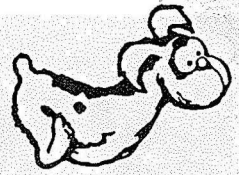
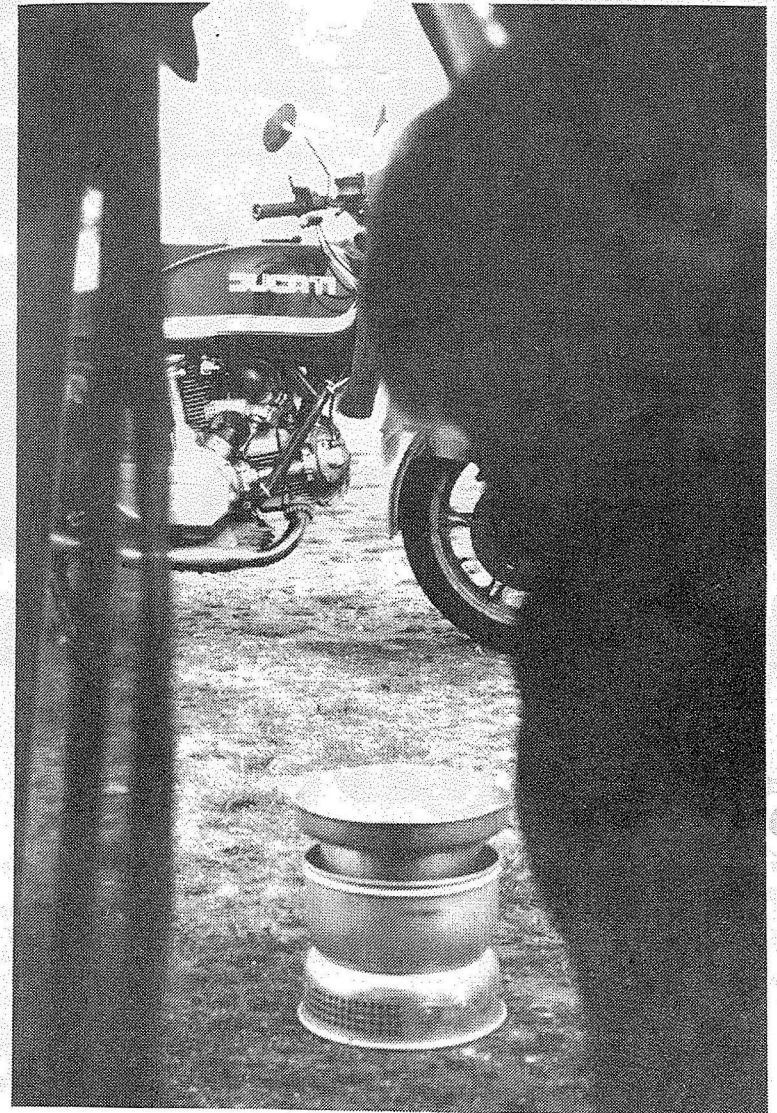


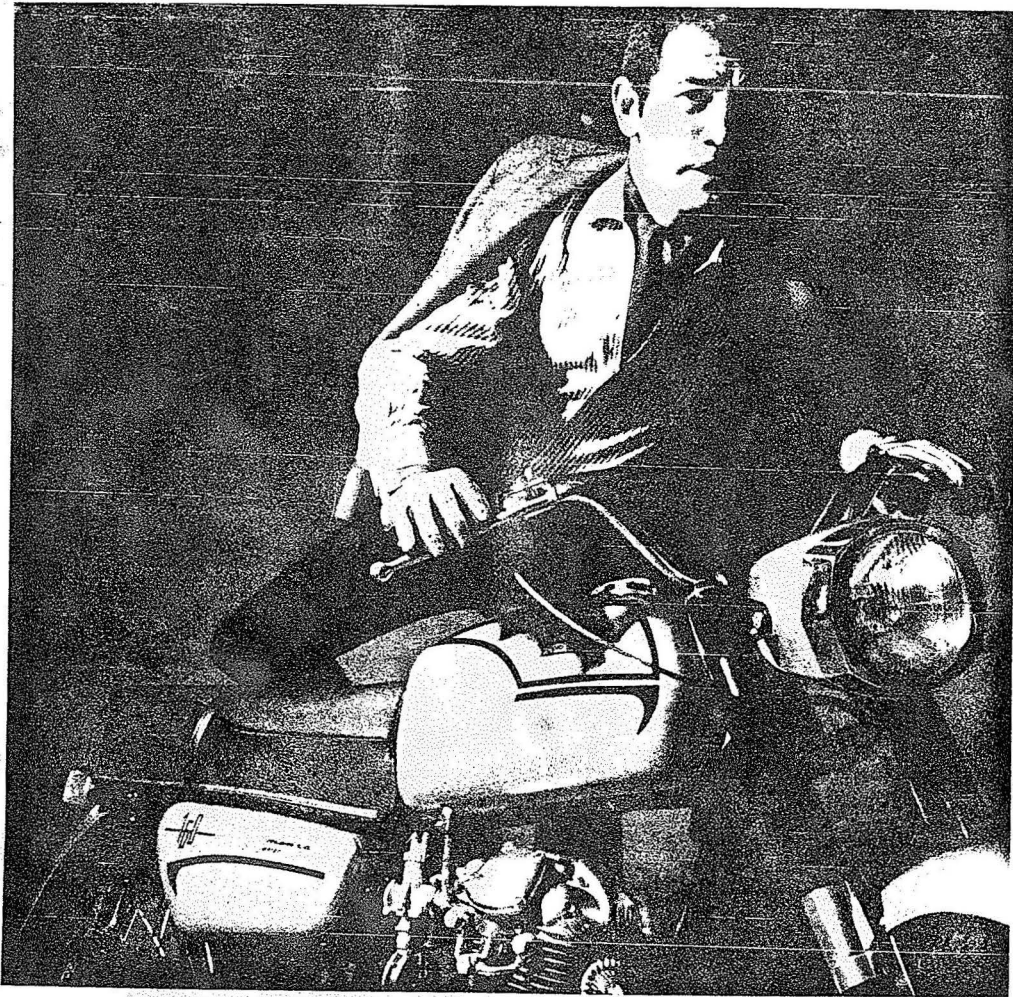
Cucciolo



NR 1
1989

NU LIKA TJOCK SOM OMÖJLIG!





Is the Ducati for everyone?



Ducati is for the connoisseur. The rider who demands quality craftsmanship. The rider who wants a machine, not a toy. Is this you? Then Ducati is for you. Definitely!

Ducati, you see, is made in Italy where old-world craftsmanship is still a fine art. The men who make Ducati take pride in their work. They don't hurry. They don't cut corners. They lavish skillful attention on every detail.

Like Ducati's exclusive gear-driven overhead cam. Yes, gear driven.

Like Ducati's lower RPM with higher HP, which means longer engine life. Years longer.

Expensive? Ducati's start as low as \$229.

Check this price against mass-produced jobs. And compare the quality while you're at it. 10 great models to choose from. Look them over now at your Ducati dealer's.

Ducati Motor Corp., Dept. P4, Hasbrouck Heights, N.J.

DUCATI

The Thoroughbred of Motorcycles

Cucciolo nr 1 -89. Det blev mycket översatta artiklar den här gången. Leif Andersson har "jobbat ikapp" sin Cycle prenumeration. Ett bra jobb va? Tack för alla skvallertips som kommer. Man kan ju hitta hett Ducatiskvaller i de mest märkliga tidningar och skivkataloger! En ny (Guzzi-åkande) medlem, Stephan Hoffman, har skrivit den otrolit fina Desmo-historiken.

Omslag: Seppo Myllyaho

Baksida: Lasse Skog på 350 Witty-Ducati. Foto: Stephan Hoffman.

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 halv sida: 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).

För omedelbar publicering

4.1.1989

H. Flöter Försäljnings AB har från årsskiftet upphört importera Cagiva och Ducati landsvägsmotorcyklar.

Anledningarna härtill är flera. Bl.a. har företagets målsättning att framgångsrikt kunna marknadsföra Cagiva/Ducati, och kraven på service- och leveranssäkerhet, ej tillfredsställande kunnat infrias. Detta av orsaker som oftast varit utanför företagets kontroll.

Alla på Flöters vill tacka kunder och ägare av Cagiva och Ducati landsvägsmotorcyklar för den alltför korta tid samarbetet varat.

**H. Flöter
Försäljnings AB**

Jonvägen 2
S-141 49 Huddinge, Sweden
Phone: 08-774 02 40, 774 02 45
Telex: 11551 Floetab S

Ett företag
i Kuben-koncernen

Pressmeddelande

Ödåkra den 89.01.09

Nordbecks Motorimport AB generalagent för Husqvarna/Cagiva cross, enduro motorcyklar, har f.o.m den 1/1-89 även övertagit generalagenturen av Ducati, Cagiva, MotoMorini landsväg och off-road motorcyklar.

Cagiva, Ducati, Husqvarna, MotoMorini tillverkas inom Cagiva Group Italien och är Europas störste tillverkare av motorcyklar.

Nordbecks Motorimport kommer genom övertagandet bli en av de större MC-importörerna i landet.

Med hälsningar

Ulf Nordbeck

NMI
INW
PRODUCTS-SWEDEN

NORDBECKS
MOTORIMPORT AB
CROSS ENDOURO

FLÖTERS; SERIÖS SATSNING ELLER BLUFF?

"Bl.a. har företagets målsättning att framgångsrikt kunna marknadsföra Cagiva/Ducati, och kraven på service- och leveranssäkerhet, ej tillfredsställande kunnat infrias. Detta av orsaker som oftast varit utanför företagets kontroll". Ett citat ur Flöters pressrelease. Meningen är givetvis så luddigt formulerad att vi inte fått reda på vem som sagt upp avtalet; fabriken eller Flöters. Ser man tillbaks 2 år så kan man dock undra: Vad har flöters gjort för att "framgångsrikt kunna marknadsföra Cagiva/Ducati". Svaret är nog: Inte särskilt mycket. Man har förstört märkets rykte i Sverige, man har genom sin prispolitik gjort många av sina egna kunder förbannade, man har struntat i reservdelar och service och man har, i alla fall för mig personligen, starkt ifrågasatt MC-branschens trovärdighet!

Ser man tillbaks på Flöters vaga agerande under dessa 2 år så ser det faktiskt ut som att deras enda målsättning har varit att hämnas på gamla generalagenten, MC-Huset, efter en del ouppklarade affärer. Vi kan givetvis inte säga att det är på detta viset, men vi kan nog inte på något vis få det bekräftat av Flöters heller. Allt verkar dock ganska smutsigt i mina ögon.

Vilken eller vilka är förlorarna? Det är givetvis alla Ducati-ägare i Sverige. Man har radikalt försämrat tillgången på reservdelar, särskilt till äldre Duccar, och man har fått andrahandsvärdet på Paso och Fl att bli dåligt tack vare att man satte för högt pris på dessa hojar från början. En seriös importör ser till att han får sälja hyfsat med hojar och ser sedan till att det blir mera lönsamt genom att sälja reservdelar och tillbehör. Det senare har Flöters struntat i. Om man ville att folk skulle köpa delar där, genom att beställa som man sa vid nåt tillfälle, så hade det ju gått alldeles utmärkt att annonsera om detta i Cucciolo. Men, man var förmodligen inte intresserad av detta.

Återförsäljaren i Stockholm, Helmab, var ett stort skämt. Här följer några episoder som enligt tillförlitliga källor har utspelat sig hos denna återförsäljare:

(K=kund, H=Helmab). K: Jag hade tänkt att köpa en del NCR-prylar till min Duce. H: NCR? Du menar väl ISR?!

H (inför intresserade åskådare på Anderstorp): Det här är nya 750 Sport. Känn vilken finish kåpan har. Den köper man från Japan, för så bra kåpor kan man inte gjuta i Italien (!!!)

Flera kunder vägrades sevice hos Helma och blev hänvisade till generalagenten i Huddinge. Bl a en Santa Monica som var felbestyckad från fabriken. Den olyckliga ägaren förklarade att den spottade i förgasaren så att den lossnat vid ett tillfälle. Åtgärd: förgasaren limmades fast!

Nä, nu får vi väl önska att vi glömmer Flöters-tiden och att den nya generalagenten jobbar upp märket från den djupa svackan. Men:

HAR DU FLERA FLÖTER-STORIES, SKICKA IN DOM TILL CUCCIOLO.

MW

BYE, BYE FLÖTER

Äntligen kanske man skulle säga. Personligen har jag hela tiden haft stora tvivel. Zenbuddistiska produkter i kombination med europeiska skönheter är för mig något som haltar. Det räckte dessutom med ett försök att handla reservdelar. Efter detta stod det klart att Flöters intresse för denna del av verksamheten var obefintligt.

Just reservdelar tillhörde kanske det mest bedrövliga i epoken Flöter. Kohandlandet med Cagiva för att strypa MC-Husets möjligheter att köpa reservdelar ledde som bekant så småningom till framgång. Effekten blev förödande och ledde till att ett näst intill komplett reservdelslager för äldre Ducar försvann ur landet. Det bör påpekas att detta lager, i händerna på Roland Poll, under nästan 10 år sköttes på ett utomordentligt sätt. Vi blev bortskämda. När ägarna till de zenbuddistiska produkterna gick i månader och väntade på delar, lyfte Ducati-ägarna på luren, beställde och fick grejorna några dagar senare.

Flöters uppförande mot återförsäljarna var heller inte speciellt smakligt. De insatser som t ex Aldén Racing gjort för Ducati under åren belönades med total tystnad och kick ut från återförsäljarlistan. En av landets hedervärda firmor, Biscaya Motor, återfanns visserligen på listan men behandlades ytterligt styvmodligt av farbröderna bakom skrivborden i Stockholm.

Just med tanke på det som har hänt kan man inte undgå att fundera över varför Flöters och Company egentligen klev in i Ducatiagenturen? Spekulationarna om att Flöters gjorde stora förluster på MC-Husets konkurs, och därför som en ren hämndaktion tog agenturen från Jardenberg, är nog inte helt gripna ur luften. Men om nu Flöters intresse för hämnd var så stort så kunde man väl ha ägnat landets Ducatister åtminstone en liten tanke. Det är också trist att en sann entusiast som Hans Blomqvist ska vara inblandad i sammanhang som dessa.

Det är bara att hoppas att vår nya generalagent har en mer seriös inställning, vilket ingen har någon som helst anledning att betvivla. Det är också min förhoppning att man på ett bättre sätt kommer att stötta sådana seriösa firmor som Aldén och Biscaya. Utan dessa hade vi nog knappast överlevt epoken Flöter.

Så, kära Flöter och Company, tacksamheten är näst intill gränslös över att ni nu lämnar namnet Ducati i fred. För att upprepa vad som en gång tidigare skrivits i denna tidning: Det kan bara bli bättre!

Lars Ekeman

BESÖK HOS DEN NYE GENERALAGENTEN

Efter att ha fått ett pressmeddelande från Nordbecks Motorimport om att de hade blivit generalagent för Ducati, begav jag mig dit. När jag presenterade mig för ägaren, Ulf Nordbeck, möttes jag verkligen av öppna famnen. I över två timmar pratade vi om Ducati och dess framtid i Sverige. Här är ett litet axplock av alla frågor jag ställde:

Vilka Ducati skall ni importera till Sverige?

851S, 906 Paso, 750 Sport och troligtvis någon Indiana.

Hur kommer priserna att bli?

Vi kommer att ha mer marknadsanpassad prissättning än vad Flöters har haft (= lägre priser!).

Hur har ni tänkt er reservdelsbiten?

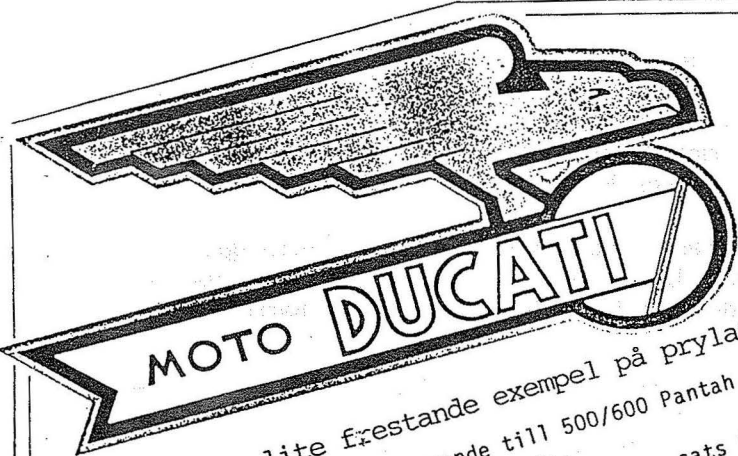
Vi ska försöka att bygga upp ett reservdelslager både till nya och gamla Ducati. När det blev klart att vi hade blivit generalagent för Ducati, ringde jag upp Flöters för att diskutera ett eventuellt övertagande av deras lager. Det var fort avklarat eftersom de inte hade några delar hemma!!!

Hur många återförsäljare har ni tänkt ha?

Vi kommer att ha betydligt fler än Flöters.

Ulf berättade också att bröderna Castiglioni bara har en sak i huvudet: ROADRACING! Han bekräftade också ryktena om att Nordbecks våren 87 försökte köpa Maico-fabriken! Man har även byggt en egen 1-cyl fyrtaktsmotor, men projektet avstannade när man blev generalagent för Cagivas crossprogram. Efter mitt möte med Ulf Nordbeck tycker jag att Ducatis framtid i Sverige verkar vara rätt så ljus!!

Nerplitat av Mats Håkansson

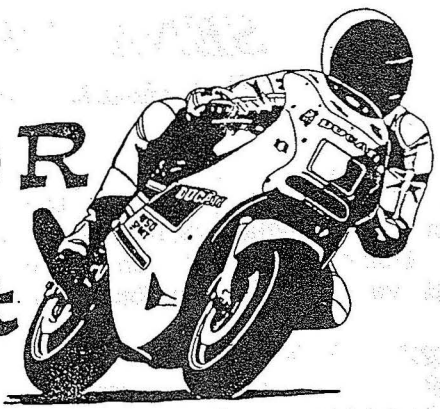


Här kommer lite fristående exempel på prylar i vårt lager

- * 750 F1 Våtkopplingsats passande till 500/600 Pantah 4350:-
- * Startmotor Pantah 20% rabatt nu 1800:-
- * Trådekerhjul nya 6bultade typen rykande färsk sats 5850:-
- * Lucas Rita elektronisk tändning inkl tändspolar sats 1790:-
- * Flottörhuskoppar i transparent plast 115:- - 125:-
- * Sports Harris racingsadlar 30% rabatt till licenserade 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
 BISCAJA MOTOR Hol Alingsås Tel 0322-30129, 30124 Fax 30180
Biscaya motor
 Hol Alingsås Tel. 0322-301 29

PROVKÖR 750 sport



SLA EN SIGNAL OCH BOKA TID FÖR PROVKÖRNING!!!!!!

GIANELLI TVATILLETT
500, 600, 650, 750F1
Försäsongserbjudande
1880:-

CARRILLO Raceevstakssats
kompl.m.stakar, tapp&lager
4980:-

GIANELLI TVATILLETT
900&Mille
Försäsongserbjudande
1880:-

ASSOWERKE Smidd högkompkolv
Ø80mm. till 600 Pantah, passar
direkt i org.cylindern.
nu 10% billigare
1245:-/st.

RACEKAMMAR
alla mod.
bättre pris
nu 2390+moms
2950:-

ASSOWERKE Smidd högkompkolv
Ø90mm.till 900an 947cc
omfodring erfodras
nu 10% billigare
1490:- 1st.

Biscaya

Tel. 0322-30129, 30124
Hol 1257, 44193 Alingsås

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögn

LUCKY SLUTAR!

