hänger med ett år till.

Micke Werkelin, red. Cucciolo, Svenska Ducatklubbens "lilla" tidning.

### HJÄLTE BLIR TÖNT

Loris Reggiani har tröttnat på Aprilia i 250 och sadlar om till Honda! Reggiani är missnöjd med att man fått göra allt utvecklingsjobb själva på den nya 250 V-2 Aprilian utan stöd från fabriken.

### ELEKTRISK ATMOSFÄR

Följande stod att läsa i MCN nyligen: Atmosfären var elektrisk när Europas ducaturister tog över Assenbanan i Holland. Mer än 3000 människor över helgen för att delta i racet eller träffen. En av de bästa banorna i Europa full av entusiaster gör atmosfären elektrisk så ordf i eng Ducatklubben Phil Blades. I två dagar kunde vi äta, sova och vara Ducati. Det var ofattbart, som Isle Of Man TT flyttat till Holland!!! Den här 10-års jubileumstillställningen såg en organisation som smorts upp efter förra årets tragiska dödsolycka. Förare och klubb behövde racelicens i år och allt funkade perfekt. Förutom flera olika ducaturace så var det även Holländska Classic mästerskapen samt BOTT race.

### DART 400

Moto Morini Dart, ni vet 350 motorn i ett Freccia-chassie, finns nu i en 400cc version speciellt för Japan!

### MOTO MORINI 750

Cucciolo skickade iväg en reporter, Kjelle Sveholm, till Italien för att fnula ut hur den nya Moto Morini skall bli. Svaret fann han hos Maurizio Bavaresco! 2-cyl V-twin, vattenkyld, 4 ventiler/cyl, 750cc! Cylindervinkeln blir ca 70°. Och för att balansera ut detta har man förskjutit vevtapparna på vevaxeln (som på H-a:s 750 V-twin). Men, om man kan få det lika bra balanserat som på en 90° twin vetesjutton. Ring till mig och förklara långsamt om du vet hur det går till.

### GM

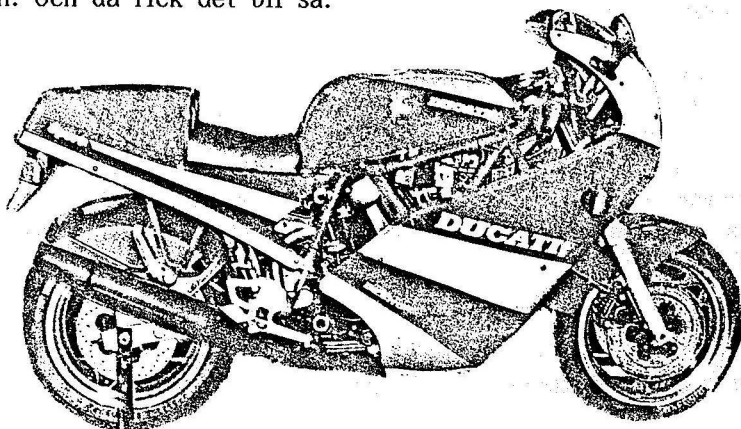
Visste ni att Erik Gundersen vann speedway VM på en italiensk motorcykel? Han vann nämligen på en GM som byggs av italienaren Giuseppe Marzotto.

## PARIS DAKAR

Cagivas satsning inför Paris Dakar, som startar någon gång vid nyår, är mycket imponerande. Lucky Explorer står kvar som sponsor och maskinerna kommer troligen vara försedda med Ducatis nya 904cc motor (som man ju faktiskt även hade förra året). Att man satsar stort denna gång har man visat genom att helt enkelt köpa upp förra årets segrare: Italienaren Edi Orioli (då körde han H-a). Förutom Oriolo skall även Alessandro De Petri (I), Claudio Teruzzi (I) och Gilles Picard (F) ingå i stallet.

## DUCATI SPORT

Genom att ta bort "750" i namnet och ändra färgsättningen till klassisk röd/silver så har Ducati fått en ny modell. Nästan. Enligt skvallerrykten så var det bröderna Castilioni som ville ha den nya färgkombinationen. Och då fick det bli så.



## BULLER

Vid snutarnas, bilprovningen och racebanornas bullermätningar skall Duccarna mätas på följande varvtal:

350/450 stänka:	4400rpm
500 parallelltwin	6300rpm
Pantah 500/600	5600rpm
Pantah 650/750	5300rpm
900 (864)	4400rpm
Mille	4100rpm
851	5100rpm

## ENSAM

Randy Mamola blir ensam förare för Cagiva i 500VM nästa år. Raymond Roche skall helt ägna sig åt Ducati och Superbike VM! Vi satsar alla kort på Randy nästa år och hoppas se honom bland de fyra första säger Cagivas raceboss Carlo Pernat. Massimo Broccoli (har åkt EM tror jag) skall hjälpa till att testa fram nästa års racer. Man har sagt upp avtalet med Pirelli och går över till Michelin. En annan upseendeväckande detalj är att man skall gå över till kolfiberarmerad plastram! Man har ju även snackat om insprutning. Nu börjar den revolutionerande racern ta form som man länge talat om på Cagiva.

## SUPERBIKE AVSLUTNINGEN

Lucchinelli och Roche körde inte de två avslutande tävlingarna i Australien och Nya Zeeland. Massimo Bordi tyckte det var bättre att teamet stannade hemma för att jobba på nästa års racer! Överraskande vann Fred Merkel från USA sammanlagt på en RC30 efter att Tardozi kört ojämnt. På Nya Zeeland blev en lokal förare vid namn G. Williamn bästa Ducatiförare med en 10:e plats och en 8:e. Mycket bra gjort faktiskt. Skall bli intressant att se vad Bordi och company har på G till nästa år.

Slutresultat:

1) F Merkel, USA, RC30, 93,5 2) F Pirovano, I, Yamaha, 91,5 3) D Tardozi, I, Bimota, 91,5 4) S Mertens, B, Bimota, 90,5 5) MARCO LUCCHINELLI, ITALIEN, DUCATI 851 (888?) SUPERBIKE, 64.

## 851 SUPERBIKE RACING

Så är namnet på den efterlängtade Roche/Lucchinelli replican. Maskinen är givetvis lackad helt i rött, eller som Motociclismo uttrycker det: "In una brillante colorazione rosso, corsa la 851 Racing. Sarà venduta!" Maskinen skall endast byggas i 40ex och uppges ha hela 136hk på vevaxeln! Detta innebär 120 bakhjulshästar!!! Genom att öka borningen med 2mm till 94mm (slag 64mm) så har man fått upp cylindervolymen till 888,3cc, namnet till trots. Enligt uppgift har Luchinelli och Roche haft den storleken på årets fabrikschojar! Vidare uppges vikten till 155kg, 20kg lättare än en vanlig 851:a! Priset i Italien är ca 30000000 Lire vilket är ca 150000:- . Det vore kul om vi fick se nån i Norden.

## OMKÖRD

Det ryktas om att Lars Höjer under årets kust-till-kust rally var den ende i sällskapet som blev omkörd av en gris-skär Valiant med 8 halv-feta norska raggare och 3 backar öl som ballast och att han dessutom hade den dåliga smaken att försöka skylla på att han inte hörde dom eftersom dom låg i den döva vinkeln! Pinsamt!!

## CAGIVA ALETTA ORO

Flöters har fått skicka tillbaka alla Aletta Oro man tagit hem! De gick inte igenom typbesiktningen pga buller!! En har dock stannat kvar i landet enligt Hasse Blomqvist. En Pappa som jobbar på SAAB:s utvecklingsavdelning ifrågasatte bilprovningens mätmetoder och fick efter mycket bråk och diverse ombyggnad igenom sin sons 125:a. 906 PASO

Nya Pason kallas kort och gott för 906 Paso. Frågan är bara varför?

Med cylindermåtten 92x68mm så är den nämligen på 904cc, precis som vi förutspådde i Cucciolo. Det har dykt upp några teorier om varför man döpt den till 906. Här följer dom:

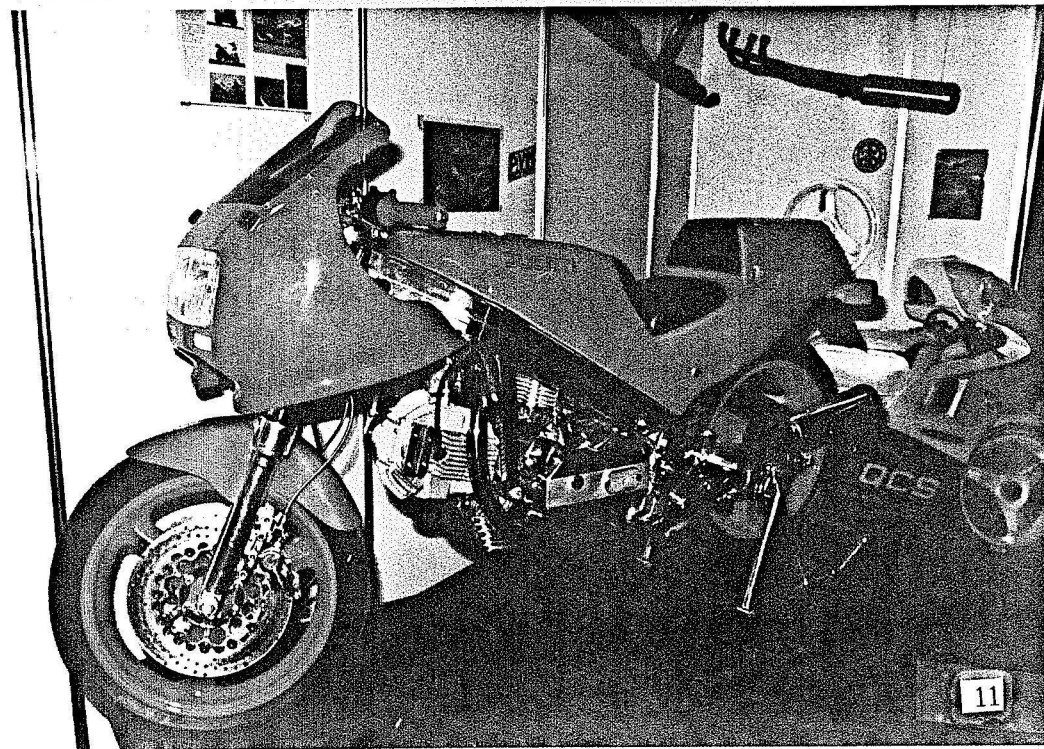
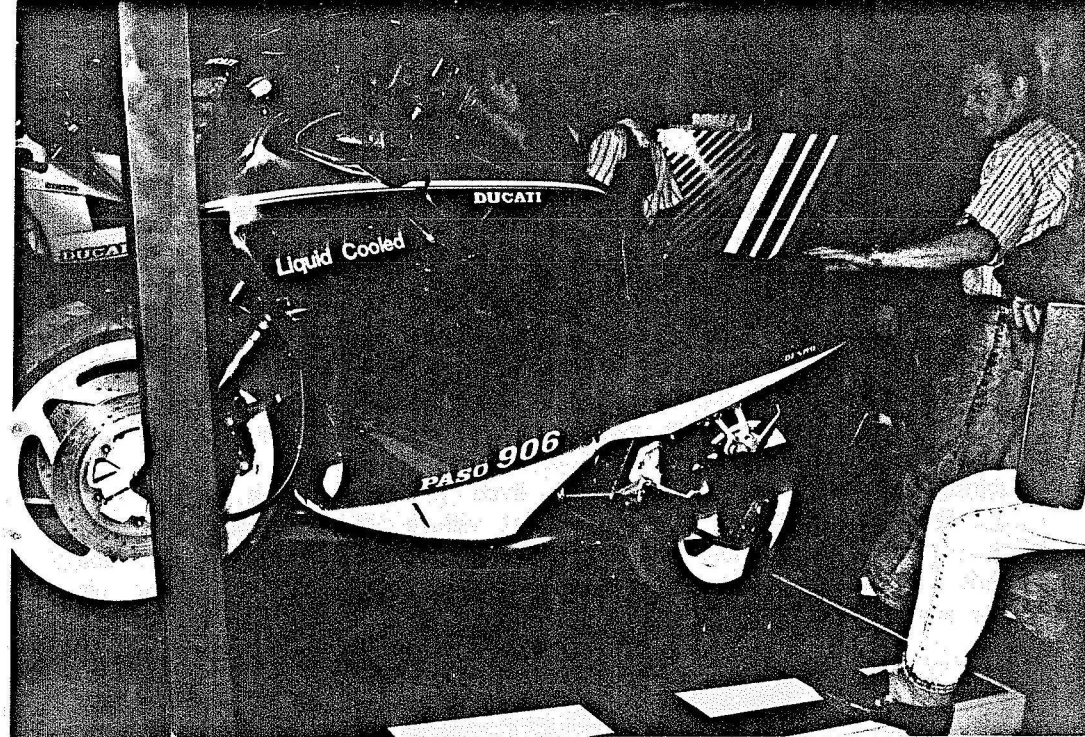
- 1) Ducatifabriken beställde fel dekaler.
- 2) Dekaltillverkaren missuppfattade vad det skulle stå på dekalen.
- 3) 6:an syftar på att växellådan har 6 växlar.
- 4) 906 ser helt enkelt snyggare ut än 904.
- 5) En felräkning av Ducatis matematikavdelning (används räknesticka ?)
- 6) 906 är mer praktiskt då det inte gör nåt om man vänder den upp och ner!
- 7) 6:an syftar på det sexiga utseendet!
- 8) Man blev så uppretade av Cucciolos avslöjande i nr 4 -88 att man döpte om hojen så att Cucciolo inte skulle få helt rätt!
- 9) En kombination av alla ovanstående punkter.

Hur det än är med detta så har man fått den på 904cc genom att behålla 851:ans borrning på 92mm, men ökat slaglängden med 4mm till 68mm. Motorn är vattenkyld, har 2 ventiler/cylinder och har en vanlig 2x44mm Weberfugge. Tomvikten har ökat 10kg jämfört med 750 Paso och är nu 205kg. Toppfarten är hela 230 km/tim. Motorblocket är förreseten samma stora förstärkta som på 851:an. Maskinen ser ut som en 750 Paso fast med vitt där 750:n var svart. Även hjulen är vita. Det enda som stör utseendet är en löjlig dekal: "Liquid cooled"!!! Steve Wynne i England har redan slaktat ett antal 904 Paso för att få loss motorer för racepreppning! Priset i Sverige kommer enligt Hans Blomqvist på Flöters att hamna stax ovanför 80000:- Detta betyder att 750 Paso försvinner från svenska marknaden (även om Ducati säger att tillverkningen skall fortsätta).

## FOTO

På motstående sida ser du foton tagna av Cuccilos ustända, Kjelle Pettersson, på IFMA, Köln. Överst 906 Paso som även fått en ändrad kåpa, även om det inte syns så mycket.

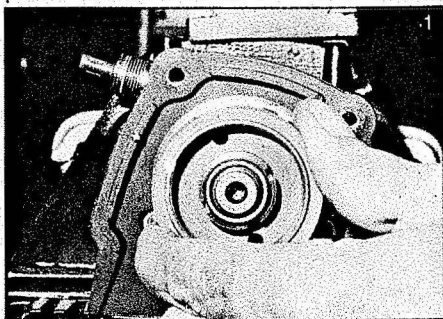
På den nedre bilden ser vi Gerhardt Kleins Euro-Special Ducati. Hojen stod uppställd i Nico Bakkers monter och har således en ram av detta fabrikat. Hojen sägs bestå av delar från 23 olika firmor och tog ett år att bygga. Motorn är på 85hk -plus- på bakhjulet och är uppborrad till 960cc. Hjulen är Marvic-liknande från tyska Braun & Boegel, Michelin däck, polerade Brembobromsar för att matcha den polerade Marzocchi-gaffeln. Skapelsen är hopsatt av Newton i England.



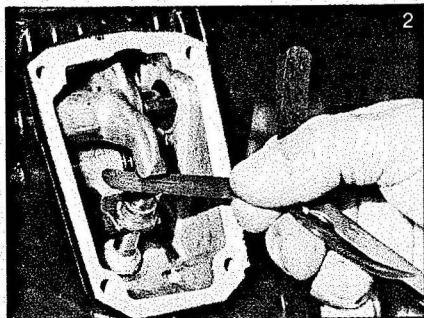
## JUSTERING AV DESMODROMISKT VENTILSYSTEM

I en artikel i Cycle berättade man nyligen om hur man ställer ventiler-  
na på en Ducati med den nya förenklade justeringen. Här följer en  
sammanfattning:

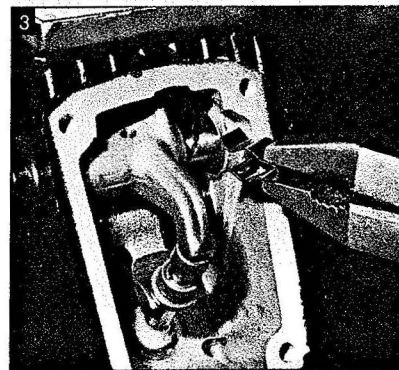
Nu hade det, på Ducati Meccanica i Bologna, blivit dags för 4-ventils-  
toppar. Givetvis skulle det vara Desmo, men man tyckte då att det  
vore bra att förenkla ventiljusteringen. Mannen som fick uppdraget  
att förenkla ventiljusteringen heter Luigi Mengoli. Mengoli är Massimo  
Bordis assistent, och han delar alla meriter och patent på 851:an.  
Mengolis lösning blev inte bara applicerbar på 851:an, utan man såg  
möjligheten att införa justeringen även på 2-ventilarna, vilket man  
gjorde fr o m 1988. I Cycle står det vidare att den nya justeringen  
är en enorm förbättring. Så enormt är det inte, tycker Cucciolo, men  
visst verkar det vara en förenkling. Här följer en beskrivning om  
hur man utför jobbet:



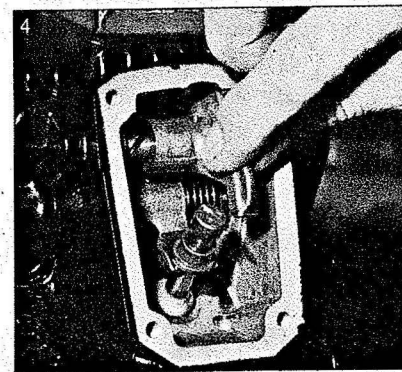
1) Kammen skall ställas in så att kolven är vid övre dödpunkt med  
båda ventilerna stängda (tändläge). Referensmärket på kamhjulet  
skall överensstämma med märket i gummipackningen.