Idolen, hjälten mm mm Marco Lucchinelli har lagt sitt "lapptäcke" till skinnstall på hyllan. Synd. Men, han fortsätter som stallchef i Team Lucky Ducati. Det var han faktiskt förra året också i och för sig, men då var han den enda föraren också.

TARDOZZI KÖR DUCATI?

Ja, det är ett rykte som surrar just nu. Tardozzi är nog en av världens mest "hungriga" superbikeförare. Och, med honom och Roche i sadlarna så kan 1989 bli ett mycket, mycket intressant år för Ducati i Superbike.

RANDYS TESTAROSSA

Randy Mamola har av Moto Sprint blivit vald till 1988 års populäraste förare. Bröderna Castiglioni har också tagit ut märkets första seger i förkott och gett Randy sin Testarossa han skulle få efter första segern!

CAGIVA HAR KÖPT MOTO GUZZI!

Enligt ett rykte som kommer från en god väns halvbrorsas goda vän och före detta VD på Cagiva så har Cagiva, eller kommer inom kort, köpt Moto Guzzi av Alessandro de Tomaso. Ta dock nyheten med en nypa salt tills den stått att läsa någon annanstans. Denna unika källa rakt in i Cagivas hjärta har nämligen inte provats förut. Om det är sant så har Cucciolo mycket goda möjligheter att få reda på heta nyheter i framtiden. Men, det låter ju inte orimligt. Guzzi har kommit ut med den ena floppmodellen efter den andra. Så sent som för ett år sen så ryktades det om att Guzzi var till salu. Ur Cagivas synvinkel kan man konstatera att Cagiva kan behöva Guzzi av flera anledningar: Man kan satsa på stora touring-hojar (de kan ju inte heta Ducati, och Cagiva är för okänt namn). Guzzi har i Benellifabriken i Pesaro en god tillverkningskapacitet. Man har även en del duktiga konstruktörer. Lino Tonti lär jobba kvar och därmed är cirkeln slut. Han jobbade ju på 60-talet med Aermacchi-hojar och sin egen Linto (2st Aermacchi 250 i bredd).

CAGIVA KÖPER KTM?

Enligt samma källa som ovan så har Cagiva gjort stora försök att köpa det österrikiska företaget KTM. Men, man verkar inte ha kommit överens (kanske är företaget inte till salu) och allt verkar ha gått i stöpet!

Kanske var Cagiva ute efter en ny fabrik till att tillverka cross-enduro hojar i. Det börjar bli mycket trångt i den lilla fd Aermacchifabriken i hangaren i det lilla villaområdet vid sjön i Varese.

MCHK-MÄSTARE

I MCHK Racings lilla publikation kan vi läsa att Gerge Wessman (medlem i Ducatiklubben samt ansvarig för försäljning av Rolls Royce i Sverige) vann klubbmästerskapen i regularitet klass 2 på sin Ducati 250. I klass 4 vann Benny Mortensen på en märklig Seeley/Ducati 450. I hastighetstävlingen klass 7 (250 & 350) vann Petri Mäkijärvi från Finland på en Ducati 350. Mikael Kyander fick bryta efter 7 varv, och den tidigare mästaren Kjell Saläng efter endast 2. I klass 8 (500+) kom medlemmen och MCM-redaktören Inge Person-Carleson 2:a på sin MCM-Metisse och Juha Kyllönen kom 4:a på en Ducati 450. Inte purfärska nyheter kanske, men Cucciolo hade ingen reporter på plats tyvärr.

BIKE OCH BOTT

Det meddelas att svenska Bike har nämnt BOTT. Enligt pålitliga källor kan man på sid 54 läsa i nr 2 -89 om Binge/Dackevalls fd NCR750: "Den duger förresten fortfarande för att vinna twincupen på de svenska banorna, i ny regi. Vi får gratulera Bike till detta, men att Dan Gustavsson vann årets cup stämmer väl inte? Eller har Cucciolo haft fel?"

KENT ANDERSSON I BOTT!

Den gamla världsmästaren i 125 VM, Kent Andersson, ska göra comeback 1989 i BOTT! På en Norton Wankel!! Det låter märkligt, men Nortons Wankel räknas faktiskt som en twin!!! Något man får hoppas att man ändrar på. Risken finns att Wankeln förstör BOTT-klassen. En Wankel låter nämligen vidrigt och hör inte hemma i BOTT. Men, det kan ju vara ett kul inslag nu som ett litet undantag. ESW ska snickra ihop ramen vilket väl är bra då Norton haft stora väghållningsproblem med sina Spondon alu-ramar.

MERA ALUMINIUM

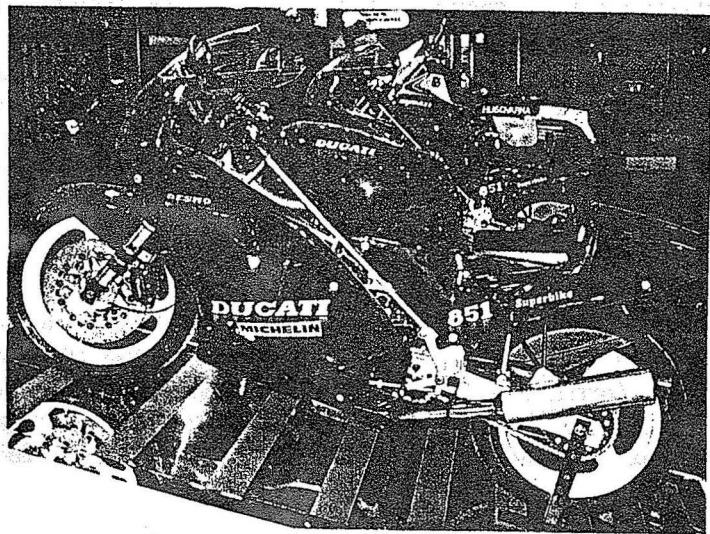
Förra årets 2:a i BOTT, Dan Gustavsson, har köpt en Sports-Spondon aluminiumram! Det duger inte med Pantah-NCR-ramen längre tydligen. Detaljarbetet på aluminiumramen uppges vara fantastiskt enligt Cucciolos speciellt utsända spion.

NY ORDFÖRANDE I GUZZIKLUBBEN

Bror och Mariana blev generalagent (vilket kanske blir kortvarigt om det är sant att Cagiva köpt Guzzi). De har därför utsett sina efterträdare: Curre och Anita Alge, Lönnvägen 7, 14147 Huddinge. Tel 08-7747521.

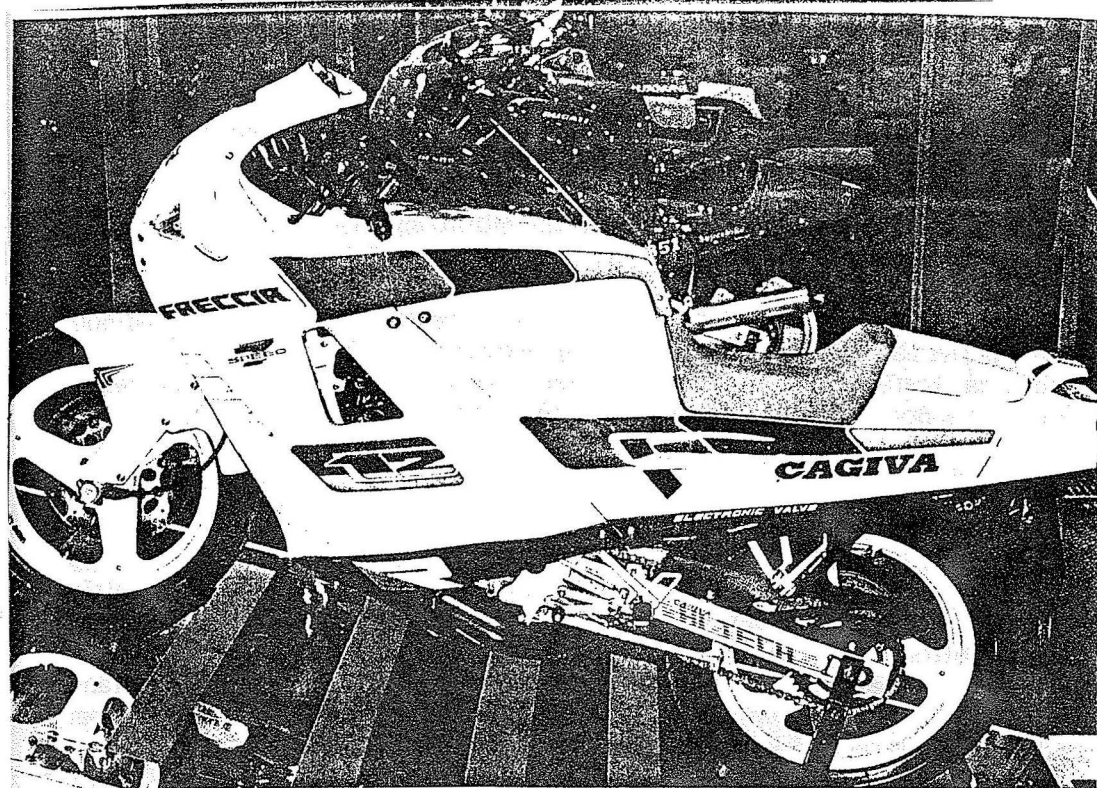
I STÄLLET FÖR LÖN?

Utanför ett av Volvos kontor i Göteborg kunde man på sensommaren se inte mindre än tre stycken 750 Sport stå parkerade. Volvo är ju inte kända för att pröjsa så där överväldigt mycket. Hur har man då fått råd, tre stycken volvoandtällda, att köpa varsin 750 Sport. Cucciolo kan här avslöja att man på denna avdelning har tillgång till en mycket högklassig färgkopieringsmaskin.....



BILLIGARE 851 SUPERBIKE!

Det är inte bara våran fd generalagent som ändrar prispolitik. Det har nu även skett av Ducati Meccanica i Bologna! Och detta på 851:an!! När man nyligen presenterade 89:orna i Italien meddelade man samtidigt att man sänkt priset på den enklaste 851:an med 12500 kronor i Italien!!! Detta bör innebära en ännu större prissänkning här. Priset i Italien är nu 83000:- Man uppger att man sänkt priset främst på grund av att man kunnat förenkla monteringen med bl a ökad automatisering. 851:an har dessutom fått snyggare design, ny kåpa, 17" hjul, 320mm bromsskivor fram i stället för 280mm, 245mm bromsskiva bak i stället för 260mm, lackering helt i rött med vita hjul, nytt avgassystem med trendiga aluminiumljuddämpare liknande Luchinellis. Tack vare detta nya avgassystem och ändrad insprutning, med en spridare i stället för två, så har man förbättrat lågvarvsegenskaperna. Ska bli intressant att se vad den kommer att kosta i Sverige.



NY FRECCIA (igen)

Det gäller att hänga med i svängarna om man skall hänga med i den hårda konkurrensen det är i 125-klassen i Italien. För att hänga med har Cagiva presenterat Freccia C12. 31,5 hk och 7 växlar lär väl räcka. Framskärmen har krympt och färgsättningen är vit med randning i rött, svart och blått.

C9, C10, C12

Den första Cagiva 125 Freccia hette C9. Den ersattes i somras av C10. Att den nya modellen kallas för C12 får väl anses ligga helt i linje med Cagivagruppens nya namnsättningspolitik. Andra exempel är ju nya 851 Racing (888cc) och 906 Paso (904cc). En förklaring till Freccians C12 namn är väl att det ser snyggare ut än C11.....

NY BOK

Alan Cathcart's senaste bok, Ducati - The Untold Story, har sålt så bra att han nu börjat att arbeta med ännu en ny bok som ska handla om prototyper, specialare mm. Den är planerad att ges ut om ett par år och Alan är intresserad om du har något ovanligt i Ducativäg att visa upp. Det behöver inte vara en fabriksprototyp, utan det är lika intressant med speciella hembyggen eller liknande. Skriv till : Alan Cathcart, 52 Brunswick Road, London W5 1 AG.

MERA BÖCKER

Engelska Ducati Klubben har tagit fram en hel del reservdelshandböcker och mekhandböcker i nytryck. Följande finns:

Reservdelshandböcker: Sport 48, Brisk/Piuma, 125 Aurea, 125 Sport, 175 Sport, 200 Elite, Wide Case Singles, Mototrans 350 Vento, 750GT/Sport, 750/900SS, 900SS efter -79, 860/900 GTS, 500 GTV, 500 Sport, Darmah SD, Darmah SS, 500 Pantah.

Mekhandböcker: 100-200 Singles, 160-450 Singles, 350/500 GTL, 500/600 Pantah, Darmah, 900SS, Dellorto Tuning Manual (£3.50).

Böckerna kostar £5.00 + porto och kan beställas från Ducati Club Regalia, 1 The Brow, Twerton, Bath, Avon BA2 1EA.

BOTT-SENSATION

Precis före pressläggningen damp det ner en pressrelease från "Stopp Big Twin Team". Vi läser att Guzzi äntligen har gett sig in i Battle Of The Twins leken. Det är Guzzi-Center i Arboga, den nye importören, snuten alltså, som ser möjligheterna med Dr. John-replicorna som Guzzifabriken nu släpper. Detaljerna i releasen är ren dynamit om man betänker att vad som verkar bli den överlägset tyngsta satsningen inom nordisk BOTT-racing kommer från ett så oväntat håll som en polis som importerar ett märke som haft Guzzi T5 på programmet. Alla som tagit för givet att det står mellan 851:or och aluramar kanske biter sig i tummen. Läs här:

Cykel: Dr-John Replica, dvs produktionsracer på 125hk och 150kg.

Förare: Bobby Issazadhe, Svensk mästare SM 250 -86.

Huvudsponsor: Herrtidningen STOPP.

Övriga sponsorer: Pirelli, Valvoline, Bell och naturligtvis Guzzi-Center.

Uppenbarligen har företagen börjat förstå vilket intresse och vilken försäljningspotential som finns i BOTT-publiken. Man undrar om inte satsningen är lite väl massiv, men det kanske är sista hamstråt för Guzzis existens i Sverige. Att Bobby snackat en hel del om BOTT sista året får nu sin förklaring. Vad man frågar sig är varför Guzzi gör detta? Kommer dom att sälja en (1) V65 Florida extra? Knappast. Kommer Le-Mans försäljningen att öka? Möjligen, men troligen handlar det om att förbereda marknaden för en kommande super-Guzzi. Hur som helst är detta kanske räddningen från en-märkesklassen BOTT riskerar att bli. Frågan är nu; vågar amatörerna visa sig när förare av Bobbys kaliber kliver in. Som avslutning kan man väl inte låta bli att undra vad STOPP får ut av det här? Har dom hittat en ny målgrupp i BOTT-publiken? Vi får nog räkna med PR-reportage i STOPP framöver. Bror, Bobby och dom andra hälsar vi välkomna till cirkusen och vi lovar att dom skall få kämpa för poängen. Men, vilken Ducatist vågar vinna när STOPP står för kranskullan?

Endast ett och ett halvt år efter den gått ur produktion så har Alazzurra-delar blivit mycket inne när det gäller att sporta upp t ex en Fl:a eller Paso. Fl:an fick ju t ex ett "S" i sitt namn (Fl-S) när den försågs med Alazzurrans sportiga 2-2 Silentium-system. Att en Paso får bättre flås genom ett par Alazzurra-förgasare kan du läsa på annan plats i detta nr.

RIKSDAGEN NÄSTA?

Tidningen Galago (ni läser väl den?) har i senaste numret snott en sammanställning av röster på udda partier i 1988 års riksdagsval från tidningen Arbetet. Där framgår det att en (1) röst lagts på Svenska Ducati Partiet (!). Vem som är partiledare där framgår inte. Cucciolo-partiet fick inga röster vilket dock Cicciolinapartiet fick (1). Värt att notera är också att Fria Motocykelpartiet fick en röst, Harley Davidson (1), Harley Davidson Partiet (1), Harley Davisons Partiet (1), Hippiekollektivet "No Future" (2), Partiet för roadracingsbana i Stockholm (1), Professor Kalkyls opinionsparti för billigare plektrum (1), Socker Conny (14). Vem var det som röstade på Ducati-partiet? Träd fram i nästa Cucciolo (viss anonymitet kan eftersträvas). Till nästa val ska vi väl slå HD-åkarna i alla fall.

906-PASO

MC-NYTT var först i världen med en test av Paso 906? Alan Cathcart har provkört hojen i senaste numret och verkar ganska nöjd. Tidningen berättar också BOTT-klassens historia.

SVARET

I ovan nämnda test anslöjas svaret på frågan i förra Cucciolo: Varför 906 när hojen är på 904cc. Svaret var att 906 är mer estetiskt att skriva än 904 (även om den officiella versionen är att det syftar på 904-motorns 6-växlade låda).

TRENDSÄTTARE

Ducatiklubben återigen trendsättare! Ni kommer väl ihåg varningsskylten på årsmötet? Den med varning för kurvig väg, med tillägget "Gäller Ej Ducati", Subarus (bilmärket) reklamkampanj läser tydligen Allt Om MC (eller Cucciolo, reds anm), där våran skylt fanns på bild, för nu har man apat efter med en liknande kombination. "Varning för hal väg" med tillägg "gäller ej Subaru". Sorgligt!

PL

SPEKULATION

Låt oss spekulera lite om framtiden. Nästa nya Ducati blir en 904cc sportmaskin (i stil med 750 Sport). Den får bakfjädring a la Paso, men inte samma vattenkylda 904cc motor, utan en luft/oljekyllad variant som provats i Paris-Dakar 2 år i rad. Får Cucciolo rätt? Vi får väl se.

UR PRODUKTION?

Paso 750 lär redan vara ur produktion. Frågan är om de 750 Sport som nu finns att köpa blir de sista 750-Duccarna? Troligtvis tänker man helt satsa på den nya motorn (851/888/904). En sak som tyder på detta är ju att Moto Morini har fått tillåtelse att göra sin nya motor på upp till 750cc.

INGEN LIQUID DEKAL

Jippiiiii, det blev ingen "Liquid Cooled System"-dekal på Paso 906! Någon vettig person insåg misstaget och tog bort den fula dekalen. Dekalerna på 906:an är i och med detta mycket vackra och ganska diskreta. Det snyggaste är att man satt Ducatidekalen osymmetriskt placerad framme på det "färgade kåpglaset".

PRENUMERATIONER

Till dig som prenumererar på utländska tidningar: Jämför vad det kostar att prenumerera direkt eller genom t ex Wennergrens & Williams i Sverige. Motociclismo t ex kostar 805:-/år genom W&W och ca 390:- direkt från förlaget i Italien. 106% dyrare genom W&W alltså!

DATA

Följande tekniska data har läckt ut om Lucchinellis 851:a som han körde 1988: Borrning X slag: 94 X 64, Effekt: 125hk på bakhjulet vid 11000 varv/min, 17" magnesiumhjul, 320mm skivor fram, Vikt 148 kg.

INSPRUTNING

Ryktena blir allt intensivare om att Randy skall ha Weber/Marelli insprutning på Cagivan i år. Om det blir kolfiberram är väl dock lite osäkert.

NUMRETS ROS

Numrets ros borde denna gång ges till Rennabteilungs ställedning som visade gentlemannamässig sportanda då man beslutade att skjuta sin kompressormaskin på framtiden för att inte köra över konkurrenterna fullständigt och göra mopedklassen till ett rent propagandajippo.

BANTRÄFF PÅ HOCKENHEIM RING

Den 22 April ordnar Ducati Club München banträff på Hockenheim Ring. För vidare info kontakta Mats Håkansson eller Ducati Club München, Beethovenstrasse 16, D-8034 Germering, W-Germany.

MH

DUCATI-KALENDRAR

Två medlemmar i den Danska Ducati-klubben har framställt en årskalender med 12st olika motiv, bl a Benelli, MV, Morini, Guzzi, Ducati, + ett par andra till. Den kostar 117,50 SEK och insättes på pg nr: 3003566, Lars Holst, Flensborggade 17, ST, 1669 KBH.V. Danmark.

Den årliga tyska Ducati-kalendern med bara Ducati-motiv går att beställa från Rolf Im Brahm, Wilhelmstr. 8, 5802 Wetter/Ruhr 1, W-Germany. Den kostar 37 DM som betalas med check.

MH

CHARMKURS

Det var länge sen vi fick nåt brev från Ducati/Cagiva. Men, nu har det hänt! Ett julkort med inskriptionen -"AUGURI" Cagiva Group- med motiv på en elefant som drar en tomte i en släde damp ner i Cucciolos brevlåda (den 23/1). Har Cagiva/Ducati ändrat attityd till märkesklubbarna? Tänk om de börjar skicka pressreleaser också!! Auguri betyder förresten lyckönskan eller nåt liknande. Kortet var avsänt från Cagiva Commerciale i Bologna (den 16/12).

RENNABTEILUNG

Trots stort hemlighetsmakeri har det läckt ut uppgifter om att Rennabteilung hyrt skånska Fogdärpsbanan för testkörningar. Det ryktas om högre toppfart och väsentligt bättre vrid, men även allvarliga omkullkörningar på grund av de nu otillräckliga bromsarna. Rennabteilung överväger en återgång till den gamla maskinen med motiveringen: -Vi kan inte begära att våra förare ska kunna hantera en så snabb maskin. Rennabteilung påstås ha anlitat motortrimningsexpertis. Ställedningen dementerar ryktena, men flera ojäviga vittnen säger sig ha sett en av Rennabteilungs konstruktörer i samspråk med 15-åringarna vid korvkiosken i Mörrarp. Ärendet är under utredning.

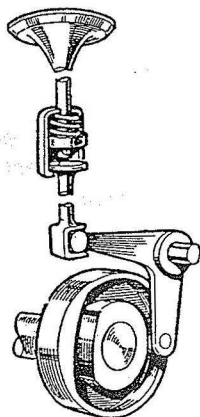
PARIS DAKAR

Det gick inte så bra. Enligt rykten som nått Cucciolos redaktion så ledde Cagiva ett tag, men föraren vurrpade. Man kom till slut 6:a och 10:a eller nåt liknande.

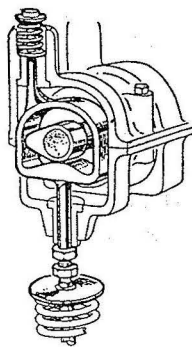
V E N T I L F J Ä D R A R ?

I de flesta kolvmotorer av fyrtaktstyp finner man ventilfjädrar. Deras funktion är att dra ventilerna mot sina resp. säten och på det viset försluta förbränningsrummet. Förutom den egentliga funktionen har ventilfjädrar vissa egenheter som i de flesta fall inte är önskvärda. De tar en massa plats, väger en del, fungerar ibland som harmoniska oscillatorer utan att bli till-sagda, förbrukar en massa energi osv osv. En annan liten egenhet är att de tidvis går av. Det var i alla fall vad de gjorde när de satt i racing-motorer i början av seklet. Detta fenomen tycks vara den huvudsakliga anledningen till att det börjades experimenteras med desmodromiskt styrda ventiler och ventiltryckare.

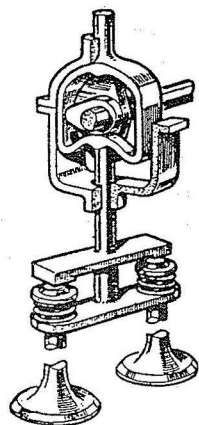
Engelsmannen F.H. Arnott introducerade desmo principen redan 1910 på en motor som antagligen var en sidventilare. Dito i alla åra, men det fanns de som ville annat. En av dem var schweizaren Ernest Henry. Han uppfann varken hemispheriska förbränningsrum, dubbla kamaxlar, vinklade ventiler eller 4 ventiler/cyl. Det enda han gjorde var att sätta de två kamaxlarna i toppen. Beteckningen lyder således "DOHC 16V". Hälften av alla super-tuffa japanska "bilar" och dito europeiska dito har nyligen insett fördelarna med systemet. Henry gjorde det för Peugeot 1912.



Arnott 1910



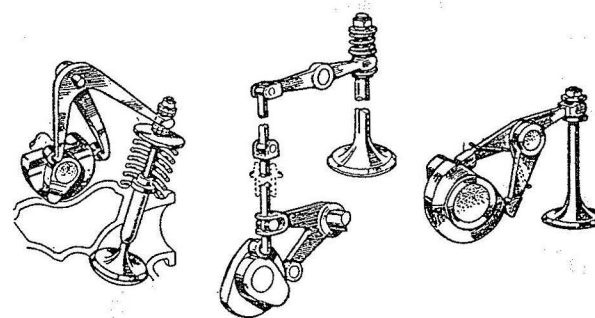
Peugeot 1912



Delage 1914

Peugeot's motorer var raka fyror på 3 (78x156mm) resp. 7.6 liter (110x200mm). Effektuttaget var strax under 20bhp/l vid 2800 resp. 2200rpm. I sann Ducati-anda drevs kamaxlarna med kamskraft framtill på motorerna trots att Dr. T ännu inte var född. Modell L3 hade 60° vinkel mellan ventilerna medan L76 fanns med både 60° och 90° vinkel. Gemensamt för dem var att de hade desmodromiska ventiltryckare, om ej ventiler. Henry hade gjort vad han kunde för att minska den reciprokerande massan men inte nyttjat desmo till radikala kamprofiler eller högre varvtal. Det är kanske svårt med 20cm slaglängd.

Delage följde efter 1914 och byggde en rak fyra som konstruerats av León Michelat enligt Henry's principer. Skillnaden var att Delage utnyttjade desmo-principen till fullo med endast en liten hjälpfjäder för att garantera att ventilen stängde helt. DOHC 16V (90°), 94x160mm och självfallet kamskraft framtill. Med 4.5l slagvolym pumpade man ut 110bhp, dvs nästan 25bhp/l. Ett system betecknat Schneider-Delage lär ha funnits samma år. Lär är antagligen ett väl valt ord.



Schneider-
Delage 1914

Brewster 1916

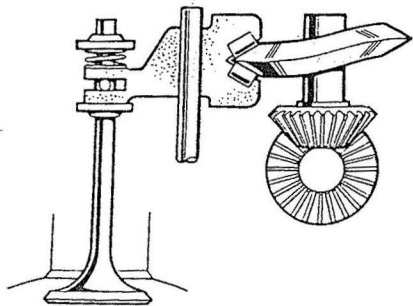
Ballot 1921

Brewster struntade i 1:a världskriget och konstruerade sin desmo 1916. Om inte annat så finns den ritad i alla fall. Kriget tog sedan slut av någon anledning och i brist på annat fortsatte man med att konstruera mer eller mindre lyckade maskiner. Först ut var Ballot 1921. Kanske inte 100% desmo men fasansfullt enkel. 1922 filade "Ingenieur" Grillot på en motor av fabrikat Rolland-Pilain. Med borrning=59.2mm och slag=90mm på den raka

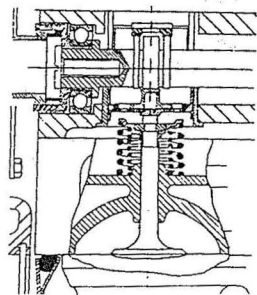
Ättan var Grilloth liksom Bugatti tidigt ute med att inse fördelarna av minskad slaglängd. Motorn kunde varvas till ungefär 5000rpm (effekt okänd). Blocket var i aluminium medan gjutjärns-toppen innehöll 2 ventiler/cyl (Delage desmo utan fjädrar) vinklade i 160°! Raxskurna drev fram till på motorn såg till att kamaxlarna gick runt och avslutningsvis var kolvarna av electron.

Det välkända franska bilmärket Vagova nöjde sig 1924 med en 745cc rak sexa (49.7x64mm) som med kompressor gav 38bhp/5000rpm. Desmo utan fjädrar lyder texten. 38 hästar låter kanske inte mycket (51bhp/l) men den vägde ungefär som en Honda landsvägs kryssare (ni vet, den med centrallås), dvs 356kg. Likaledes kända Bignan Sport 1926. Fransk såklart. Antagligen mycket framgångsrik.

Heter man Emile Petit och är konstruktör så konstruerar man små saker. 1926 (1928?) presenterade franska Salmson en 1099cc rak åtta (50x70mm) med dubbla överliggande kamaxlar. Mitt på motorn hade man kraftuttaget till axlarna (rakskuret för ljudets skull) samt till två Cozette kompressorer som låg parallellt med cylindrarna. Med två ventiler/cyl (60°) och desmodromiska ventiltryckare fick man ut 170bhp/7200rpm (155bhp/l). Diverse okända experter tvivlar visst.



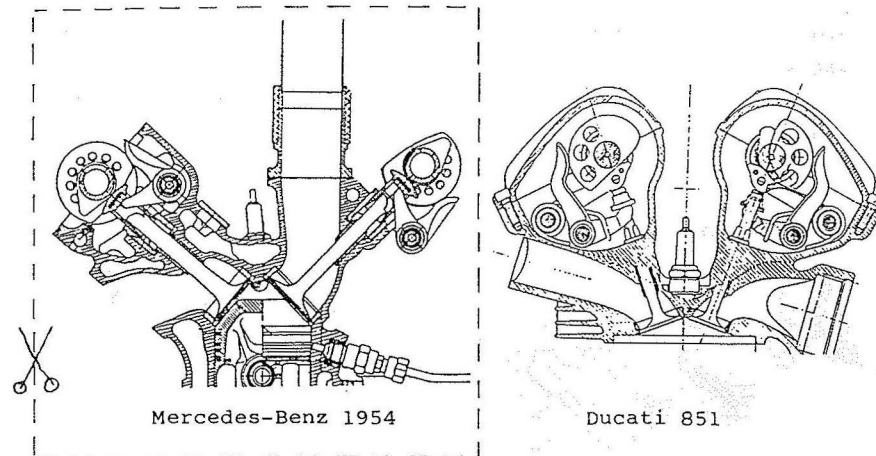
Bignan Sport 1926



Salmson 1926?

Leyland hade tydligen någon desmo på gång i mitten av 20-talet och Dusenbergs byggde en 1931 för Indianapolis. Kriget kom, såg och någon segrade. Nio år efter krigsslutet återkom förloraren och den slutgiltiga uppgörelsen inleddes. Två år tog det. Under ledning av chefskonstruktören Rudolf Uhlenhaut och stallchefen

Alfred Neubauer avslutade Mercedes-Benz de desmodromiskt styrda ventilernas utveckling. (Ducatister får säga vad f-n de vill.) För att inte redan nu förstöra en kommande artikel, nöjer jag mig med att visa en sprängskiss på M-B W196/W196S desmo. Bredvid visas Ducati 851 desmo. Det mest revolutionerande med den är att det tog Dr. T 30 år att kopiera originalet.



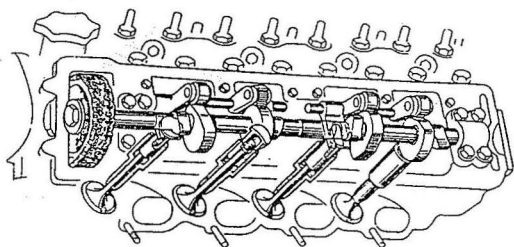
Mercedes-Benz 1954

Ducati 851

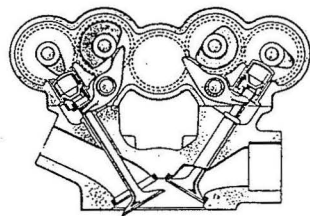
Någon läsare kommer kanske på idén att titta i Alan Cathcart's utmärkta Ducati bok (s.42,47) där han beskriver M-B desmo. Beskrivningen är i och för sig intressant men har ingenting med M-B att göra. För enkelhetens skull har jag markerat var ni klipper ut sprängkissen samt ett textstycke och passar in dem på respektive sidor. Mjölk och vatten går bra.

Bröderna Maserati arbetade inte för dito efter kriget utan startade på egen hand OSCA. Förutom några bestialiska V12 maskiner och någon enstaka sexa, byggdes små sportvagnar med raka fyror. Mellan 1957 och 1961 utrustades diverse 750/1100/1500/2000cc motorer med desmo typ M-B. Bland annat kördes en 1500cc desmo av Alejandro de Tomaso. Den motorn påstods ge 160bhp/8000rpm (107bhp/l) vilket kanske är tveksamt, men dubbla Weber och dubbelt tändsystem hade den i alla fall, liksom gott om sandgjuten aluminium. (de Tomaso blev sedermera ägare till de Tomaso/Maserati/Moto Guzzi/Benelli koncernen.) OSCA såldes 1963 till MV Agusta och upphörde 1967 men inte förrän greven Agusta hade haft den goda smaken att producera några bilar med Ford V4 motorer.

Mondial blev tydligen imponerade av Ducati's resultat med deras trippelkam desmo (Sveriges GP 1956 t ex). Eller var det kanske gamla skisser som Taglioni hade gjort medan han arbetade för Mondial fram till 1954? Hur som helst, 1957 konstruerades en stänka med fyra överliggande kamaxlar plus en massa drev ned till vevaxeln. Effekten uppgavs till 21bhp/13500rpm resp. 20bhp/13000rpm (båda från Cathcart), dvs 160bhp/l. Maskinen lär ha testats på Monza samma år men Mondial, Moto Guzzi och Gilera drog sig ur GP-cirkusen på hösten. Vem i hela fridens namn vill höra en stackars 125:a på 13000 varv bli omkörd av en Guzzi V8 och strax därefter en Gilera fyrpip? Det kunde faktiskt ha blivit så på inspelningarna från Isle of Man 1958.



OSCA



Norton 1958

Mondial's desmo såg ut ungefär som Norton dito från 1958. En Manx DOHC topp modifierades så att även mellanhjulen fick fungera som kamaxlar. Det visade sig bli problem med hållfastheten på kamskaftet. Den förstärktes och det desmodromiska åkte ut. Fabriken lades sedan ned, återuppstod och levererar nu snut-MC med Wankel motorer. Kul va?

Slutligen bör amerikanen Lance Reventlow nämnas. På slutet av 50-talet byggde han Scarab sportvagnar utrustade med vältrimmade vinkeljärn. Han blev sugen på GP-racing och en rak 2.5l fyra med desmo typ M-B blev färdig 1960. Postgången från Europa till USA var mycket långsam, motorn sattes i fronten, Reventlow åkte till Europa och blev frånakt av alla som hade motorn där bak. Han åkte sedan hem.

Det tycks som om desmo har kostat mer än vad det har smakat. Peugeot lyckades vinna Frankrikes GP 1912, Delage kom 5:a på

Indianapolis 1914, OSCA vann en och annan tävling. I övrigt intet. Kvar är Mercedes-Benz och Ducati och det sistnämnda får ni hålla reda på själva då det knappast är rimligt att någon som kör Moto Guzzi V7 Special skulle fatta vad det handlar om.

The Mercedes desmodromic system relied on two overhead camshafts on which were mounted eight pairs of cams for the two valves per each of the eight cylinders. One cam controlled the valve action directly while the return action was controlled by the other via a rocker, clamped to the valve by means of a collar. This system was rediscovered by Ducati more than 30 years later.

SCUDERIA STOTSTANG!

SE HIT ALLA DUCATISTER !

Den SUPERTuffa Ducati TOPPLUVAN
blir Din för bara 70 Kronor !
Den är RÖD med vit och grön text

Så här gör du:



Betala in 70kr på postgiro 429 08 75-6
Garanterat rätt pq. denna gång

Har ni några frågor ring Nina: 08 7504616

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

MOTO-MORINI 750 V-TWIN

För att överleva den tekniska invasionen från de japanska stora tillverkarna, måste de mindre fabrikanterna skaffa sig konstruktioner som utvecklas med tiden och åldras väl.

Moto-Morinis V-twin är ett typexempel.

Konstruktionen presenterades 1970 som en 350/450 cc. Den växte under åren ända till 501cc, och den senaste 350-varianten sitter i Dartmodellen som visades på Milanomässan -88. Den nya 750-tvinnan kommer att bära med sig anor från den gamla långt in på 90-talet.

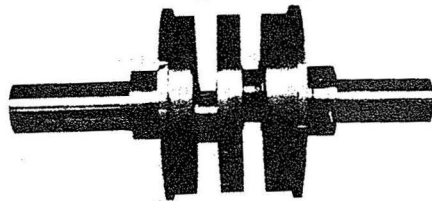
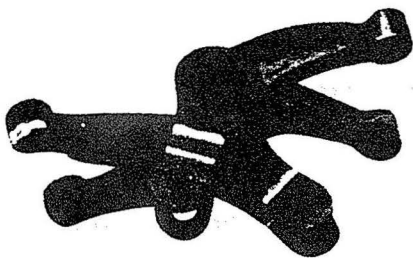
Finslipningen av den gamla motorn har under åren utförts av Dr. Franco Lambertini. En föga känd men mycket kunnig ingenjör. Den nu 44-årige Lambertini tillbringade fem av sina tidiga ingenjörår på Ferraris motorutvecklingsavdelning. Det var där han lärde sig hur det teoretiska omsätts i praktiska experiment. I slutet av sextiotalet flyttade han över till Serenissima, en liten formel-1 verkstad, där han hjälpte till med utvecklingen av en treliters V-8 som skulle konkurrera med Cosworths DFV-motor. Oturligt nog tog pengarna slut, och firman slog igen.

1970 började han på Moto-Morini, och startade genast med att utveckla en 350-twin. För att hålla kostnaden nere och för att få konstruktionen enkel, valde han att bygga med en plantoppskonstruktion, en sk Heron-modell, där förbränningsrummet ligger i kolvtoppen. Han försäkrade sig om dess potential genom en noggrann flödesmätning. Senare när han förstod att konstruktionen hade vissa begränsningar i en tid då folk började ropa efter mera effekt, provade han med turboöverladdning. I början på 1980 hade han en konstruktion klar med en 500 turbo som gav ca 75 hkr, trots att han hade en mycket begränsad budget att jobba med.

Knappa ekonomiska resurser har aldrig påverkat Lambertini i negativ riktning. Istället har det peppat honom att verkligen söka reda på konstruktionens möjligheter. När han väl hade nått det erforderliga effektmålet på den sjuttiotvågradiga tvinnan, försökte han förbättra vridmomentet på låga varvtal. På det viset har effekten hela tiden ökat under tvinnens sextonåriga era.

1986, när den nu 501cc stora tvinnan ansågs ha gjort sitt, gjorde Lambertini sina första inte helt lyckade försök med fyrventilsteknik. Det var inte förrän Cagiva tog över Morini som Lambertini fick de ekonomiska möjligheterna att bygga en helt ny motor.

Bröderna Castiglioni presenterade ett program för att få fabriken på fötter igen, och Lambertini fick fria tyglar, men med två förbehåll: Motorn måste ha två cylindrar, och cylindervolymen fick inte överstiga 750cc. Ducati och Morini fick inte bli direkta konkurrenter! Lambertini kunde mycket väl ha startat från scratch. Istället tog han vad han kunde från 350/501 motorn. Vevhuset är i huvudsak detsamma,



vilket sparade mycket pengar. Likaså växellådan, dock uppdaterad, kunde användas. Resten är nytt.

Morini 750 är en vattenskyld V-twin, med enkel överliggande kamaxel driven av en Hy-Vo-kedja, fyra ventiler per cylinder påverkade av L-formade vippor. Cylindrarna sitter 67 grader isär, det är 5 grader mindre än den gamla motorn. Förskjutna vevtappar ska dock ge en motor som är lika mjuk och smidig som en 90graders twin. Borrningen är 84mm, slaget på 65mm är en millimeter längre än 501:an. Total cylindervolym är 720cc, men kolvar på 86mm ger en full 750:a.