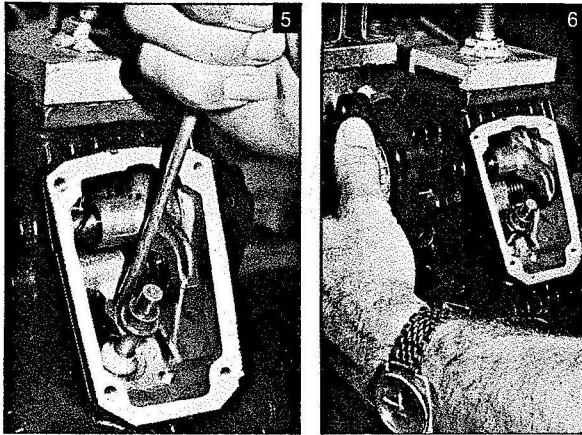
2) Spelet mellan ventil-vipparm kan nu mätas. Fabriken specificerar  
ett spel på 0,10mm på både insug och avgas.



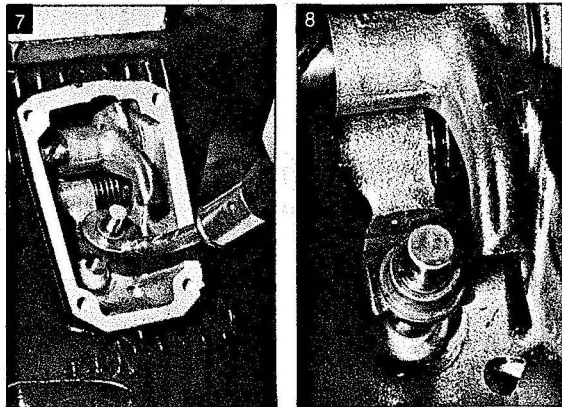
3) Om spelet är felaktigt måste shimset bytas till ett som ger rätt  
ventilspel. På äldre Duccar var man nu tvungen att ta ur vipparms-  
axeln och hålla rätt på vipparmens shimsbrickor i ytterändarna. Nu,  
på nya Duccar, är det bara att ta bort ett clips som håller, den i ena  
ändan kortade, vipparmen på plats. Med en flackstång får man enkelt  
bort clipset.



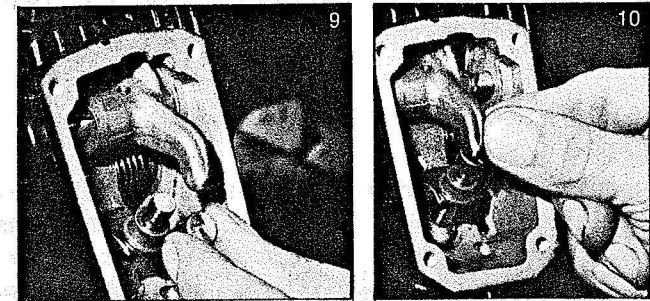
4) Nu kan vipparmen skjutas åt sidan vilket frigör shimset och ventil-  
skaftet. Den kortade vipparmen, som har kortare lagring än den gamla,  
tål givetvis alla belastningar, även vid mycket höga varvtal. Idén skulle  
även funka på en motor med ventilfjädrar.



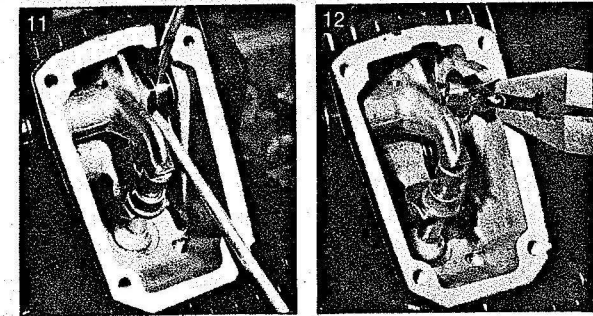
5-6) Nu är det dags att kolla om det är något spel på den undre vipparmen. En liten lättspänd hjälpfjäder sitter där för att hjälpa till att stänga ventilen på tomgång om man har lite spel. Vid normala varvtal sköter vipparmen om stängningen, och om man har lite spel så stängs den sista biten faktiskt av kompressionen! Fjädern trycker på vipparmen som i sin tur trycker mot det undre shimset som sitter på ventilskaftet med 2st halvmånsformade tråd-clips. Spelet skall man mäta mellan vipparmen och shimset. Tryck först ned den fjäderbelastade vipparmen. Du kan sedan känna genom att vrida det undre shimset med dina fingrar om det är någor spel eller inte. Shimset skall göra ett lätt motstånd när man vrider det och om man vrider kamaxeln något fram och tillbaka. Dvs: spelet skall vara noll.



7-8) För att få loss det undre shimset måste du ställa kamaxeln i ett läge som tillåter dig att trycka ned vipparmen och shimset för att frigöra de två tråd-clipsen. Med hjälp av en micrometer kan du sedan räkna ut hur stort det nya shimset skall vara. För detta jobb använder Ducati ett specialverktyg som är baserat på en vanlig skruvmejsel. Enligt Ducatis erfarenhet så behöver man sällan justera spelet på den undre vipparmen före 2000 mil av hård körning, om spelet varit korrekt inställt från fabrik. Desmos är nämligen mycket mildare mot ventilsäten än vanliga motorer. På 851:an har Dr Bordi dessutom pläterat ventilsätena med det mycket exotiska ämnet Cobolt! Då får man en justeringsintervall på hela 3000 mil!

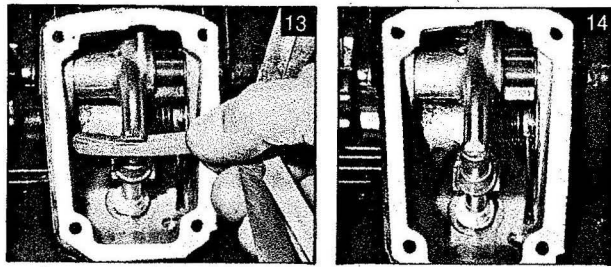


9-10) Vi försätter med att sätta tillbaka det övre shimset vilket görs lätt för hand (det är bara att lägga på). Nu kan den övre vipparmen skjutas tillbaka. Vrid kamaxeln fram och tillbaka några grader för att låta kamföljaren på vipparmen hoppa upp på kamloben.



11-12) I detta läge är det bara att meka dit det nymodiga clipset igen. En bricka skall ligga på var sida om clipset för att hindra clipset att svarva spår i brons-lagringen i vipparmen och aluminiumgodset i topplocket.





13-14) När alla bitar är på plate är det dags för en sista koll med bladmåttet. Vrid runt kamaxeln för hand. Kammen skall gå att dra runt med litet motstånd om spelet är OK. Går det tungt innebär det troligen att det undre shimset ligger på för hårt.

#### UTLANDSREPORTRAR SÖKES

För ett år sen sökte vi utlandskorrespondenter till Cucciolo. Då det är lite dyrt att betala lön till i utlandet bosatta medlemmar gjorde vi en snikvariant. Vi erbjöd medlemmar att prenumerera på utländska hojtidningar! Klubben skulle stå för halva prenumerationsavgiften mot att korrespondenten översatte och sammanfattade intressanta artiklar. OBS sammanfattning, man behöver alltså inte översätta långa tester om man inte absolut vill. Vi har endast fått två korrespondenter: Jag själv (Micke Werkelin) har engelska Motor Cykle News som ligger till grund för mycket av skvallret i början av alla Cucciolo. Tyvärr är det lite strul med prenumerationen, jag har inte fått något nummer på en hel månad när detta skrivs!. Normalt har jag dock MCN i dörren en vecka efter utgivningsdagen i England. Den andra utlandskorrespondenten är Leif Andersson i Laxå. Han har lovat att bidra med en artikel till den här tidningen.

Vi behöver dock fler reportrar! Följande tidningar är "lediga": Das Motorrad, V-tyskland, 12nr/år -de har Ducati i nästan alla nummer och du måste givetvis kunna tyska för att kunna översätta.

Motociclismo, Italien, 12 tjocka nr/år, världens mest påkostade hojtidning. Mycket olika små skvallernotiser samt Ducati-artiklar då och då. Fodrar givetvis att du kan italienska. Tidningen innehåller ofta bilder på prylar som vi i Cucciolo presenterar på "Possörsidan". OBS! Tidningen finns att köpa i Stockholm i tidningsaffären på Regeringsgatan om du vill köpa lösnnummer.

Road Racer, England. Tidningen är kanske redan upptagen av Jonas Dahl.

Är du intresserad? Ring å snacka med mig: Micke Werkelin 08-7662284.

# ALDÉN RACING

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

Dessutom kan jag erbjuda däck till lägsta priser, både slicks och standarddäck, stålflätade bromsslangar till alla märken, Brembo bromsar, Marzocchi gafflar och stötdämpare, Jeb's hjälmar, snabbskruv till kåpor och mycket annat till bra priser!

Besöksadr. Hackeforsvägen 1

Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

# ITALIEN-TRÄFF S 1988

Jag lovade skriva om Italien-träffen och skicka ut det till Laverita, Ducati och Moto Guzzi tidningarna. Att det har tagit sin tid har sin förklaring.

I våras började jag på ett nytt jobb, sex mil från mitt hem. Mitt nya arbete medförde oregelbundna arbetstider och en massa jobb över sommaren. Men nu har det lugnat ner sig lite. Jag har faktiskt kunnat ha två veckors semester i september. Gissa var jag har varit? Jo, jag åkte "HEM", hem till Italien. Italia e molto bella.

Men så var det då tid för att flytta. Att bo på hotellrum och pendla vissa dagar är inte så kul. På sommaren går det ju bra när man kan köra sin älskade Laverda, men på vintern.... Nu har jag äntligen hittat en fin stuga nära havet, helt underbart, och är nästan klar med inflyttningen. Så nu ska jag ha tid och skriva ner lite angående "årets" träff.

Vi hade beställt fint väder och så blev det hela helgen. En klar blå himmel med en stor skinande varm sol. På fredags eftermiddan började de första träff-deltagarna komma. Fram på kvällen hade de kommit upp i ett 40-tal. Folk gick runt och pratade med varandra, lyssnade på italiensk musik, åt italiensk mat och såg ut till att trivas. Fastän träffen knappt hade börjat fick vi höra utav många att de ville vi skulle fortsätta årligen med träffen. Fredagen avslutades med disco i ladan.

Det var inte många timmar på lördagen vi behövde vänta på resten av deltagarna. Vid 11-tiden hade de flesta kommit. En timme senare åkte vi alla (ca 70 st) iväg till Oves Motor i Olofström. Där kunde vi bl a titta på Ducati, Moto Guzzi, Morini, Cagiva, Benelli och Bimota. Ove hade också dagen till ära skaffat en Moto Guzzi California och en Le Mans som vi fick provköra. Man fick se både glada och besvikna ansikten på dem som fick sina cyklar testade i bänk. Efter ett lugnat ner sig lite var det då tur för att äta. Ove bjöd på ärtsoppa och macka, vilket smakade mycket gott. Höjdpunkten var nog ändå när Ove och Egon startade upp sina MV Agusta. Det är inte var dag man ser sådana maskiner. De ställde ut sina MV Agusta (5st) speciellt för oss.

Efter utfärden till Oves körde vi tillbaka till träffplatsen. Väl hemma så såg man några som svalkade sig med ett dopp i sjön, medan andra svalkade sig på annat sätt medan de gick tipsrundan. På rundan fick de visa vad de kunde allmänt om Italien. Senare på eftermiddan var det då dags för lekar. Den populäraste var nog "Kast med liten Honda tank". Fingal var länge i ledningen, men på slutet var det några som kom längre. Bror Ericsson var den som kom längst. Men tilläggas skall att Tallen hade längsta kast luftvägen. Otur nog rullade inte tanken nåpot. Som pris fick bl a Bror en slägga i sina händer. Vad han gjorde med den behöver jag nog inte skriva. Efter allt kastande hade vi en trekamp, där många skratt kunde höras. Vinnarna där blev både mjöliga och yra.

När alla tävlingar var klara så hade vi prisutdelning. Det var priser för tipsrundan, tävlingarna, längsta färdsträcka. Vi hade fått ihop ett litet trevligt prisbord. Bl a hade Oves Motor olofström, MC Center Kristianstad och Sulas MC Skärplinge skänkt fina priser. Efter det att alla fått sina priser så började folket att förbereda sig för kvällen. Ett band från Kristianstad som kallar sig Company Stone spelade för oss. Att deras musik var uppskattad gick inte att ta fel på. Det var fullt ös i logen. Vad som sedan hände fram på småtimmarna, ja, det vet inte jag, för jag gick och la mej tidigt. Det kommer ju alltid en söndag när allt ska packas ihop. Men trevligt och roligt hade nog samtliga (hoppas jag).

En del såg nog att jag gick runt och videofilmade lite. Efter att jag har "klippt" och fått ihop det bra, har jag ett video band med 25 minuters speltid. De som är intresserade av att få det kopierat kan skicka ett band till mej plus porto för frakten tillbaka. Ni får räkna med att det tar några veckor innan ni får det i retur.

Ni vill väl läsa lite fakta om träffen. Då kan jag tala om att det kom 72 st motorcyklar och ett 100-tal deltagare. Det var 27 st Laverda, 24 st Ducati, 20 st Moto Guzzi och 1 st Aprilia. Guzzi var de som hade flest passagerare.

Här följer prislistan för Italien-träff S 1988

Kast med liten Hondatank: 1:a Bror Ericsson  
2:a Klas Gustavsson  
3:e Bosse Abrahamsson

Trekampen: 1:a Tre kunds milliklass  
2:a M-gänget

Längsta färdsträcka Herr: Sven-Olof Eriksson Mr "Sula"  
Han hade kört 65,5 mil på Laverda OR 600

Längsta färdsträcka Dam: Mariana Eriksson  
Hon hade kört 44 mil på Guzzi California sidovagn

Till sist vill jag bara be om ursäkt för några små missöden, färden till Olofström, spagettin räckte inte riktigt och för knotten. Men för att vara första gången vi hade träffen så är vi fyra mycket nöjda. De små fel som blev blir bättre nästa år. Utan knotten, de har vi inte något medel mot. Som ni förstår så planerar vi en träff för nästa år. Hoppas att se er alla igen plus alla ni som inte kom.

Vi syns och hörs vid Hjärtasjöbadet 1989!

ULLA DAGSBERG  
3170 Hjärsås  
Tele: 0456-70444 289 00 KNISLINGE  
0456 180111

Tele: 0456-70444

*Ulla Dagsberg*

## BOT I ENGLAND

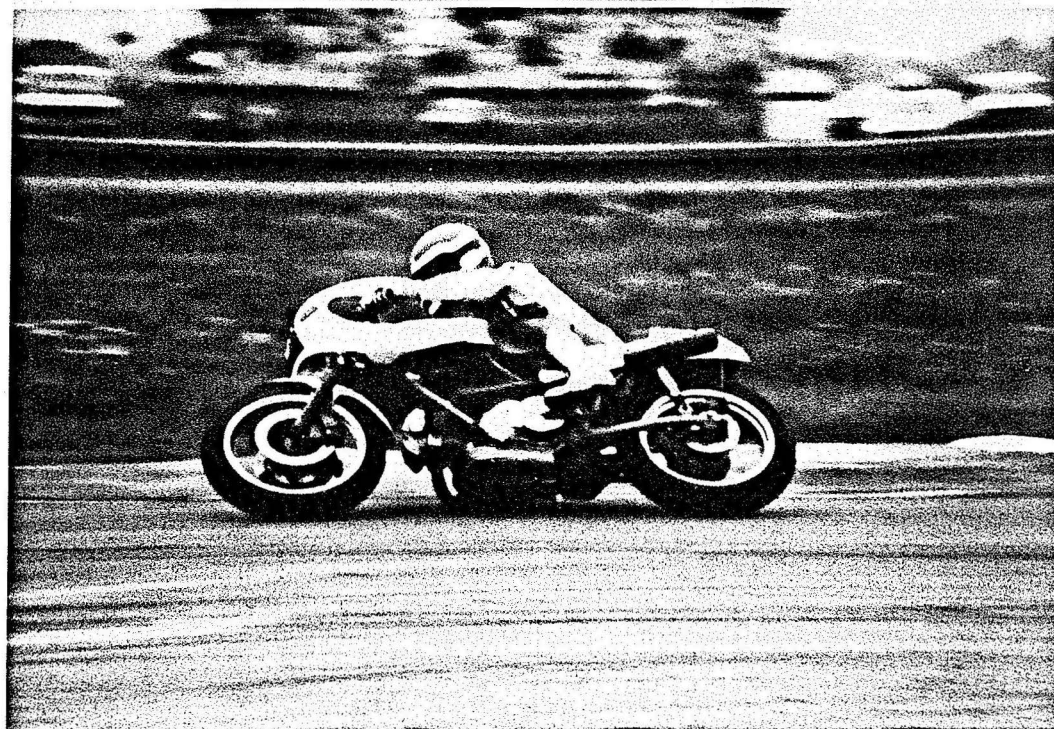
-Hur många T:n ska're va egentligen? Reds anm.-

Nu körs Battle Of The Twins åter i England efter ett par års uppehåll. Nypremiären skedde i fjol den 12-13/9 på Snetterton. Från i år har det körts en full serie med tävlingar på bl a Aberdare Park, Scarborough, Knockhill, och sista tävlingen 25/9 på Snetterton. Detta race fick jag tillfälle att besöka efter "kuppen" som gjordes mot mig på Gelleråsen. Till 1989 planeras en "Europa Cup" i BOT i vilken ett skandinaviskt bidrag naturligtvis varmt välkomnas. Hyllinge MS är intresserade av att arrangera den tävlingen och därför åkte jag iväg tillsammans med två representanter för Hyllinge MS.

Vi bilade till Holland och tog båten från Hoek van Holland till Harwich. Därifrån letade vi oss in till London och besökte bl a Newton. Mike Byrne tog sig tid att prata en stund och vi fick bl a veta att de som bäst håller på att bygga lite nya 900 SS:ar. Runda motorkåpor, aluminiumtankar och ekerhjul. Sammanlagt kommer det att byggas 15-17 st. Flera har exporterats till Japan och ett par till Skandinavien. Anledningen till att de började bygga de här hojarna överhuvudtaget var att reservdelslagret med udda hyllvärmare och begagnade motorer, bl a, blev för stort. I övrigt så har tanklockstillverkningen blivit så stor att de måste flytta, så fort de hittat nya lokaler (Newton levererar tanklock till alla nya Duccar -Reds parentes).