Egentligen var motorn tänkt som en 650kubikare, men när Ducati började utveckla Pantahblocket mot 851/906 versionerna tilläts Morini växa. Med en vinkel på 67 grader mellan cylindrarna blir motorn kompaktare än Ducatis L-twin. Viktigare är dock att konstruktionen tillåter ett effektivare 2-1 avgassystem, liknande de som Aprilia och HD:s race-motorer använder. Som den trollkarl inom flödestekniken Lambertini är, har han redan utvecklat ett högeffektivt, fullständigt ljuddämpat 2-1 system. Det bli ett komplicerat system, exempelvis går röret från vänster avgasport på främre cylindern, ihop med röret från höger avgasport på bakre cylindern. Fördelarna är en större ljuddämpande volym och minimala flödesförluster, eftersom varje cylinder har två ljuddämpare som tar hand om resonansvågorna, vilka sålunda leds direkt från varje avgasventil till respektive ljuddämpare. (???? övers. anm.) För att hålla vikten nere på topparna byggde Lambertini med en enkel överliggande kam per cylindertopp istället för den vanligare varianten vid fyrventilsteknik, dubbla överliggandekamaxlar. Vanligtvis blir ventilvinkeln mycket stor när man bygger med enkel kam och fyra ventiler. Man får då ett ofördelaktigt utseende på förbränningsrummet. För att övervinna problemet konstruerade Lambertini L-formade rullvippor med gaffelformade armar för att trycka ned ventilerna. Vipporna är lagrade på en axel snett ovanför kammerna. Resultatet blev en mycket kompakt topp med en ventilvinkel på 22,5 grader.

Insugningsventilerna mäter 34mm i diameter och lyfts 9,5 mm. Avgasventilerna är 27,5 mm och öppnar 8,5 mm. Förbränningsrummet har en elliptisk form. Kompressionen är satt till 10,7:1.

Ovanför och mittemellan topparna sitter en dubbel Weberförgasare typ DRLNA 45, en billiknande sak med 38mm venturi. Som den nu är placerad ger den i det närmaste perfekt gasflöde in till insugningsventilerna, men risken att få en ojämn flottörnivå vid inbromsning och acceleration måste vara stor.

Bilder på motorn visar en pressad stålplåtskonstruktion som omgärdar förgasaren och som sitter fastskruvad i topparna. Denna konstruktion kommer att vara ryggraden i ramen. Motorn är konstruerad för att fungera som bärande element.

Hur än den färdiga motorcykeln kommer att se ut, så platsar motor-konstruktionen väl in i bröderna Castiliones imperium. Tidiga mätningar av motoreffekten talar om dryga 80 hästar på bakhjulet vid 8500-9000 rpm, och då med både luftfilter och ljuddämpare monterade. Det låter fantastiskt med tanke på maskinens låga vikt. Den sandgjutna prototypen väger ca 55 kg, men i pressgjutet produktionskick räknar man med att krypa under 50 kg, vilket måste vara något av rekord med tanke på cylindervolymen!

Vi får kanske se Morinis 750:a i olika skepnader tack vare sin låga vikt och höga effekt. Varför inte en superlätt superbike och B01racer, kanske en Paris/Dakar variant, tom en amerikansk dirt-track racer. Morini är på väg upp igen. Tack vare Cagiva får vi kanske se en ny 750 för gatan under 1989. Bröderna Castiglioni tycker om när det händer saker, och i Franco Lambertini har de en eldsjäl som bara väntar att få hugga i och göra någonting.

Cycle nov/LA

(I artikeln finns olika uppgifter om drivningen av kammarna, på ett ställe talar Bruno de Prato om Hy-Vo kedja och på ett annat om remdrift. Jag har inte lyckats få reda på vad som är riktigt, hoppas någon annan kan göra det !!! Övers.)

LÖSNUMMER

Följande nummer av Cucciolo går att köpa för 10:-/st (inkl porto): 2/86, 4/86, 5/86, 2/87, 3/87, 4/87, 5/87, 6/87, 1/88, 2/88, 3/88. Snabbast dig på om du vill ha tag på tidningar. Det börjar sina av vissa exemplar. Skicka betalning i frimärken (inte valörer över 10:-) till Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö.

Titta på en AMA roadracingtävling idag och du kommer att se en massa hojar med en dekal som lyder: FAST BY FERRACCI. I ProTwins är det troligt att en sådan hoj vinner racet. I ProTwins Modified, bär troligen en likadan dekal på samma resultat. Likadant i Vintage 500 eller 750, chansen är mycket stor att det sitter en likadan dekal på vinnarmaskinen. Om du ser dig omkring hittar du dekalen på dragbikes, micro-midjetbilar, kartonger till vevstakar, till kolvar, ja i stort sett på alla vassa motorbitar som kommer från en liten verkstad strax norr om Philadelphia. Det här är inga grejor för kreti och pleti, nej här det frågan om only-for-racing grejor. Verkstaden producerar två till tre racingmotorer i veckan. Väl inne i verkstaden påminner den om en ubåt, lång, smal men fullpackad med racegrejor. Här huserar Eraldo Ferracci och hans lilla "besättning" av mekaniker. Här finns folk tio timmar varje dag i veckan som pysslar med sina kära motorbitar. I fräsmaskinen ligger en topp till en racing-F-1:a. I väntan på bearbetning ligger det massor av aluminiumämnen till vevstakar. Ferraccis egna Ducati 851S, som i ProTwin körs av Dave Quarterly, står framför en arbetsbänk i väntan på genomgång. Bredvid Duccen står en flödesbänk, tvärsöver finns maskiner för ventiljobb. I en garderob nästans ligger alla EPROM, chipsen till 851:an. I en låda ligger en Norton Manx motor som verkstaden försett med ny kolv, nytt foder och nya tryckare. Manxen gick ur produktion 1962, men renoveras här åt någon samlare eller förare i Vintage 500.

Vem är då Eraldo Ferracci ? Vi dyker ned i arkivet och hamnar i slutet av femtiotalet. De gyllene åren för italiensk mc-industri. Många fabriksteam, stora förare. Man minns namn som Gandossi, Provini, Venturi. Man minns fabriker som Morini, FB Mondial och Gilera. Bland dessa ärofyllda namn återfinns Eraldo Ferracci. När han transporterade sina encylindrige 125- och 175-kubikare mellan de italienska racerbanorna fick han montera ned dem, och plocka bort en dörr på sin Fiat 500 för att få plats med alltihop !!! Han bryter litet när han på engelska förklarar att redan som 11-åring hade han framtiden klar för sig : Han skulle åka racehoj på bana ! En ambition han tror att hälften av alla italienska pojkar fortfarande bär på. En viktig tidpunkt i livet var när han fick chansen att jobba åt Libero Liberati, femhundravärldsmästare för Gilera 1957. Så småningom fick Ferracci nationellt fabriksstöd av Benelli, och 1962 vann han President's Trophy för encylindriska maskiner. I och med det tyckte fabriken att han hade gjort tillräckligt på banorna, så de placerade honom på tävlingsavdelningen. På den här tiden skötte avdelningen både utveckling och tävlingsverksamhet. Man körde två

SNUTEN TESTAR NYA HOJAR

Som första tidning i landet kan vi avslöja att snuten håller på att sätta in nya medel i den berömda jakten på fartsyndarna. BMW-hojarna har visat sig vara för dyra och för långsamma. Då man inte har råd med dyrare och snabbare motocyklar så har man kommit över ett parti oanvända, men några år gamla, engelska hojar. De skall användas i förbyggande syfte då de med ojämn intervall spiller ut olja på vägbanan vilket kraftigt sänker hastigheten på våra vägar. I somras testades motorcyklarna på sträckan Mjölby - Ödeshög med mycket gått resultat. Bl a sågs medarbetarna på en stor svensk MC-tidning halka omkring på vägstäckan och de dämpade farten avsevärt. Polisintendent Sten Hård förklarar att man ska utöka försöken nästa år bl a på Bogesunds-vägen i stockholm där man i år använde sig av grusbil med gott, men dyrbart, resultat. Tyvärr har man haft problem med tillförlitligheten, fortsätter Hård, men tillförlitligheten hos hojarna kan nog ökas till 60% i alla fall.

team parallellt: Ett för de fyr cylindriska maskinerna och ett för de encylindriska maskinerna. Det sistnämnda teamet svarade även för utvecklingsjobbet. För någon med ett brinnande motorintresse var denna avdelning en guldgruva med kunskaper och vetande.

- "Ungefär var tredje månad hade vi en prototyp klar. Benelli gjorde allting själva, inga legojobb inte. Gjutning, bearbetning, montering och provning. Hela produktionskedjan. Inga journalister kom in av misstag, allt var mycket hemligt. De här prototyperna var ofta encylindriska 75-kubikare. Om motorn fungerade tillfredsställande tillverkades en dubbelt så stor eller t.ex. en fyr cylindrisk variant, och testades igen och igen. Dagarna bestod mest av testkörning, nedmontering, kolla förbränning, göra förändringar, montera ihop och testa igen."

Ferracci har ingen ingenjörutbildning i vanlig mening, utan en äldre chefstekniker tog på sig lärarsysslan från början. Ferracci ställdes inför problem av typen: Här har du en ritning på ett kuggdrev. Det har en förmåga att gå sönder. Konstruera om det så att det håller, och se till att det fortfarande passar där det en gång har suttit. Den unge Ferracci lastades full med böcker om konstruktion och sattes att söka en lösning på problemet. Ofta gick han till en professor på ett näbeläget universitet. Denne man kunde lägga fram ett tjockt häfte på skrivbordet och säga: "Det kommer att ta dig tre år att förstå den här boken!". Det är möjligt att det tagit så lång tid för Ferracci att förstå om han bara hade kämpat med det teoretiska, men en obändlig vilja att testa allt i praktiken gjorde att teorin föreföll enkel och naturlig.

- "Jag kunde ta en testhoj och några böcker, köra hojen hårt, och sen stanna i skuggan av ett träd och köra hårt med böckerna". Ferracci upptäckte snart att stora tävlingsförare kunde vara lika krävande och emotsägande som tekniker och professorer! I mitten på 60-talet anställde Benelli den store stjärnan Tarquinio Provini för att köra deras uppdaterade fyr cylindriska 250 racer. Tävlingsavdelningen tillverkade en specialram åt honom, vilket var brukligt på den tiden till stora stjärnor. Ferracci höll just på att passa in bakramen med stötdämparfästen. Provini anländer på inspektionsturn. En stötdämpare sitter monterad, men den andra missar fästbulten med en millimeter. Provini protesterar, allt skulle vara perfekt, inga halvmessyrer. Ferracci förklarar att bara han får värma lite på röret med fästet så flyttar sig fästet till rätt läge, det är inga problem. Stjärnan protesterar i alla fall. Lunchrast. När Ferracci återgår till ramen upptäcker han att halva bakramen helt enkelt är bortsågad!

* Ferracci övertog chefskapet för tävlingsavdelningen mot slutet av



dess aktiva tid på tävlingsbanorna. Benelli sökte hela tiden nya marknader, och den biten var bra mycket viktigare än racing, Ferracci kunde inte göra något åt det, utan drogs in i det hela. När företaget på senare delen av 60-talet skickade över en grupp marknadsförare till USA, fanns Ferracci bland dem. Det första försäljningsobjektet var mini-bikes, och över femtiotusen småhojar såldes av varuhus och affärskedjor. Ferracci skötte demo-hojarna, och efter varje demonstration fick han köra hojen i en vägg för att rikta upp gaffelvinkeln på den kläna skapelsen.

Det dröjde inte länge förrän Ferracci fick en avsevärt mer betydelsefull roll i USA. Han blev den förmedlande länken mellan italienskt hopp och amerikansk verklighet. Men amerikanska marknaden var oförutsägbar och ständigt växlande, och japanerna var mycket snabbare på att ställa om sin produktion än vad Europa kunde. En liten europeisk satsning i Amerika var dödsdömd, och Benelli lämnade USA, men de lämnade kvar Ferracci och hans familj.

Hur mycket hjärtat än klappade för road racing, kunde Ferracci inte leva på det just då. I stället slog han sig på drag racing, och började

jobba på en liten Hondaverkstad. Han blev ett aktat och respekterat namn vid sidan om storheter som Byron Hines från Vance&Hines, och Jock O'Malley från Orient Express. Dragracing var en lukrativ affär. Folk ville åka fort och var villiga att betala för det. 1981 öppnade Ferracci en egen verkstad, men började samtidigt bli uttråkad på ämnet.

-" Jag blev trött på att alltid se motorer flyga i luften. Folket i dragracing har för hög komp, för vassa kammar, och alldeles för höga varv. Man behöver inte allt det där för att åka fort. I alla fall tog folket hit sina hojar efter racen för en genomgång eller oftare en reparation. Jag levde på det, men ville hellre bygga en motor som gick en längre stund ".

Under den här tiden hade AMA introducerat en ny roadracingklass för stora V-tvinnar.

I början av 70-talet var Ducati en ren kulthoj i USA. Men blev snart utkonkurrerade av de snabba sportiga japanerna som då började komma. Italienarna svarade med en ny konstruktion, lättare motorer med remdrivna kammar i ett modernare chassi, och så var kulturn på gång igen med förvånansvärd kraft. Att tävla med italienska hojar kräver dock lite speciella egenskaper. Till en japansk hoj gick det att skaffa värstingbitar och bruksanvisning utan problem. Till den italienska hojen krävdes någon som förstod sig på den, kunde skaffa bitarna och få alltsammans att fungera. Det här var sådant som passade Ferracci som handen i handsken.

Ducati var ett mysterium för de flesta av sina ägare. Framgångarna



märket hade i europa uteblev i USA. Några av hojarna var dock både högljudda och snabba, bland andra Ferraccis egen Ducati. Så småningom visade det sig att Ferracci var mannen som kunde få europeisk snurr på hojarna i USA.

Det krävdes arbete, hårt arbete.

I japan räcker det att produktionsapparaten är igång, så spottar fabrikena fram likvärdiga maskiner i obegränsad mängd. I europa däremot, byggs racermaskinerna för hand, där finns inte underlag för massproducering i klass med japan. Därför kräver europeiska hojar en högre kunskap om bitarna i sig. De japanska teamen har jobbat hårt för att få så lite hantverksmässigt gjorda bitar som möjligt, i japan är det ont om duktiga mekaniker och därför är de flesta bitarna direkt från serieproduktion. Räcker inte kvalite eller utförande till, ändras produktionsapparaten tills biten passar sina syften. Dyrt, men effektivt i längden då både den aktuella biten och passande produktionsteknik redan finns färdig till nästa generation gathojar. I europa däremot, borgar det gamla lärlingssystemet för en god stam av yrkeskunnigt folk. Det är den skicklige mekanikern som får bygga racehojarna, han som har öga för vad som är rätt och riktigt, och som kan plocka ihop en konkurrenskraftig hoj av de bitar han blir tilldelad sig. Seriproduktionsmaskinerna får inte alls den här omvårdnaden, och därför varierar de lite mer ifråga om utförande och prestanda. Ducati har t.ex. inte de ekonomiska resurserna som krävs för att producera hundratals maskiner som är identiska med fabriksracern. Produktionsmaskinerna är helt enkelt produktionsmaskiner!. De saknar det där sista lilla finliret som bara rutin och hårt arbete kan ge. Det är det som Eraldo Ferracci lever på. Han jobbar fortfarande efter Benelli-konceptet: Gasa hårt, riva isär, läsa förbränning, tändstift, kontrollera övriga detaljer och sedan besluta vad som skall åtgärdas. Kanske en stund i flödesbänken, men bara lite. Varför så lite ?. Varför inte så där amerikanskt supermycket ?.

-"När man gör små enskilda förändringar har man allt under kontroll och kan lätt återgå till förra inställningen om så visar sig önskvärt. Börjar man rota med allt, är det inte säkert man vet var man är eller bli osäker på resultatet."

Ferraccis Ducati 851 S är i blickfånget just nu. De leder ProTwin-serien, och vinner racen i stort sett som man vill.

-" Alla hatar en när man vinner, de tror vi har bitar som de inte kan skaffa."

Ferracci har blivit nyckelmannen för snabba racedelar. Andra 851S-ägare hävdar att han har tillgång till specialdelar enkom för honom själv.

Ferracci kontrar: -" Skicka hit din mekaniker och din 851:a, så

plockar vi isär både din och min maskin. Sedan monterar vi ihop dem igen och så får du jämföra !"

En del har tagit honom på orden, andra klagar på att med en hoj som kostar tjugotusen dollar borde det medlevereras segertrofeer !.

-" Det är inte bara pengarna som gör en motorcykel till en race-maskin, det är bara hårt och idogt arbete som ger resultat."

Vissa människor tror helt enkelt inte på Ferraccis metoder. De är övertygade att han har specialchips till microprocessorn.

Men Ferracci jobbar inte bara med motorn på en hoj.

-" En förare som trivs på sin maskin är nog så viktigt som hög motoreffekt. Vi jobbar med reglage, hjul, fjädringskomponenter, körställning, allt måste fungera perfekt. En del förväntar sig att allting finns färdigt i lådan som hojen levereras i. Vinner de inte, vill de ha segern på garantin ! En seger är inte en viss hoj eller vissa delar, det är att göra jobbet på rätt sätt !"

Men det är inte bara maskinen som ska passa föraren, den skall passa banan också.

-" Om vi preppar en cylindertopp för Daytona så packar vi omsorgsfullt in den efter racet och lägger den på hyllan tills nästa gång vi åker på Daytona. Ingen bana är den andra lik."

Ferracci protesterar mot dagens trend att gå mot en allt högre kompression, han använder aldrig mer än 10:1 på exempelvis Daytona.

Han har ett gott underlag för sina metoder, cirka tvåhundra motorer om året lämnar hans verkstad. Det är alla kategorier; dragracing, roadracing, twinnar, fyror, veteranmotorer, ja det mesta i motorväg. Framtiden då? Ferracci flinar: -" Om jag vann på lotteri i morgon skulle jag stänga igen verkstadsdörren. Jag skulle behålla mina mekaniker och bara syssla med sådant jag vill själv."

Egentligen vill han dra ner på tempot och antalet kunder, bara behålla de där riktigt goda kunderna och naturligtvis postorderdelen. Det kanske ligger inom räckhåll, för Ferracci har fått flera fina erbjudanden från sponsorer att driva deras team under 1989. Och nog har han kunskapen. Nackdelen är bara att ju högre upp i hierarkin man kommer, desto längre blir avståndet till det man älskar att jobba med.

Eraldo Ferracci har byggt upp en rörelse som producerar vinnare, men han ställer på det viset krav på sig själv som kan vara svåra att nå upp till. En sak är dock säker, det som måste göras, det gör han.

Cycle Oct/LA

UTRUSTNING TILLBEHÖR – RESERVDELAR förmodligen Skandinaviens största urval.



Vi tillfredsställer alla önskemål på två och tre hjul.

Cucciolo's 

BATTLE OF THE MOTORVELOCIPEDS



Som synes ovan är träningen i full gång inför årets moped endurancesäsong

Första deltävlingen är nu spikad till helgen 3:e-4:e Juni.

Anmälan sker till : Stefan Jakobsson

0502-15103

Jonas Åsberg

0502-14285

En Finkopp-Pinnoccio release

DUCATI 900 SS 1978 vs DUCATI PASO 1988, EN AMERIKANSK
SYN PÅ DUCCAR FRÅN DÅ OCH NU.

Om man betänker Pasons storlek och framtoning kan det tyckas att den kommer från en annan värld än SS:en !!! Den totala aerodynamiska inkapslingen hyser ett fullt modernt chassi och en V-motor som är en hel generation från sin tio år äldre syster. Grunden i Pason är den gamla Pantahtwinnen, kortslagig, luftkyld och fortfarande med desmodromisk ventilstyrning, ett gammalt Ducativarumärke äldre än 900 SS:ens kamskaftstwin. De bägge producerar ungefär samma topp-effekt, men Pason är en effektivare hoj, och klarar kvartsmilen en aning snabbare trots tio kilo mer att släpa på. Båda har ett användbart toppvarv på ca 7000rpm. Ducati håller fortfarande på filosofin med en motor som har användbar effekt i alla lägen.

Provkörningen...

Öppna bensinkranarna, flöda förgasarna, ge gasrullen ett par tre vrid för att accumparna ska ge lite extra. Slå på tändningen. Fäll ut kicken, åååå ett rejält stamp... 900 SS:en tänder direkt och lägger sig på en lagom bullrande tomgång.

...över till Pason....

Vrid om nyckeln. Choka med reglaget på styret. Tryck på knappen, och Pasomotorn, inestängd i sitt heltäckande skal, mummlar igång genom sina tysta ljuddämpare, ett eko av det förflutna!

Vår 900 SS från 1978 är en europeisk modell med glasfibertank, ekerhjul, högerväxel och Contistyleljuddämpare. USAversionen hade ståltank, gjutnahjul, vänsterväxel och mycket restriktiva ljuddämpare. Hojen skiljer sig från original genom att det sitter Imola stage III kammar i motorn, samt att bakre stötdämpare från Koni har monterats. De flesta amerikanska ägarna av SS:en kastade bort originalljuddämparna, och stötdämpare är en förbrukningsvara, så vi anser nog hojen vara fullt representativ för 78:orna.

Likt de andra gamla ducetwinnarna har SS:en en hjulbas på ca 1500mm, och en långsam styrgeometri ger manöverförmåga likt ett ånglok! Reglagen är efter dagens mått otroligt hårdjobbade, och det förklarar varför gamla ducceförare förr knallade omkring och kramade tennisbollar på fritiden !!!

Pason är mer lätthanterlig. Den har smidiga reglage, 50mm kortare hjulbas, och en gaffelvinkel som är 5 grader brantare. 750:ans snabbstyrande egenskaper kan kännas otrevliga om inte fjädringskomponenterna är rätt inställda och föraren ovan vid maskinen. På krokvägar krävs det både mod och styrka att köra snabbt med SS:en. 39

ÄNTLIGEN!!!
VIDEOBAND!!!

GOLDEN MOUNTAIN/1963 SENIOR TT Hailwood - MV	52 min. 370:-	THE ROAD RACERS Racing på Irland. Dårar! 60 m. 425:-
TT TRIBUTE Klaasisk! Hailwood/Agostini MV/DUCATI	69 min. 425:-	AGAINST THE ODDS Om Saartinen, med avsnitt från Imola -73. DUCATI! 425:-
TT CLASSIC PARADE 87 Klassiska TT cyklar på Isle of Man. Vilket ljud!	17 min. 285:-	NARROW EDGE GP-säsongen -74 med MV! 60 m. 425:-
V FOUR VICTORY Ett varv runt Mountain Course med Joey Dunlop!	50 min. 425:-	THE BIKE EXPERIENCE "On bike camera" runt IOM, Ulster, Assen, Le Man m.fl. 55 min. 370:-
THE REAL THING Isle of Man 1986.	60 min. 425:-	IN CAR TT Ett varv runt Mountain Course med kamera i bil! 100 mph i snitt! 27 min. 175:-
ACTION MAN Isle of Man 1987. För oss som var där!	60 min. 425:-	FRAKT 25:-

Charlie Linnæus, Box 14103, 400 20 Göteborg. Tel. a/031-830 930, b/0322-50372

Pasons smidighet och kvicka reaktioner, gör att man lätt åker ifrån SS:en. Kommer vi däremot ut i långa snabba svepande böjar, minskar avståndet till ett blyertsstreck! Här går det troll i SS:en. Precisionen är perfekt i dessa svepande kurvor. SS:en har högfartsegenskaper som Pason inte riktigt kan matcha. Däremot ger Pasons sofistikerade bakhjulsfjädring och följsamma framgaffel övertag i komfort, jämfört med SS:ens hårda och stötiga fjädring. Men ingenting, inte ens potthål och smådjur kan bringa SS:en ur spåret !

Den större maskinen har mer kraft i mellanregistret än Pason, de är dock likvärdiga i toppfart. Ingen Ducati går bra på lågvarv, men SS:ens ägare har justerat noggrant på egen hand, och hojen går renare och jämnare från botten än Pason. SS:ens växellåda är långslagig och har "gömda" frilägen, och den gamla motorn vibrerar en hel del. Pason är en avsevärt mer välpolerad produkt än 900 SS:en. Visserligen finns det ingen skarvlös-högtryckspressad-ABSplast-ala japan på hojen, men den glasfiber som finns är av bättre kvalite än SS:ens. Pason är en komfortabel hoj, om än lite hoptryckt i körställningen. SS:en är däremot en prövning med sina höga fotpinnar, hårda dyna och clip-on styre som sitter alltför långt ifrån.

Ducati Paso är ett mått på Ducatis framåtsträvande ifråga om komfort, körglädje och användbarhet. Det sistnämnda gäller definitivt inte för SS:en. Visst ustrålar den en viss karisma, och det den kan göra, det gör den bra. Den att en väl genomtänkt konstruktion är långlivad. Fortfarande ett decennium efter introduktionen går det riktigt troll i maskinen när man närmar sig de där snabba svepande kurvorna.

Cycle Dec/ LA

900SS & PASO 750



HUR MAN, GENOM ATT SPENDERA 800 DOLLAR, LYCKAS BÄTTRA PÅ DRAGET OCH RESPONSEN, FÖRBÄTTRA MARKFRIGÅNGEN, OCH SAMTIDIGT GÖRA EN DUCATI PASO OLAGLIG I USA.

Det är mera en fråga om giftermål än affär när man köper en Ducati. Ägare av slika ting kan berätta att det ingalunda är några banala tryck-på-knappen hojar, utan här gäller det att varje äkta make (ägare) själv pysslar med sin hoj, och anpassar den till sitt ändamål ! Det var likadant för oss på redaktionen.

Vi ville finslipa maskinen så mycket vi kunde, utan att för den skull ruinera oss. Smärtgränsen sattes till tusen dollar. Det viktigaste för oss var att öka kraften i motorn, samt att bättra på markfrigången vid hårda nedlägg. Pantahmotorn har redan den där goa punchen på lågvarv, men dubbelförgasaren från Weber har sina egenheter. Den lämnar en tråkig svacka i vridet mellan ca 4100 och 4500 rpm, och är dessutom komplicerad att jobba med jämfört med de gamla Dellórto förgasarna. Det är nu det besvärliga kommer, för enligt amerikansk lag är det förbjudet att ändra på förgasare och avgassystem på en godkänd motorcykel. Det vi nu ger oss in på får ses som ett rent vetenskapligt experiment utan något som helst samhällsansvar !!!!

Visserligen gör Malossi ett 40mm Dellórto-kit för Pason, men vi valde ett par 36mm förgasare för att behålla lågvarvsegenskaperna. Vi lyckades hitta ett par begagnade 36:or med insugningsrör till en 650 Alazurra för 300 dollar. En 2-1 Barnett gaswire från Malossis kit inhandlades också, men vi kunde lika gärna ha tagit en dubbelwire från F-1:an. Eftersom skruvhålen i Alazurrarören är 12mm och pinnskruvarna i toppen är 8mm, svarvade vi distanser för att få allt att passa, men originaldistanserna passar givetvis också, vi hade dem bara inte. Den elektriska bensinpumpen är egentligen onödig nu med förgasarna nere i V:et, men för enkelhetens skull lät vi den sitta kvar. Vi skar in ett I-rör i bensinledningen för matning av de båda Dellórtona.

Installationen var således enkel och Pason startade direkt och ljudligt. Utan den stora luftburken ökade ljudnivån märkbart.

Det är möjligt att effektökningen hade blivit lika stor med originalavgassystemet, men med tanke på vårt lilla experiment (och markfrigången) inhandlade vi ett Gio.ca.moto 2-1 system för 490 dollar. Originalsystemet var hårt ankommet efter alla häftiga nedlägg. Gio.ca.motosystemet har fem millimeter större diameter på rören, och är tystare än man kan tro efter en titt genom ljuddämparen. Systemet låter Pason ljuda som en Ducati ska göra, och ljudet ökar klart med trottelloppningen. Trots det är det knappast störande på tomgång eller i lågfart. Den största decibelökningen kommer från från de öppna förgasarna.

En provkörning visade på en förbättring av kvartsmilstiden från 12,65 till 12,42 sekunder. Accet mellan 40mph och 70 mph på högsta växeln förbättrades med 0,55 sek till 5,35 sek. Det kan tyckas att med en kostnad på 800 dollar är resultatet knappast värt pengarna. Men svackan i mellanregistret är borta och motorn svarar genast på gasen, den känns kraftfullare och varvar dessutom gladeligen över det röda 9000 rpm strecket.

Så var det problemet med markfrigången. Det nya systemet tillät fullt nedlägg åt vänster, men på högersidan där rören går samman, hamnade de för nära asfalten. Återstod då att höja hojen. Vi började med att justera den eccentrica kedjespanningen på bakaxeln för högsta markfrigång. Fel metod! Gaffelvinkeln blev brantare, och Pason ville tippa inåt i svängarna. Alltså justerade vi tillbaka till ursprungsläge, och fick åter den stabila men snabba styrningen. Enda utvägen tycktes vara att höja maskinen utan att ändra gaffelvinkeln.

17-tumshjul hade troligvis hjälpt, men det låg utanför vår budget. Istället monterade vi däck med högre profil. Fram sitter ett Pirelli 130/60 i original, och det fick vika för ett Metzeler Comp K 130/70. På bakhjulet gjordes motsvarande operation, 160/60 Pirellit byttes mot ett Metzeler Comp K 160/70. Enkelt på pappret, med i praktiken blev det förenat med en hel del arbete. Framskärmen tog i och fick höjas en aning. Kåpan fick justeras. Avståndet mellan bakdäck och kedja minskade till ett par millimeter och med fjädringen ihoptryckt var det ingen luft kvar mellan däck och dyna. Däcken var helt enkelt för stora, och dessutom för runda i profilen. Hojen blev mer tungstyrd. Höjdskillnaden mellan framdäck och bakdäck gjorde att gaffelvinkeln ånyo blev aningen brantare. Skillnaden var för stor för att kompenseras med kedjesträckaren.

I trots allt, nu tog ingenting i längre, och Metzelerdäcken hade ett mycket bättre bett än Pirellis. Det var alltså ingen perfekt lösning på Pasons marfrigångsproblem. Men vi tycker nog att de 800 dollarna för motorbitarna var väl värda pengar. Effekttökningen är markant kännbar, och framförallt är motorgången bättre.

I varje fall är vi långt ifrån en skilsmässa !!!!!!!

Cycle Jan/LA

125 dBA

Insändare

Bäste Herr Chefredaktör!

Enär undertecknad känner en icke ringa förargelse gentemot företrädare för generalagenten som representerar en icke okänd motorcykeltillverkare i Bologna, skriver jag detta inlägg i ert förträffliga medaforum. Den eller de personer hos ovan nämnda företag som ansvarar för marknadsföring, prissättning etc. har bevisligen en bristfällig kännedom om de mest grundläggande teserna inom ovan nämnda fack. Jag syftar på det korttänkta och synnerligen embarmliga sätt man utövar sin prispolitik på. Frågan som ställs är följande: Vilka bevekelsegrunder finns för att nu två år efter introduktionen av Pason sänka priset med 10000 devalverade svenska enkronor? Följderna för generalagenten kan på detta sätt bli ytterligt graverande. Hur ska någon i detta avlånga land, nu i vintermörkret när allt bara väntar på att blomma upp igen, ha något förtroende för den prisbild generalagenten utmålar? Alla potentiella kunder vet genom detta makabra drag att det finns alltid en prutmån på minst 10000 kronor. Tydligt är man hos generalagenten gripen av en så stark profithunger att man inte ser att den idag gällande prisnivån ter sig ytterst löjeväckande, när man i skenet av den nu företagna åtgärden tagit hela udden av en bevisligen falsk prislista. För den eller de personer som svarar för marknadsföringen hos generalagenten föreslår jag följande åtgärdsprogram:

- 1) Sök in på någon av de förträffliga utbildningsanstalter som tillhandahåller grundläggande kunskaper i företagsekonomi och marknadsföring. Ex vis något av våra universitet.
- 2) Läs en bok som heter "Marketing Management" av Philip Kotler.
- 3) Gör en grundläggande analys av företagets ekonomi på en mer långsiktig basis så denna typ av nervösa ryckningar undviks i framtiden.
- 4) Gör en genomgripande analys av vad detta panikartade drag kostar. Er i förlorad Good-Will.

Jag ser fram emot ett svar av generalagenten, gärna personligt, för att få svar på mina rättmätiga frågor. Denna litania är skriven under stark affekt och med ett omätligt mått av misstroende. När nu denna negativa del av mitt inlägg är vederbörligen nedtecknad skulle jag vilja ställa en fråga till den eller de personer som administrerar utskickandet av det formidabla kulturalstret "Ducati-bladet". 1988-års utgåva är nu försenad med 360 bankdagar, således ett helt kalenderår. Undertecknad ödmjukt läsare ser fram emot den dag postiljonen i vår lilla by kommer cyklande på sin gula gnisslande cykel med en dylik publikation

i läderväskan. I övrigt tillönskar undertecknad Herr Chefredaktören Ett Gott Nytt Højbyggår År. Alazzurran blir väl färdig detta nådens år 1989?

Eder förbundne! Albert E Fleischman alias nr. 338.

Svar: Tyvärr hann inte Flöters ta lärdom av ditt brev. Ducatibladet lär enligt envisa rykten från Skåne vara på G. Om det är ett försenat 1988-nummer eller ett dubbelnummer 1988/89 kan Cucciolo inte få bekräftat eller dementerat. Alazzurran får väl anses vara "färdig" ganska snart. Cucciolos redaktion tillönskar Albert Det Samma!

Herr redaktör!

Jag vill på detta sätt uttrycka min uppfattning om en del olater i denna för övrigt mycket delikata tidning. När man blir medlem i denna klubb så har man fattat ett avgörande beslut i sitt liv, nämligen att motorcyklar kommer från Italien och heter DUCATI! Jag blir därför jävligt upprörd då jag finner namn som honda, suzuki och annan skit. Mitt förslag går i all enkelhet ut på följande:

1. Ducati skall skrivas med versaler (DUCATI).
2. Övriga italienska märken såsom motoguzzi, bimota, cagiva mm bör skrivas med gemener (cagiva, laverda osv).
3. BMW bör benämnas "den tyska bilen".
4. Motorcyklar (vilket de egentligen alltså inte är) från den nedgående solens land nämnes (om de överhuvudtaget måste nämnas) sålunda h---a, k-----i osv.

Detta för att läsningen ska bli mer njutbar för oss sanna entusiaster. Hälsningar medlem nr 273

Valle San Liberale 28/12 1988.

Tjena Micke!

Tack för den fina publiceringen jag fick i er tidning. Vi har haft folk här från Sverige som har kommit för att köpa vinet. Vi uppskattar verkligen att ha vänner från hela världen. Du vet kanske att jag har varit i Nya Zeeland och kört en 750 Elefant som jag fick låna av den lokala importören. Det blev många nya kontakter med snälla och vänliga människor. Du vet kanske att Lucky nu är Team Manager och att Roche är förstaföraren. Men, det är inte omöjligt vi får se LUCKY rejsa igen (på Daytona) om det behövs. Jag skickar mer info nästa gång jag skriver. Vinet jag gav till er när Lucky vann i Österrike var bland det bästa som är möjligt att få tag på. MIN TRÄFF KOMMER ATT VARA 13, 14 OCH 15 MAJ, OFFICIELLA PROGRAMMET KOMMER INOM KORT. Här är det annars inget nytt. Jag jobbar hårt under julhögtiden och tänker på min nästa resa: till Ryssland 1989, med en Ducati förstas. Vänliga hälsningar till er alla -för den fina känslan ni har för DUCATI-namnet och

Mr. Pompone!

Just när man börjat vant sig vid Ducatis strömlinjeformade helt inkapslade maskiner, då överaskar de med en i allra högsta grad oväntad höj. Ducati 750 Sport, som fick begå premiär i skuggan av 851:an, representerar utseendemässigt i alla fall, det gamla Ducati. Det är en enkel och rättfram höj till ett rätt pris. Faktiskt så bra att i USA får man två Sport för en 851:a, och dessutom pengar över.

Sporten är byggd efter vad som fanns på hyllorna i fabriken. Motorn kommer direkt från Pason komplett med ljuddämpare och filter. Fabriken uppger att motorn bromsar 62 hästar på bakhjulet. Effekten börjar göra sig gällande vid 3000 rpm, är som allra värst vid 7500, och planar ut vid ca 8500rpm. Chassiet från F-1:an har modifierats vid de övre ramrören, för att få plats för den stora luftfilterburk som sitter ovanpå den billiknande Weberförgasaren av typ DCNF 44. Fjädringen i bak sköts av en enkelstötdämpare, upphängd enligt Montjuich/Laguna Seca/Santa Monica höjarna och är väl avpassad för landsvägsbruk. Fram sitter en Marzocchi M1R gaffel med fyrtiomillimetersben. Hjulbasen är lika med Pason; 1450mm. Hjul, bromsar och däck är också från lådan med Pasodelar. En provkörning på Misanobanan visade att ett sådant här "hopplock" kan vara nog så bra. Sporten uppvisar en utmärkt stabilitet, även om den pressades hårt i Misanos snabbaste kurva. I ca 180 kilometers fart flyger höjen genom böjen med bättre precision och känsla än 851:an i motsvarande hastighet. Hårnålskurvor tar den lika lätt. En utmärkt komfort gör det lätt att köra med full "hang-out"-stil, allt för att utnyttja brettet i de breda radialdäcken från Michelin. Bak sitter ett fett 160/60 V 16 på en femtumsfälg, samma som på Pason och 851:an. Framfälgan mäter 3.75/16, motsats till 851:ans 3.50/16, vilket betyder mer gummi i vägbanan och större stabilitet vid hårda inbromsningar. Radialdäck för mcbruk har inte förändrats utvändigt särskild mycket sedan de kom, däremot har själva däckstommen ständigt utvecklats och det utnyttjar Sporten till fullo.

Pasobromsarna är väl inte helt up-to-date med bara tvåkolvsok istället för de dyrare fyrkolvsoken från Brembo, fast nog räckte de till på Misano. Istället för att vara inspunnen i en kokong av glasfiber som Pason, lever Sportens motor ett "friluftsliv" bakom en helkåpa. Den alldeles utmärkta cirkulationen av frisk kallluft gör att motorn inte går för varm ens i stadstrafik. Det är faktiskt så att Pasons två stora, och för Pason livsviktiga oljekylare, här är helt onödiga. Nog märker man att motorn trivs i sin luftiga omgivning. Trots att både Pason och Sporten ska vara lika i effekthänseende, känns den senare piggare och svarar överraskande snabbt på gasen.

PAUL SMART PÅ IMOLA

Sporten toppar ungefär 210 km/t, alltså snarlikt Pason. Vad fabriken däremot inte lyckats särskilt bra med är designen. Helkåpens vackra underdel stämmer inte överrens med den lilla överdelen, och den runda plexiglasbubblan ovanpå alltihop gör inte saken bättre. Färgschemat verkar ha lånats från den italienska mopedtraditionen; Pråliga blå stripes i kontrast till den röda bakgrunden, fyra på varje sida.

Det här är marginella "fel", för 750 Sporten kombinerar Ducatis sportiga tradition med ett mer civiliserat utförande. Den erbjuder F-1-känsla utan F-1:ans tröttsamma körställning, den har det där enkla elementära hjul-motor-ram-utseendet, men är trots det en mycket sofistikerad konstruktion.

Cycle Okt/LA



Riccione, Cervia, Milano Martima, Cesenatico, Rimini och Cattolica - för de flesta idag inte mer än ännu ett blad i resebroschyren. Men på sextioalet och början av sjuttioalet var de, tillsammans med inlandsbanorna Imola och Modena, kända som banor i den årligen återkommande "Temporada di Primavera" som var en vår-serie av lopp som traditionellt inledde den europeiska racingsäsongen, när den kontinentala cirkusen återförenades efter vintern.