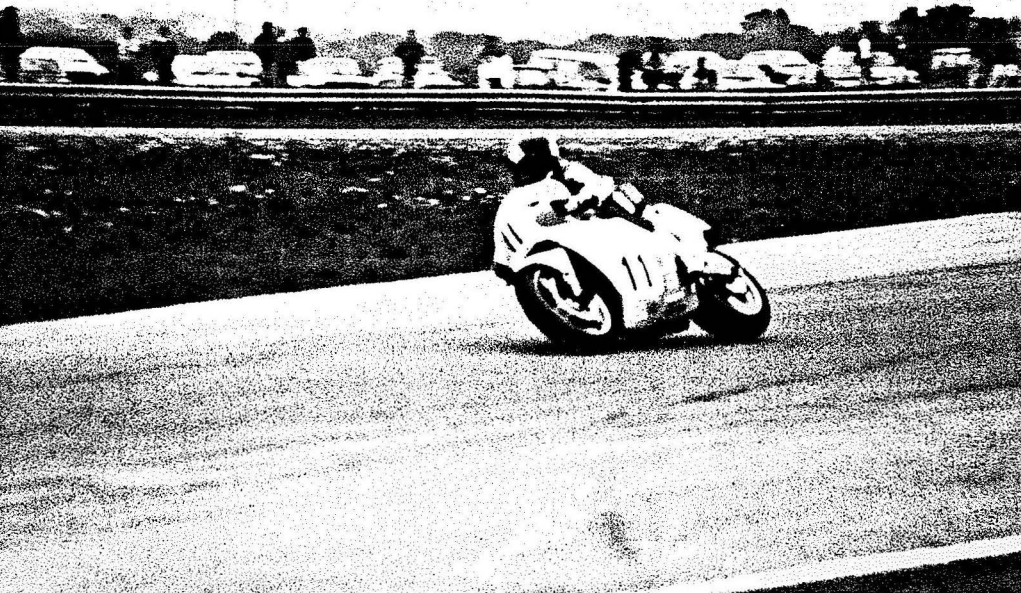
Färden gick sedan från London upp mot Norwich och vi passerade Snetterton på lördagskvällen och fortsatte ca en mil till Wymondhall där vi fått reserverat rum på ett hotell genom Chris Clarke som har hojfirma där. Chris har byggt en mycket snabb Moto Guzzi som tidigare under säsongen framförts av Peter Warden som dock dessvärre olyckligt förolyckades under början av sommaren. På Snetterton skulle en ny kille, Ian Cobby, köra Guzzin. Chris Clarke har inte enbart specialiserat sig på racingdelar till italienska hojar, men kan ordna det mesta. Jag rekommenderar honom varmt, han har tel nr 00944-953605120.



Till vänster: Tony Rutter, en hjälte!

Ovan: Geoff Baines kör en 750SS uppborrad till 883cc.

Foto: Björn Andersson



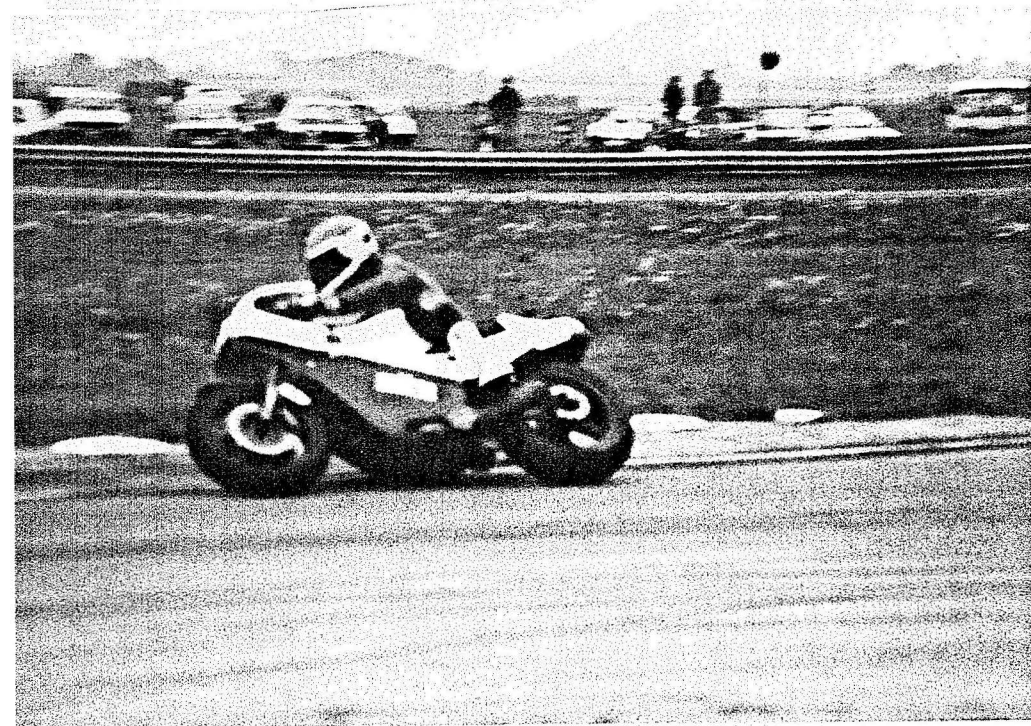
Roger Marshall, Quantel (fd Cosworth-Norton). Foto BA.

Söndag morgon och vi beger oss till banan. Dagen innan var det olika clubracingklasser som körde och BOT-tävlingen ingår i ett endagsarrangemang tillsammans med bl a en produktionracingklass, veteranracing och en encylindrig klass. Morgonen kör igång med ett par timmars "klasslös" träning. Sedan kör racen igång, 10 lopp på en eftermiddag. Detta innebär att tidsträning överhuvudtaget inte existerar. Startuppställningen bestäms av poängställningen i BOT-cupen. Skulle det i någon klass inte finnas någon cup lottas startplatserna. Vädret är typiskt engelskt, regnet hänger i luften och banan är fuktig. Solen visar sig aldrig men det duggar några gånger under dagen. Det sitter intermediatedäck monterade på många cyklar, en däckstyp som man sällan ser här hemma.

Favorit i BOT-racet var Roger Marshall på Quantel Cosworthen. Andra heta namn var bl a Wayne Mitchell Sports Ducati, Mark Forsythe (red på Performance Bike) Sports Bimota, Mark Ward 600 Ducati, Merv Brookes Kerby Ducati 750, Geoff Baines Ducati 883. Dark horse: Ian Cobby på Moto Guzzi. Hjälte: Tony Rutter på en Harris-Ducati.

Marshall stack till spets direkt med den överlägsna Quantelen, en ledning som han ökade och höll till mål. Cobby på Guzzin startade långt bak i fältet för att han inte hade några poäng i sammandraget, men kör upp sig och slutar som ohotad tvåa före Wayne Mitchell som kör en otroligt ful Spondon Ducati 750. Därefter följer Mark Ward, Brookes och Tony Rutter som åtta. Sammanlagt vinner Mitchell serien och tog det ganska lugnt i detta racet för att inte riskera något. Allt som allt ett fint race. Vad som gäller farten så imponerar de sex-sju första. Det är svårt att uppskatta ordentligt, men de snabbaste nordiska BOT-isterna borde kunna blanda sig in i striden om tiondeplatsen. Ska bli intressant att se de internationella racen nästa år, om det blir något av de planerna. Håll tummarna. Jag vill passa på att tacka alla som hjälpt till att göra 1987 års BOT-säsong möjlig: sponsorer, förare, arrangörer och inte minst publiken (ska ru inte tacka för årets säsong åxå? -reds påpekande). Jag vill också tacka alla de som skickade mig till England speciellt mycket. Till nästa år satsar vi på en ännu bättre BOT-säsong. Tack för allt.

Björn Andersson



Performance Bikes Mark Forsythe, Sports DB1. Foto BA.

## UTRUSTNING TILLBEHÖR – RESERVDELAR förmodligen Skandinaviens största urval.

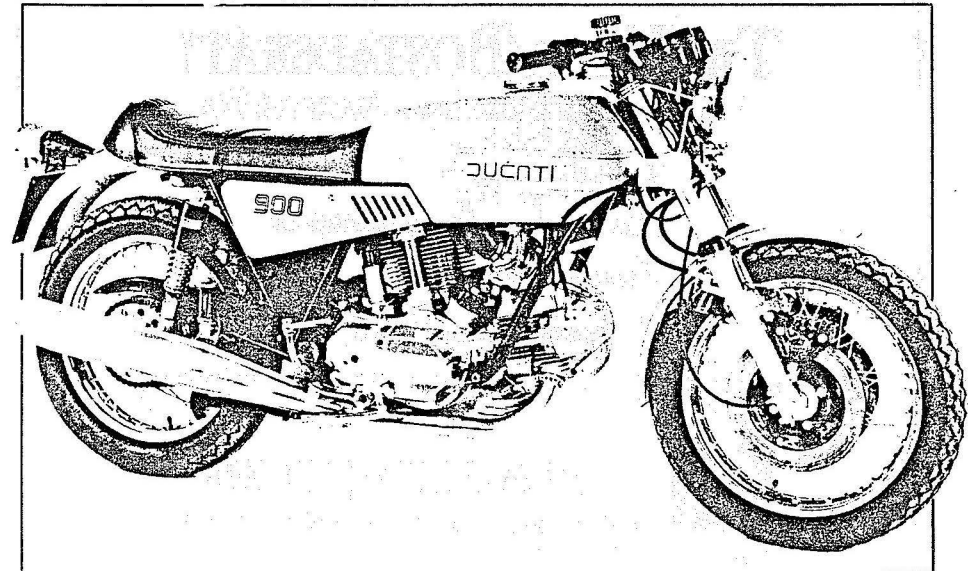


Vi tillfredsställer alla önskemål på två och tre hjul.

## 860 GTS

På Ducati-fabriken insåg man snabbt att man var tvungen att göra nåt åt den stora floppen 860GT. Konservativa hojåkare gillade helt enkelt inte den kantiga linjerna. Snabbt togs en ny design fram. Man ersatte den kantiga tanken med en skulpterad rundformad tank liknande gamla BSA Goldstar. En ny sadel togs fram och bakramen modifierades för att passa den nya smäckrare sadeln. Man gjorde också ganska betydande tekniska förbättringar. Dubbla bromsskivor infördes vilket betydligt förbättrade bromsarna. I motorn pulade man i 900SS-kolvar vilket gav ett komp som man uppgav till 9,8:1. Lustigt nog uppgav man 9,5:1 på 900SS! En starkare "steppad" 36/38/36 mm vevtapp infördes vilket gav ett hållbarare vevparti. Utväxlingen på startmotorn ändrades så att den skulle gå att använda också. GTS:en gick inte att få med enbart kick, men det fanns i alla fall en nödkick.

Det var många förbättringar på en gång, men det fanns faktiskt en detalj som blev sämre. Vipparmsaxlarna visade sig slitas ganska fort. Detta visade sig bero på att man från motornummer 853788 införde dubbla ventilfjädrar (som man tidigare använt på 239cc 1-stånkkan). Det visade sig i praktiken att denna "säkerhetsåtgärd" inte behövdes då GTS-åkarna körde ganska lugnt. Alltså tog man bort de dubbla ventilfjädrarna någon gång efter årsmodell -76.



Flera förändringar: Lägre sportigare styre, ny instrumentpanel med lysdioder i stället för glödlampor, smäckrare lamphållare... GTS:en fick i mitten av -77 en ansiktslyftning. Denna förändring fick vi se först på -79:orna i Sverige. Man döpte om hojen till 900 GTS och försåg den med rostfria stänkskärmar som tillverkades av Inox. Elprylar från CEV ersatte de Aprilia-grejer man använt tidigare. De sista GTS:arna som gjordes hade samma motor som Darmah förutom topparna. Man fick på det viset ännu en ny vevtapp, rak 38mm, samt ny växelmekanism. Vidare fick man Bosch-tändning. Denna sista modell har visat sig vara mycket tillförlitlig och är helt klart att föredra om man skall köpa en begagnad GTS. Men, det finns nog inte många 900 GTS i Sverige. En handfull kanske.

Till sist några ord om färgsättningen. GTS:en fanns i en hel uppsjö av olika färger: Metallic orange, metallic blå (vanligast), blå, svart, grön och "amaranth" (vetesjutton vad det sista är). Alla hade silvverrandert utom svart som hade guldrand.

mw

# LÅNA KLOKT

## TILL VILLA/BOSTADSRÄTT

STADSHYPOTEK TAR INGA AVGIFTER FÖR:

*Värdering* 0:-

*Låneuppläggning* 0:-

*Avisering* 0:-

*Låneomsättning* 0:-

Ta inte första bästa lån, utan jämför alltid med Stadshypotek.



### Stadshypotek

GÖTEBORGS OCH BOHUS LÄN

S Hamngatan 29, Box 2546, 403 17 Göteborg, tel. 031-17 54 40.

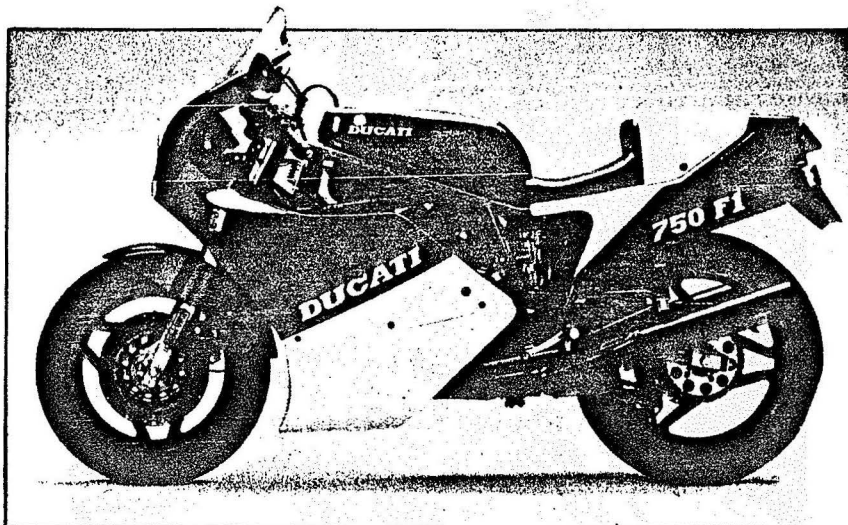
Kungsgatan 35, Box 395, 451 19 Uddevalla, tel 0522-143 30.



#### RAPPORT FRÅN SVENSKA BMW-KLUBBEN

Svenska BMW MC Klubben hade sitt ordinarie årsmöte lördagen den 13 augusti hos Vätterbygdens MCK på campingplatsen Domsand i Bankeryd. Mötesförhandlingarna bestod av stadgeenlig dagordning samt behandling av två motioner: Motion nr 1: För att kunna välja fler än två suppleanter till styrelsen, lades ordet "minst" till i texten på paragraf 6 punkt 8 i klubbens stadgar. Motion nr 2: För att få kontinuitet i styrelsen beslöt man att välja styrelsen på två år. Ordförande och en ledamot väljs ena året och kassör, sekreterare och den andra ledamoten följande år....

# DUCATI 750 F1-S



SHORTTEST/CYCLE, June 88

Den riktigt goda nyheten är att dekalen är borta, den som representerar byråkratin, den som säger :  
"denna motorcykel är ej avsedd att brukas på allmän väg,"

dekalen som har gett Ducatis/Cagivas räjsiga F1-B olaglig status för amerikanska vägar.

Istället har 1988 års F1-S en rammonterad skylt som säger att den här motorcykeln, den senaste varianten av Bolognas Pantah Twin överensstämmer med den federala fordonsstandarderna.

F1-S är godkänd i alla USA:s stater utom Californien.

Att få den godkänd i Californien blev troligen för dyrt, trots att jobbet mest består i att "tysta" och "rena".

Till att börja med, de två 36 mm Dell'orto förgasarna behövdes bara styckas om till ett magrare mellanregister.

K&N filter ersätter B-modellens skumplastfilter.

På avgassidan har de dubbla ljuddämparna från Alazzurra 650 SS ersatt B-modellens 2-1 Conti-"dämpare".

Här har samtidigt en liten justering gjorts på underdelen av kåpan för att allt ska passa.

Motorn överlevde intakt: kompression, kamtider, ventiler och utväxling är oförändrade från F1-B. Godkännandet krävde omgradering av den vita Vegliamätaren i MPH, samt anpassad belysning, backspeglar med större synfält, och en större dyna för passagerare.

Precis som F1-B är S; en uppbyggd kring en gatversion av Ducatis TT600/750 triangulära stålram, där motorn ingår som bärande del, fastskruvad i fyra punkter. Ovan och mellan ramrören ligger 18 liter bensin i en utsökt formad ståltank som smalnar av från nästan 30 cm i framänden till dryga 10 cm mellan förarens ben.

Glasfiberkomponenterna är lackade i de italienska färgerna rött-vitt-grönt, och mycket välgjorda, även om man jämför med alla dessa japanska one-piece ABS-plastbitar.

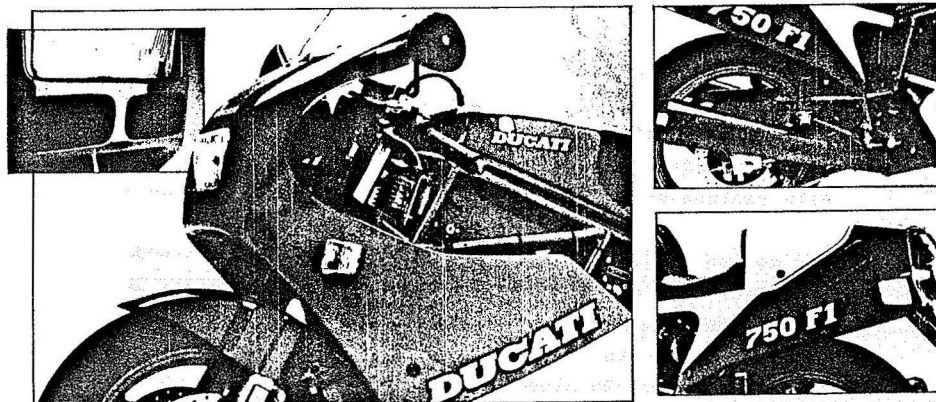
Alla reglage är italienska, -hårdjobbade men funktionella.

Kliv ombord och 750 F1-S känns kort, smal och framförallt lätt. Trots att det finns en ljuddämpare till, jämfört med B-modellen, samt de obligatoriska gat-tillbehören, väger hojen 204 kg, det är 20 kg mindre än Ducatis egna Paso och lättare än någon annan gat-750.

Pantahmotorn på trekvartliter är lätt att väcka liv i. Vrid på chokespjället på den bakre förgasaren, tryck på startknappen och det första du märker är avgasljudet: det finns inget !!! De djupa andetagerna från förgasarna ger ingen marginal kvar under 80 dB gränsen för traditionell desmomusik.