Strandpromenaderna och gatorna, där ljudet från MV-fyror och Norton Manxar en gång ekade, har nu inga tvåhjuls-tillställningar förutom enstaka målgångar i cykel-loppet Giro d'Italia. För efter Angelo Bergamontis dödskrasch på Riccone 1971 har Italiens gat-banor succesivt bommat igen. Idag är det bara Imola som finns kvar.

Imola ligger sex mil från kusten och har inte varit en riktig gat-bana, men inte heller en vanlig bana byggd med tanke på racing. Den var i stället vad italienarna kallar för "halv-permanent bana". Detta innebär att Imola, som från början omedelbart efter kriget var en bana på allmänna vägar, gradvis förbättrades till sin nuvarande roll som GP-bana för bilar och hojar.

Första tillställningen på banan i sin nuvarande form ägde rum 25 april 1953 inför en stor publik bestående av 40000 människor. Imolas läge, endast fyra mil från Bologna och närheten till Italiens MC-industri, har alltid inneburit höga publiksiffror. Färre än 30000 åskådare anses vara en flop. Huvudtillställningen i invigningstävlingen var 500-loppet som vanns av Alfredo Milani på en fabriks Gilera-fyra före fem av sina team-kompisar.

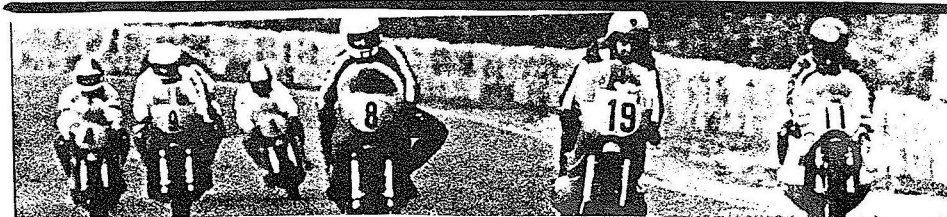
Arrangören, AC Santerno, hade följande år inga svårigheter att få ett fett sponsoravtal med Shell. 1954 var det således dags för det första "Coppa d'Oro Shell" (Shells guld-cup) som senare ledde till dagens berömda Imola 200 miles.

Trots sin gatbanekaraktär har Imola visat sig vara en säker bana förutom fem allvarliga olyckor sedan 1953. Ray Amm mötte sitt slut där vid ett guld-cup race 1955 vid sin första körning för MV-Agusta. Österikaren Harry Hinton jr dog 1959 och amerikanen Pat Evans i 1977 års Imola 200. Innan man införde chikanerna 1973 var Imola en snabb bana som krävde vana för att hitta det rätta spåret. Ingen mindre än Geoff Duke föll två gånger på en dag vid guld-cups tävlingen 1957 då även Bill Lomans föll då han försökte skaka av sig McIntyres och Liberatis snabba Gilera-fyror. 1957 vann också Guzzi sin första internationella seger med den berömda V8:an med Dick Dale som förare.

Men ingen förare kopplas ihop med Imola mer än Paul Smart. Maidstone-förarens seger i det första Imola 200-loppet 1972 markerade också tävlingsdebut för Ducatis 750cc V-twin, och än idag räknas denna seger jämte Hailwoods comebackseger på Isle Of Man 1978 till Bologna-firmans största. Även för Smart, som började sin karriär i sadeln på en 125 Bultaco 1964, var det en mycket oväntad seger i en lång karriär som omfattade viktiga segrar på båda sidor av Atlanten. "1972 körde jag Kawasaki i Amerika för Bob Hansen", erinrar sig Paul. "Vi hade en överenskommelse om att han skulle släppa mig för tävlingar i Europa om det inte kom i konflikt med tävlingarna i Amerika. Det var på detta vis jag blev tillgänglig för Ducati". Det var dock inte Smart som Ducatifabriken chef, Fredmano Spariani, var ute efter i första hand. Flygande finländaren Jarno Saarinen och Pauls sväger Barry Sheene tackade båda nej till att köra en, vad de tyckte, klumpig och icke konkurrenskraftig V-twin. Beslutet att Paul skulle tävla fattes av Barrys syster Maggie Smart som tackade ja till sin mans körning för Ducati: "Paul tävlade på Road Atlanta när Ducati ringde mig i Californien", minns Maggie. Jag var tvungen att ge ett svar direkt, men jag kunde inte på något sätt få tag i Paul, så jag fattade beslutet att acceptera körningen för honom. Det var bara en vecka tills tävlingen på Imola när de ringde, och jag visste att han inte skulle göra nåt speciellt. Den ekonomiska ersättningen var bra så jag tackade ja. När han ringde mig senare på kvällen efter Atlanta blev han arg. "Jag kör inte den där jävla gamla högen", var det första han sa.

Smart ankom till Milano efter en 23 timmars resa från Atlanta via New York. Han forslades omedelbart till Modena banan där Ducati ville att han skulle testa hojarna. Han häpnade av synen: totalt hade tio F750 maskiner byggts. Två till vardera av de fyra förarna plus två reservhojar. Förarna skulle vara Smart, Bruno Spaggiari (under lång tid test och fabriksförare för Ducati), Ermanno Giuliano och Alan Dunscombe. Paul var däremot mindre imponerad av de smala TT100-däcken och stora styrdämpare som inte behövdes, för med en hjulbas på mer än 1500mm skulle de inte gå att svänga med överhuvudtaget. Dom kändes ganska hemska att köra första gången även efter jag övertygat Ducati att montera på race-däck. Den kändes så slö, även om motorn hade mycket vrid, och med sin 90° V-motor verkade det som om den tände vid varje lyktstolpe man passerade. Det kanske var så, men Modenatesten visade Ducatis potential. "Efter ungefär 10 varv kom jag in i depån och alla mekaniker omfamnade varandra precis som om jag vunnit en tävling. Jag fann att jag hade slagit Agostinis varvrekord på MV. Hojens karaktär bedrog. Den var snabbare än fabriks Kawasaki även om det verkade som om den inte ville varva". Ducati teamet begav sig sedan till Imola, en bana som Smart inte hade kört tidigare, men som han snart kom att respektera och gilla.

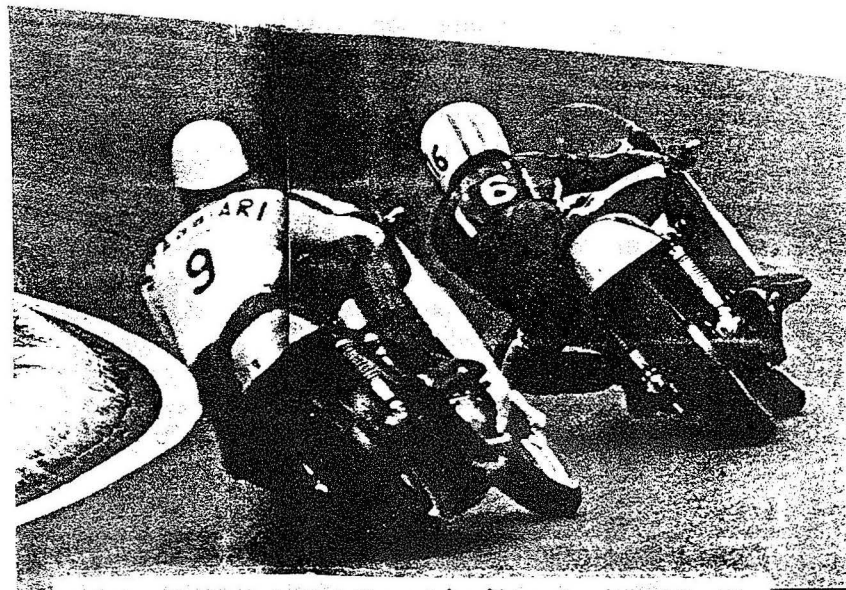
"Jag behövde aldrig mer än fyra eller fem varv för att lära mig en bana", säger han. "När jag körde runt Imola första gången så kände jag att det var en bana som passade mig - en massa snabba kurvor, skarpa kurvor som Acque Minerali och skymnda kullar - en riktig bana för föraren. Chikanerna förstörde banan mer än på något annat ställe jag kan komma på. Nu har alla skarpa kurvor en chikan alldeles innan för att dämpa farten vilket är tokigt - alla krascher händer i chikanerna. Bilfolket har mycket att stå till svars för och jag har aldrig förstått varför man på Imola inte kunde låta hojarna gå vid sidan om chikanerna som på Silverstone".



Bo Granath (19) -HVA 500- i ledningen i -72 års 500 GP på Imola före Paul Smart (8) Ducati. Smart tog sedan ledningen men fick bryta från 3:e då en förgasare föll av. Spaggiari kom 3:a!

Var den snabbaste delen av banan den långsträckta delen förbi depån? "Ja - det var fullt på högsta växeln, där det nu är en chikan före depån som förstör. Den gamla Duccen, hon kom verkligen till sin rätt där och det var faktiskt där jag passerade Ago på MV:n 1972 efter att han hade haft ledningen de fem första varven. Starten var verkligen typiskt italiensk: Så snart Ago startat så viftade de med flaggan! Han körde en kardandrivna MV 750 som var en engångs F750 hoj, och han tog inte tävlingen så allvarligt. Jag och Bruno var snabbast på träningen av någon anledning, och jag antar att det var första gången på minst fem år som Ago inte stod på pole position i ett italienskt race. Hursomhelst så tände MV:n och for iväg och vi for efter. Hans hoj var mycket snabb men rykte en hel del, och den svajade också betydligt på rakorna. Det var ett äventyr att ligga efter och som kontrast var Duccen bergstadig även om man var tvungen att skicka ett telegram till den om du ville ändra spår. Vi slet ut framdäcket mycket snabbt pga att hojen understyrde så mycket. Ago hade vissa problem med att ta fullgasvänsterkurvan efter depån, Tamburello, där han sackade av ett litet tag. Det var därför jag kunde passera honom där. Den kurvan var en riktig utsorterare. Man kunde ta den med full gas på Duccen om man körde i absolut rätt spår vilket tog upp hela bredden på banan - Alan Dunscombe föll här när banan inte räckte till på högersidan. Sedan följde ännu en högfartskurva, inte så skarp och en högerkurva den här gången. Den ledde upp till Tosa, hårnålskurvan. Man växlade ner en växel när man var inne i högfartshögern och använde sig av hela banbredden för att få rätt ingång i Tosa. För att få en bra varvtid på Imola var man tvungen att använda sig av hela banans bredd hela tiden".

Åkte Paul kortaste väge runt Tosa eller försökte han ta den brett som en högfartsböj? "För det mesta tog jag den så långt in som möjligt för att hindra konkurrenter att sticka in framhjulet innanför mig. Om man var på gång riktigt så var man tvungen att börja bromsa när man fortfarande hade nedlägg i högfartshögern. Kurvan togs på ettans växel men i racet 1972 förlorade jag ettans växel redan efter några varv. Jag accade just ur Tosa när det smäll till och sedan - ingenting. Efter detta var jag tvungen att ta hårnålarna på tvåan, och jag visste att kopplingen inte skulle hålla om jag slirade. Jag var tvungen att försöka gasa igenom kurvorna. Det tvingade mig till ett helt annat spår i Tosa. Jag fick ta ett högt, vitt och vackert spår som de hade sagt i Amerika. Efter vi passerat Ago så brukade Bruno komma ikapp mig där. Men det var OK tack vare att Ducatins motor hade så bra vrid. Det var ett anmärkningsvärt brett effektområde från 2500rpm till 8500rpm det året.



Smart och Spaggiari i Tosa hårnålen, Imola 200 -72

Sen följer den branta stigningen upp på sidan av Santerno-dalen som måste ha varit skraddarsydd för Ducati. "Det var den" medhöll Paul. "Tosa är trots allt inte så skarp så man kan komma ur den med ganska hög fart. Backen är ganska brant och med de Suzuki jag körde där de följande åren med 2-taktsmotor och kort hjulbas så var det ganska uppskakande. Men den gamla Duccen mullrade upp där precis som om det inte existerade nån backe och med så lång hjulbas så reste sig inte framänden när man passerade krönet. Detta var ännu mer viktigt då banan svängde till höger uppe på krönet. Omedelbart efter är det en mycket svår skarp vänsterkurva som heter Piratella". Även här fick man ta ett djävligt spår. "Man var tvungen att hålla sig till vänster upp för backen, sedan veta exakt var man skulle lägga ner för högerkurvan som man inte kunde se. Man var tvungen att göra det mycket sent för att komma till högersidan av banan alldeles före Piratella vilket är mycket svårt. Jag hade trean i på Duccen uppför backen. Detta verkar lågt, men innan man satte dit chikanerna växlade man hojarna mycket högt för de snabba parierna förbi depån. Sedan växlade man ner ett steg för Piratella, kraftigt nedlägg, sedan acceleration nedför mot Acque Minerali. Ducatis 72:or hade ett upplagt avgasrör på vänster sida och ett nerdraget på höger. Detta bara för att det endast var en nämnvärd högerkurva. De andra kurvorna där man kunde väntas skrapa avgasrören var alla vänsterkurvor, så i tex Piratella var det inga markfrigångsproblem med de däck vi använde då. Men, kom ihåg att min hang-out stil verkligen passade på den här hojen med sin långa hjulbas och på sättet den kunde skrapa i motorkåporna.

Fanns det någon speciell anledning till att han började åka på det viset? Paul funderade: "Det började troligtvis när jag åkte på gatan. Jag hade ett handikapp då jag var BSA-ägare. Alla polare hade Triumph. Det fanns ett sätt jag kunde hänga på dom, och det var att lägga ned Gold Staren som en galning så att den skrapade i, och det innebar givetvis att allt skrapade i. Så jag tror att jag försökte hålla hojen så upprätt som möjligt genom att börja hänga ut. Det hela var gravallvarligt på den tiden. Några av oss brukade åka överallt med fullt skaft. Vi åkte till alla fik, som Johnsons på A20, the Ace och the Busy Bee. Många bra förare hade denna bakgrund: Dave Croxford, min kompis Ray Pickrell och Joe Dunphy. Kom dock ihåg att det var ett stort steg att börja tävla. Men alla polare i vårt gäng hjälpte till att skaffa mig en gammal skåpbil. Det var underbara tider".

Tillbaka tii Imoola. Sedan kom en av de mest berömda kurvorna på banan, Acque Minerali, som fått sitt namn efter en mineralvattenbrunn i närheten. Detta var också den enda riktiga högerkurvan på banan. Hur körde Paul här? "För mig var det den mest krävande kurvan på banan. Du var tvungen att komma in i kurvan precis rätt för att kunna komma ur kurvan utan att förlora effekt. Andra växeln var för låg och tredje för hög om man inte verkligen pressade sig runt i kurvan. Det var alltid mycket publik där som vinkade och skrek, och jag minns att åskådarna på Imola var bland de mest entusiastiska man kan finna någonstans. Ännu en gång utnyttjade man hela banbredden vilket gjorde att man kom ur kurvan och uppför nästa backe på banans vänstra sida.

Det var OK för banan svängde här svagt vänster, och det var bara att hålla sig tätt till innerkannten, under full acceleration, och sedan ner mot Rivazza. Det var i den här långa svepande vänsterkurvan som Bruno höll på att få avsluta sin tävling 1972. Jag hade lite problem med Bruno i början. Han var för Ducati vad Percy Tait var för Triumph. Han kunde banan och sin höj utantill och givetvis ville han vinna racet. Spariani hade ett möte med oss innan racet och det var otroligt: Det förekom inga tvivel hos någon att vi skulle vinna överlägset. Han sa att han skulle ge oss endast tre signaler. Signalerna bestod av små runda färgade skivor i ändan på en pinne, liknande se som Carabinieri använder i Italien. Grönt betydde OK -kör som ni gör nu, röd betydde se upp -öka och gul uppmanade oss att sacka. Det var vårt signalsystem och den enda övriga förhållningsordern var att följas åt i loppet tills det var fem varv kvar då det skulle bli förare mot förare.

"Givetvis började Bruno att köra som en däre precis när vi passerade målområdet fem varv innan målgång. Han kom på min insida i hårnålen med rykande däck och liknande. Två varv innan mål gjorde han ett vinna-eller-försvinna försök på ett väldigt konstigt ställe, på utsidan av den där långdragna vänstern över kullen jag nämnde tidigare där farten var ungefär 160km/tim. Det fanns inte en chans att han skulle lyckas så han brakade av banan på högersidan. Jag kommer ihåg hur jag tänkte: hoppas inte det jäkla ashlet går omkull. Det var ett jättemoln av damm, men han lyckades styra upp på banan igen. Men efter denna incident började hans motor att misstända. Efter racet sa dom att det var för att han hade dåligt med bensin, men jag hade massor av soppa kvar i min tank. Det var nog så att han fick i en massa skit i förgasarna vid sin lilla utflykt".

Sen kom Rivazza, den sista högfartskurvan innan startrakan. Ännu en utmanande kurva? "Utan tvekan. Först den långa svepande vänstern upp på toppen av kullen, sedan ganska brant utför in i den något skarpare högern som man tog på tvåan. Många vurpade här under bromsning bara för att de låste framhjulet när de bromsade för hårt i nedförlutet. Anpassning av ingångsfarten och bra däckkontakt var viktigare här än spåret. Sen var det hård bromsning till den övre hårnålen som

egentligen var två hårnålar, sammanbundna med en kort raka. Sedan var det nedför rakan igen upp genom växlarna genom en fullgas högerkurva och över mållinjen". Var detta Pauls favoritbana? "Jag hade ingen särskild favoritbana. För mig var det bara frågan om att tävla eller inte. Om det var race så skulle det genomföras vare sig det regnade eller inte. Det var därför jag gillade att tävla i USA. Men av olika kurvor så gillade jag Acqua Minerali mycket. Den var som en Isle Of Man kurva där man var tvungen att hålla farten och kraften uppe om man inte skulle förlora sekunder. Jag gillade att åka på Imola innan man byggde chikanerna. Alla snabba kurvor. Stora racebanor var mitt favoritställe: Mettet, Tubbergen, Spa, Assen, vilken som helst av dessa. Snabba kurvor sorterar verkligen ut de bra förarna, och det är därför Imola var en av mina favoritbanor.

Classic Bike /MW

RESULTAT IMOLA 200 (64 varv 321,08 km).

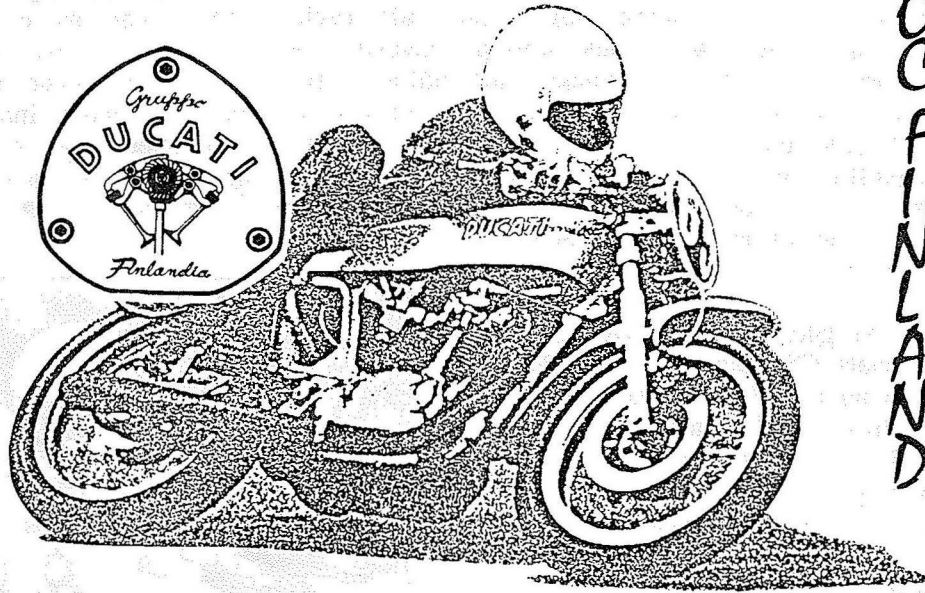
- 1) P Smart (750 Ducati) 2h 2m 26s
 - 2) B Spaggiari (750 Ducati)
 - 3) W Villa (750 Triumph)
 - 4) P Read (750 Norton)
 - 5) R Pickrell (750 Triumph)
 - 6) T Jeffries (750 Triumph)
 - 7) J Williams (750 Honda)
 - 8) E Brambilla (750 Guzzi)
 - 9) A Brettoni (750 Laverda)
 - 10) J Findlay (750 Guzzi)
 - 11) G Mandracci (750 Guzzi)
 - 12) W Smith (750 Honda)
 - 13) H Daehne (750 BMW)
 - 14) L Anelli (750 Honda)
 - 15) D Croxford (750 BSA)
 - 16) E Offenstadt (750 Kawasaki)
 - 17) R Grant (505 Suzuki)
 - 18) P Campanelli (505 Kawasaki)
- 57 varv:
- 19) A Larcher (750 Laverda)
 - 20) D Emde (750 Kuhn Norton)

Snabbaste varv: Bruno Spaggiari och G Agostini (MV Agusta): 1.52,1 = 161,1 km/tim.



Smart på 500:an

MIDNIGHT SUN MEETING

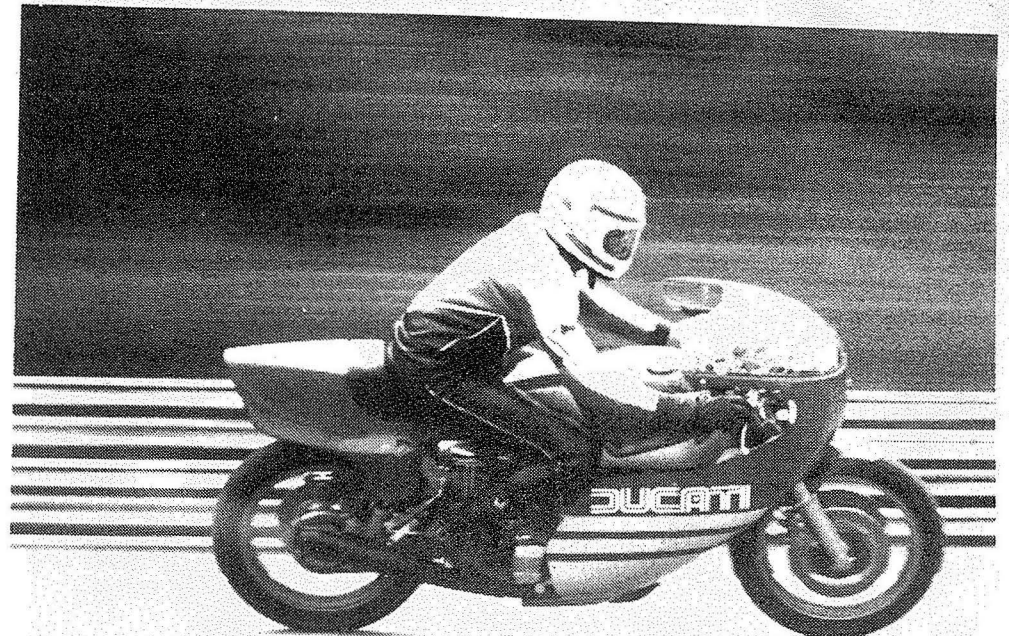
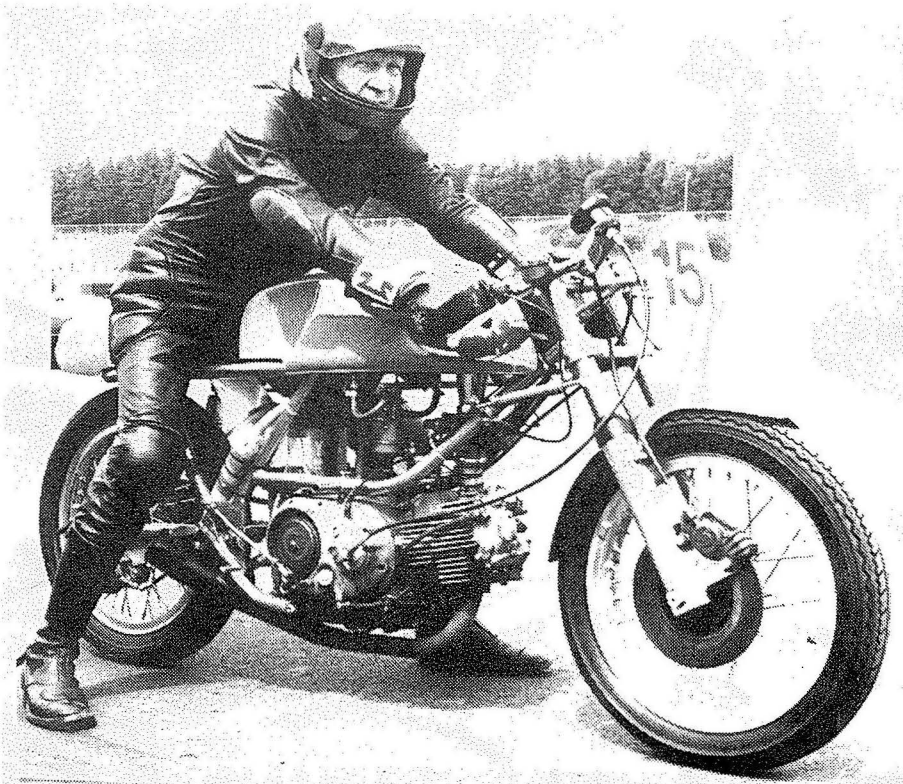


DOC FINLAND

at **KEMORA** race track
24 and 25 June 1989

Information:

DOC Finland
Mr. Markku Saari
61340 Nopankyla
Finland





Föregående uppslag

Överst: Karl Georg Wessman på sin "Flyg-Macka"

Undre bilden: Bosse Lindgren (?) på sin NCR-Ducati.

Detta uppslag

Överst t.v. Leif Janssons chopper

Nere t.v. Kent Jörnevall med sin NCR. Färg: ankäggsgrön och silver.

Överst t.h. Torbjörn Lindgrens 125 Grand Prix (dubbelknocker) -55.

Foto på föregående uppslag: Stephan Hoffman

Foto övre bilderna detta uppslag: Mats Arborelius

Foto på Jörnevall från Jörnevall

Presstopp!!!!!!! Ducatibladet lämnas till tryck inom en månad!!!!!!!

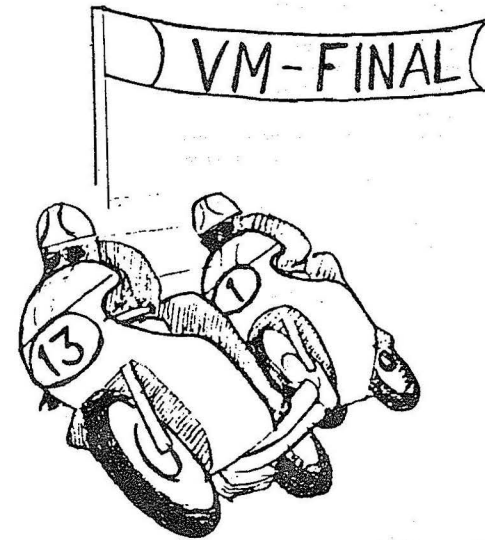
ORD FRÅN ORDFÖRANDEN



En bild säger mer än tusen ord. (Gammalt svenskt ordspråk).

OFFICIELL INBJUDAN

till



i Cucciolo's



Battle of the motorvelocipeds

å anrika Le Lockarp Kartingring en bit
utanför Malmö.

Finalen kommer att gå av stapeln någon
gång i slutet av augusti - mitten av
september. Förhoppningsvis i samband
med ett eventuellt skänst årsmöte

Exakt datum i kommande Cucciolo.

Sommaren är längre i södern, och räcker precis till att lugna nerverna och slicka såren efter den hektiska VM-premiären i Skövde. I strålände sensommarsol ska kombattanterna avgöra det sista, avgörande slaget. Vem ska ta hem den ärorika segern? Vem ska få äran att kyssa den högt försäkrade pokalen? Ovissheten tär på nerverna, men det finns botemedel.

Anmäl dig redan nu till både premiär och final så har du och ditt team god tid till att försäkra er om en framskjuten placering. Det är ju i denna prestigeladdade klass av största vikt att lägga upp ett långsiktigt program med testkörningar och konditionsförbättrande övningar.

Antal deltagande lag kommer att begränsas till 15-20, och inofficiella anmälningar ligger redan på tävlingssekretariatets skrivbord, så anmäl dig genast och rusa sedan ut till verkstaden!

Reglema är de samma som för övriga serien, med tillägget "tvåhjulig moped".

Anmäl dig redan idag till finalen genom att ringa till:

Sverker	040-301131
Uffe	046-157971

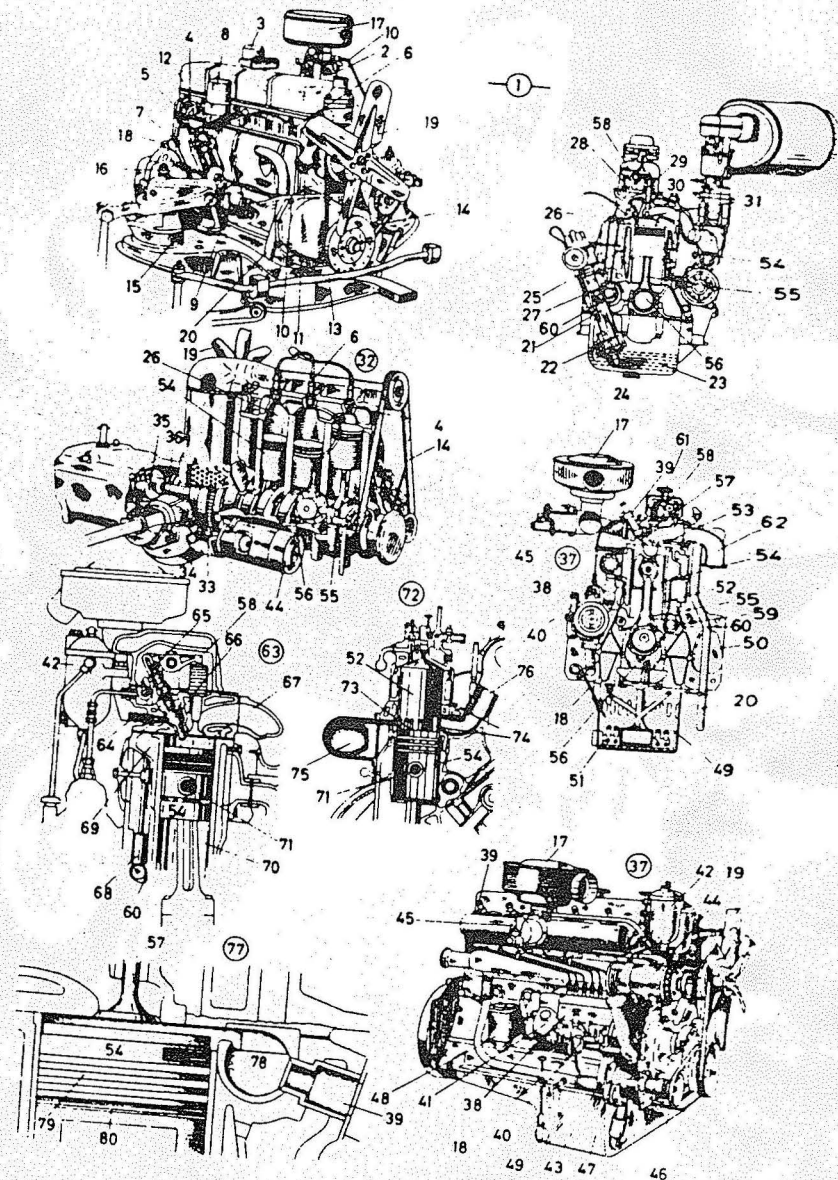
6 HEURES DU LOCKARP Arr. Buller Boys

184 Motori a combustione interna (motori a scoppio)

1-36 motori *m pl* a carburazione *f* (motori Otto).

- 1 il motore a carburazione *f* a quattro tempi, un motore a benzina con asta comando e sottostante albero a camme *f pl*;
- 2 il carburatore
- 3 il condotto di ventilazione *f*
- 4 la candela accensione *f*
- 5 il cavo candela accensione *f*
- 6 il terminale del cavo
- 7 il distributore (la fase)
- 8 la bobina di accensione *f*
- 9 la pompa di alimentazione *f* della benzina
- 10 il tubo benzina
- 11 il manicotto acqua raffreddamento
- 12 il coperchio punterie *f pl* (coperchio camera valvole *f pl*)
- 13 la barra stabilizzatrice trasversa
- 14 la cinghia ventilatore *m*
- 15 il condotto a depressione *f* al gomito di aspirazione *f*
- 16 il regolatore (il variatore) a depressione *f*
- 17 il filtro dell'aria
- 18 l'asta (la stecca) misura-livello dell'olio (l'indicatore *m* di livello dell'olio)
- 19 il ventilatore
- 20 la ventilazione basamento (lo scarico vapori *m pl*)
- 21 l'albero comando distributore pompa dell'olio
- 22 la pompa dell'olio
- 23 la coppa dell'olio
- 24 il tappo per scarico olio
- 25 il blocco cilindri
- 26 la camera di combustione *f*
- 27 la punteria delle valvole
- 28 l'asta della punteria
- 29 la valvola d'immissione *f* o di scarico
- 30 lo stelo (il gambo) della valvola
- 31 la testa (il piattello) della valvola (il disco di valvola);
- 32 il motore a carburazione *f* a due tempi;
- 33 il pignone del motorino di avviamento
- 34 il volano motore *m*
- 35 la ruota libera
- 36 il differenziale;
- 37-80 motori *m pl* Diesel (motori ad olio pesante),
- 37 il motore Diesel a quattro tempi con camera ricavata sul cielo (sulla testa) del pistone;

- 38 la pompa d'iniezione *f*
- 39 l'iniettore *m*
- 40 la pompa di alimentazione *f* del carburante
- 41 il regolatore centrifugo
- 42 il filtro del carburante
- 43 la pompa dell'acqua di raffreddamento
- 44 la dinamo
- 45 il dispositivo di avviamento a freddo
- 46 il contagiri con dispositivo di avvertimento di eccessiva velocità
- 47 il bocchettone d'immissione *f* dell'olio
- 48 il filtro dell'olio
- 49 la coppa dell'olio
- 50 il motorino di avviamento
- 51 lo scambiatore di calore *m* (le alette di raffreddamento)
- 52 il cilindro
- 53 la testa (la culatta) del cilindro
- 54 il pistone
- 55 la biella
- 56 l'albero a manovella
- 57 la valvola
- 58 il bilanciere
- 59 l'albero a camme *f pl*
- 60 la camma
- 61 la molla della valvola
- 62 il collettore di scarico;
- 63 il motore Diesel con camera di precombustione *f*;
- 64 la candela di preriscaldamento
- 65 l'iniettore *m*
- 66 la camera di precombustione *f*
- 67 la camera di compressione *f*
- 68 la punteria con l'asta comando
- 69 il liquido di raffreddamento
- 70 l'alesaggio del cilindro
- 71 lo spinotto;
- 72 il motore Diesel a due tempi senza valvole *f pl*;
- 73 le luci d'immissione *f*
- 74 le luci di scarico
- 75 l'immissione *f* di aria pura
- 76 lo scarico dei gas combusti (scarico dei gas di rifiuto);
- 77 il motore Diesel con camera a turbolenza;
- 78 la camera a turbolenza
- 79 gli anelli elastici
- 80 l'anello (il segmento) raschiaolio (il raschiaolio)

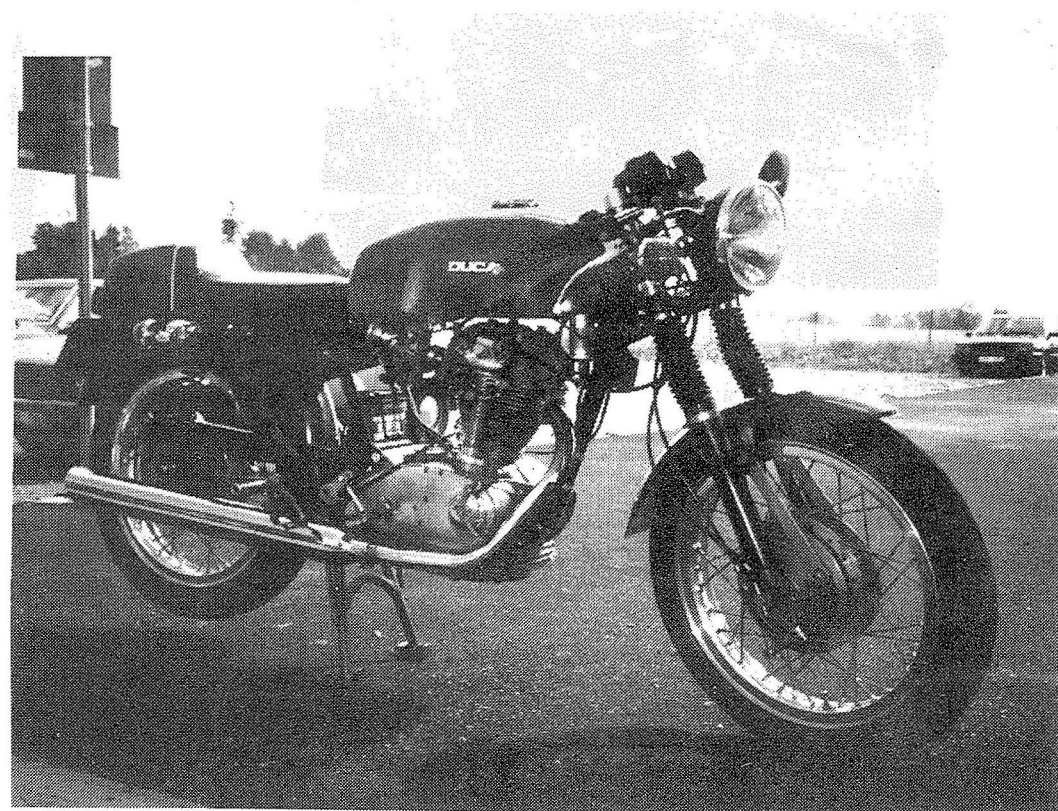




LUCKY 1978

Titta noga på bilden här intill. Ser du elefanten? Ser du initialerna C.G.V. ? CASTiglioni Giovanni VAREse ! Bilden är tagen från ett omslag till Allt Om MC 1978 och föreställer Luchinelli i sadeln på en Sukisuki ? Han vann väl Em det året och var redan sponsrad av Castiglioni. Det var väl möjligen samma år de köpte Aermacchi/Harley Davidson ? Tyvärr kan ni inte se bilden i färg som på kopian som Cucciolo fick från Dan Gustavsson (färgkopiatorn på Volvo), men hojen är lackad i rött och silver. Även detta ett Cagiva-kännetecken. Det är kanske inte så konstigt att Lucky numera arbetar för bröderna Castiglioni på Ducati Meccanica i Bologna. Tack Dan för bilden.