Tre minuter och fyra förgasarskjutningar senare, är hojen varm nog för att klara tomgångskörning och stadstrafik. Den hydrauliska kopplingen är hårdjobbade, men progressiv och pålitlig. Krävande styrning och en komfort i ren sadiststil, gör att alla storväxta känner sig åsidosatta. Twinnens 90 graders vinkel tar effektivt bort alla vibrationer under 4500 r/m, men efter en halvtimmes färd på stora raka vägar, gör det låga smala clip-on styret och de högt placerade fotpinnarna att man längtar efter en krokig bergsväg.

Där imponerar desmon med en härligt bred spridning av sina pigga hästkrafter som är som bäst mellan 5000 och strax över 8000 r/m, där effektkurvan planar ut, knappt tusen varv under röstrecktet vid 9000 r/m. Gatversionen tappar bara obetydligt i effekt och väghållning jämfört med F1-B modellen, dock ger en kvartsmiltid på 12,7 s och 166 km/h ett underläge mot de flesta japanska welterviktare. Men Ducatis har aldrig varit några dragsters, och precis som Pason, vad F1-S tappar i acceleration, det vinner den tillbaka i stabilitet, klart matchande högprestanda japaner i högfartskurvor.



Fram rullar den på ett 16 tums hjul, bak sitter ett 18 tums, och med knappt 1400 mm mellan axlarna stöttar den upp sin 28 gradiga gaffelvinkel med ett försprång på 135 mm.

Den är snabbstyrd, men kräver ett kraftfullt tag i styret för att reagera, så efter några mil på krokvägar får kroppen betala med ömmande vader, händer och svullna underarmar.

Dubbla 280 mm flytande skivor i fram ger ett ordentligt bromsbett, men kräver också ett rejält däcksgrepp. Maskinen understyr kraftigt vid hård inbromsning.

Marzocchidämparen bak fungerade bra med förspänningen justerad till ungefärligt mittläge. Fram är gaffeln lite för okänslig vid hård körning, och man har svårt att bedöma vad som händer mellan gummit och asfalten. Cerianigaffeln har inte justerbar förspänning, men kanske hjälper det med hårdare fjädrar. Den bästa kompromissen för snabb landsvägsåka fann vi med gaffelns returdamning i näst mjukaste läget av fem, och dämpningen ställde vi i mjukaste läget av tre. I hårdare läge ville gaffeln studsa över ojämnheter. Hojens största begränsning ligger i de hala Michelin A48 och M48 däcken, som släpper alldeles för tidigt. Det enda som släpar i är centralstödet, som vill smärgla lite i snabba vänstersvingar. Det är samma centralstöd som svarar för arbetsområdet "svårt till omöjligt att använda" beroende på hur parkeringsstället ser ut. Eftersom det saknas sidostöd får man kämpa med elendet varje gång man parkerar. Vår testhoj käkade några säkringar och en glödlampa, men det kan vara tillfälligheter. Kontrolllamporna för friläge, helljus, oljetryck och annat, är knappt synbara i dagsljus, och sladdrig infästning för backspeglarna gör sikten bakåt lite darrig.

Inget av dessa "fel" bör dock avskräcka en sann Ducatisti, och för förare som tränar efter det som gjorde Bologna berömt, som aldrig skulle drömma om att gömma undan en motor som är som ett konsthantverk under ett tätt strömlinjeformat skal, och som kan klara en prislapp på \$ 7500, är det här den mesta replikan på den mest framgångsrika raceDucatin någonsin såld för gatan. För den riktigt trogne är F1-S den bästa nyheten från Bologna på årtal.

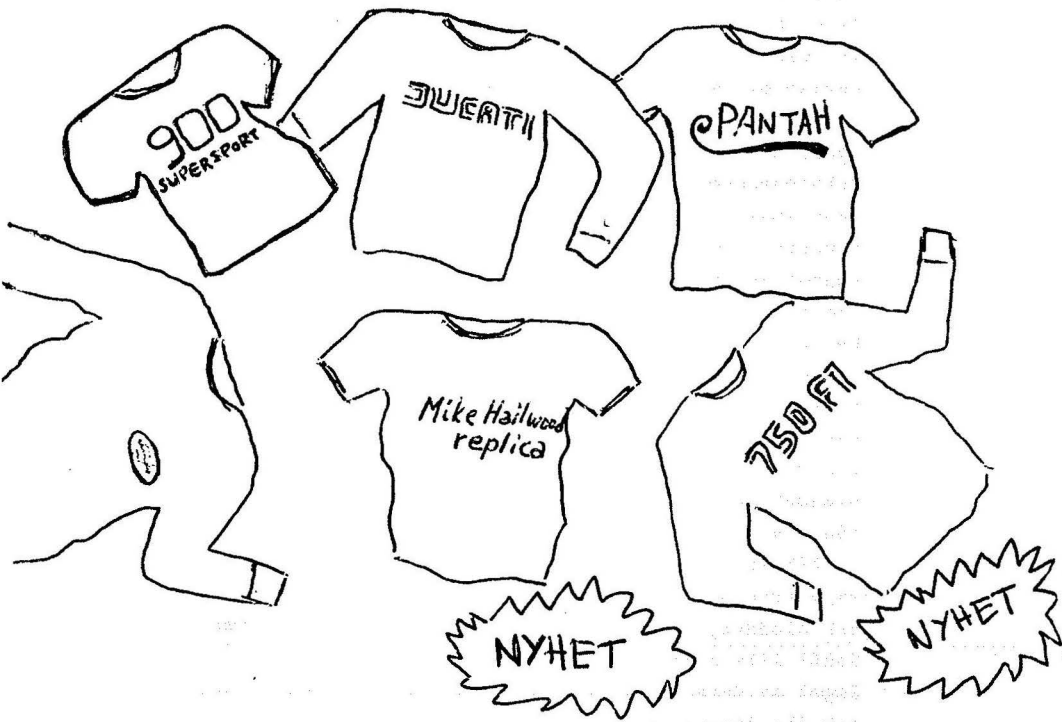
Resten av oss ställs framför den sista ursprungliga Ducatin: lätt, smal och stadig, med rätt sorts motoreffekt (även om det inte är i överflöd) och med goda inställningsmöjligheter på fjädringskomponenterna.

Jämfört med äldre Duccar är F1-S en förbättring i varje avseende. Men jämfört med Pason är S:en mer spartansk, mindre sofistikerad och dyrare. Pason är helt enkelt en bättre hoj.

F1-S rider på devisen: -Ge dom vad dom vill ha, även om det finns bättre, och fler än en motorcykeltradition har överlevt på den iden.



## KLUBBPRYLAR



- o KLUBBTRÖJAN. Grön collegetröja med Ducatiklubbens oval i litet tryck på bröstet. S-XL
- o Pantatröjan. Vit tröja med "Pantah" i rött tryck T-shirt och college. S-XL
- o SS-tröjan. Röd tröja med "900 supersport" i vitt tryck. T-shirt och college. S-XL
- o Hailwoodtröjan. Röd tröja med "Mike Hailwood replica" i vitt tryck. T-shirt och college. S-XL
- o F1-tröjan. Vit tröja med grönt tryck "750 F1" med gamla logostilen. T-shirt och college. S-XL
- o DUCATI-tröjan. Blå tröja med "Ducati" i vitt tryck. Gamla logon. T-shirt och college. S-XL

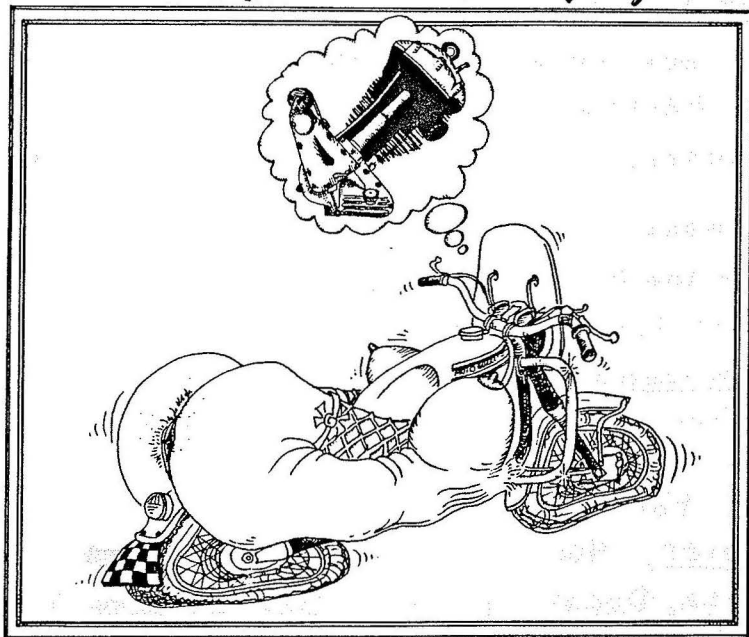
Pg. 604452-3

Alla tröjor finns normalt i lager och levereras då ss fort som möjligt. T-shirt kostar löjliga 85:- och collegetröja 98 p 130:-. OBS! Fortfarande gäller, p.g.a överskott, att klubbtröjan i strl. S och M kostar 50:-/st.!!!

- o För någon storväxt och frusen person finns den enda Ducatijackan fortfarande kvar. Strl. 54/56. Kostar fjuttiga 600:-. Ring för mer info.
- o Ducati logo service. Om du tänker lacka om har du chansen att få originallogo i vilken färg som helst. Tål klarlack. Pris från 115:-/styck. Ring för färgprover och info.
- o Dekaler; 900supersport, 750 F1, Mike Hailwood replica, Ducati, Pantah, Ser ut som tröjtrycken och kostar 25:-/styck utom "Ducati" som man får 2 för 25:-.
- o Klubbdekal, oval som tröjtryck 5:-/st. el. 40:-/lost.
- o Tygmärke, som ovan, 8cm lång, 25:-/st.
- o Nål, som tygmärke fast 15mm lång 25:-/st.
- o "Tvättaktatarnasvänner"-dekal, 1x9 cm, lost för 10:-.
- o Battle of twins-dekal med texten "Varningstext, socialstyrelsen lstr meddela att Bot-racing p 8 ett hälsovådligt sätt kan öka adrenalinutsöndringen, Socialstyrelsen." 3x6 cm. Säljes till förmån för Bot-racingen i Sverige. Kostar 21:-/st.

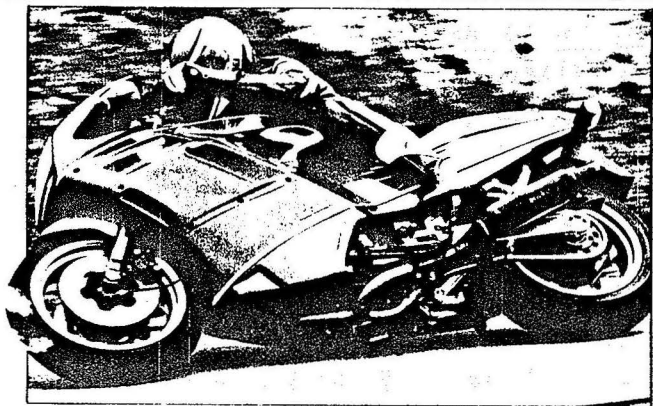
Beställ alltid klubbpyrlarna på postens inbet.kort där du skriver vad du vill ha. Pg.nr. 604452-3. Ring Peter p 8 tel. 08/7586933 om du har frågor.

# The Gallery of Motorcycle Art



*The Secret Dream of  
Madam Guzzi*

OVANSTÅENDE ÄR HÄMTAT FRÅN SMC:S MEDLEMSTIDNING

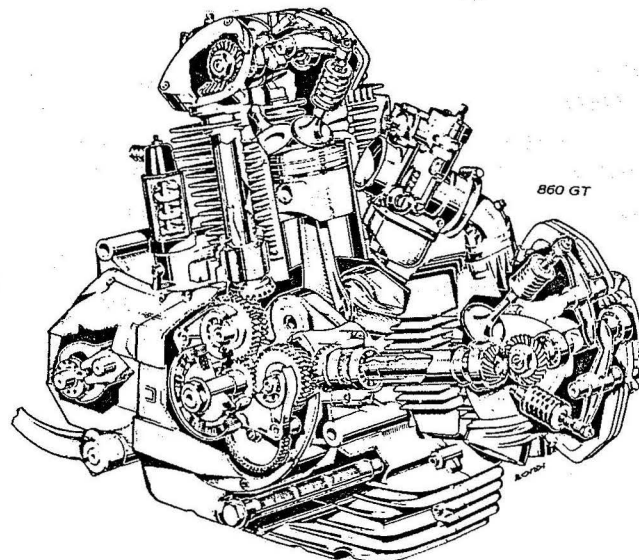


## GUIDE TILL CUCCIOLOS VINK & HÄLS GUIDE

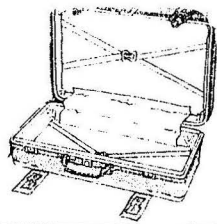
Efter en ide´ från Kjell Sveholm, som fått ide´n från boken Romeo, Giulia och Giulietta, som i sin tur fått idén från Klöverbladet (Alfa-klubbens tidning), så kan Cucciolo äntligen presentera vink & häls guiden. Den är tyvärr inte komplett. Vi saknar t ex HD, östtyska maskiner mm mm. Vi har inte heller rangordnat Ducati-modellerna. Vem skall t ex hälsa först, 851-föraren eller 900SS-föraren. Nej, det är en fråga som är så svår att Cucciolo, liksom politikerna, sjuder upp den frågan.

Man kunde ju t ex också dela in japs-hojarna i flera grupper: med 4-1 system, 2-cylindriga japshojar, med packväskor och SMC-märken. Kanske skulle den kända SMC-moppen Honda CB900/1100 Bol d'Or haft en egen ruta, eller samsas med BMW? Nåja, en sån här tabell är i alla fall en vägledning.

Nu till hur man skall tolka tabellen. En Duceförare som i en tät följd möter 5st BMW och 20 japs med fluortejp kan ju få det ganska jobbigt. Möter han dessutom 20 snuthojar i karavan kan det börja bli farligt. Därför behöver inte Ducati-föraren utföra dessa saker i praktiken. Det räcker att emotionellt utföra detta om man tycker att man blir tillräckligt tillfredställd med det. I övrigt kräver inte guiden några förklaringar. Det är bara att göra vad som står. Vad en Ducatist gör om t ex en hojsnut inte försöker blunda för de trafikföreseelser och olagliga ändringar på hojen som han/hon gjort får vi återkomma till. Mycket annat i guiden får ju anses självklart, så det vore konstigt om den inte kommer att efterlevas till 100%

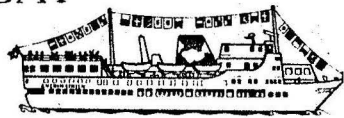


Du kör en: Och möter en:	Snut BMW	BMW	Japs med fluortejp	övr Japs	övr Guzzi	Ducati med fluortejp	Engelsk hoj	Laverda	Guzzi LeMans	Moto Morini	Cagiva	Ducati
Snut BMW	Gör honnör med batongen	stå i giv akt	höj handen	höj vänster pekfinger	nicka	sälj hojen	le vänligt	titta bort	Rör inte en min	Skaka på huvet	spotta	Öka farten
BMW	Gör honnör	gör honnör	höj armen	höj handen	höj vänster pekfinger	sälj hojen	höj ögonbrynen 1 mm	le vänligt	titta bort	rör inte en min	skaka på huvet	stanna & spy i ett dike
Japs med fluortejp	blinka	le	vinka töntigt	höj armen	höj handen	sälj hojen	nicka	höj ögonbrynen 1mm	le vänligt	titta bort	rör inte en min	spotta
övr Japs	höj handen	blinka	le	blinka med extraljusen	höj armen	sälj hojen	höj vänster pekfinger	nicka	höj ögonbrynen 1mm	le vänligt	titta bort	skaka på huvudet
övr Guzzi	vinka	höj handen	blinka	le	vinka, (inte om mötet har hund)	sälj hojen	höj handen	höj vänster pekfinger	nicka	höj ögonbrynen 1mm	le vänligt	rör inte en min
Ducati med fluortejp	vinka & nicka	vinka	höj handen	blinka	le	sälj hojen	höj armen	höj handen	höj vänster pekfinger	nicka	höj ögonbrynen 1mm	titta bort
Engelsk hoj	skänk hojen	vinka & nicka	vinka	höj handen	blinka	sälj hojen	füll på olja	höj armen	höj handen	höj vänster pekfinger	nicka	le vänligt
Laverda	stanna & gör honnör	sälj hojen	vinka & nicka	vinka	höj handen	sälj hojen	le	vifta med lassot	höj armen	höj handen	höj vänster pekfinger	höj ögonbrynen 1mm
Guzzi LeMans	stanna & buga	stanna & vinka	sälj hojen	vinka & nicka	vinka	sälj hojen	blinka	le	vinka artigt	höj armen	höj handen	nicka
Moto Morini	kyss asfalten	stanna & buga	stanna & vinka	sälj hojen	vinka & nicka	sälj hojen	höj handen	blinka	le	stanna & hälsa	stanna & hälsa	stanna motvilligt och hälsa
Cagiva	strö rosor på vägen	kyss asfalten	stanna & buga	stanna & vinka	sälj hojen	sälj hojen	vinka	höj handen	blinka	stanna & hälsa	stanna & hälsa	stanna motvilligt och hälsa
Ducati	blunda	strö rosor på vägen	kyss asfalten	kyss asfalten	strö rosor på vägen	sälj hojen	kyss asfalten	vinka som till en kung	vinka som till en kung	stanna & hälsa	stanna & hälsa	stanna & hälsa



RÄDD ATT FLYGA?

ÅK BÅT



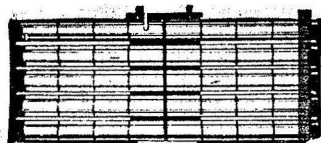
EN SMAK AV KONTINENTEN

Vill Du se ljusglimten i den bedövande vinterdvylan? Vill du känna värmen och närheten till lika-sinnade? Får du självmordstankar när du ser slip-sar och halsband? Börjar du omedvetet skrämna små barn, misshandla djur och skämda gamla tanter? Misströsta dock inte! I den tomhet som julgröten lämnar efter sig har vi ett erbjudande som du inte kan motstå.

Vi, Sven Cullman och Johan Forsström, erbjuder dig att bli människa för ett dygn! Hur än Lars Höjer försöker stoppa detta så ska vi, Lördagen den 4:e februari, genomföra årets första Kust Till Kust resa.....flytande mellan Göteborg och Fredrikshamn på Stenabåten. Under kraftigt inflytande av god mat och alkohol ska vi umgås ömt, intensivt och innerligt, pendlande mellan passion, lidelse, fruktan och längtan. Denna själamassage erbjuder vi dig till det valnätta priset av 180:- I detta pris ingår bokning, administration, danmarkresa, mat och båtresa i nämnd ordning. Maten består av Lusttorkad Skinka med Melon till förrätt samt Kalvschnittsel med gräddstuvade Champinjoner som huvudrätt. Anmälan kan endast ske genom inbetalning av ovanstående belopp på Bullerfondskontot pg nr 204012-9 FÖRE DEN 20:E JANUARI. Märk inbetalningskortet med ett stort kryss samt ditt namn. Blir du upptänd då ska du ringa:

Johan Forsström 031-431563

Sven Cullman 031-232221



Vi svarar på alla upptänkliga frågor såsom resor, tider och inkvartering. OBS! Vänta med att våldta julgranen! Kom loss med oss så ger vi järnet i stället.

Glada hälsningar Sven & Johan.

I CULL PÅ GOTLAND

Under mina år som motorcyklist har jag lärt mig en hel del. Men, det var inte förrän jag började åka Ducati som jag verkligen började uppskatta riktig motorcykelåkning på små krokiga vägar. För tre år sedan köpte jag en ny MHR 900 och tog Elenica med mig till Gotland. Jag hade köpt en SMC-karta och åkte runt på ön. Jag blev mycket besviken på de raka och platta vägarna och förklarade detta för några gotländska Ducatister som jag träffade. De tittade på min karta och dömde ut den. Häng med oss på en sväng så skall du få se på vägar sa dom.

Jag lämnade Elenica på ett fik och hängde på de vilt gasande gotlänningarna. Vägarna blev allt kurvigare och smalare. Senare, när jag tyckte jag började få gör-flyt kom kurvan som senare kom att heta Cullman-kurvan i folkmun. Jag hade just passerat en vänsterkurva och missbedömde den efterföljande högern totalt. Gotlänningen framför mig hade redan försvunnit ur min åsyn, så jag kunde inte följa hans spårval. Jag kom in för fort helt enkelt, och i fel spår, så Duccen och jag hamnade i terrängen. Gotlänningarna kunde inte hålla skottet borta när jag slängde in det spräckta kåpglaset i skogen. Döm om min förvåning när jag i år, tre år senare, återfann mitt kåpglas i skogen. Jag spikade upp det på ett träd.

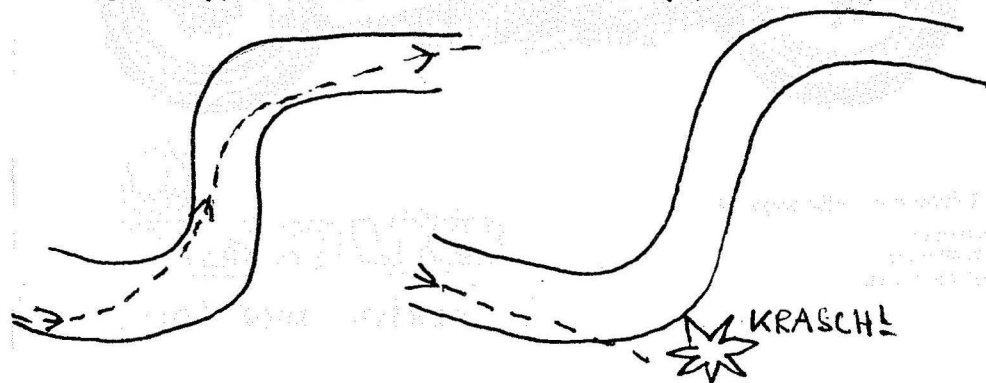
Som ni förstår så var jag på Gotland i år igen. Jag träffade Peter Lindqvist som fick följa med mig till den berömda kurvan. Jag tog lite bilder på hur det gick till för tre år sedan. Vad vill jag nu säga med detta. Jo:

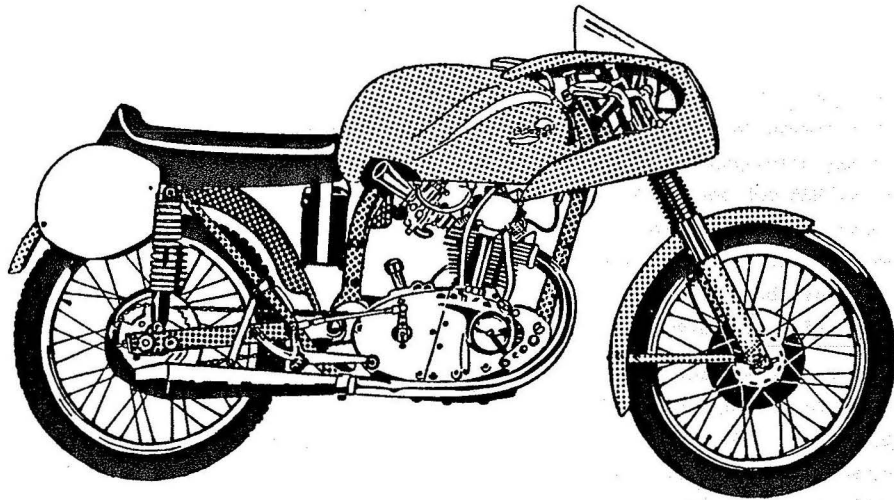
1. Köp aldrig en SMC-karta.
2. Säg aldrig till en gotlänning att de gotländska vägarna är tråkiga.
3. Se till att du, liksom jag, har helförsäkring.

Av Sven "Om" Cullman

RIKTIGT SPÅRVAL

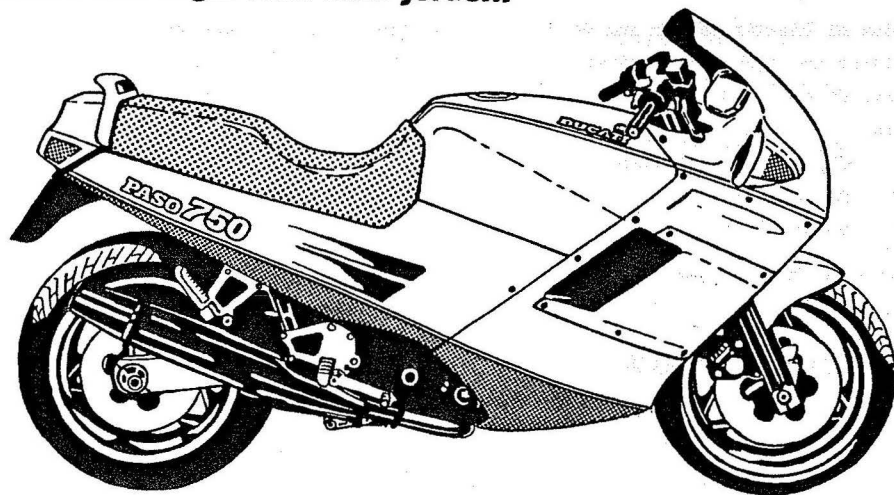
MITT SPÅRVAL





**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**

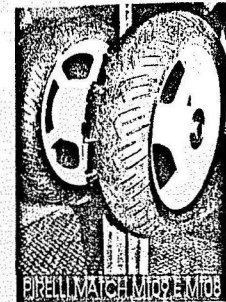
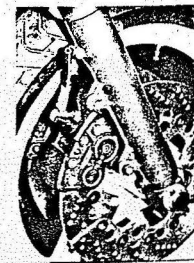
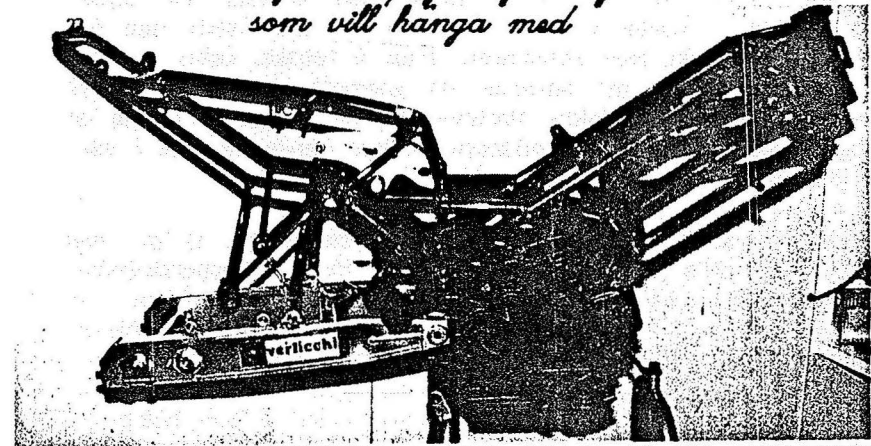
Jonvägen 2  
14149 Huddinge  
Tel 08-774 0240



**Utveckling med förnuft**

## POSSÖRSIDAN

*Nya inneprylar för dig som vill hänga med*



### NYA PIRELLI

Pirelli har presenterat ett nytt radialdäck, Match MT108 & MT109. Däcket kommer i januari i dimensionerna 110/80 V17 (fram), och 130/80 V17 samt 140/80 V17 (bak). Inga dimensioner som passar oss precis, men det kanske kommer. Det betyder nog också att Ducati snart kommer att gå över till sjuttontummare.

### BREMBO-OK

På den nya fula "sport"-BMW:n sitter det ett par nya 4-kolvsok från Brembo (se bild). Oken ser mycket vackra ut men kapslas in av en vidunderligt ful stänkskärm.

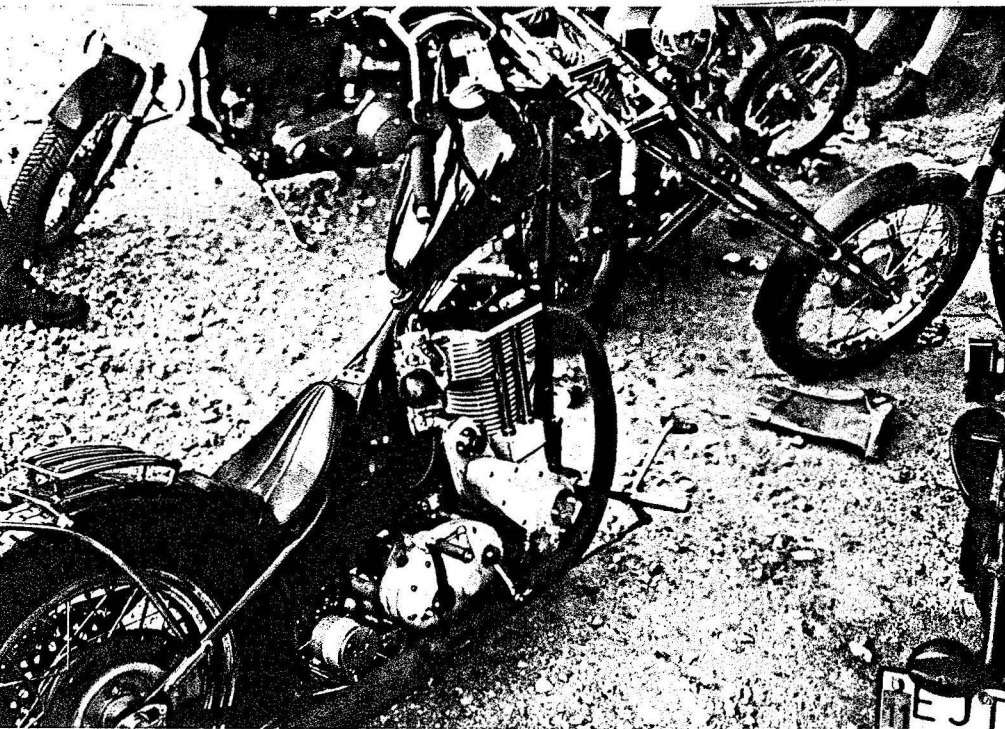
### VÄRSTINGRAM

Aluminiumramar i all ära, men på en Ducati skall det vara en crom-molybdenram av vackert runda rör i fackverksformation. Den optimala ramen i detta fall är 851-ramen. Superlätt och vridstiv. Nu verkar det som att Verlicchi har börjat sälja den löst! Alla Pantah-motorer passar! Hur man får tag i ramen och vad den kostar känner vi tyvärr inte till.

## SETT & HÖRT PÅ CHOPPER FRONTEN

Ja' reagera' direkt när ja' först hörde den! Platsen var Hydet' Chopper Meeting i Tumba utanför stan! Motorn stod still men hela hojen rörde sig i takt med kolvslagen, fram å tebaks, sakta & lugnt, som en feskestänka för att använda ett gammalt slitet uttryck! Till och med dom mest inskränkta Harley-gubbarna reagera' genom att stå å gapa å helt glömma bort pilsnern i höger handen å JD:n i vänstern. De där va nåt annorlunda å fränt!

Ja' slog mig i slag med mannen som ägde "maskinen", ty ja' hade ej kunnat fastställa motorfabrikat i den långa chopperskapelsen. Mannen hette Christian Lange o kommer från norra Tyskland. Han pratade nästan oklanderlig Svenska. Han bröt dock lite på Borås-mål så han var tvungen å tala långsamt för att man inte skulle missa nånting. Nåväl, Christian som är ingengör till yrket, berättade att han byggt upp motorn från ett BSA 50-tals stänk-block å som hjärta lagt in en 900SS kolv för att få den maximala snärten i snurran! Vidare hade han fräst å svarvat cylinder o topp å stoppat i lite Jaguar ventiler å sånt.



Som socker på moset hade han satt på en Dellorto 32 med accpump efter att först ha provat med Amal 32 som dock ej var av samma höga klass som sin italienska broder! Dellorto är helt enkelt världens bästa fugge säger den sympatiska Christian. Motorn blev på 650cc å går fina fisken!

Christian som är en man som inte haver tummen mitt i handen har även lindat till ramen å bockat till en egen Webb-gaffel frågade så mig vem som kunde tänkas vara ägare till Duccen därborta? Ähh de e' bara min sa ja' stolt! Ducati e' bland de' bästa ja' vet sa Cristian å gick över till min 900SS å börja' berätta om sitt nästa bygge: Ja' har köpt ett svensktillverkat motorblock, V-twin, av märket Zeke å på den ska ja' ha egna cyllar å toppar. Topparna kommer att vara Duceprylar. Desmo från 900:an men med dubblat för att få 4-ventilat!!! Den som lever får väl se å höra. Ja' tänker i alla fall styra framhjulet till Hydet nästa år!

Av Carla Alvik

*Julklapps-tipset*

*Beställ nu och du har den fört jul!*

Röd  
dubbelstickad snygg  
Ducati mössa  
broderad text i vitt o grönt  
70 kr.  
i bästa kvalitet, maskintvätt 40°

**DUCATI**

Betala 70 kr till postgiro 42700875-6

*P.s. Du kan även ringa Nina 08-7504618*

## CUCCIOLOS JULKLAPPSTIPS

När du handlar julklappar till din vän eller till dig själv, så skall du givetvis handla av våra annonsörer. Efter att ha kollat igenom alla annonsörer vi haft i år så kan Cucciolo ge följande julklappstips:

Om du åker bil på vintern så åker du ju troligen en Alfa Romeo. Auto Alfa, Mölndalsvägen 34, Box 14103, 40020 Göteborg tel 031-830930 har förmodligen delarna du söker.

Brembo 4-kolvsok eller Goodridge stålomspunna bromsslangar är ju båda en vettig julklapp. Detta kan du köpa hos generalagenten för Brembo: Rydahls, Box 12, 65102 Karlstad. Tala med Eilert Lundstedt. Tel: 054-180480.

Generalagenten för Ducati heter H.Flöters Försäljnings AB, Jonvägen 2, Huddinge. Hos dem kan du inte handla direkt, men hos någon av deras återförsäljare kan du handla deras produkter. En Duce är kanske lite mycket att ge bort i julklapp, men de tar hem en massa tillbehörprodukter också.

Däck är ju alltid bra att ha och en perfekt julklapp. Hos Göran Aldén, Aldén Racing, Hackeforsvägen 1, Linköping, tel 013-155594, hittar du däck till bra priser. Han har dessutom Ducati-delar till bra priser.

MC-tillbehör av alla slag hittar man hos MC-Huset i Malmö AB, Jägerhillsgatan 6, 21375 Malmö, tel 040-215300. MC-Huset lär ha ett av skandinavians största urval på MC-tillbehör och utrustning, så där kan man givetvis hitta nån fin julklapp.

Leif Rosells berömda och mycket läsvärda böcker "Sveriges mest omkörde" och "Ett namn i programmet". De här böckerna måste stå mycket högt på alla road-racing intresserades önskelista. Böckerna är dock så bra att de även intresserar andra! De kostar 185:- resp 200:- och beställes från Ribboda MC-Sevice, 71600 Fjugesta. Tel 0585-24081.

Om man ska meka med sin Pantah-motor så behöver man specialverktyg. En firma i Tidaholm, Tiptop produkter, Madängvägen 30, 52200 Tidaholm, har varit förutseende nog att ta fram specialverktyg av hög klass till lågt pris! Kamremshjulavdragare (med mothåll), vipparmsaxelutdragare, ventilstyrningsutdragare och motorkåpsavdragare (generatorsida) kostar tillsammans endast 435:- mot postförskott.

Om du skall låna till villa eller bostadsrätt så skall du kontakta Stadshypoteket i Göteborg. Tel 031-175440.

En Ducatimössa är ju en liten fin julklapp. 70 spann kostar en sådan, röd med text broderad i vitt och grönt. Betala in 70:- på postgiro 42700875-6. Tel 08-7504618.

MC-Böcker med Ducatiansknytning köper du hos Charlie Linnaeus tel dagtid 031-830930, kväll 0322-50372.

Ramchassie tii Pantah. Jag vet inte om Bosse Granath har blivit av med sitt Harris-kit ännu. Om han inte har det så kanske det går att få loss för ett mycket bra pris. Han har även delar till Harris 900 chassie: kåpa, sadel, tank, fotpinnar mm. Ring och snacka med Bosse, Bo Ove AB tel: 08-7610266.

Till sist firman som har det mesta. Allt som har med Ducati (och Guzzi) att göra. Service också! Ett par servade toppar är ju en bra julklapp. Ring Biscaya Motor, 0322-30129.

När du ringer och köper dina julklappar så skall du tala om att du sett annonsen i Cucciolo. Det gör att vi förhoppningsvis får behålla våra annonsörer. Till sist: TACK ALLA ANNONSÖRER FÖR I ÅR! HOPPAS NI ANNONSERAR 1989 OCKSÅ.

---


## ÖVERSÄTTARE SÖKES

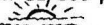
Vi har fortfarande en intressant italiensk artikel, inte särskilt lång, som ligger och väntar på att någon italienspråköversättare skall höra av sig och översätta artikeln som handlar om Ducatis olika prototyper: Alla V4:or, Pantah-stänka, 900-baserad stänka mm mm. Hör av dig till Micke Werkelin om du kan göra en liten översättning/sammanfattning.

## RAPPORT FRÅN ETT ÄKTA KUST TILL KUST RALLY

Vad gör en äkta Ducatist på semestern mellan BoII-racen? Reser till Italien? Knappast. Tar en chartrad gruppresa till Assen eller något liknande kollektivt nöje? Icke! Givetvis tar man sin Ducati, packar på vad man har av regnställ och annan touringutrustning, och ger sedan full pupp (Norska för "ge järnet" eller något liknande) mot POLARCIRKELN. När man sedan passerar denna cirkel som är utmärkt med en skylt, håller man bara i gasen tills man når 30:e breddgraden åtminstone! Som en liten extra utflykt tar man sig med hjälp av båt, längst ut på LOFOTEN, där underbar midnattssol och stinkande torr fisk i mängder väntar. Som pricken över i:et kör man sedan sträckan TROMSØ - GOTLAND under stark tidspress på tillbakavägen. Det är vad vi kallar ETT ÄKTA KUST TILL KUST-RALLY!!

Deltagarna samlades den 11/6 i Barkalds residens strax norr om Oslo. Även känt för den skandalösa Ducatiträff som hölls där i fjor höst. För er som eventuellt deltog i denna tillställning kan berättas att fläcken fortfarande är kvar på tapeten efter det nattliga racet i vardagsrummet. Deltagarna i detta rally var alltså klubbens enda riktiga Rockers, dvs Anne-Line Barkald och Eva Sellberg.

Äventyret började med 2 dagsetapper a 60 mil (norska) med hårdträning inför BoII över Saltfjellet. Ivärr fanns det andra trafikanter som inte tolkade  - skyltarna på samma sätt som vi, så körkortet satt mycket löst till, oavsett nationalitet och yrke, för ett par nervpirrande minuter.

Så var vi då i BODØ där vi gjorde vår första paus. Vad sägs om Cornelis Wreeswijk, (Det är inga stavfel i den här texten, det är norska) årgångsvin i kristallglas, varm sommarnatt med midnattssol som speglar sig i havet? Och så, ett par käckä Bodø-grabbar såklart! Du glade gass! Här är gudagott att vara! 

Dagen efter rullade vi på båten "MOSKEN" efter att ha tankat förnödenheter på STATOIL och Vinmonopolet. (Vi har kommit fram till att Manx Whiskey är för simplare gruppresor. Nu är det Siemens Agvavit som gäller!) Mellanlandning på öarna Vaerøy och Røst gav en försmak av LOFOTENS karga och vilda natur. Klockan 01.30 angjorde vi REINE på ytterst spetsen av Lofoten i midnattssolens sken. Yrvakna och dopade av sjösjukepiller i kombination med ett antal pils enligt rekommendation på burken, stapplade vi oss ned på någon sorts motsvarighet till bildäck. Förvirrade letade vi efter landgången när när vi plötsligt fick se en VW-buss dinglande i en kran av förkrigsmodell! Klarvakna insåg vi att Duccarna stod inför sin första flygtur!! Var i he...te fäster man en kran i en fullpackad Ducati? Det gick bra.

På Lofoten bor man inte på hotel, man bor i "Rorbur", sjukhus. Det är som ett slags garage till fiskebåtarna där övervakningen är inredd som ett enklare rum. Det är om man nu måste sova förstas. Under de få ljusa sommarmånaderna får barnen vara ute och leka hela nätterna. Skratt och lågmälda samtal ger underliga ekon mellan husväggar, fjäll och hav under dagarna som aldrig tar slut. Innan vi reste till Lofoten läste vi ett reportage i en norsk tidning där följande stod att läsa; "När våren äntligen kommer till Lofoten börjar hormonerna att hoppe och sprette hos invånarna och människorna blir kära och glada på nytt." Nu har detta inget med vårt val av resmål att göra utan vi lämnar detta ämne för tillfället.

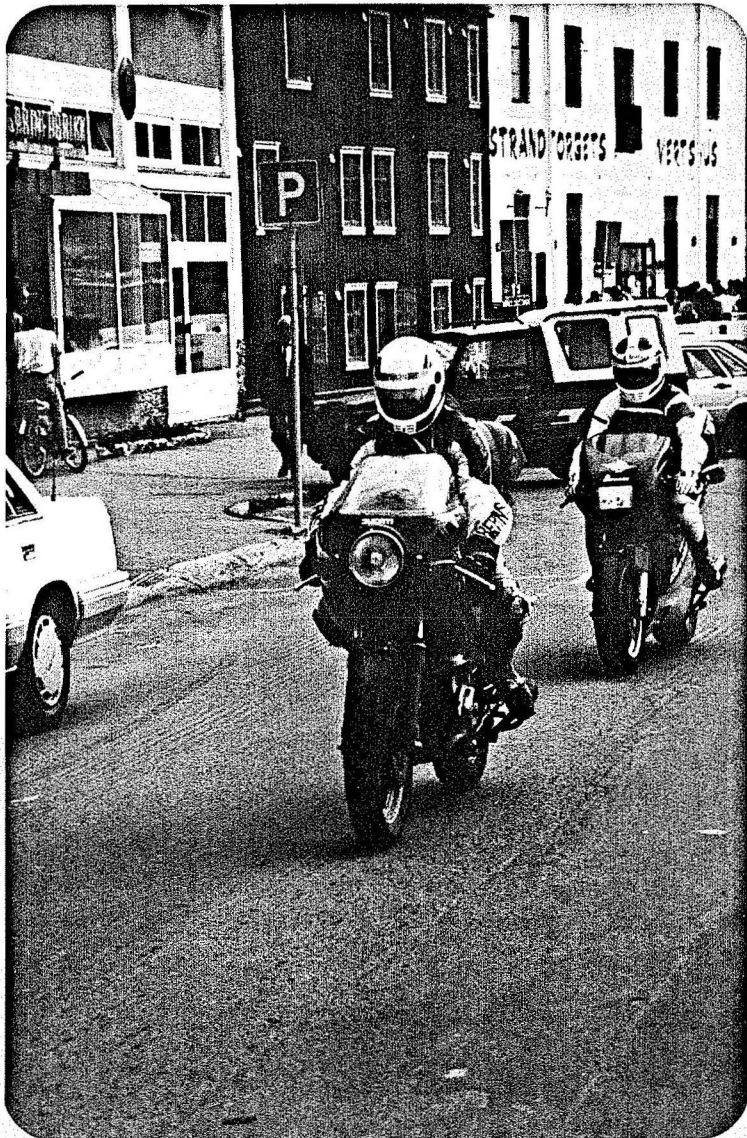
Att köra Lofotenvägen in mot fastlandet måste vara en av de mestfantastiska naturupplevelser som finns. 20 mil genom ett landskap med branta snöklädda bergstoppar, djupblått vatten som emellanåt skiftar i skarpt grönt, och allt detta ackompanjerat av två stycken härligt mullrande italienska vinnor. Kan det bli bättre? Allt från vildaste vildnar till "storstad" ju längre in mot fastlandet man kommer. Invånarna verkar trivas i detta karga landskap. Och varför inte? Ön Røst utanför Lofotens yttersta spets har 4km landsväg och egen AmCarklubb och ett antal tunga lamsvägshojar. Friskt satsat!

I den första civiliserade byn, HARSTAD, gjorde vi ett besök hos Zigos mc för att fixa en del småproblem som oljeläckage på Pantahn och en Montjuich som inte ville gå ned i varv. (om man nu kan kalla det ett problem!) De japanfixerade mekarna stod i ring runt Montjuichen och kliade sig i huvudet. Resultatet blev att vi själva fick stå på campingplatsen med trynena i Montjuichens inre, medans damerna i grannhytterna solade sig och gav oss undrande blickar. Även om guttarna på Zigos inte var några hejare på att meka italienska fullblod, så var de hemskt trevliga och tipsade oss om att nord-Norges största mc-träffskulle gå av stapeln i sin till helgen. Fredag kväll tog vi Duccarna och körde upp till Harstad folkets park där motorcyklarna började att rulla in i en till synes aldrig sinande ström. Duccarna gjorde (som vanligt) ett starkt intryck på de mestadels japs-åkande träffdeltagarna. Vi kände oss som försäljare när vi stod och svarade på diverse frågor, en del klyftiga andra mindre, lät folk provsitta och bjöd på lite conti- och simonini-muller. Frågor som Är de inte dyra? Hur fort går de? och standardfrågan Varför köper man egentligen en sån där Ducati? haglade över oss hela kvällen. Vi försökte förtvivlat få dessa stackars ovetande människor att förstå meningen med livet men det gick trögt. Kawa 1000 och Suka 1100 är svårt att överträffa i pöbelns ögon. Det fanns dock ett fåtal som alltid, som redan nått insikt och dessa föll på knä framför våra framhjul så fort de såg oss komma. Eller rättare sagt hörde oss. Vi vann faktiskt pris för längst körde strekning av ei jente, dvs STOCKHOLM-HARSTAD. Öväntat men roligt!



Hamnen i Bodø i väntan på "Mosken" som ska ta oss till Lofotens yttersta spets via Vaerøy och Røst.





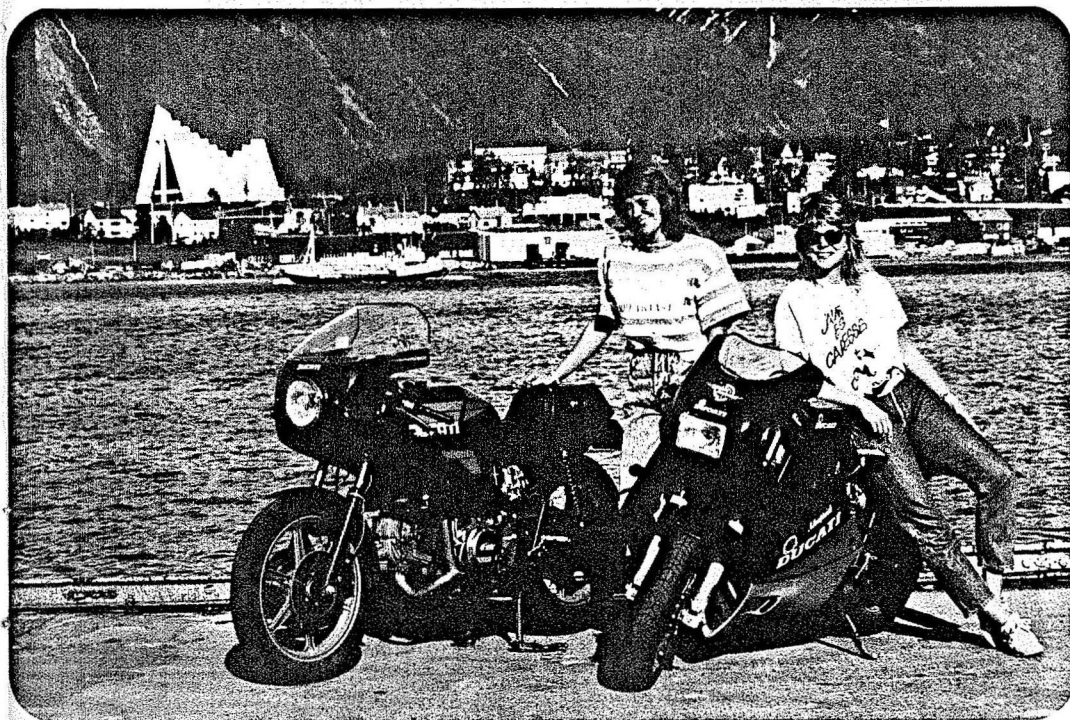
Damernas entré i Tromsø, resans mål.

Nästa etapp mot målet TROMSØ påbörjades under en gråmulen himmel. Inuti alla kläder och regnställ och bakom vattendropparna på visiret känner man sig som i en annan värld. Man gör allt för att inte röra sig fukt och kyla. Uppåt, uppåt slingrade sig vägen på fjället Snöhetta, alltmedan temperaturen sjönk. När man är som högst ligger vägen på 1505möh. Samtidigt som vägen började att leta sig nedåt igen, skingrade sig plötsligt de tunga skyarna och det grå som omgivit oss gick över i knallblått. Temperaturen steg väl 15 grader bara på någon minut! Stopp i BARDU bara för att skala av några klädlager och genast så infann sig körglädjen igen. Vi blev så spralliga så att vi missade den enda avtaqsvägen på länge att hålla reda på och körde därmed 4 mil fel! Men vad gör de när det är 4mil kurvor tillbaka igen?!

Plötsligt dök resans mål nr 1, staden TROMSØ upp bland fjordar och fjäll. För er som på något underligt sätt lyckats undgå att höra talas om denna förunderligt vackra stad, även kallad "Nordens Paris", kan vi tala om att den ligger snett upp till vänster, från Kiruna sett. Smeknamnet "Nordens Paris" lär härstamma från någon kändis från Frankrike som hälsade på någon gång på 1800-talet, men vi tror mer på att det har att göra med de 16 (sexton!) nattklubbarna som trängs i staden.

I Tromsø skulle vi möta 180 stycken norska fotografer, kollegor till Anne-Line. Ducatiklubbens egen VIP-fotograf. Platsen för fotokongressen var SAS Royal Hotel så vi bullrade helt sonika upp framför ingången där vi parkerade på trottoaren. Det var ett ögonblicks verk att fylla receptionen med tankväskor, hjälmar och aalsköns bråte samtidigt som en frisk doft av bensin spred sig i lokalen. Damen bakom disken hade mycket svårt att dölja sin motvilja när de två mc-berborna (norskt för knutta) bad om nycklar till sviten och ett par, tre piccolos för att bära.

Tromsø gjorde verkligen skäl för sitt smeknamn under fyra härliga dagar(och nätter) som vi tillbringade där i glada normmäns sällskap!



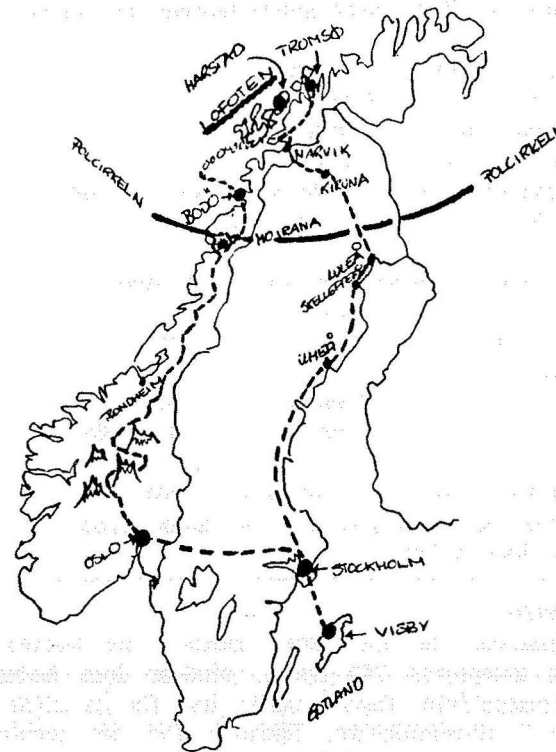
Det var 180 fotografer i Tromsø och fotografer gillar att fotografera. Givetvis ställde vi upp, fotomodeller som vi är! (OBS Ishavskatedralen i bakgrunden).

För att snabbt nå resans mål nr 2, GOTLAND, körde vi kustvägen genom Sverige. Vi hade ju som sagt en viss tidspress, Gotlandsfärjorna från Nynäshamn går ju inte alltför ofta, och som inbjudna gäster till ett Bröllop i Visby Domkyrka, så hade vi tider att passa.

Jämfört med norska vägar är sträckan Kiruna-Nynäshamn som en enda flygraka. Förutom en enda vänstersväng nästan framme i Nynäshamn, där vi av rena chocken höll på att fortsätta rakt fram bland refuger och vägmärken! När vi passerat Svappavaara och närmade oss Koskulkulle var den enda sysselsättningen förutom att gasa och tanka, att köra slalom mellan renar och mygg. Inte ens Conti med texten "riservato competitione" klara av att hålla de stendumma renarna borta från vägen.

Full gas (en vanlig företeelse på denna resa) till Skellefteå med fika i skuggan där termometern visade 27 plusgrader. Den hade även varit ett par-tre grader på fel sida om nollstrecket tidigare på resan! Alla gick omkring i bikini eller bad byxor och var och varannan vägslykt pekade mot havsbaden. Med ca 80 mil (svenska och betydligt tristare än de norska) kvar och 16 timmar till färjan och 50 mil i baken (ordagrant) reste vi oss från fikabordet med gott mod. Det här grejar vi lätt! 80 mil är väl inget! Men förr eller senare måste det ju hända. Lilla Pantahn orkade inte mer den dagen. Inget, absolut inget, hände när jag vred på tändningen. Skinnställ och tonvis med packning åkte av medans verktygen letades fram för andra gången på resan. I ungefär 2 minuter fick vi meka ifred, sedan slets verktygen ur våra händer. Vi kunde lugnt luta oss tillbaka i gräset under det att två schweiziska mc-mekaniker och gentlemän som dykt upp ur tomma intet på var sin stor off-road ordnade allt. Allt som behövdes var tålamod, lite kännedom om elsystem och deras besynnerliga konstruktion och IID. Tid var det vi absolut inte kunde avvara. Vårt mycket optimistiska tidsschema sprack i tusen bitar, men vad gjorde det när det fanns havsbad, en flaska ärgångsvin i packningen, Schweiziska gutter och nästan midnattssol.....

Till Gotland och till Visby Domkyrka kom vi efter diverse ombokningar och efter 2 strapatsrika veckor i norr kunde vi vila ut i sanddynerna, gott förnöjda med en annorlunda och härlig Duccesemester!



← Polarcirkeln passeras. Perfekt touringväder!

En norsk-svensk samproduktion av the only Rockers;

EVA OCH ANNE-LINE!!

## LÖSNUMMER

Skicka in 10:-/nr i frimärken till Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö så kan du få följande gamla nummer av Cucciolo:

1/86 MC-mässan mm, 16 sidor (finns endast 2st)  
2/86 Cagiva story mm, 40 sidor (38st)  
3/86 Byggbeskr. Ducati skala 1:12 mm, 24 sidor (3st)  
4/86 Ducatifabriken mm, 16 sidor (16st)  
5/86 Paso-DB1 "utredning", Shilling-Neilson Racer, 44 sidor, (27st)  
6/86 Att köpa F1. Pasotest mm, 40 sidor (13st)

1/87 Tore Skogman Story, Hailwood's Ducati, 40 sidor (3st)  
2/87 Dragracing med 450! mm, 48 sidor (8st)  
3/87 Alazzurra test, IoM, 750SS mm, 40 sidor (7st)  
4/87 Morini, La Carrera på F1, 40 sidor (10st)  
5/87 BOTT, Vanl. fel på Duc. Träffen, 851, 56 sidor (11st)  
6/87 Turaströmmens motor, öronproppstest, 48 sidor (39st)

1/88 MC-mässan, intern. Duc.-möte, 48 sidor, (35st)  
2/88 Rock Store, 904 Paso (designstudie), 48 sidor, (35st)  
3/88 BOTT mm, 48 sidor, (37st)

### 750 SPORT UTAN MOTOR

Steve Wynne i England får inte köpa motorer av Ducati-fabriken. I stället köper han kompletta 750 Sport, plockar loss motorn, hjulen, el-systemet och framgaffeln. Resten säljer han för ca £500! Motorerna sätter han sedan i aluminiumram, Spondon för det mesta. Med en sådan racer blev man sjua i ett F1-race i år!

### ALLT OM MC

Allt Om MC har lyckats!!! Man har i det senaste numret en stor artikel från våran träff och det framkommer helt klart att vi är en samling dårar!!! Vi var mycket oroliga att det inte skulle framkomma i artikeln, men nu är vi bara nöjda!!!! Spring till kiosken och köp December-numret av Allt Om MC, det är dom värda.

### BOTT-ARTIKLAR

Både MCM och MC-Nytt har skrivit stora artiklar om BOTT. Det skall de ha en eloge för. Även Race har ju skrivit en hel del under året, men den stora svenska MC-tidning som inte ens nämnt BOTT-klassen är inte värd att nämna vid namn i Cucciolo. Det hoppar i över.

## BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria  
skivbromsbelägg för MC



Skivbromsutrustning för MC



Stålomspunna  
bromsslängor

Finns hos Din  
välsorterade  
MC-handlare

Generalagent:

**RYDAHLS**  
bromsspecialisten

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



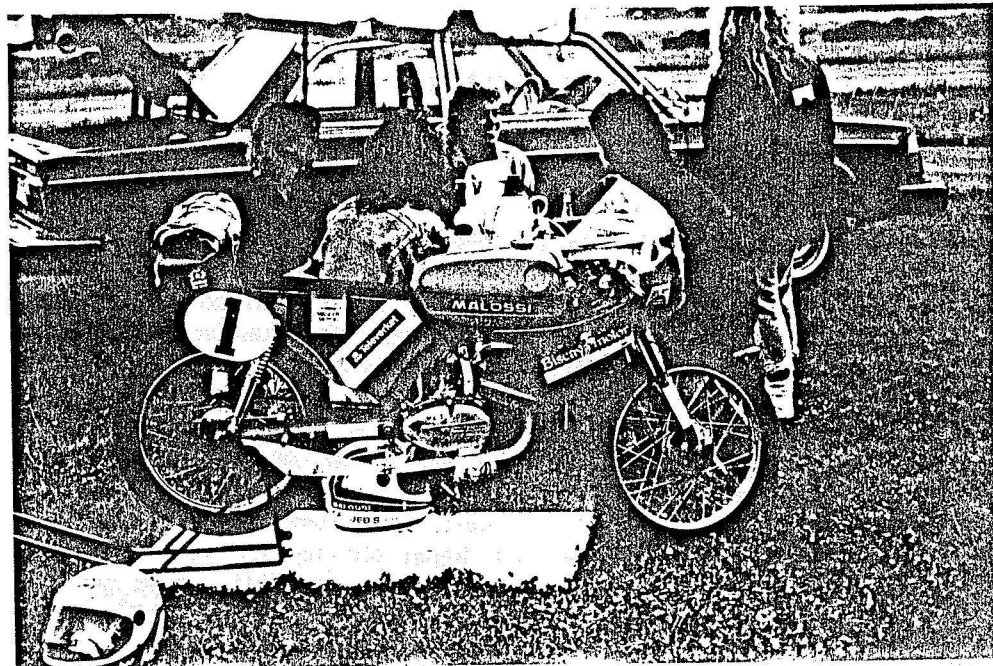
Cucciolo's 

# BATTLE OF THE MOTORVELOCIPEDS

Har DU också  
svårt att få  
kontakt med det  
motsatta könet



**Olaglig  
VAPEN-  
SMEDJA  
AVSLÖJAD  
i Alingsås**



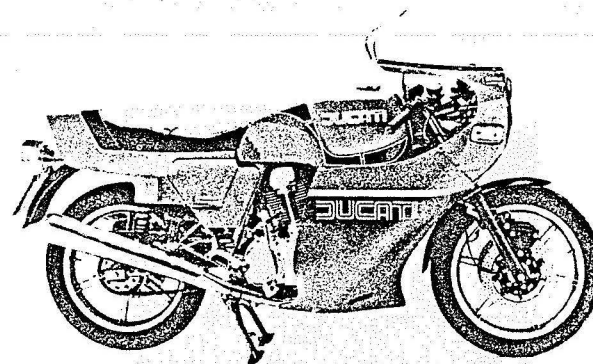
GÖR SOM: *Åcklinga Racing Team*

BÖRJA MED MOPED RACING.

ANMÄLAN TILL VÅRTÄVLINGEN: STEFAN JAKOBSSON 0502-15103

JONAS ÅSBERG 0502-11808

DET KLASSISKA FINNKOPP-PINNOCCIO ARRANGEMANGET



## BOKTIPS

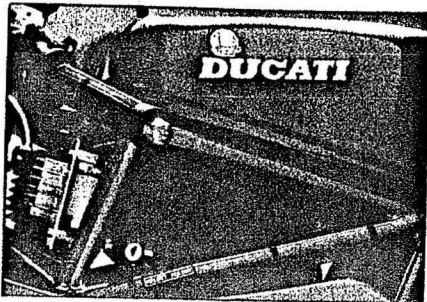
Här kommer några boktips som kanske kan vara nåt att ge dig själv i julklapp:

**MOTORCYCLE CHASSIS DESIGN.** Av Tony Foale & Vic Willoughby.

Tony Foale är en känd engelsk chassiebyggare med många idéer. Vic Willoughby är en lika engelsk mc-journalist. Tillsammans har de åstadkommit en bok som handlar om ramkonstruktion. Boken kan verka rätt så "tung", men den är ganska pedagogiskt skriven och därtill nedrans intressant. Man får en del egna teorier man fått genom diverse motorcykeltidningar helt krossade här. I stort sett går boken ut på att bevisa för läsaren att navstyrning är det enda rätta. Detta är något som Foale har pulat en hel del med de senaste åren på några mycket suspekta hojar. Foale visar för läsaren att brant gaffelvinkel och kort försprång inte alls betyder att hojen blir nervös. Tvärtom! Han utförde ett experiment på en gammal BMW R75 för att bevisa detta. Han testade hojen i tre varianter: original (27°/90mm), 15°/90mm samt 0°/90mm. Han behöll alltså försprånget lika hela tiden. Han behöll också samma hjulbas. Hojen blev stabilare med de brantare gaffelvinkarna enligt Foale! 15° gaffelvinkel visade bara upp fördelar utom att gaffeln började fladdra när man bromsade. Annars var allt bättre enligt Foale! Foale har tre olika teorier om varför MC-tillverkare inte satsar på brantare vinklar:

- 1) Konstruktionens lämplighet betvivlas då styrhuvudet hamnar mycket långt fram.
- 2) Brist på idéer.
- 3) Tillverkarnas rädsla för att för stor avvikelse från traditionen kan få vikande försäljningssiffror.

Ingen av argumenten är ju direkt övertygande, så han kanske har rätt Tony Foale. Det är bara att tänka om. Boken handlar i övrigt om lite historik, grundprinciper för en god väghållning, fjädring, utformning av en ram, materialval samt hur man bygger en ram. Boken är mycket



ingående och är mycket läsvärd för alla som har det minsta intresse om hur en ram skall vara konstruerad. Eller, rättare sagt, intressant för alla som vill veta hur Tony Foale tycker att en ram skall se ut. Hans idéer är i alla fall mycket intressanta. Och, jo´rå, Fabio "Fabbe" Taglioni är på bild också och visar upp sitt exempel på en triangulärt uppbyggd ram (TT2). Boken kostar en hundring och kan köpas från de flesta motorbokhandlare.

MW

**CAFÉ RACERS.** Av Mike Clay.

Mike Clay är en engelsk Ducati-entusiast. Han var ett tag (och är möjligen fortfarande) redaktör för engelska Ducati-klubbens tidning Desmo. Café Racers är en bok som enkelt uttryckt beskriver Café-hojarnas utveckling, från BSA Gold Star till Ducati 750 F1 samt lite historik om de klassiska engelska fiken där allt startade en gång. Boken är 192 sidor tjock och innehåller ganska mycket bilder, mest i svart/vitt. Boken börjar givetvis med historik. Sedan följer olika kapitel om Gold Star, Triumph Twins, Featherbed-ramen, Norvin & andra specialare, resten av twinnarna och de sista stora stånkorna, Triumph Cub och andra lättviktare, Mods, Rockers och motorcyklisten utan huvud (!), Cafébike-intressets nedgång och fall samt den stora återkomsten. I detta sista kapitel är det mycket italienskt: Ducati 750 Sport (den gamla), 750 F1, Paso, Pete Thomas 1010cc gatracer, Guzzi V7 Sport, Laverda Jota, Benelli... Enligt Mike Clay är det italienerna som fört Café-racer traditionen vidare. Och det är ju bara att hålla med om. På detta viset kan man ju säga att den speglar historiken bakom Ducatis utsrtlning. Själv gillar jag boken. Okey, de engelska byggerna som visas är ju inte alltid så smakfulla, men de var ju i alla fall råa. Vart tog förresten alla engelska hojar med Clip-on och bakflyttat vägen? Idag ser man ju bara långa gafflar och höga styren på engelska hojar. Café-stilen fanns ju även i Sverige under 60-talet. Samtliga kapitel avslutas med lite historik om engelska fik där rockers (som förarna kallades) höll till. Historiken om själva fiken intresserade inte mig så mycket. Det hände dock häftiga saker på fiken som Mike Clay beskriver bra i boken. Boken kostar 185 spänn och kan köpas från Charlie Linnaeus (se annons).

MW

## Adressändringar

- 64 Tomas Krysell  
c/o Östberg  
Klövervägen 3 A, 1 vån  
222 38 Lund  
Tel hem: 046-11 62 89
- 139 Sune Gunnarsson  
Nygatan 13 B  
713 32 Nora  
Tel hem: 0587-101 18
- 162 Gunnar Siméus  
St. Göransgatan 8  
392 46 Kalmar  
Tel hem: 0480-171 74  
Tel arbete: 0304-710 70
- 175 Björn Andersson  
Nobelvägen 38, trappa 5, 3 v  
214 33 Malmö  
Tel hem: 040-23 73 58  
Tel arbete: 040-47 30 15
- 186 Tomas Spaedtke  
Klevavägen 83  
136 69 Haninge  
Tel hem: 08-776 45 58  
Tel arbete:
- 248 Seppo Rajakoski  
PI 130  
SF-00171 Helsingfors Finland  
Tel hem:  
Tel arbete: 90-66 00 59
- 286 Ingvar Johansson  
Kilavägen 5 A  
661 00 Säffle  
Tel hem: 0533-161 47  
Tel arbete: 0533-105 43
- 288 Stefan Lindevall  
Bondegatan 6 C  
781 54 Borlänge  
Tel hem: 0243-191 85  
Tel arbete: 0243-131 35

## Nya medlemmar

- 411 Jörn Andersson  
Björka Gård  
230 30 Oxie  
750 F1  
1986  
Tel hem:  
Tel arbete:
- 412 Tommy Rydbeck  
Björkhamregatan 4 A  
821 00 Bollnäs  
Mille Replica  
1985 AJG 908  
Tel hem: 0278-176 95  
Tel arbete:
- 413 Trond Höglund  
Kong Oskars gata 7  
N-3100 Tönsberg Norge  
Tel hem:  
Tel arbete:
- 414 Pekka Heikkinen  
Bergviksgatan 28  
151 50 Södertälje  
750 Sport  
1989 EBY 746  
Tel hem: 0755-164 58  
Tel arbete: 08-19 94 59



MC - BÖCKER

DUCATI MOTORCYCLES Cathcarts "Bibel" 185:-	DUCATI TUNING Eke. 860 motorn 150:-
THE UNTOLD STORY Cathcarts senaste 150:-	CYCLE WORLD ON DUCATI Tester 80:-
DUCATI SINGLES Mick Walker 165:-	V-TWIN THE CLASSIC MC Hicks. Mkt. Ducati 150:-
DUCATI TWINS Mick Walker 165:-	CAFE RACERS Mike Clay. 195:-

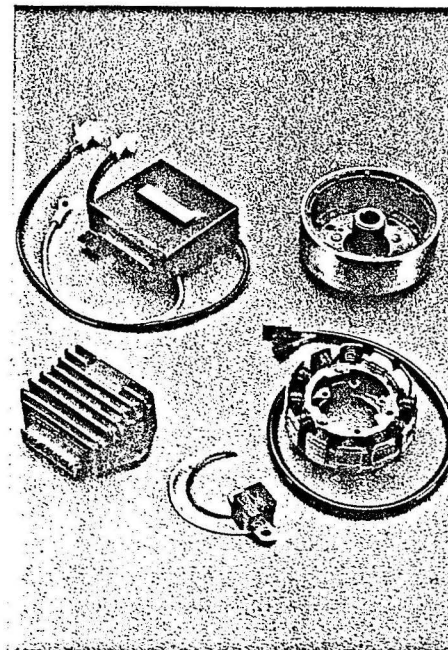
FRAKT 25:-

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



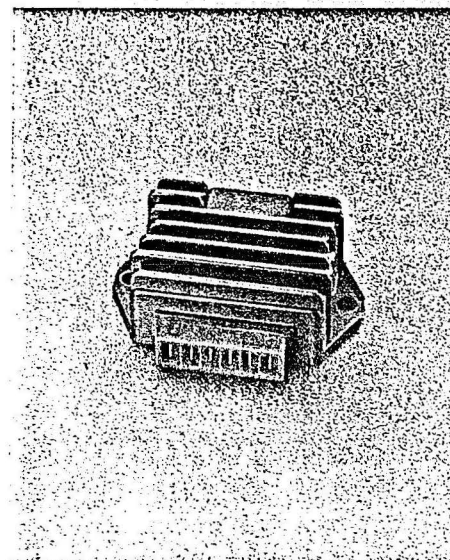
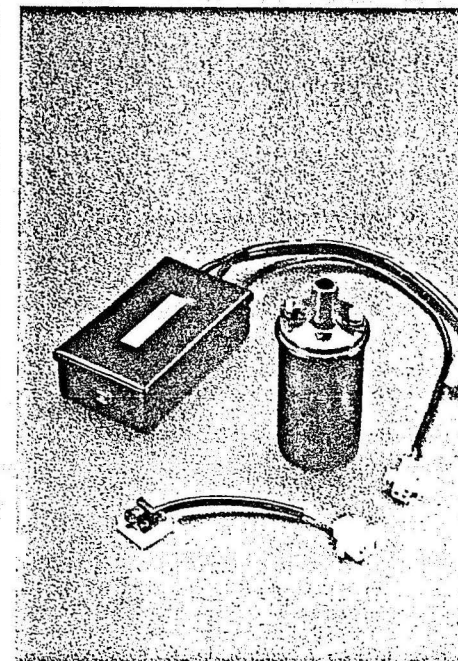
Nu är det avgjort!  
Varken Harley eller  
Gagiva var först.

## UN PATRIMONIO DI ESPERIENZA



Impianto di accensione con  
regolatore di anticipo e  
della valvola di scarico a  
microprocessore per moto  
di media cilindrata.

Impianto di accensione ad  
anticipo variabile per  
motori a 2 tempi mono e  
bicilindrici.



Centralina di comando di  
un attuatore  
elettromagnetico che  
provvede all'azionamento  
della valvola, funziona con  
impianti di accensione e  
ricarica batteria in corrente  
continua.

# DUCATI

energia

Via M.E. Lepido, 182 - 40132 BOLOGNA  
Tel. 051/404140 - Telex 2168c.2

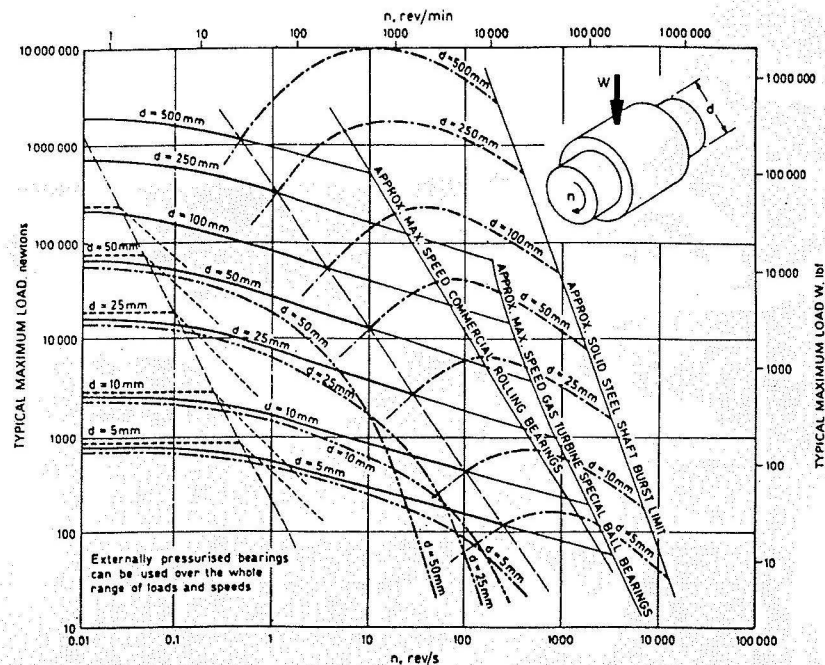
## MEKTIPS

Det är många som undrat hur man enklast trimmar en Ducati. Cucci här avslöja de hemliga trimknepen som tillämpats av de mest berömda i många år. Det enklaste är topparna. Insugningskanalerna är i en Ducati. Det avhjälpes enkelt genom att man helt enkelt filar bort överflödet. På Pantahn t ex kan man ta ca 5mm. På 900:an och Millen må mycket sämre resultat. Man får alltså se upp vad man tar bort för vridmoment.

För gasare kan man förbättra draget, särskilt på högre varvtal. För gasare har detta vilket saknas på bl a Mikuni. Genom att öka diameteren förbättras genomströmning. Weberförgasaren på Paso och 750 Sporlock inte på samma sätt. Denna förgasare är egentligen till bilarna och tre lufttrycksförhållanden. Bara dessa ovan nämnda åtgärder ger en ökning av hästkraftsantalet.

En populär trimning är byte av avgassystem. Man får både ett bättre och en häftigare ljud. Visste du att ett 2-1 system ger ungefär 20% snarare än ett konventionellt avgassystem. Att det nästan uteslutande säljs 2-1 system är ett tecken på att det nästan uteslutande säljs 2-1 system. Vid en jämförelse mellan olika avgassystem till Ducati kom det fram till att ett Conti 2-1 gav en effekttökning av systemet från NCR som jämförelse. Beakta detta noggrant innan du kan få ödesdigra konsekvenser.

Det finns det bara två typer av. Fabrikens egna och NCR. Vilka ser olika trimningsgrad. De häftigaste kammarna från NCR är i själva verket fabrikens häftigaste kammar. Vid körning på gatan bör man inte köra motsvarande från NCR. I racing måste man också ta hänsyn till banan och typ av bana man skall åka på. Därför bör man välja den motor och om banan är snabb, typ Anderstorp, så kan man gärna slänga sig på. Det kan alltså vara bra att ha ett par olika för att kunna få ut maximalt i racing. Något som utnyttjats dåligt i Sverige. Vi skall i nästa nummer hur man enklast förbättrar och åtgärdar den omtalade på Mille, Pantah och Alazzurra. Hör av dig om du har erfarenhet av detta in till Cucciolo. Det är viktigt att alla ser till att det inte blir nären.



**Rubbing plain bearings** in which the surfaces rub together. The bearing is usually non-metallic.



**Plain bearings** of porous metal impregnated with a lubricant.



**Rolling bearings.** The materials are hard, and rolling elements separate the two moving components.

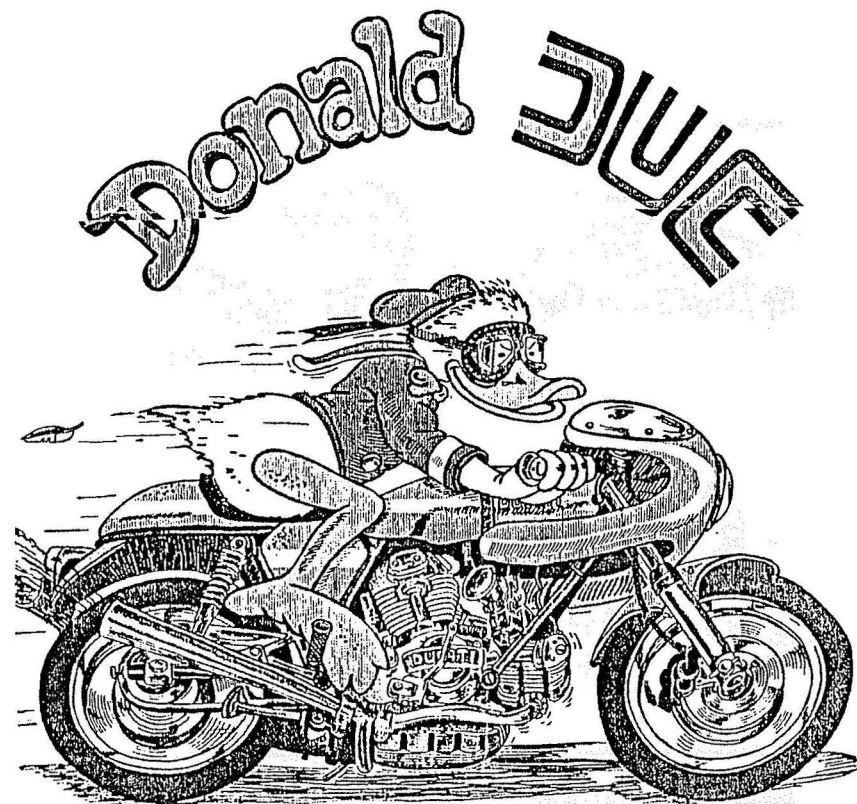
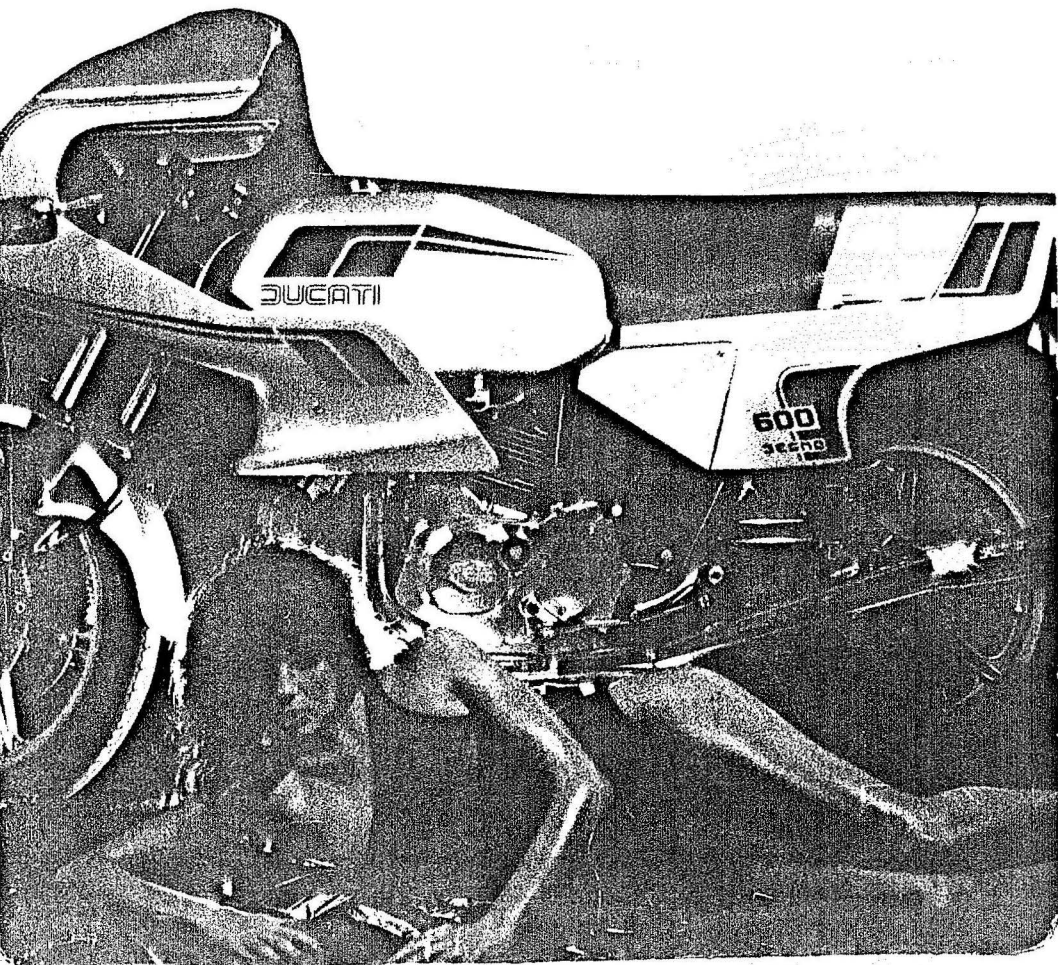


**Fluid film plain bearings.** A hydrodynamic pressure is generated by the relative movement dragging a viscous fluid into a taper film.

Här ovanför är en tabell som möjligtvis tillför något nytt i rull/glidlagerdebatten. På stångarna och alla 864cc motorer så sitter det rulllager, dvs heldragen linje. På Mille/Pantah sitter det glidlager, streck-prickad linje (nedre typen). En enkel slustats är att rulllagret tål höga belastningar på låga varv men inte tål höga varvtal. Glidlager tål inte alls belastningar på låga varv, men går alldeles utmärkt på mycket höga varvtal. Ett större lager (av båda typerna) har lägre maxvarvtal, de tål däremot större belastning. Det är alltså inte bättre i alla lägen med större lager. Det är en kompromiss som allt annat.

MW





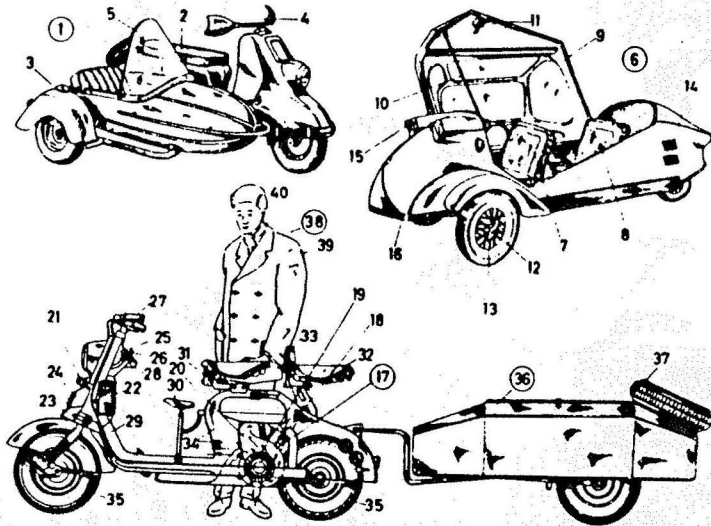
### DONALD DUC

Genom en vän till Kent Jörnevall har klubben lyckats beställa hem ca 15st av denna underbara tröja. Den finns bara i en enda storlek, men den passar allt och alla! Priset är 100:- och insättes på pg nr: 4771371-4 (OBS! ej tröjkontot). Märk inbetalningskortet med "Dolnad Duc"

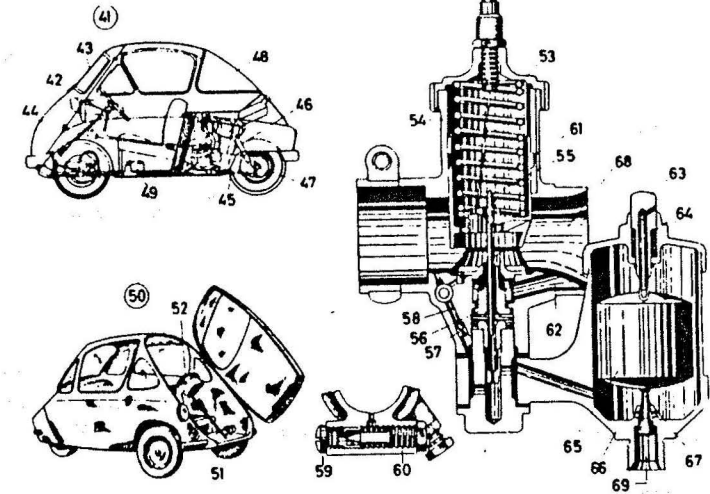


Japasmotorcyklar av Japansk standardstorlek har nu letat sig till USA.

## Motorette e veicoli cabinati



- 1-37 scooters *m pl* (motorette *f pl*),  
 1 lo scooter (la motoretta) con carrozzetta laterale (con motocarrozzeria, con sidecar *m*):  
 2 la sella biposto dello scooter  
 3 la carrozzetta laterale (la motocarrozzeria, il sidecar) dello scooter  
 4 il paramano  
 5 il parabrezza dello scooter;  
 6 lo scooter cabinato (la motoretta cabinata) a tre ruote *f pl*:  
 7 il sedile anteriore  
 8 il sedile posteriore  
 9 la copertura incernierata  
 10 il sostegno della cabina  
 11 il chiavistello per cabina  
 12 la ruota a raggi  
 13 il dado con alette *f pl* (dado di fissaggio della ruota)  
 14 le feritoie per il passaggio dell'aria  
 15 il faro anteriore con visiera  
 16 il bordo decorativo;  
 17-35 lo scooter-biposto (la motoretta biposto),  
 17 il gruppo di raffreddamento (il dispositivo di ventilazione *f*):  
 18 la ventola di raffreddamento  
 19 le palette della ventola  
 20 il condotto dell'aria al cilindro;  
 21 il lucchetto bloccasterzo  
 22 la batteria di avviamento  
 23 la calotta portante dello sterzo  
 24 la carenatura copriforcella (carenatura anteriore)  
 25 il cruscotto (il pannello portastrumenti) dello scooter  
 26 il comando di avviamento elettrico (il dinamotore)  
 27 la manopola di comando del cambio  
 28 il gancio portaborsa (il portaborsa)  
 29 il telaio tubolare  
 30 il sedile dello scooter per bambino  
 31 la sella a sbalzo  
 32 la sella per secondo passeggero  
 33 la maniglia della sella  
 34 la carenatura metallica in lamiera (carenatura del motore)  
 35 la ruota dello scooter;  
 36 il traino (il rimorchietto) per campeggio dello scooter;  
 37 la ruota di scorta;



- 38 lo scooterista:  
 39 la tuta da viaggio (il giubbotto)  
 40 il berretto antipolvere;  
 41-52 veicoli (motoveicoli) cabinati,  
 41 il motoveicolo cabinato (la motoveettura) biposto:  
 42 la porta frontale  
 43 il parabrezza panoramico di Plexiglas *m*  
 44 l'albero di sterzo snodato  
 45 la molla a balestra semi-ellittica  
 46 l'ammortizzatore telescopico a molla  
 47 l'asse rigido (asse della ruota)  
 48 il finestrino posteriore  
 49 il freno idraulico (il comando del freno idraulico);  
 50 la motoveettura a quattro posti:  
 51 l'albero di sterzo (il timone di guida) fisso  
 52 il semivolante di guida;  
 53-49 il carburatore (carburatore da scooter *m* o motociclo):  
 53 la molla per valvola a gas *m*  
 54 il corpo del carburatore  
 55 lo spillo conico dell'ugello  
 56 il getto massimo (l'ugello del massimo)  
 57 il getto minimo (l'ugello del minimo)  
 58 il passaggio del getto minimo  
 59 il getto dell'aria per marcia lenta  
 60 la vite di regolazione *f* dell'aria minimo  
 61 la valvola del gas  
 62 l'atomizzatore *m* dell'aria aspirata (il polverizzatore)  
 63 l'agitatore *m* del carburatore  
 64 la molla dell'agitatore *m*  
 65 il galleggiante (galleggiante del carburatore)  
 66 la camera (la vaschetta) del galleggiante  
 67 la spina del galleggiante  
 68 la presa di aria (il collettore aspirante)  
 69 la valvola del galleggiante

# BORGO PANIGALE TORGET

*Medlemmarnas privatannonser*

Köpes

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

Torbjörn Lindgren 0485-54247

Köpes

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

Torbjörn Lindgren 0485-54247

Säljes

Mycket fin DARMAH 78, svart/guld med Contiljuddämpare. Krauser 25 l, pakethållare. Topparna är renoverade. Toppåpa + original ljuddämpare, luftfilter och styre medföljer. Pris 27000:- kan disk.

Lars 0371-17860 mellan 7-16 vard.

Säljes

DUCATI 600 TL -85. 1200 mjl. Pris 25000:-

Eva 040-89549

---

## 125 dBA

*Insändare*

Hej Micke!

Tyvärr måste jag säga en sak efter att ha tittat på bilderna i förra numret av Cucciolo: "Överdelen av din hoj ser från ut, men sen ser den ut som den har nån slags hängmage. Jag tror helt enkelt inte den motorn är gjord för att synas. En mer täckande kåpa skulle göra ekipaget mer estetiskt. Jag ber om ursäkt, men uppriktigt måste man vara kompisar emellan.

Svar:

Jag har inte velat tala om det förut, men hon är på smällen! Det hände i Italien i somras!! En brunstig 851:a är den skyldiga!!!

MW

68

Säljes

Ensitssadel, ombyggd original. Infällt litet runt bakljus, läderklädd sittdyna, Hailwoodlackad. Små bakblinkers medföljer. Får din Pantah att bli om möjligt ännu vackrare. Helkåpa, Hailwoodlackad. Tuskstillverkad, enda i Sverige. Bli originell. NCR sidostöd höger sida. Garanterat originell påstigningsteknik, ser jättekul ut.

Dan och Irene 0302-21133

Säljes

Förrådsröjning. Till Alazzurra/Pantah: Små Brembo-ok vä&hö 200:- /st, 2st 260mm skivor (ngt skeva) 100:- för båda, 1 Marzocchi 35mm gaffel för små broms-ok med gaffelkronor 800:-, 2st Marzocchi bakstötdämpare (den ena läcker ngt. Billigt att fixa!) 200:- för båda.

Till 860GTS -76: Tank, skärmar, sidokåpor, lufttrenare. 500:- för rubbet.

Micke Werkelin 08-7662284 (kv ibland) 08-7316440 (arb)

Köpes

Original 860 GT sadel + ev annat GT-krafs. 900 Desmo-toppar fram och bak. GTS-tank (helst rätt dålig/billig).

Binge 08-422672

Säljes

Original 750 F1-kuts säljes eller bytes mot 860 GT sadel. 2st slut (men går att rädda) 600 TT2 cylindrar och kolvar: 500:- ? Massor av Laverda 750 SF delar, bla komplett motor.

Binge 08-422672

Köpes

Vänster+höger sidokåpor till 900/750SS, tankemblem (metalltypen) till 450/250 enstånka (satt bla på 450 Desmo 1970) båda sidorna. Fräscha avgaskrökar och utjämningsrör till Hailwood Replica.

Binge 08-422672

69

Säljes

600 Pantah -82. 2900 mil, silver, orig. lack, Öhlin, Cambell Conti-kopior. Fint skick och lugnt körd. Pris 30000:-  
Lars Walseth 063-85291 (hem) 063-190166 (arb)

Säljes

Cagiva 650 Alazzurra -85. Enastående tillfälle att lägga vantarna på en av landets få exemplar av denna fantastiska MC. Vackert röd och silver, nyshimsad, ny framsula. Endast 32000:- Ring innan jag ångrar mig.  
Magnus 0766-32581

Säljes

Pantah -81 verkstadshandbok 75:- reservdelskatalog 50:- båda nya!  
Lätt bucklig tank 300:- Fult skinnställ stl 48 blå/gul 400:-  
Köpes: Broschyr på Montjuich och Laguna Seca.  
Leif Andersson 0584-10075 efter kl 20

Säljes

Dan Gustavssons BOTT 750 NCR (2:a i årets cup) utan motor, hjul, bromsar och gaffel. Dvs ram, tank, kåpor (3st), sving, fjädring + reggrejor och papper!  
Dan Gustavsson 0302-21133

Säljes

Till 750 F1: Stötdämpare, hjul fram&bak, sving, 38mm gaffelben, trimkamar potenza nya till Pantah 600-750, racekåpor, avgassystem i rostfritt typ Motjuich, 38mm clip-on -olika typer-, gashandtag, N.D. hastighetsmätare mm mm.  
Björn Andersson 040-237358

Säljes

Mille Replica -85 säljes eller bytes mot äldre italienare  
Mario 0753-86590 (kvällar)

Säljes

Imola-kammar till 900/Mille. Pris: 2500:-  
Peter 08-7586933