MW



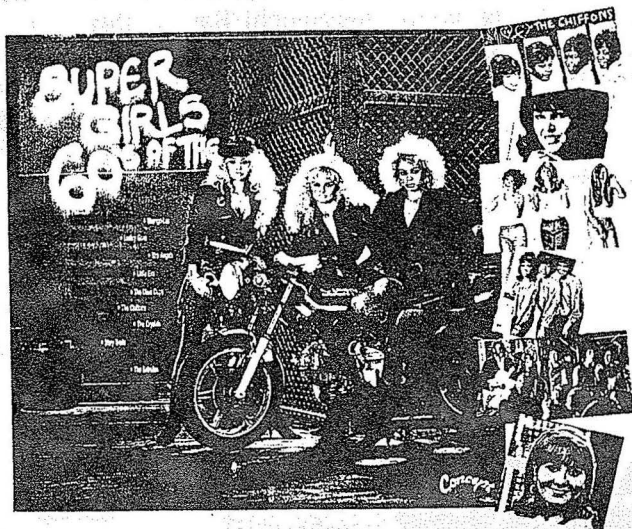
Mats Arborelius 350 Mark III -75. Foto: Seppo Myllyaho.

CUCCIOLOS SKIVHÖRNA

Tidigare recenserade skivor:

Marco Lucchinelli: Lei Cagiva, Lui Ducati (nr 5-87).

Boz Scaggs: Other Roads (Paso på omslaget) (nr 4-88).



SUPER GIRLS OF THE 60's

Ta tre snygga blondiner. Klä på dem lite läder. Låt dem posera vid en snygg svart och guldfärgad Ducati Darmah SD med rostbrunt 2-1 system. Låt sedan bakgrunden vara i lite sjabbig förrådsmiljö. Du har nu skapat ett mycket tilldragande skivomslag. En skiva i ett sådant omslag kan helt enkelt inte vara dålig. Cucciolo har ännu inte lyssnat på skivan, men låtarna är ju kända, och bara omslaget är värt en investering. Här sjunger Shangri Las den gamla biker-klassikern Leader Of The Pack med den sorgliga texten som fick många tårar att falla på 60-talet. Little Eva sjunger om en av 60-talets otaliga danser: The Locomotion. Wanda Jackson sjunger sin klassiker Let's have a party samt Sweet Nothings. Chrystals sjunger den gamla Spector-klassikern Da Doo Ron Ron. Phil Spector själv finns med i The Teddybears som framför Spectors To Know Him Is To Love Him - en mycket vacker låt vars text faktiskt bygger på inskriptionen i Phil Spectors farsas gravsten! Men, den låten är väl egentligen från sent 50-tal? Spector låten Chapel Of Love finns i två versioner och Lulu sjunger sin superhit Shout. Det var ett litet urval av låtarna. Skivan kan beställas från "Skivor & Band" på tel 033-117140. Skivan har best nr LP31623.

MW

64

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





SÅNT ÄR LIVET FÖR EN KLANTIG ENTUSIAST

Det började mörkna i hojgaraget och den löjliga glödlampan i taket orkade inte ge mer än ledsyn. Knäna värkte och ryggen var stel av allt för mycket krypande och krålade de sista dagarna. Någon stjärnmek har jag aldrig varit. Jag skruvar, om möjligt, ännu risigare än jag kör men ett så dåligt flyt har jag aldrig varit med om. Att borra hål i oljepluggar och diverse andra fästelement, resulterade oerfart i avbrutna borrar och dåligt humör. Varenda pryl verkade ha en egen vilja som stod i strid med min. Starkaste viljan hade framhjulaxeln. Den skulle inte in. Punkt slut! Först saknades en distansbricka. Den hade jag lyckats tappa bort vid demonteringen. Jag förstår inte hur något kan försvinna på en så liten och slät golvyta. Brickan, som var av sällsynt dimension, fick nytillverkas med primitiva metoder. När månen tittade in genom garagefönstret och ugglorna hoade utanför, sa kroppen ifrån och jag var tvungen att gå upp och lägga mig. Hur jag skulle tillbringa lördagen stod helt klart. Lördagen var dagen innan årets debutantkurs i road racing som skulle köras i Linköping och då måste man bl.a. ha ett framhjul. Dessutom skulle jag fixa transportfordon samt tillverka stag till krasch-kåpan som jag fått låna på Biscaya. Jag var trött, mycket trött och med oljiga händer svarade jag i telefonen när den ringde. Det var Pontus, en annan entusiast som skulle till Sviestad. När jag hörde hans mek-historier från sista veckan, insåg jag att jag hade det ganska bra. Motorn på Pontus Yama-stänka hade rasat en vecka tidigare och tärvade grundlig renovering med påföljande ideliga provkörningar och justeringar. Pontus hade sedan kört in de nya bitarna i snöstorm, med 38.5°-feber. Jag tyckte han lät trött, han också. Tillsammans undrade vi vad vi höll på med och vad som drev oss. Sedan somnade jag tungt.

Lördagen började bättre... Släpkärra med vidhängande Saab inhämtades. Detta tog endast ett fåtal timmar. Sedan var det till att släss med hojen igen. Till slut satt t.o.m. framhjulet på plats. Så var det bara resten kvar... Fram på kvällskvisten kunde jag, som avtalat, anlända till Jonas i Kungälv, för att hämta honom och hans SS. (Det där gick lite väl lätt!) Vi fnulade med nämnda SS en stund och passade på att örevisa våra handavtryck på den nylackade Imola-knöcken. När vi spännat fast hojen på släpet for vi till Göteborg och fick upp min rantah på andra halvan av släpet. Så ja! Jag betraktade ekipaget och undrade om vi verkligen skulle komma iväg nu... Så här lätt! Hm...

Dealen var att vi skulle sova tidigt och sedan starta vid 3.30 på natten med destination Linköping. Efter fika med tillhörande utbyte av vilda idéer, beslöt vi flytta bilen, så vi kunde se hojarna från fönstret. Klockan hade då nått 23-snåret och vi insåg att snar sömn var nödvändig för att orka med morgondagen. Vi gick ut, jag klev in i bilen, flyttade bilen, klev ur, låste dörren och vred av nyckeln i låset! Ridå! Det gick runt i huvudet och jag fick stötta mig mot bilen. "Du skojar!", sa Jonas. Nä, då, nyckeln var av. Närmsta nyckel fanns 8 mil bort och utan nyckel kör man inte en Saab. (Backen, ni vet.)

Upp till lägenheten igen. Febril aktivitet, alla lässmeder, oärgningsfirmor, panik, går inte, Nä, bara märkesverkstäder, hallå, öppnar på måndag, pip, Saab-nyckel?, äntligen, 450 spänn! En farbror sade sig kunna ordna saken för denna ringa summa men först om en timme. (Snark!) Den lösningen var mindre tilltalande, varför dragkroksförsedd förstående kompis jagades upp. Hur ljuvliga lät icke orden från Benny när han lovade möta upp mitt i natten för att köra oss till den avlägsna motorstadion. Rört i säng.

När vi anlände punktligt till Sviestad vid 7.30-tiden, var det solsken och iskallt. (Runt 0-strecket troligen). Det mekades in i det sista och vi lägrade oss intill ett gäng med lastbil med bakgavelift. Dom såg ut som ett fabriks-team bredvid oss. Alla varmkörde och gasade och eftersom vi inte ville vara sämre, startade vi upp våra rashästar och sjöng högst.

Jag tyckte vi gått igenom 77 sorger och 88 bearövelser innan vi väl kom på plats men snacket i besiktningsskön med övriga deltagare fick mig snart att ändra uppfattning. På t.ex. Killen från Småland som fått gaffeln till sin RG ett par dagar innan körningen, bara för att konstatera att en vital del i anti-diven gått av under transporten. Han fick svarva en egen axel och montera den mitt i natten, utomhus, i snöstorm. Han hade en förstående flickvän som lyste med ficklampan och knackade is, så han kom ut att jobba. När han sedan kom till banan, vägrade han ända att starta. En snäll farbror lånade ut sin cykel till honom så han kom runt och fick sin licens. Han undrade nog också vad han höll på med. Vad är det som driver en entusiast?

En stund senare visste jag precis! Duccen bölade lyckligt och sörplade i växlingarna och kriget var i full gång. Jonas uttryckte det så här: "Det här går ut på en sak... Japsjakt!" Jag fick bita mig i tungan för att inteskratta högt inne i hjälmen.

Lite skruvare är väl inte så farligt...

Yours sincerely

Anders
Nº 303

UTLANDSREPORTAR

Kan du italienska? Då kanske detta är något för dig. Vi söker någon som kan översätta italienska artiklar. Du kan få halva prenumerationskostnaden av Motociclismo (eller Moto Sprint) betald av klubben om du ställer upp. Men, du behöver inte prenumerera. Jag har en del italienska artiklar som skulle vara inressanta att få översatta. Om t ex ovanliga Ducati-prototyper mm. Från senaste Motociclismo har jag provkörning av Cagivas 500-racer och provkörning av Lucchinellis 851 (888cc) Superbike-racer. Intresserad? Hör av dig till Micke Werkelin 08-7662284.

BOTT 89

MC NYTT BOTT CUP (sponsad av Metzler & Castrol):

20-21 Maj Kemora, Finland

18 Juni Knutstorp

16 Juli Knutstorp (DK arrangerar)

27 Augusti Karlskoga (N)

ÖVRIGA TÄVLINGAR -EJ I CUPEN- (PRELIMINÄRT)

7 Maj Karlskoga

14 Maj Karlskoga

20 Augusti Ring Djursland (DK)

20 Augusti Falkenberg

INTERNATIONELLT RACE

4-6 AUGUSTI KNUTSTORP (A-licens krävs)

I Cupen blir det som förut: A-förare och debutanter. Nytt för i år blir troligen att debutanter kan få räkna poängen i BOTT för att kunna bli uppklassade till A-förare. Det är dock inte riktigt klart. Den europeiska cupen kanske inte blir av! Det är en massa strul med banor i Europa, bl a Assen. Det är dock helt klart att det blir ett internationellt race på Knutstorp. Det tackar vi för.

BA/MW

utrymme för tomma tankar

BORGO PANIGALE TORGET
Medlemmarnas privatannonser

Säljes

41mm racing-förgasare 1000:-/par, Potenza kam (Montjuich) 2500:-
racekåpor + formar.

Björn Andersson 040-237358

Köpes

Kamskafts-Ducce (860-1000). Antingen hela hojen eller bara motorn.
Allt av intresse.

Magnus 0766-32581

Säljes

Stor raggig och fullkomligt sjövild Grizzlybjörn. Förra ägaren, en äldre dam på Östermalm, brukade gå promenader med den på söndagarna efter högmässan. Liten i maten.

Ring helst

Säljes

CAGIVA 650 ALAZZURRA -85. 1900 mil, rött och stål, nyshimsad, nytt framdäck. I nyskick helt enkelt.

Magnus 0766-32581

Säljes
PANTAH 600 -82. 2900 mil, nylackad, servad, 2-1 + original.
Kent Jörnevall 031-256089

Säljes
2st 40mm Dellorto samt gaffelkronor till 900SS.
Kent Jörnevall 031-256089

Köpes
Sadel till 900SS, 2-sits, allt av intresse.
Kent Jörnevall 031-256089.

Köpes
860GT/GTS köpes oavsett skick, även ej komplett.
Torbjörn Lindgren 0485-54247

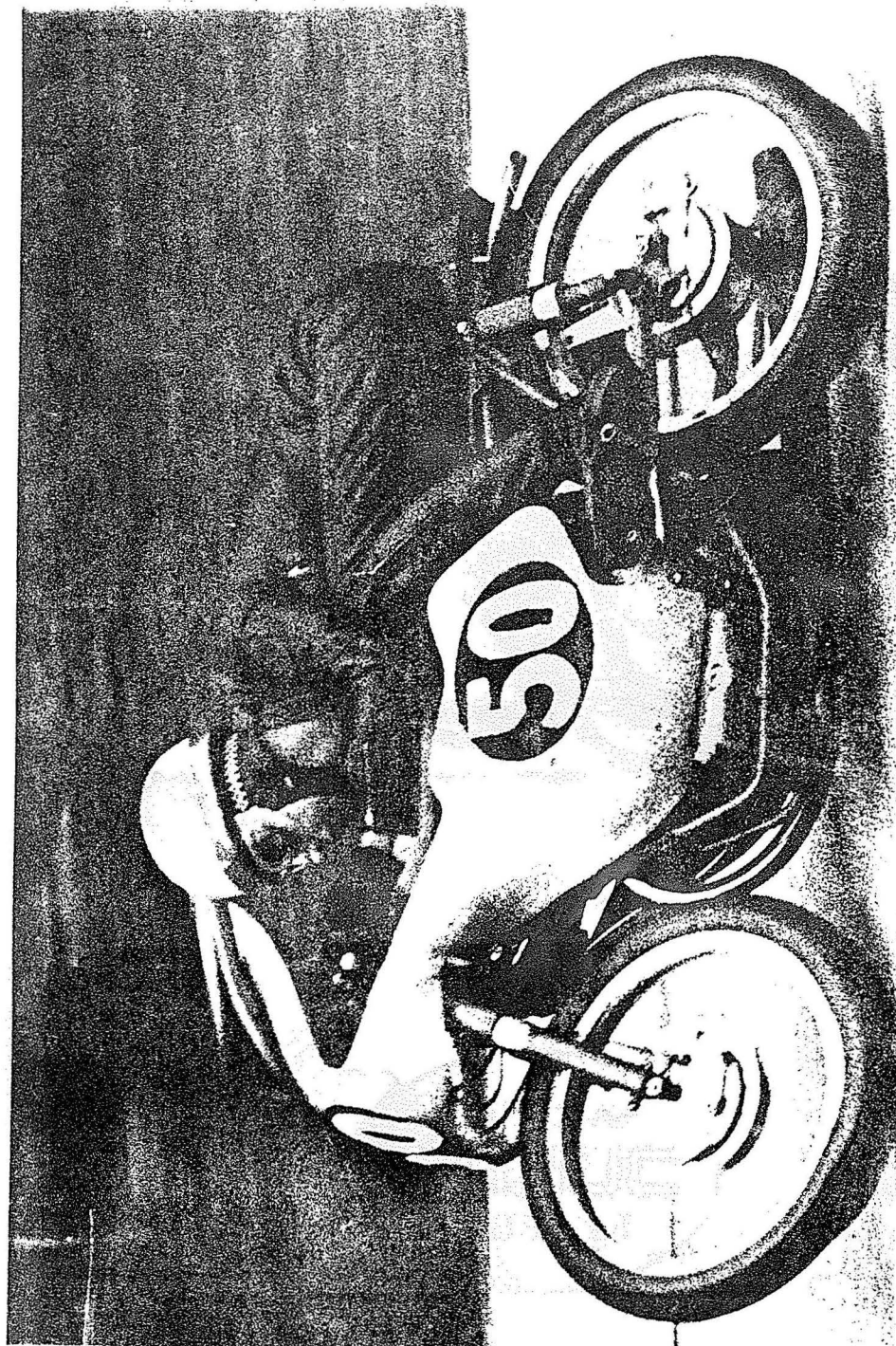
Köpes
Till 900: MHR-delar, speciellt framgaffel, clip-on, dyna, helkåpa, bak
skärm, Boschtdändning kompl, laddrelä, växel/bromspedaler & länkar
samt fotpinnar mm.... OBS! för ev byte finns lite 900SS prylar
Torbjörn Lindgren 0485-54247

Köpes/bytes
DUCATI-BROSCHYRER från 1950-1985, fina bytesobjekt finns.
Torbjörn Lindgren 0485-54247

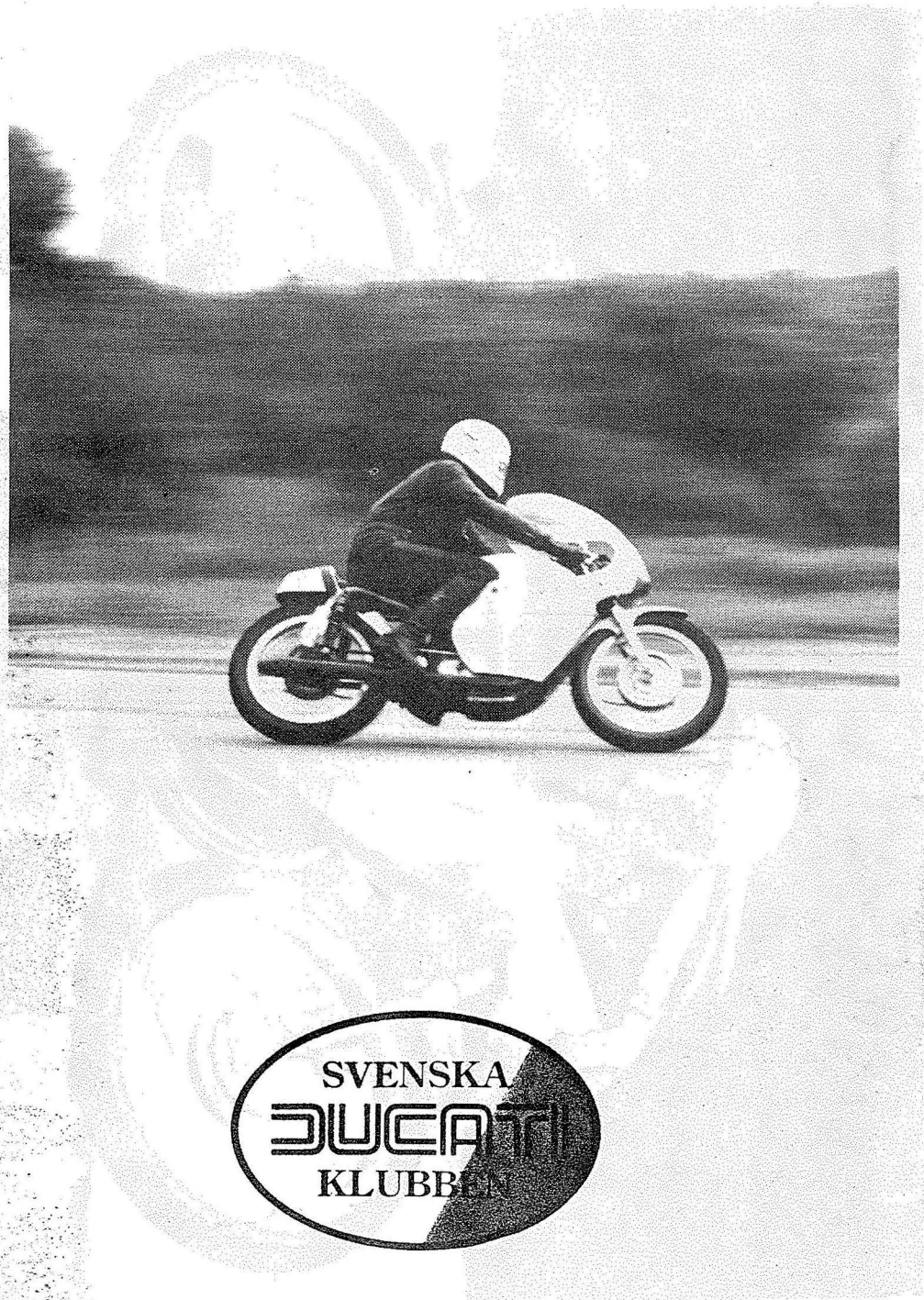
Säljes
Avgassystem 2-2 till Cagiva Alazzurra ngt defekt. Kan bla användas
om man vill bygga om sin F1:a till en F1-S (Sport). Se Cucciolo nr
6 1988.
Micke Werkelin 08-7662284

Säljes
Avgassystem till Cagiva 650 Alazzurra (2-2), samma som på Ducati
750 F1-S säljes till hugad spekulant.
Stefan Finnkopp Jakobsson 0502-15103

Köpes
1st huvudcylinder till kopplingen, 1st sving med eller utan axlar, distanser
mm, 1st drevkrans med ryckutjämnare, 1st svart broms-ok (Brembo you
know), 1st kåpunderdel till Hailwood -84, 1st bakfälg 18", fotpinnar,
Veglia, 851 eller en 900 motor, det mesta köpes
Claes Gustavsson 0480-71773 arb:0480-22100



Ulf Svensson, Ducati 125 GP, Italiens GP Monza 1959



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN