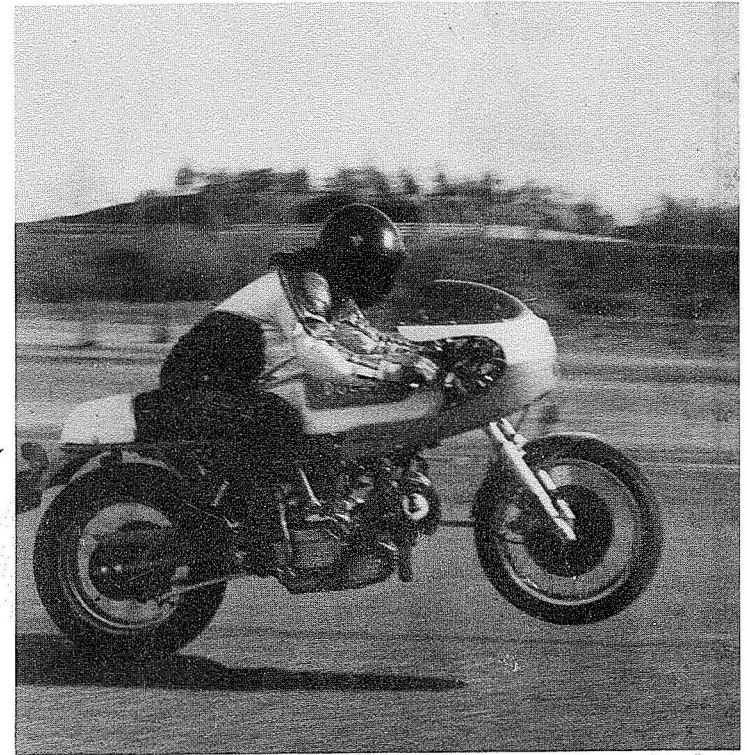


Cucciolo



NR 21
JUNI-JULI 1989

NÅGOT LÄTTARE MEN NÄSTAN LIKA TJOCK!





CUCCIOLA NR 3 1989

Tidningen har blivit fyra sidor tunnare av häftningstekniska skäl. Trycket på den här tidningen bör vara toppen och är gjort av Affärstryck AB i Landskrona (Mats Håkanssons morsä).

Omslag: Kent Jörnevall i depån på Kinnekulle. Foto MW

Sid 2 & 68: Stockholms-Ducatister på vartur till Norrtälje på valborgsmässoafton. Ca 15 Ducatister deltog. Foto:MW

Baksida: Björn Andersson. Foto: Soshihiro Honda?

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

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

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

Svenska Ducati Klubben, c/o Mats Håkansson, Storgatan 14A, 26131 Landskrona. Tel: 0418-12978, 0418-22733.

Adressändringar skickas till:

Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 19631 Kungsängen.

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

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

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

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

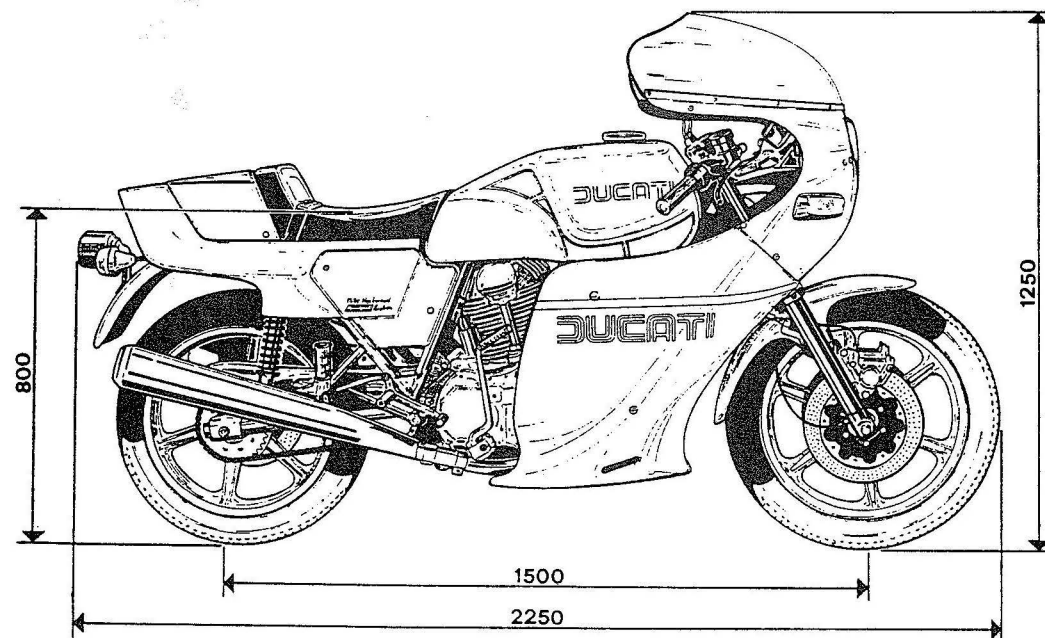
CUCCILO ÖVER VATTENYTAN

Kris stod det i förra numret. Idag kan vi säga att vi förmodligen kravlat oss upp över vattenytan. Förra numret blev ännu struligare än vad jag skrev om och kunde tro. Flera artiklar blev fördröjda och tidningen lämnades för tryck en vecka försenad. När tidningen skulle hämtas ut från tryckeriet kom chocken: De ville ha drygt fyratusen kontant! Det hade vi kommit överens om att vi skulle slippa, men det hade blivit avslag utan att de meddelat oss, så nu stog jag där utan pengar. Pengar skickades upp från Skåne och jag fick hämta tidningen ytterligare en vecka försenad.

Sedan har de mycket att göra på Mats Håkanssons morsas tryckeri i Landskrona, så tidningen blev ytterligare en försenad innan den var hophäftad och kunde skickas ut.

Nu ser det ut att lösa sig. Lars Höjer har erbjudit sig att hjälpa till att göra Cucciolo. Vi kan göra t ex vart annat nummer. Mats Håkanssons morsas tryckeri skall göra hela tidningen. Du kan se åt att kvaliteten har blivit (förhoppningsvis) mycket bättre. Och tidningen har inte blivit dyrare. Vi får bara hoppas att de får tid att göra tidningen snabbt. Det vore verkligen toppen och skulle lösa problemen.

MW



CUCCILO BER OM URSÄKT (IGEN)

Cucciolo nummer 20 hade bara några timmar innan dimpat ner i brevlådorna runt om i landet när det ringde hemma hos undertecknad. Det var en mycket uppretad MC-Nytt redaktör. Han ansåg sig helt felciterad i tidningen. Han ville inte alls tillrättavisa oss. Han ville bara förklara för oss hur det ligger till med copyright så att vi inte skulle råka illa ut. Vidare så menade han inte att det var just MC-Nytt vi borde nämna mera när vi skrev om BOTT, utan de övriga sponorererna. Han var inte heller uppretad när han ringde Mats Håkansson som det stod i förra numret, men nu var han uppretad! Att han fått numrets ris gjorde saken ännu värre, och det lilla citatet ur MC-Nytt var missvisande (det var en insändare, inte skriven av redaktionen) och påståendet att tidningen kostade endast en krona var.....

Ja Tommy Bernqvist var minst sagt uppretad. Jag förklarade att vi uppfattat hans telefonsamtal till Mats Håkansson negativt men att det tydligen blivit nåt missförstånd. Tommy lugnade ner sig efter ett tag och förklarade att han gillar vår tidning och att det inte alls varit hans avsikt att förstöra för oss. Jag svarade att jag ber om ursäkt och vi kom överens om att Tommy skulle få upprättelse i det här numret vilket alltså sker här.

Angående numrets ris så nämnde jaf för honom att det inte var så allmänt menat, att det inte var skrivet av mig (det var skrivet av Finkopp)) samt att vi tar med allt material som kommer till tidningen så länge det får plats. Tommy tyckte då att vi skulle gallra bland materialet, för det gör man på MC-Nytt. Det går givetvis inte jag med på. Cucciolo är till för medlemmarna och kan inte jämföras med en allmän tidning som MC-Nytt. Man kan ju förresten fråga sig varför man inte gallrar bort insändare typ den som var citerad i förra numret av Cucciolo. Nog om detta. Vi skall givetvis vara glada för att MC-Nytt bryr sig om oss samt att de har många bra artiklar om italienska hojar. Något man sällan ser i andra svenska hojtidningar. Om svenska hojtidningar kan du förhoppningsvis läsa på annan plats i det här numret.

MW

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

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögnar

BYGGER OM

Jan Johansson, även känd under namnet Partikel Janne, har efter en vartur med hojen helt plötsligt bestämt sig för att bygga om densamme. Cucciolos redaktion har hört att det beror på att cien lafier fornet hurobar durun denidop fur komer scip i diket...

LACKAT OM

Peter "Petta" Lindqvist i Täby är som alla vet trendkänslig. Knappt hade han fått se den gråa 750 Sporten på mässam förrän han lackade om sin 950 NCR i samma färg.

SLUT MED RÖDA PASO?

Enligt ett rykte som nått Cucciolos redaktion via Biscaya Motor så skall det inte längre gå att köpa röda Paso från fabriken! Den skall nu endast gå att få i metallic-blå eller silver!! Hoppas att ryktet är en missuppfattning. Det hör ju till att man ska kunna köpa en Paso lackad i knallrött.

GUMMI

Ovan nämnda Biscaya Motor sägs ha utökat sitt lager med ett imonerande parti gummimuffar till lamphållarna till Darmah. Cucciolo har inte lyckats reda ut vad denna stora efterfrågan beror på. Men Darmah-ägare med dåliga gummimuffar kan kontakta Biscaya Motor så kan de med säkerhet fixa fram nya på kort tid.

DUCATI I SÖDERTÄLJE

MC-Hörnan i Södertälje har blivit återförsäljare av Ducati. MC-Hörnan har sålt Ducati förut och man kan även serva märket sägs det. Två personer som jobbar på firman åker dessutom Ducati. Det ser lovande ut.

LILL LÖWIS

I en artikel i en kvälltidning nyligen framgick det att Lill-Löwis har sin Ducati Paso kvar. Har han blivit medlem ännu?

TAR DET LUGNT

Nordbecks Motor tar det lugnt med uppbyggandet av återförsäljare för Cagiva-gruppens hojar i Sverige. Det uppgav Ulf Nordbeck nyligen och några nyheter hade han inte att förtälja i övrigt. Det verkar ganska klokt att välja återförsäljare med omsorg.

GILERA I SVERIGE

Rindars i Södertälje skall nu komensera sin starkt sviktande BMW-försäljning med att sälja Gilera. Man ska ta hem 125:an, off-road hojarna samt 500 Saturno, den otroligt vackra landsvägs-stånka-racern. Priset på Saturno lär tyvärr bli högt. I sextiotusen kronorsklassen, minst. Synd på en mycket vacker maskin.

GILERA V-TWIN

Den japanske Gileraimportören C Itoh sägs jobba hårt för att Gilera skall ta fram en V-twin. Själv har Itoh låtit sätta ihop två Saturnomotorer till en V-twin och Gilera har visat sådant intresse att man även lyckats intressera sina ägare Piaggio som ju även äger Puch sen några åt tillbaks. Om det sedan dyker upp en Aprilia 90° V-twin på Milanomässan i höst så får man ju säga att italienarna har hittat sin profil: Smala lätta och smidiga V-twin-hojar med känsla och körglädje. Något som vi Ducatiåkare upplevt så länge vi kört Ducati.

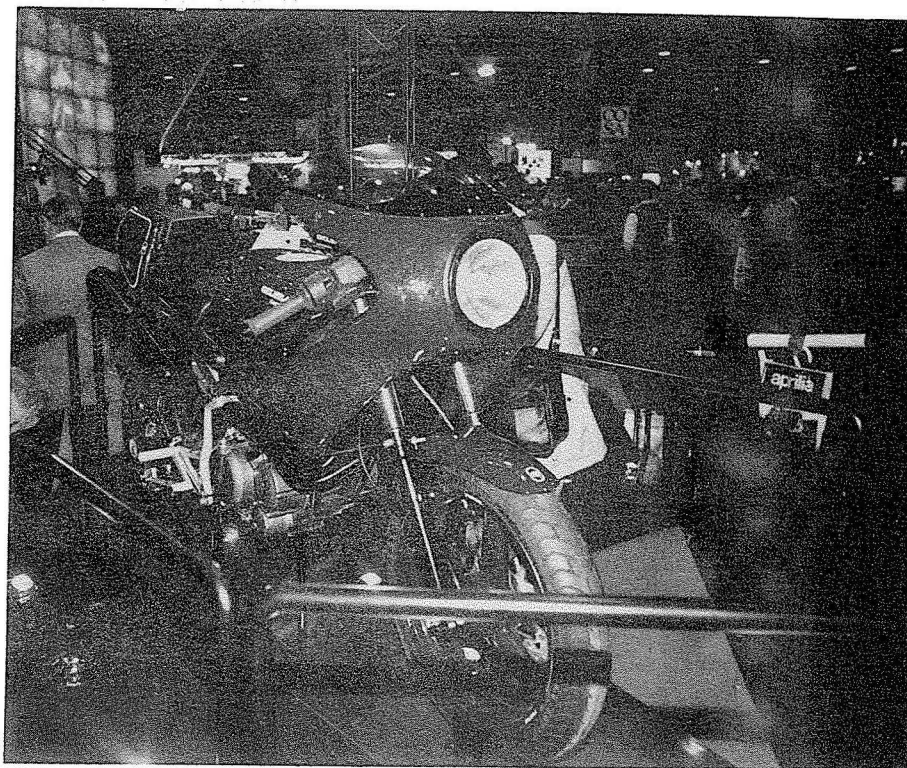
BIMOTA I JAPAN

Förra året byggde Bimota 600 hojar med Yamaha och Ducatimotorer. 95% av dessa gick på export till Japan!

1989 ÅRS 10 I TOPP I DESIGN

- 1) Gilera 500 Saturno, perfekt förening av modern och klassisk design.
- 2) Bimota 750 DB1 RS. Vacker och först med inkapsling i modern tid.
- 3) Ducati Paso. Kom efter DB1 men blev trendsättare.
- 4) Cagiva 125 Freccia C12. Borde dela 3:e platsen med Paso.
- 5) Ducati 750 Sport. Som Gilera fast inte lika lyckat.
- 6) Aprilia 125 AF1. Lite väl trendig, men otroligt vågad design.
- 7) Gilera 125cc landsvägshoj. Inte lika vågad som Aprilia, men grym.
- 8) Malaguti 50cc moped. En grym skapelse i stil med Paso.
- 9) Harley Davidson XLH883 Sportster. Klassisk design som står sig.
- 10) Ducati 851 Luchinelli Replica, Rödd och utan en massa kرافs. Det är en stor skandal att inte Guzzi har nån modell som platsar. Närmast ligger Le Mans, men den är inte lika snygg den var för fem år sen. Laverda 1000 SFC ligger också mycket nära, men den är lite för klumpig. När Norton P55 börjar tillverkas kommer den förmodligen att gå upp på listan då den ser ut att vara den snyggaste "pasokopian" hittills. Japsarna har gjort många misslyckade försök att efterlikna Pason och de ligger långt ner på listan när det gäller att komma med något eget. Närmast ligger... få se nu... Yamaha OW 01? BMW är ganska typiskt tyska och saknar riktig utstrålning. Snyggaste BMW:n är den sportigaste versionen av 750:n, men det räcker inte långt. Moto Morini Dart räknar vi inte förrän de kommer med något nytt.

1:A PÅ CUCCIOLOS 10 I TOPP



GILERA 500 SATURNO

Foto: Biscaya

RR-EM Anderstorp 21-22/5.

Helgen 21-22 Maj var det RR-EM i Anderstorp. Det som lyfte denna EM deltävling från andra EM-tävlingar var att Ducatiklubben skulle ha en flaggparad före tävlingarna.

På lördagen var det lite tunt med folk, det hände i stort sett inte något den dagen. Det vobblade omkring en hög med risbrännare på banan, sk superbike.

Den ditsända tidningsmedarbetaren hade i vanlig ordning sjabblat med det mesta så han fick lura sig till tältplats genom att supa tältägarna (skåningar, så det var en enkel match) under bordet.

Vi väcktes sen nästa morgon av att fler skåningar på Ducati kom mullrande på sina Ducati utanför. Det var det bästa sätt jag nånsin vaknat på... Vädret var fint och soligt. Detta var första gången jag var i Anderstorp och det inte regnade och var kallt!

Det var meningen att vi skulle träffas kl 9 på morgonen, så dags var det inte så många Ducatister där, bara 10-12 st. Det visade sig att ett antal hade backat ur i sista sekunden så det var ganska osäkert om vi skulle bli 15 st som vi behövde vara för att kunna ta alla flaggor som vi skulle ha. De hotade med att fylla på med riskälkar för att vi skulle bli så många.

Men det var ju ett mycket bra väder och dessutom kände väl Ducatiåkarna på sig detta så en efter en droppade de in. Kl 10 när det var meningen att vi skulle köra så var vi säkert en 20 st. Då dök ett annat problem upp, flaggorna vi skulle köra med hade inte kommit. Göran Alden som höll i en massa stuvade om programmet lite så flaggorna skulle hinna komma.

Många i depån tittade när de fick höra lite muller i stället för deras egna pappsmällor. Det verkade vara mycket uppskattat.

Sent om sidor så kom så flaggorna och vi kunde formera upp oss innan vi skulle ut på banan. I vanlig ordning uppstod kaos när flaggor skulle delas ut, passagerare skaffas och Ducatiklubben skulle ställa upp sig. Efter en stund så ordnade även det upp sig och vi kunde ge oss ut.

Eftersom vi hade bestämt oss att på en given signal kasta flaggorna och sätta varvrekord på andra varvet så gick det lungt och städigt till på det första. Några enstaka åskådare kunde man till och med se denna tidiga timme.

Vi blev svartflaggade efter ett varv så då var det bara att köra in i depån efter en mycket stillig uppvisning. Man kan ju alltid hoppas att fler såna här jippon ordnas. Man träffar en massa nya Ducatister och de flesta är ju pussörsmänniskor så de får på ett utmärkt sätt visa upp sina hojar.

Style is
not a
decoration
added to
a functional
structure.
It is
a work
of art.



1989 ÅRS 10 I BOTTEN I DESIGN (FULASTE -89:ORNA)

- 1) Honda 1500cc 6-cyl Gold Wing. Oslagbart fulast!
- 2) BMW 1000cc K1. Dom kallar den för sportmaskin! Ha, ha, ha, ha
- 3) Honda CBR 1000. Vidrig Pasokopia med 1,3 gånger för stor kaross!
- 4) Kawasaki ZX-10. Extremt klumpig billiknande hoj.
- 5) Suzuki GSX600F. Ful ankunge som försöker likna Paso/DB1!
- 6) BMW K100 RT. Ful tysk kantighet.
- 7) Norton Commander. Har Norton köpt BMW:s designer för denna Wankel?
- 8) Moto Guzzi California III. En mismatch av delar.
- 9) Suzuki 750 GSX-R. Har förlorat all sin charm.
- 10) Honda NS 125. En ful italiensk (!) 125:a.

SAMLINGSPLATS

Ducatister i Stockholmsområdet träffas även i år vid Brostugan på Kärson vid Drottningholms Slott på Onsdag-kvällar kl 19.00.

NYGAMMALT

Jonas Dahl har lyckats komma över en framgaffel från en gammal Ducati 750, ni vet en sån med DUCATI ingjutet i gaffelbenen och med hjulaxeln framför gaffelbenen, vilken sägs minimera försprånget och göra 900:an i det närmaste självstyrande. Garanterat trendigt!

TRENDER

Vid senaste banåkningen på Kinnekulle kunde vi se några nya trender. En Ducati behöver inte längre vara röd. Bl a kunde man se en vit Replica och en blågrön 900SS. En ny 750 Sport med 851:ans ljuddämpare väckte mycket uppmärksamhet. En Mille Replica utan kåpa och med bakochframmonterade Ducati-vingar på tanken väckte också nyfikna blickar. Vassast lät Biscayas 906 Paso med ett par hemliga ljuddämpare som spred ett vasst ljud över hela området. Alla V-twin åkare åkte dock diskret in i depån när de blev omkörda av en 450 Desmo på både ut och insidan i kurvorna.

BANÅKNINGEN PÅ KINNEKULLE

Banåkningen på Kinnekulle Ring blev en stor succé. Över 30st Duccar och ca ett par Laverdor kom till tillställningen. Solen var också på plats. Allt gick ihop ekonomiskt meddelar Ronny Andersson. Många fick dock hjärtat i halsgropen när man kom med bullermätare och påstod att det bullrade för mycket. Det visade sig dock att Duccarna klarade 110dB(A) gränsen vilket Laverdorna hade det svårare med. Tillställningen fick fortsätta.



Björn Andersson mekar med Eva Sellbergs hoj på Kinnekulle

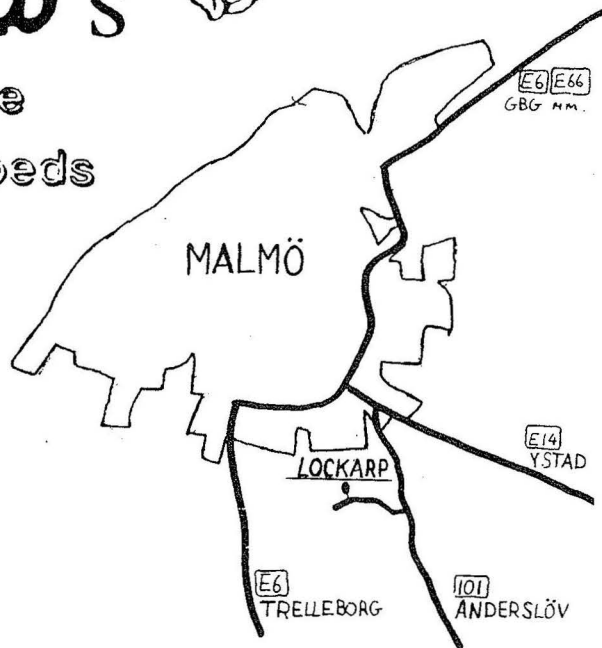
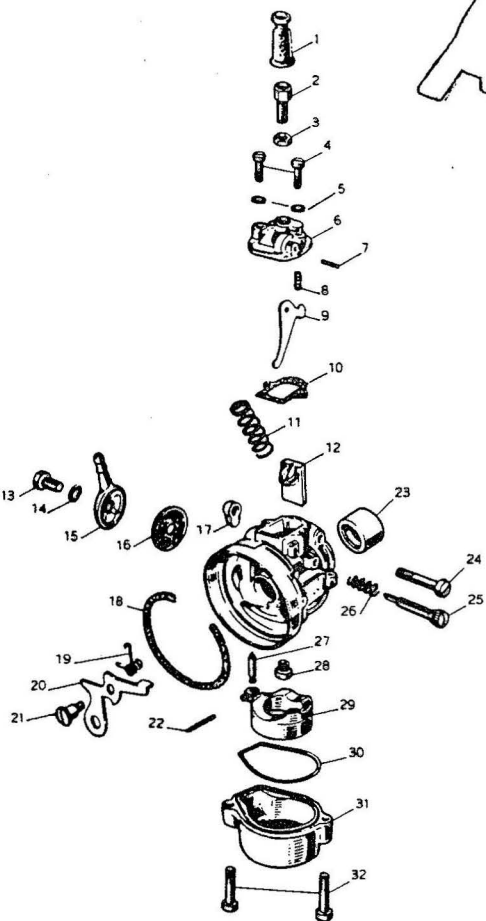
103dB(A)

Det är för j----igt. Myndigheterna har smygsänkt bullergränsen för samtliga hojar (nya som gamla) till 103dB(A). Stod SMC och applåderade igen? På något sätt känner man igen mönstret: Några blöjknuttar åker omkring och för ett himla liv på Sveavägen i Stockholm. Man varavar, åker på bakhjulet och gör burnisar. Man kunde redan innan nya regler infördes åka fast för förargelseväckande beteende mm mm. I stället för att sätta dit dom som stör så ändrar man lagen så att oskyldiga blir lagbrytare! Ett annat fall gäller hastigheten. Trafikolyckorna har ökat och polisen säger att farten på vägarna har ökat så att de skall få lite ny rolig utrustning. Att bilisternas allmänna omdöme har försvunnit -man har slutat att se sig för, slutat använda blinkers, slutat stanna för rött ljus och stop-märke- har man inte nämnt något om. Vidare säger en utredning att olyckorna på 110 vägarna har ökat dramatiskt utan att skilja på motorväg och motortrafikled. Således sänker man farten på alla 110-vägar till 90 i sommar. Var det nån som sa nåt om miljön? Tredje exemplet gäller rattfylla/rattonykterhet. En stor del av de trafikolyckor som sker beror på att den som orsakat olyckan har mer än 0,5, och oftast betydligt mer än 1,0 promille alkohol i blodet. Vad vill man då? Nej, inte öka övervakningen och upplysningen som man borde, utan i stället sänka gränsen till 0,0 promille!!!! SMC står ock applåderar!!!!

Cucciolo's



Battle of the motorvelocipeds



Rennabteilung avslöjar här hur förra årets sportigaste maskin kom till:

- 1 Moped
- 1 Garderobstang
- 1 Buffalostyre
- 1 Moped till
- 2 Betongankarbultar
- 1 Gasreplage MB-diesel
- 1 Bordsben IKEA
- 4 Ölburkar (tomma!)
- 1 Lykta till trädgårdstraktor
- 1 Baden-Badenstol (Mammas)
- 2 Burkar Aluminiumfärg

Ingredienserna finfördelas med vinkelslip, och sammanfogas sedan med Aluminiumfärgen.

Lordagen den 5:te Augusti klockan 10.00 brakar det loss; Starten går för VM-finalen i Battle of the Motorvelocipeds. Det blir tät racing på stämmningsfulla Lockarpsbanan som är 670m lång och mycket kurvig.

Endast två meter från raksträckan ligger serveringen och lockar med gott-gott till rimliga priser. Eftersom bandepån kommer att ligga i rakans kant, är serveringen ett utmärkt ställe för den som är intresserad av mekanisk akrobatik på hög nivå. På resultattavlan kan du med andan i halsen följa utvecklingen i loppet, och efter malgangen klockan 16.00 kan du själv bli racerhjalte i en hyrd GoKart! Allt detta plus det fina vädret gör VM-finalen till ett mycket publikvänligt arrangemang!

Startförfarandet blir av Le Mans-typ med placering efter träningstider. Redan här kan man alltså slå sig fram några meter, kanske avgörande meter! OBS KVALDÄCK ÄR EJ TILLÄTNA!

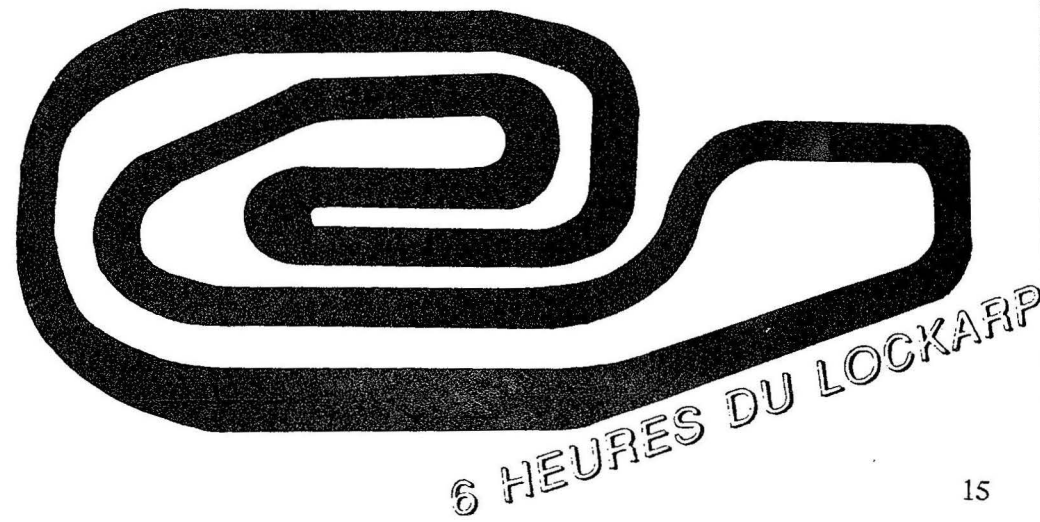
POÄNGSYSTEM: De sex bästa mopederna får poäng enligt 9 6 4 3 2 1 principen. Fint pris till seriesegraren.

AVGIFT: 150:- per moped plus förarörsäkring (ca 20:- per förare, betalas vid tävlingen)

SÄKERHET: Sjuksköterska specialiserad på tonårsproblem.

ÖVERNATTNING: Se annons om arsmötet!

PEGLER & ANMÄLAN Ring snarast: Uffe 0414-91145
Sverker 040-301131



6 HEURES DU LOCKARP

Fig. 10.2 The Dellorto SHA type moped carburetor

DAYTONA (IGEN).

I förra numret nämndes att Feracci-Ducatin (851) vann Pro-Twins. Ögonnittnen har berättat att samma hoj länge låg femma i det stora superbikeracet. Den avancerade till 3:e plats då några framförvarnande hojar fick bryta!! Publikens jublade när den mullrande Ducen kom brummande. Tyvärr fick man bryta mot slutet med mekaniskt fel. Daytona verkar vara värt ett besök. 270000 människor, varav 120000 är hojåkare (!), besökte Daytona Bike Week i år och spenderade ca hundra miljoner dollar! Tillställningen sägs likna Isle Of Man. Förut har snutarna varit struliga, men den nya polischefen Paul Crow har uppmanat sina poliser att se mellan fingrarna för bagatellförelser, och stämningen har blivit så mycket bättre att vissa vill att han skall få en plats i "Bikers hall of fame". Mycket hände runt omkring tävlingarna. Bl a uppträdde David Crosby och Roger McGuinn, båda från The Byrds, var för sig. Ett besök på Daytona står högt på önskelistan.

VILTFARA

Det mesta av detta skvaller skrivs utomhus, på trappan till en stuga på Fårö. I strålände solsken. Framför mig kan jag se den blåa östersjön och den lika röda Alazzurran (nästan poetiskt va!). Hilmlen är klarblå och ovanför stugan svävar en lärka. I ett immigt glas har jag hållt upp en kall öl. Detta ger inspiration och anledning för mig att förmedla en liten notis från en lokaltidning (Gotlands Allehanda den 16 Maj 1989). "Ett rådjur som sprang över vägen. Denna ovanliga iakttagelse gjorde på söndagen Christina Pettersson vid Myrvälde, Tingstäde. Hon stod söder om samhället och skulle lifta vid 06-tiden när hon såg vad hon först trodde var en räv passera vägen. Men från motsatt håll kom en bil som saktade in vid Christina. -Han sa att ett sådant djur hade han inte trott att han skulle få se på Gotland. Han var säker på att det var ett rådjur. Rådjuret fortsatte ut på en åker och försvann sedan ur sikte när Christina fick lift".

Se alltså upp om du åker till Gotland i sommar. Det lär faktiskt finnas några rådjur på ön, men absolut inga älgar och inga grävlingar. Det är bara å gasa. Är det inte underbart med lokaltidningarnas smånotiser?

ITALIENTRÄFF I ENGLAND

Ducati Owners Club i England inbjuder alla ägare av italienska hojar till Caldwell Park den 31 Juli. Det kostar £25 och om du vill veta mer kan du ringa Mick White +277-659879.

LÄGPROFIL

Ducati uppger att man har den lägsta profilen man någonsin har haft på nåt hojdäck på nya 851:an. De båda 17" däcken har dimensionen: fram 130/60, bak 180/55. Maxat!

ÄNTLIGEN!!! VIDEOBAND!!!

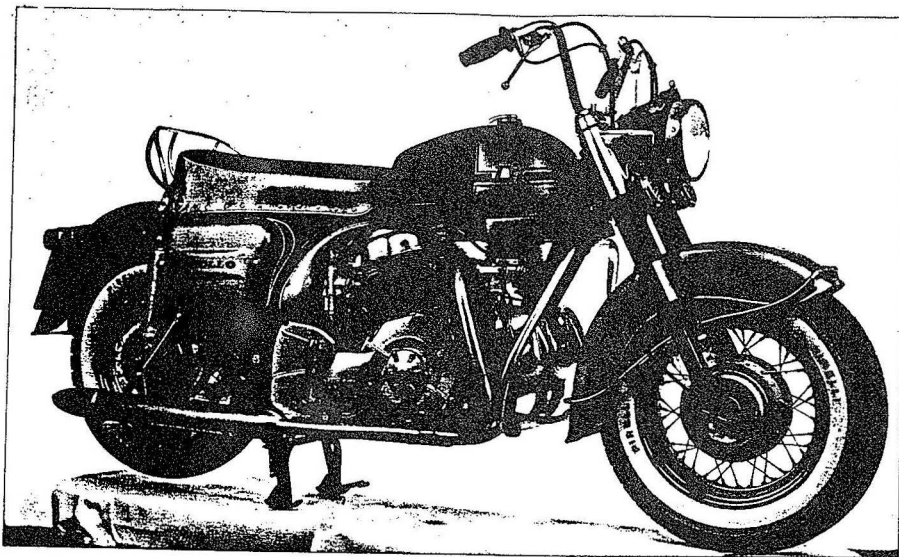
GOLDEN MOUNTAIN/1963 SENIOR TT Hailwood - MV 52 min. 370:-	THE ROAD RACERS Racing på Irland. Därar! 60 m. 425:-
TT TRIBUTE. Klaasisk! Hailwood/Agostini MV/DUCATI 69 min. 425:-	AGAINST THE ODDS Om Saarinen, med avsnitt från Imola -73. DUCATI! 65 min. 425:-
TT CLASSIC PARADE 87 Klassiska TT cyklar på Isle 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 Linnaeus, Box 14103, 400 20 Göteborg. Tel. a/031-830 930, b/0322-50372

COULD HAVE BEEN

I Hot Rod Magazine Juni 1965 kunde man läsa: "-Hör på här- Åskådare vid senaste nationella racen på Daytona hade förmånen att få se en vild ny leksak som visades av Berliner Corporation, distributörer av Matchless, Norton och Ducati. Där fanns en 30 kubiktum vertikaltwin med stötstänger med femväxlad motor och elstart (en dubbelkammotor är på väg sägs det). Men vänta ett tag -deras riktigt stora sak är en 77 kubiktum (1260cc) Ducati V4 stötstångsmotor som ger 115hk genom en femväxlad låda. Helt i highway lyx-klass sägs Ducati fyran vara mjuk som silke vid ca 6000 rpm. Motorn är försedd med fyra förgasare och (hör på nu!) levererar sin enorma kraft genom en dubbelradig kedja (någon ville inte ta några risker)! Vikten är vad man kan vänta på en maskin av den här kalibern, 700 pounds med bensin och olja.

I samma artikel kan man läsa om att Triumph/BSA har setts testa en 3-pip 750 samt att man skall börja tillverka en 250 med överliggande kam. Norton hade en hoj på G med dubbla överliggande kammar och 750cc (kan ses på British National Motorcycle Museum i Birmingham). Av detta var det bara 3-pipen som kom ut, fyra år senare (och fyra år för sent?).



16 TUMMARE

Det gäller att hänga med. Förra året var 16" hjulen helt borta från road racing och de stackare som köpt gathojar med 16-tummare blev utskrattade. Nu kan dock skrattet sättas i halsen när 16 tummarna har gjort sitt återtåg i 500 klassen. Det är Michelin och Dunlop som tagit fram ett 16 tums däck som är bredare, men lättare, än 17-tums framdäcken.

KOLFIBER

1984 gjorde Freddie Spencer en våldsam vurpa då hans kolfiber-bakhjul pajade. Sedan dess har ingen vågat testa detta material i hjulen förrän nu då Honda åter testat kolfiberhjul på träningar i 500-klassen.

FÅGELKRASCH

I förra Cucciolo kunde ni läsa att Randy skadat sig vid träning några veckor innan premiären. Under en senare träning på Phillip Island kolliderade han med en fågel i 250 km/tim varvid han skadade sig i ena axeln. Fågeln sägs ha avlidit omedelbart.

BREMBO

Det är endast Christian Sarron som kör med Brembo-bromsar i årets 500-klass. För att ta upp kampen mot Lockheed har Brembo tagit fram en ny huvudcylinder och ett modifierat bromsok. Bromscylindern går att justera så att man kan få handtaget att verka i olika lägen.

DUCATI SNABBARE ÄN SPENCER!

Redan i förra Cucciolo kunde vi konstatera att Raymond Roche var placerad i superbikepremiären på Donington. Vad vi missade var att han var snabbast på träningen och hade slagit Freddie Spencers gamla banrekord på Doningtons korta slinga! I loppet fick Roche bryta med tekniska problem, i andra heatet då han låg femma.

STRUL MED SUPERBIKE

Första racet på Donington fick räddas i sista stund av FIM då det meddelats helt plötsligt att det Nya Zeeland-baserade pro-motion företaget SMC dragit sig ur! Anledningen sågs vara att man trots förra årets succé inte lyckats få någon multinationell huvudsponsor för i år.

PLACERAD

I förra Cucciolo hade vi inte fått med Randys placering i årets första 500-race i Japan på Sugo den 26 Mars. Han kom på 16:e plats efter att ha sprängt två motorer på träningen. Under racet gick ena kylaren sönder varvid motorn blev överhettad. Men, han kom i mål.

ARMBÅGSSKYDD

Nu är det löjligt att åka omkring med knäskarpsskydd. I alla fall om de inte är kompletterade med armbågsskydd! Det är den franska 250-åkaren Jean Philippe Ruggia som på Phillip Island sågs skrapa i högra armbågen vid flera tillfällen! Då hade han dock inga armbågsskydd efter en incident på Suzuka då han trasslade in armbågsskyddet i knäskrapsskyddet!!! Ruggia är dock blygsam och vill inte prata om sin grymma åkstil förrän han skrapat i vänster armbåge också!!! I Australien blev han tvåa efter Sito Pons.

DATOR-BIMOTA

Bimota har skippat den traditionella runda varvräknaren på sina superbikehojar. I stället har man en panel med LCD-displayer för varvtal, vatten, olja, bensin och luft(!). Displayerna är placerade på tvären framför gaffelkronan med en stor varvräknardisplay längst fram och de andra bakom. Inte helt olikt Volvo Amazons hastighetsmätare!

MORINI-TRIMNING

För dig som vill ha mer knuff i din 350 Moto Morini har Gilardoni tagit fram en 390cc sats. Borrningen ökas till 66,3mm och kolvarna väger exakt lika mycket som original vilket gör att man slipper balansera om vevpartiet. Satsen innehåller kolvar, ringar, kolvbultar, cylindrar, låsringar och packningar. Priset är i England £240 utan VAT. Säljare: Benjy Straw's Wee Vee, The New Stores, 235 London Road, Croydon, Surrey CR0 2RL, England.

500 ROAD RACING 9 APRIL PHILLIP ISLANDS AUSTRALIEN

1) W Gardner (A) H-a, 2) W Rainey (USA) Yam, 3) C Sarron (F) Yam. Randy hade 14:e träningstid, men det är oklart om han var med i tävlingen överhuvudtaget. På träningen hängde sig gasen och Randy fick bromsa omkull för att inte krascha in i Dominique Sarron. Vidare spökare växellådan och Randy var inte alls nöjd med hojen och bad Cagiva att bygga en ny ram tills nästa race i Spanien.

INGEN ELUPPVÄRMNING

Elektriska däckuppvärmare har ni väl sett på F1 biltävlingar. De har funnits även i road racing ett tag, men nu har de förbjudits då de gör att GP-loppens starter kan dra ut på tiden.

JOEY DUNLOP SKADAD

Joey Dunlop vurpade under racen på Donington i slutet av Mars och skadade vänster ben och vrist. Det var ganska allvarliga skador men Joey satsar på att vara fit for fight till Isle Of Man där han skall göra allt för att vinna något race så han kan slå Mike The Bike Hailwoods rekord i antal segrar på ön. Joey har bett att få växelspaken på höger sida på alla sina Hxxxor.

NY 900 SUPER SPORT

Kjelle och Björn från Stockholm var nyligen på Maurizio's Ducati-träff. När man besökte fabriken fick man se årets nyhet: 904cc motor i samma chassie som 750 Sport! Men, inte vattenkylning som på Pason, utan luft/olja kylning i stället! Alltså samma motor man använt i Paris/Dakar och andra ökentävlingar de senaste åren. Låter mycket imponerande, men kanske inte direkt överraskande (?). Man kan ju förmoda att 750-motorn är på väg ut. Man monterar väl i de man har på hyllan, men sen får vi nog nöja oss med motorer baserade på 851:ans motorblock.

TIDNINGSKRIGET FORTSÄTTER

Cucciolo hamnade ju nyligen i en liten polemik med MC-Nytt, utan att vi ville det. Nu är det tidningen Superbikes tur? I Juni-numret har man ett slags MC-spel på mittomslaget där spelaren är anställd på tidningen och råkar ut för diverse saker. Bl a nåt i stil med: "Du träffar på MC-Nytts Tommy Hjärnbrist (skall vara Tommy Bernqvist, Cucciolos anm) vid en testkörning. Stå över två kast!" . Vad som ligger bakom detta påhopp vet vi inte. Mot oss är man snällare: "Du får provköra en Ducati 851, flytta fram två steg".

RABATT

MORO (Motoforniture) i Varese erbjuder alla 10% i rabatt som nämner Ducati Pompono Italia som referens. Detta gäller reservdelar och tillbehör för Cagiva/Ducati. Även postorder. Adress i Cucciolo nr 20.

STEREODÄMPARE

När Norton-Wankeln dök upp i JPS-skrud hade man en revolutionerande nyhet att visa upp. Två bakstötdämpare! Mer direkt verkan utan länkar sa chefsmeken. Motorn går så varmt att stötdämparen pajar sa teamchefen. (Ja, det är den nya vattenkylda wankeln vi talar om!) Medan halva depån gick omkring och fnissade kommenterade den gamla Norton-hjälten Peter Williams: Tänk att dom inte lärt sig någonting på tjugo år!

JD

Vid Donington-rundan av Superbike, när Roche slog banrekord och allt det där, så uppmättes nya Duccen till ynka 100 dB. Beklämmande. JD

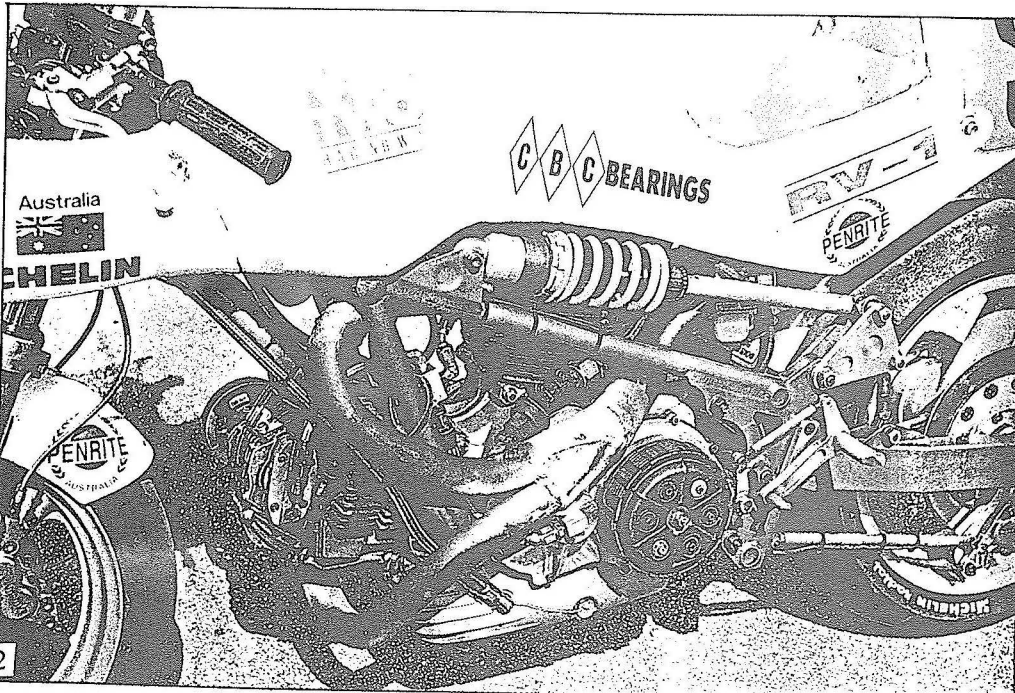
DUCATI BRUD SÖKES

Alexis Mayans jobbar på BBC i England och han tänker göra nån slags dokumentärfilm om sitt favoritmärke. DUCATI! Till denna film sökte Alexis en tjej i åldern 22-35 år för en roll. Det kanske är sent nu, men om du är intresserad kan du ringa Alexis på tel +1-229-4064.

DAYTONA

Att Dale Quarterly vann på Fast by Feracci-Duccen i Pro Twins har väl ingen missat. Tvåa kom speedway-Hondan och trea Jimmy Adamo på Leonis åttaventilare med 95mm i borrh, dvs 907cc. Snabbast på träningen hade dock John Britten varit på sitt hemmabyggda monster. Remdrivna överliggande kamaxlar, vattenkyld, kevlar/kolfiber chassie och stötdämparen stående framför motorn. Det var ingen dålig tävlingsdebut för Dencon som den kallas, ledning tills den hemmagjorda bränsleinsprutningen sa upp sig på första varvet. Missade tredjeplatsen pga en sten mellan rem och remhjul gjorde Doug Brauneck med Dr-John Guzzin som numer är försedd med en centralrörsram som fabriken byggt efter doktors anvisningar. Med hjälp av Weber-Marelli insprutning säger den fiffige tandläkaren sig ha fått ut 118 hästar varav hela 100 vid 6500 varv! Detta räckte till att knuffa ekipaget genom fartfällan i över 270 km/tim vilket väl får betraktas som hyfsat av en stridsvagn. Ett annat roligt ekipage som fick bryta var Owen Coles på RV-1 Duccen från VeeTwoRacing, Australien. Troligen är det samma hoj som Cathcart har på s 114 i Untold Story (och samma som det står en del om på annan plats i det här numret, MW:s anm). Samma hoj, förresten... Vevhus och remskivor är samma, kanske. Hursomhelst skuggade den Dr John-Guzzin tills bensinen löste upp tanken som rann iväg och pluggade igen huvudmunstycket så att motorn skar. Så kan det gå. Att hojen är konkurrenskraftig hade Coles visat en månad tidigare då han vann ett hårt lopp i Nya Zealändarnas årliga BEARS (British, European and American racers) Sound Of Thunder.

JD



Båda bilderna visar den McIntoch-ram försedda 900 Vee-Two Ducatin med Owen Coles som förare

UTRUSTNING TILLBEHÖR – RESERVDELAR förmodligen Skandinaviens största urval.

SUPERBIKE HUNGARO RING

- 1 Merkel, USA, Honda
- 2 Roche, F, Ducati 888
- 3 Pirovano, I, Yamaha
- 4 Mc Elnea, GB, Yamaha
- 5 Mertens, USA, Honda
- 6 Andersson, S, Yamaha

Heat2

- 1 Merkel, 2 Pirovano, 3 McElnea, 4 Falappa, I, Bimota, 5 Monti, I, Ducati 888, 6 Mertens, 7 Andersson

Roche körde upp sig från 16:e till 2:a plats i första heatet. I andra heatet vurpade han på första varvet. Ducatis 2:a förare Baldassare Monti verkar ju inte så dålig heller?

VM ställning är efter Hungaro Ring (nästa tävling i Canada efter att två tävlingar blivit inställda pga SMC, fd sponsorn): 1 Merkel 63, 2 Pirovano 52, 3 Rymer 48, 4 Andersson 40, 10 Roche 17.

RESULTAT BOTT. FÖRSTA TÄVLINGEN I CUPEN PÅ KEMORA

- 1 Keld Sörensen, DK, Ducati 851
- 2 Jorma Lantta, F, Ducati TT1
- 3 Olle Andersson, S, Ducati F1
- 4 Björn Andersson, S, AT-Ducati
- 5 Juha Kyllönen, F, Ducati 851 Strada
- 6 Mikael Eriksson, S, Norton
- 7 Bosse Sandberg, S, Yamaha Super Tenere
- 8 Markku Eskolin, F, Paso 750
- 9 Jouni Ahonen, F, Ducati 750 Sport
- 10 Niels Koldby, F, Laverda 500

Förlåt. F skall givetvis vara SF, orkar inte ändra. Dan Gustavsson var anmäld men ställde inte upp pga av saknade hjul. 22 var anmälda och 13 kom i mål (alla kom ju inte till start). Det var bra väder, men blåsigt. Sörensen, som varit Nordisk mästare i 500, vann med hela 17 sekunder tillgodo på Jorma Lantta. Olle Andersson körde sin gamla F1:a, som ägs av hans brorsa, då han ännu inte fått vevaxeln från Italien.



MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 21375 MALMÖ

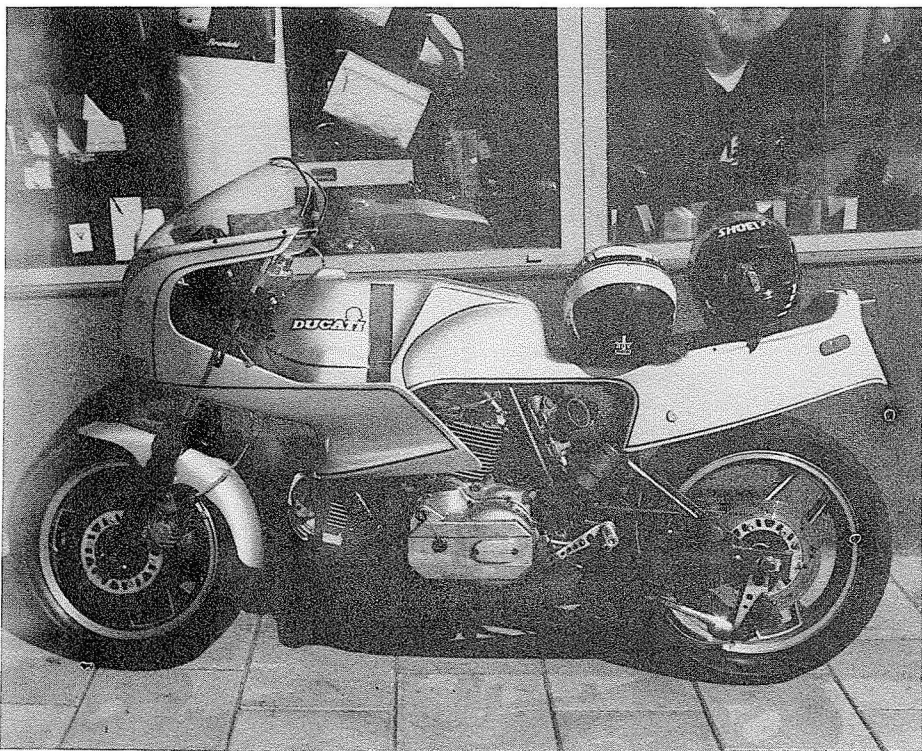
Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00

Vi tillfredsställer alla önskemål på två och tre hjul.

GAL

Cucciolos redaktör var en solig lördag ute och åkte i Stockholms-
trafiken när han plötsligt fick syn på en 650 Alazzurra. Det är inte
varje dag man ser en sån i stockholm så det var till att jaga ikapp.
Efter mycket letande och vild filkörning så hittades Alazzurran (när
den nämnda redaktören hade gett upp och var på väg hem). Det visade
sig att det var Gal från Israel som tog en liten nöjestrapp till Stock-
holm. Känner du Kjell från Åkersberga? frågade han. Det visade sig
att han träffat Kjelle och Björne två veckor tidigare i Bologna! Ibland
är världen liten. De båda Alazzurrorna tog sen en tiomilatur runt
Sockholm (bl a hamnade de mitt i Sofia-Hogs gänget när de åkte över
Rindö). Gal var impad över Stockholm. Europas vackraste stad sa han!
Jag gav han adressen till Maurizio som han lovade att besöka på hem-
vägen. Gal är nämligen också restaurangägare. Han berättade att en
Alazzurra kostar ca 60000:- i Israel och att det finns massor av Cagiva
och Ducati. Detta beror till viss del på att det i princip bara säljs
DUCati/Cagiva, Moto Guzzi och Suzuki i Israel. De andra märkena
säljs inte enligt Gal på grund av araberna på nåt sätt som var svårt
att begripa sig på riktigt.



ADRESSER I USA

Det finns faktiskt Ducati-klubbar och handlare på andra kontinenter.
Här följer adresser till några i USA:

DUCATI INTERNATIONAL OWNER'S CLUB. P.O. Box 650857, Miami, Florida
33265'0857.

GHOST MOTORCYCLES CORP. 194 Main Street, Port Washington, N.Y.
(återförsäljare av nya och beg twins & stånkor).

GIO.CA.MOTO U.S.A. Jimmy Adamo, 160 Sea Cliff Ave., Glen Cove,
NY 11542. (hela Gio.Ca.Motos utbud.

PRO ITALIA. 3518 N. Verdugo Rd. Glendale, CA 91208. Service, delar
och hojar. Häftiga T-shirts!

PCS THE EUROPEAN MOTORCYCLE STORE, 115 East Mason Avenue, Dayto-
na Beach, FL 32017. Hojar och delar.

DR. DESMO, 1328 Madison st, Evanston, IL 60202. Delar, service, bear-
betning, racepreparering, tekniska råd gratis, oljesticka med tempmätare
för 900, Lock i metall för Brembo bromscylindrar.

EURO SPORT, 11576 S.W. Pacific HWY, Tigard, OR 97223. Nya och begagnade
delar.

SYD'S CYCLES, 6600 Haines Road, St Petersburg, FL 33702. Specialprylar
för Ducati, även mycket till stånkor.

ACTION CYCLES, 1626 SW 3rd Avenue, Fort Lauderdale, FL 3315. Delar
och hojar, även stånkor.

Ducati International Owner's Club har en rolig och bra klubbtidning
"newsletter" som tyvärr kommer ut lite oregelbundet. Det kostar \$28
att bli medlem (overseas) och då får man 6 utgåvor av tidningen.

DUCATITRÄFF I HANNOVER

Den 8-9 Juli är det Ducatiträff i Hannover. Intresserade kan ringa
Mats Håkansson 0418-22733

DUCATI-MOTO GUZZI

Enligt välunderrättade källor så har ett äktenskap mellan Ducati och
Moto Guzzi inträffat. Trots generalagentens förnekande i förra Cucciolo.
Paso möter Lario. Paret heter Kjelle och Kicki och bor i Åkersberga
utanför Stockholm. Cucciolo ökar dem all lycka!

NY STYRELSE

Det skall väljas en ny styrelse. Vi i valberedningen behöver tips om frivilliga. Vissa tecken tyder på att nästa styrelse kommer att vara baserad i området kring Tidaholm/Alingsås/Göteborg. Hör av dig om du är intresserad. Det krävs fem intresserade inom ett begränsat område för att få ihop en styrelse. Du kan slå en signal eller skriva till Micke Werkelin, tel 08-7662284

SFRO OMBUD

Jag kommer inte ihåg om det heter SFRO eller nåt annat, men Bo Forsberg i Hållsta utanför Norrtälje är i alla fall med där som expert och besiktningsman av ombyggda fordon. Han kan alltså godkänna ett amatörbyggt fordon vilket är ett krav inför regbesiktning. Bo har förklarat att han ställer upp med tips och råd till medlemmar i Ducceklubben som har frågor angående ombyggnad av hojar. Han är mycket kunnig och kan förklara t ex hur det ligger till med försprång och gaffelvinkel.... Tel till Bosse är 0176-27044

RESULTAT

Årets första BOTT_race gick i Danmark på Jylland Ring. Loppet ingick inte i cupen, utan i NM sägs det. Vädret var soligt. På startlinjen saknades dock bl a Olle Andersson, Bue David-Andersen och Dag Lövaas. Dag och Olle hade fått ett nytt "kit" med an massa godis. En i "kitet" ingående hylsa passade dock inte så bra varvid båda fick vevaxelhaveri! Olle fick sitt i Polen!! Alltså hade man inte hunnit få hem nya prylar. Bue håller på att bygga in en 904cc Paso-motor i ett alu-chassie och var inte heller klar. Dan Gustavsson hade inte fått hjulen till sin Spondon-Ducce så han lånade Irene Alsings original 750 Sport!
Resultat:

1. Kjeld Sörensen, DK, Ducati 851
2. Anders Bengtsson, S, Harley Davidson XR1000 BRAVO!!!!
3. Peer Christophersen, DK, Yamaha XSR900
4. Björn Andersson, S, Ducati 750
5. Dan Gustavsson, S, Ducati 750 Sport
6. Jesper Hals , DK, Ducati 750 F1
7. Jörgen F. Larsen, DK, BMW
8. Claes Wulff, DK, Triumph 841
9. Björn Anton Andersson, S, Ducati 750 F1
10. Peder Spile, DK, Ducati 900 NCR

MARTINI

Ing. Federico Martini (se mittuppslaget i Cucciolo nr 20) har lämnat sitt arbete som konstruktör på Bimota för att jobba som teknisk direktör på Gilera! Martini har jobbat på Bimota sen 1983 och jobbade innan dess som en av Taglionis närmaste medarbetare på Ducati Meccanica i 5 år. Ersättare på Bimota blir Pierluigi Marconi. Martini ersätter Gileras förra tekniska direktör, Lucio Masut, som får motsvarande befattning på Gileras moderföretag Piaggio Veicoli Europei. Allt detta verkar intressant då det ju ryktas en del om nya V-twins från Gilera. Frågan är hur det står till med Bimota?

APRILIA-GUZZI?

Det snurrar några rykten om Guzzi. Ett nytt rykte är ett slags sammangående, samarbete, eller uppköp av/med Aprilia.

MOTOCICLISMO 75 ÅR

Motociclismo fyller 75 år 1989. Detta firade man med att bl a ge ut ett jubileumsnummer i Maj -89 vars innehåll bl a var fjorton sidor om Ducatis Desmomotorer! Artikeln innehåller massor av fina färgbilder varav många är på 851-motorn. I artikeln påstås det också att Taglionis sista 500 GP-racer hade Desmo. Detta råder det ju lite delade meningar om. Men det är i alla fall helt sant att den hade fyra ventiler per cylinder, bakochframvänd bakre topp och dubbla överliggande kammar. Den gav 75 hästar vid 12000 varv uppges det. Köp Motociclismo!

FRECCIA C12

Motociclismo har testat Cagiva Freccia C12R och uppmätt: Effelt på vevaxel 29,68 hk vid 10250 varv, 400 meter på 14,604s, toppfart 163 km/tim! Den slår ut de övriga 125:orna i det mesta utom toppfarten där faktiskt Aprilia är 0,9 km/tim snabbare! Men, den är också dyrast tillsammans med Hondas italienskyggda 125:a. Men den ligger ljusår efter i effekt, design och toppfart.

DÅLIGT FÖR MAMOLA

Det går dåligt för Mamola. När detta skrivs i slutet av Maj så har han kommit i mål en gång, tror jag. Senast i Italien ställde Cagiva upp med tre förare! Mamola, Roche (tillfälligt inhopp) samt testföraren Broccoli. Efter några varv åkte dock samtliga förare in i depån då det började regna. Publiken buade med fick lite gladare miner när Randy gjorde en riktig vertikal wheelie på väg in i depån. Han hade dessutom försett sina stövlar med Mercury-vingar. Alla toppförare vägrade sen omstart därför att Misano är mycket hal då det börjar regna. Castiglioni försökte övertala Mamola att starta. men den enda toppföraren som kom till start var italienaren P-F Chili på en Honda som därmed är den första europe som vunnit sen 85, den första italenaren sen 82 och den första på Pirelli!

ITALIAN BIKES HELP NO. TWO

Efter en månads slit har jag lyckats få ihop en lista (med mycket möda) med adresser till italienska märkesklubbar som jag lovat. Därför vore jag tacksam om ni meddelade oss om ni hittar några fel eller klubbar som saknas. Vi är idag i kontakt med ca 95% av klubbarna. Vi kan naturligtvis bara korrespondera med huvudklubben i landet eller med andra som jobbar seriöst för italienska maskiner. Därför vore jag tacksam att få höra om jag tagit med för många namn här och var. Jag är också öppen för förslag om nya namn på listan. Nu kommer jag att berätta något sorgligt om en italienare som älskar Ducati:

Jag åkte till Borgo Panigale och frågade om de kunde förse mig med en maskin direkt från fabriken, för att vara exakt -en 906 Paso-, för en del resor (vars program finns med i detta utskick), men de sa att det var omöjligt. Jag frågade då om de kunde skicka hojen till orten där min resa skall starta, helt till min egen bekostnad. Svaret var kort; vi är ingen affär!!!!

Kanske, ja mycket sannolikt och som vanligt, får jag vända mig till vänner i andra länder för deras hjälp. Jag tycker detta är mycket konstigt, men kanske skulle de vara mer hjälpsamma mot mig om jag kom till Borgo Panigale på en japansk maskin. Det hade ju varit en bra gratisreklam för Ducati utomlands.

I Juli kommer mitt telefonnummer att ändras till 0423/949055. Jag plannerrar att ordna ett besök hos Cagiva fabriken i September i hop med "Moro" (Ducati-affär i Varese). Nästa Italian help kommer i Juni och vi har en häktisk tid framför oss med Ducati-träffen, en tillställning ordnad av F.M.I. veckan innan och i maj skall vi få besök av ordföranden i I.M.O.C. från Nya Zealand med fru och en del Kiwi-vänner och en "Morinista" från Californien. Jag hoppas att alla våra vänner kommer och hälsar på oss under -89.

Desmo hälsningar från Mr. Pompone Maurizio

POMPONE WORLD TOUR PROGRAM 1989/90

Från 19:e september till 20:e oktober: En tur till superbikeppet på Pergusabanan på Sizilien. Sedan en tur till Israel. Programmet rörande denna resa omfattar ungefär 30 dagar med en sammanlagd körstrecka av 10000-12000 km.

Interkontinental tour (start i slutet av januari 1990): Första etappen på denna resa är ungefär 15000 km och håller på i ungefär 60 dagar och kommer att vara i Australien. Sedan, medan hojen skeppas till Nya Zealand, skall jag tillbringa 4 eller 5 dagar på Tahiti och åka på en hoj från den lokala Ducati-Cagiva importören. Jag kommer att hämta min hoj i Auckland och besöka platser jag inte besökte vid min resa 1988. Hojen kommer att säljas på Nya Zealand. Sista etappen på den här resan kommer att bli till Japan, några dagar i anslutning till Suzuka GP, och om det är möjligt skall jag åka en annan Ducati från Japanska importören. Dessa resor är en del i ett program jag startat för att försöka komma i kontakt med italienska märkesklubbar över hela världen. Jag funderar också på att göra lite PR för turism här i Monte Grappa området där vi bor. Kanske med stöd från F.M.I. och Motoclub Ardosia (Crespano del Grappa). Hojen som ska användas skall vara en 906 Paso i en "tricolore" version som skall bära dekaler från alla firmor som tar del i världstouringprogrammet.

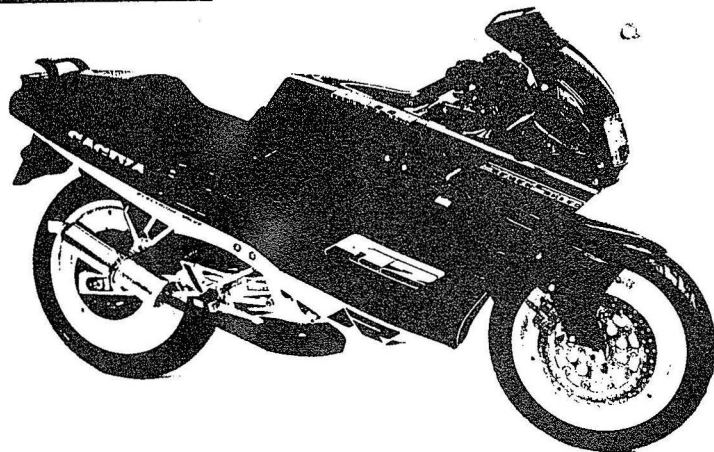
Maurizio Bavaresco



VÅTKOPPLING

Enligt Kjelle och Björne så har den nya 851:an fått våtkoppling! Låter inte som en förbättring direkt, men vi får väl se om de uppfunnit nåt nytt tekniskt underverk.

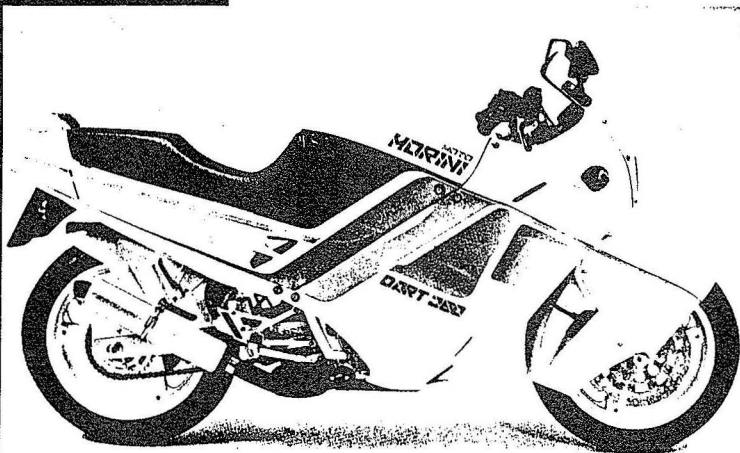
CAGIVA FRECCIA



Marknadens bästa 125:a enligt test i Superbike nr 9/10-88.
Nu har C10 R blivit C 12 R. Den har fått 7 växlar och blivit om möjligt ännu bättre och snyggare. Beställ nu för säker leverans!

FAKTA OM CAGIVA FRECCIA C 12 R:
Motor: 1-cylindrig vattenkyld tvåttakt.
Effekt: 31,5 hk vid 10 500 varv.
Växellåda: 7 lägen.
Framgaffel: 35 mm Marzocchi M1.
Bakfjädring: Progressiv "Soft Damp" med Marzocchi-dämpare.
Bromsar: Golden Brembo ok och skivor, 298 mm fram och 240 mm bak.
Däck: 100/80-16 fram och 130/70-17 bak.
Vikt: 123 kg torr.
Tankvolym: 16 l.
Topplart: Tillräckligt!
Cirka pris: 34 900.-

MOTO MORINI DART 350



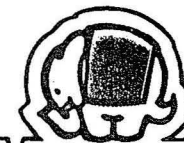
Snyggare, kraftfullare!
Moto Morini Dart 350: för dig som inte gillar japanska dussinhojar.

FAKTA OM DART 350:
Motor: 2-cylindrig, luftkyld, fyrtakts V-motor med Desmo-ventiler.
Förgasare: Dubbla Dell'Orto 25.
Effekt: 34,5 hk vid 8 500 varv.
Växellåda: 6 lägen.
Framgaffel: Marzocchi.
Bakfjädring: Progressiv "Morini System".
Bromsar: Brembo med 300 mm skiva fram och 240 mm skiva bak.
Vikt: 150 kg torr.
Topplart: Tillräckligt!
Cirka pris: 48 300.-

Moto Morini tillverkas av Cagiva-gruppen, Europas största mc-tillverkare, där även Ducati och Husqvarna motorcyklar ingår. För ytterligare information kontakta din mc-handlare.

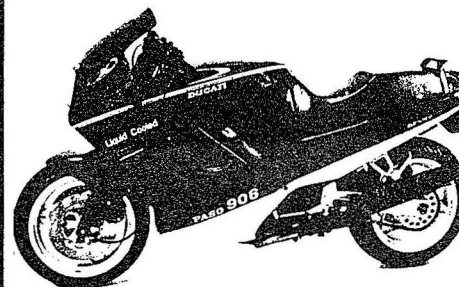
NM NORDBECKS MOTORIMPORT AB

PRODUCTS · SWEDEN 260 35 ÖDÅKRA Tel: 042-20 58 00 Fax: 042-20 56 47



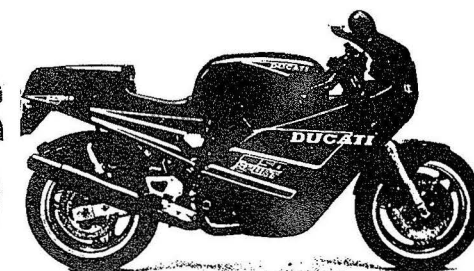
DUCATI

kraft och känsla



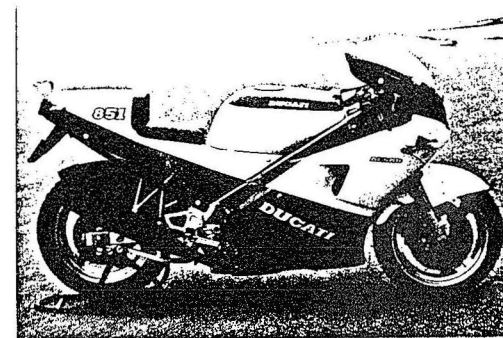
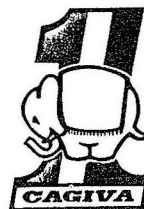
DUCATI 906 PASO

vätskekyld 2 cyl. V-twin 90°, fyrtakt.
904 cc, toppfart 230 km/tim,
88 Hk/8 000 rpm. Pris 76.000:—



DUCATI 750 SPORT

2 cyl. V-twin 90° fyrtakt. 748 cc,
toppfart 215 km/tim, 75 Hk/8 500 rpm.
Pris 69.000:—



DUCATI 851 SUPERBIKE

2 cyl. V-twin 90° fyrtakt. 851 cc,
toppfart 240 km/tim, 102 Hk/9 000 rpm.
Pris 108.000:—

För ytterligare
inf. ring.

Generalagent · Nordbecks Motorimport · 260 35 Ödåkra · Tel 042/20 58 00

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Helgen den 5-6 Augusti hålls den årliga Ducati-träffen med Årsmöte i SKÅNE. Träffen kommer att ha Mopedracet i Lockarp som samlingspunkt.

Betala in 175:- per person på pgnr.477 13 71-4 och på inbetalningskortet skriver du medlemsnummer och namn. Märk inbetalningskortet "Träff 89". Övernattning kommer att ske i närheten av Lockarp. Medtag liggunderlag och sovsäck.

Vägbeskrivning: Se annons om Mopperace s.14

För er som tänker anlända redan på Fredagen ring:

Mats 0418-22733 eller Sverker 040-301131

Eftersom vi vet att det alltid är lika dåligt med förhandsinbetalningarna går det givetvis att betala på platsen men ring innan och meddela ditt intresse så att vi kan boka tillräckligt med mat.



MOT ÅRSMÖTET!

900 SUPER SPORT

VI HOPPAS ATT UNDER JULI MÅNAD FÅ HEM DUCATI S
NYA RÖD/VITA, LUFTKYLDA 900 SUPER SPORT.

OBS! ATT DEN INTE KOMMER ATT ERSÄTTA 750 SPORTEM
UTAN KOMMER ATT VARA EN SUPERVERSION AV SPORTEM.

PRISET ÄR UNDER PRESSLÄGGNINGEN ÄNNU OKLART, MEN
KOMMER TROLIGTVIS ATT HAMNA PÅ C:A 79000:- ELLER
EVENTUELLT ETT PAR TUSEN TILL.

Biscaya motor

HOL 1257, 44193 ALINGSÅS

TELEFAX 0322-30180

TELEFON. 0322-30129, 30124

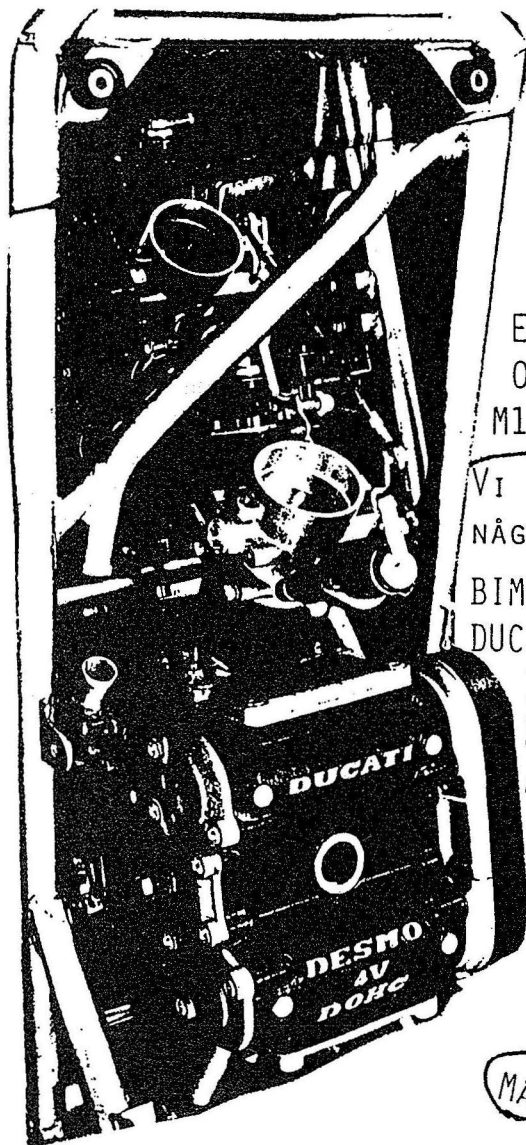
Butiken är öppen Tis-Fre 13-18, Lör 10-13, Mån stängt.

Biscaya motor

PROVKÖR 906!

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

HOL ALINGSÅS
TEL. 0322-30129



I DAGARNA KOMMER VI ATT FÅ
HEM NYA 851 STRADA OCKSÅ
KNALLRÖD, NYA BROMSAR MM,
TYVÄRR INTE FÖR PROVKÖRNING
MEN MYCKET LÄSKANDE ÄNDÅ.
108 000:-

ELLER VARFÖR INTE EN 906 PASO
OTROLIGT LÄCKER, RÖD, VATTENKYL
M1R, MM. 76 000:-

VI HAR OCKSÅ LYCKATS FÅ TAG PÅ
NÅGRA BEGAGNADE ITALIENARE:

- | | |
|---------------|-------------|
| BIMOTA DB1 | LEMANS 1000 |
| DUCATI 900 S2 | LEMANS III |
| PANTAH 600 | MONZA 500 |
| PANTAH 500 | LAVERRA |
| ALAZZURRA 650 | |

NU I LÅGA FÖRSÄKR,
KLASSEN !!!!

ÄNNU MER RESERVDELAR & RACE-
TILLBEHÖR I LAGER BUTIKEN
ÖPPEN:

OBS! TIS.-FRE. 13-18
MÅNDAG STÄNGT LÖRDAG 10-13

CUCCIOLOS STORA DÄCKSTEST

Ett slumpässigt urval av medlemmarna har fått göra en däckstest för Cucciolos räkning. Dessa medlemmar kallas i denna artikel för "test-panelen". Vi har testat vanliga däck. Inga radialer och sånt tjafs. Vi var intresserade av däck som passar t ex på en gammal 900SS, eller varför inte en 450 Desmo? Testpanelen har fått bedöma däckens design (inga poäng för väggrepp) och har kommit fram till följande resultat:

1) Metzeler ME33 Laser. Testpanelens kommentarer: "Ett framdäck med pilformat mönster som många Ducatister envisas att åka med trots att det är tillverkat i Tyskland! Kass!!". "Det finns inga ursäkter. Mönstret ser ut att vara gjort av en väderdator med storhetsvansinne". 0 poäng.

2) Metzeler ME11. "Framdäck i BMW-stil, näääää". "Utmärkt som reservdäck på sidovagnar". 0 poäng.

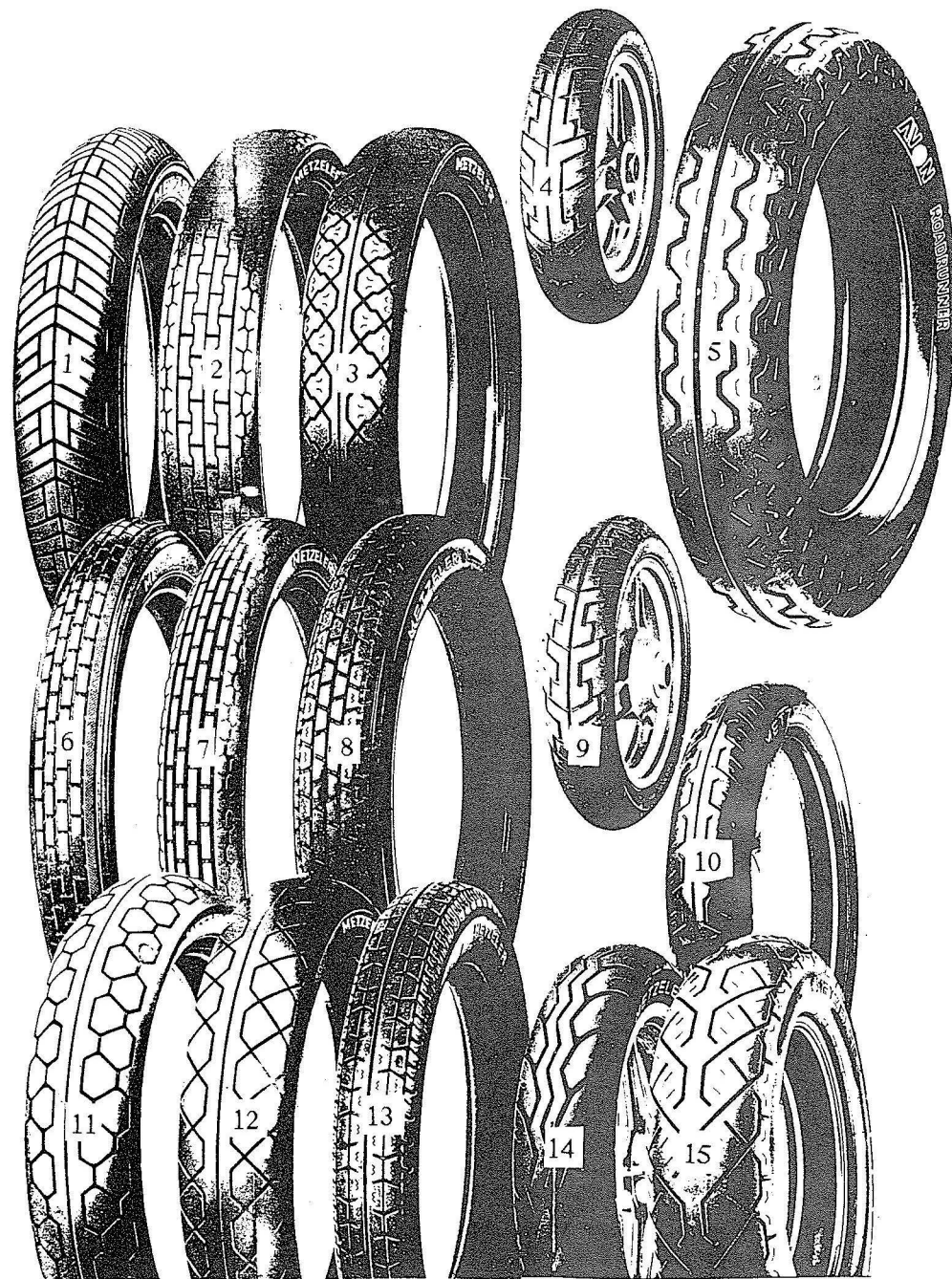
3) Metzeler ME77 fram/bak. "Inte speciellt upphätsande design". "Jag har hört att om man lägger 300 ME77 i en hög på en sjöis där det är lagom djupt får man så småningom ett bra lekställe för abborrar". 0 poäng

4) Dunlop Arrowmax framdäck. " Det gamla anrika engelska märket lär vara japanägt numera vilket får mig att må illa". "Jag kan acceptera Dunlop bara jag kollar var de är tillverkade i för land". "Poprullar!". 0 poäng

5) Avon Roadrunner. "En klassiker i TT100 stil". "Classic British Steel, fast hårdare...". "Snåljäparnas favorit, tar aldrig slut....". 12 poäng

6) Metzeler Rille 12 framdäck. "BMW-däck!". "Den dagen oljan tar slut skall vi elda Rille-däck". 0 poäng

7) Metzeler Rille 16. "Liknar ju Rille 12 fast grövre och därmed ännu mera BMW". "Det kanske går bra att dubba". 0 poäng



8) Metzeler Block C. "Urtråkigt däck i BMW-stil, hör bara på namnet, Block C, låter som ett hyreshus". "Kanske går att göra gungor av".

0 poäng

9) Dunlop Arrowmax bakdäck. "Pop-rullar", "Ett däck för japanska plastmotorcyklar med komplex".

5 poäng

10) Metzeler Marathon framdäck. "Ett försök att likna Phantom, ganska hyfsat?". "Nej".

0 poäng

11) Metzeler ME99A bakdäck. "Har faktiskt sett såna däck på Ducar, passar möjligen på en 860GT med sin kantiga design". "Obligatoriskt till detta ytterst fåniga däck är att man kör i jeans med sina gummisko-klädda plattfötter på passagerarfotpinnarna".

0 poäng

12) Metzeler ME99 bakdäck. "Det jag sa på förra däckets gäller även här fast i ännu högre grad". "Ser ut som Prins Bertil med två sidbenor".

0 poäng

13) Metzeler Touring Special. "Ännu ett däck för BMW-åkare". "Lämpligt att ha runt träd kring pulkabackar och slalomspister, träd är ju så ömtåliga".

0 poäng

14) Metzeler MESSA Metronic MBS. "Metronic, måste vara ett mätinstrument". "Bertil igen, nu har han kammat sig".

0 poäng

15) Metzeler ME88 Marathon MBS. "För modernt". "Modernt !? Ryska tröskor hade det mönstret före kriget!".

0 poäng

16) Pirelli MT53. "Ett allrounddäck för småhojar, mesigt"

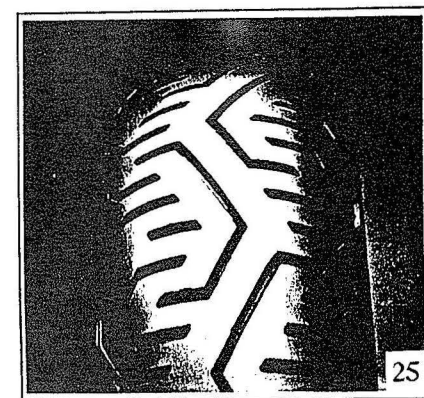
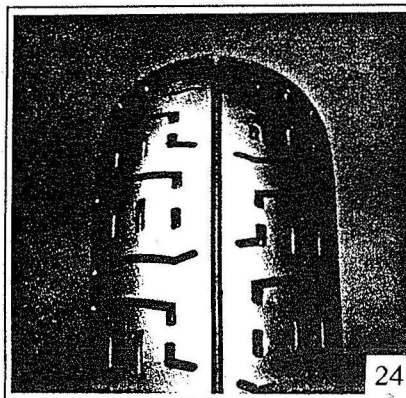
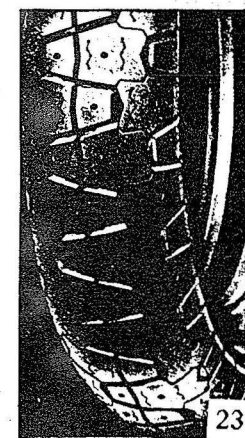
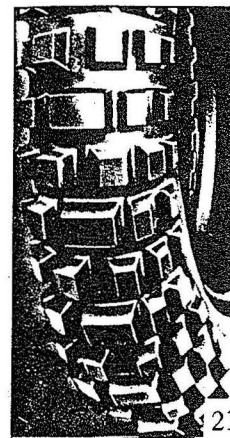
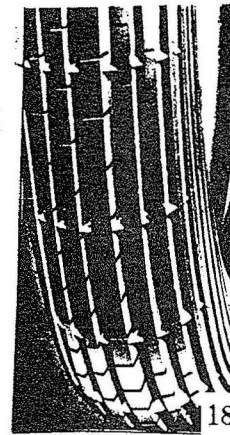
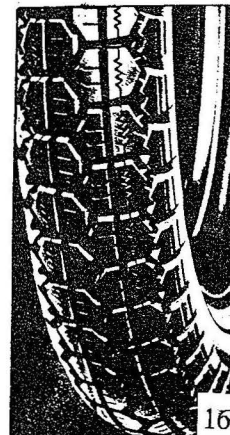
0 poäng

17) Pirelli MT15R Mandrake. "Lite snyggare än MT53 i alla fall"

0 poäng

18) Pirelli M76. "Ett klassiskt däck i Speedmaster stil, passar nog utmärkt på en Indiana".

9 poäng



19) Pirelli MT15S Mandrake. "Raceverion som passar på Guzzi V50 och andra moppe-racers i Cucciolo's Battle Of The Motorvelocipeds".

0 poäng

20) Pirelli MT18H Gordon. "Jag ger det lite poäng för att man använde sig av en 750 Imola SS i reklamen". "Nästan rätt".

15 poäng

21) Pirelli MT16 Gara Cross. "Här har det väl blivit nåt fel?". "Nej! helt gjutna på SS:en". "Ett trenddäck (sk rivdäck) i årets moppeenduranceriserie". "Mesta machodäck, häng det över axeln, sätt dig på SS:en och kör till korvkiosken, säg till glina att du är på väg till Nordkap (fjällvägen), garanterat resultat".

20 poäng

22) Pirelli MT29V Phantom. "Snyggt ribbmöntrat framdäck".

10 poäng

23) Pirelli MT28V Phantom. "80 talets redan klassiska stilbildare". "Ett oändligt vackert däck som passar lika bra på alla Duccar". "Que Bella!!!". "Man kan sitta en hel vinter och studera mönstret och undra hur mycket vin designern hade druckit. En annan fantastisk egenskap är att mönstret ändrar sig när man kört ett antal mil med däck". "Pirre Phantom, vackraste däck".

130 poäng

24) Pirelli MT79 Demon framdäck. "Man har inte lyckats överträffa Phantoms mjuka linjer". "Texten på sidan är ganska snygg. Gör dock inte som jag gjorde. Jag försökte spana in hur mönstret såg ut när jag körde vilket resulterade i en oundviklig vurpa".

19 poäng

25) Pirelli MT78 Demon bakdäck. "Modernt, snyggt, men för trendigt för en 900SS". "

7 poäng

26) Avon SM bakdäck. "Det är väl det här som kallas bakelitdäcket? fult är det i alla fall". "Var populärt på engelska bilar, vill jag minnas". "Lätt att göra svarta streck med, impar alltid på glin: -har (äh vi tar om det, reds anm): -han har grymma bromsar, ja såg när han gjorde bromsspår på 50 meter-, fatter du?". "Stilren design när de verkligen har gått in för att göra det sämsta och fulaste däck. Inget modernt trams".

32 poäng + hedersomnämning

27) Avon Speedmaster framdäck. "En klassiker, stilbildare och måste för alla chopper/custom åkare". "Snyggt!". Ett snyggt däck när man inte skall svänga på hela dagen. Stilrent".

22 poäng

28) Dunlop Racing KR76. "Ett däck för nostalgiker, kanske med 350 Desmo". "Tridents wobblar om dom inte får såna härna". "Dårskap måste uppmuntras". "Alla däck med Racing i namnet får 10p allmänt".

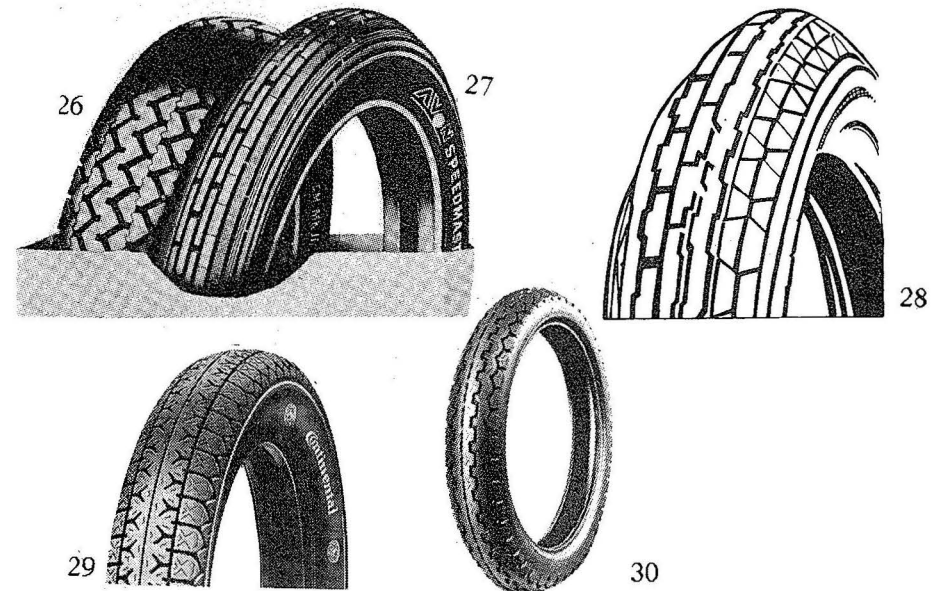
30 poäng

29) Continental K112. "Medelfult 70-talsdäck". "Lämpligt till mindre Oplar".

0 poäng

30) Dunlop TT100. "En klassiker och trendsättare som härmats av åtskilliga däckstillverkare". "En vinnare".

20 poäng



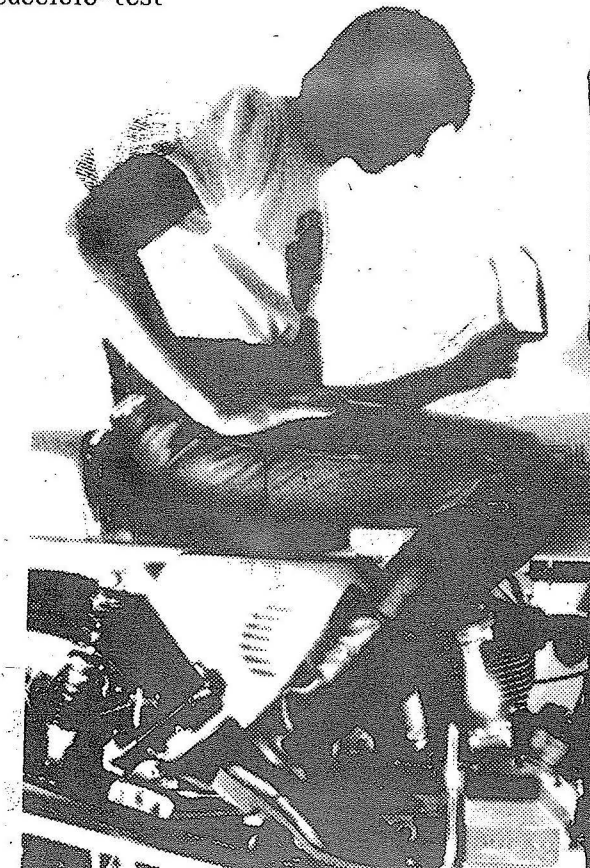
RESULTAT

En enig jury kom fram till följande poängställning i däckstesten:

- 1) nr 23 Pirelli Phantom MT28: 130 Poäng
- 2) nr 26 Avon SM: 32 poäng+ hedersomnämning
- 3) nr 28 Dunlop Racing KR76: 30 poäng
- 4) nr 27 Avon Speedmaster: 22 poäng
- 5) nr 21 och nr 30, Pirelli Gara Cross och Dunlop TT100: 20 poäng
- 7) nr 24 Pirelli MT79 Demon: 19 poäng
- 8) nr 20 Pirelli MT18H Gordon: 15 poäng
- 9) nr 5 Avon Roadrunner: 12 poäng
- 10) nr 22 Pirelli MT29 Phantom: 10 poäng
- 11) nr 25 Pirelli MT78 Demon: 7 poäng

Valet av däck är ganska lätt. Eller hur? En helt enig testjury har nu köpt Pirelli MT28 Phantom runt om till sina hojar. Däcket ger överlägset det bästa utseendet till din Ducati.

Testpanelens åsikter sammanställda av Micke Werkelin
En Cucciolo-test



Style is
not a
decoration
added to
a functional
structure.
It is
a work
of art.



KLUBBPRYLAR

- o Klubbtröjan. Grå collegetröja med Duceklubbens oval i litet format på bröstet. OBS! Kostar 50:- för S och M; övriga 130:-/st
- o Pantatröjan. Vit med rött PANTAH-tryck. College och t-shirt. OBS! endast L och XL i college.
- o SS-tröjan. Röd med vitt ⁹⁰⁰ SUPER SPORT -tryck. College och t-shirt. M - XL.
- o Hailwoodtröjan. Röd med vitt Mike Hailwood replica -tryck. College och t-shirt. M - XL
- o F1-tröjan. Vit med grönt 750 F1 -tryck. College och t-shirt. M - XL
- o Ducati tröjan. Blå med vitt DUCE -tryck. College och t-shirt. M - XL
- o Ducati JACKA i röd/vit/grön bävernylon finns en st. XXL (34) kvar. Betingar 600:-

DEKALER: 900 SUPER SPORT, 750 F1, Mike Hailwood replica,

DUCE, PANTAH. ser ut som tröjtrycken men är lite mindre. C:a 15-20 cm längd beroende på modell. Kostar 25:- för 2 stycken.

Klubbdekaler (ovalen) 5cm lång 5:-/st el. 40:-/100st
Tygmärke som ovan. 25:-/st.
Nål som ovan c:a 15 mm lång. 25:-/st.

(Bot-dekaler och "trötaktatarnasvänner" är slut)

beställ på;

PG-nummer 604452-3

(ring om du har)

Ducati logo service. Om du vill lacka om finas möjligheten att skaffa tank-och kyp-dekaler i vilken storlek och färg som helst. Levereras uppsatta på monteringsstejp så att det blir rakt och snyggt. Kostar från 125:-/st och uppåt. Beställ gärna nu om du vill ha dem till våren. Leveransen tar c:a 2-3 veckor. Frågor el. beställning; ring Peter 08/7586933



Skandalfoto med Ducatister som vill vara anonyma. Foto:MW

85:- för t-shirt

150:- för college

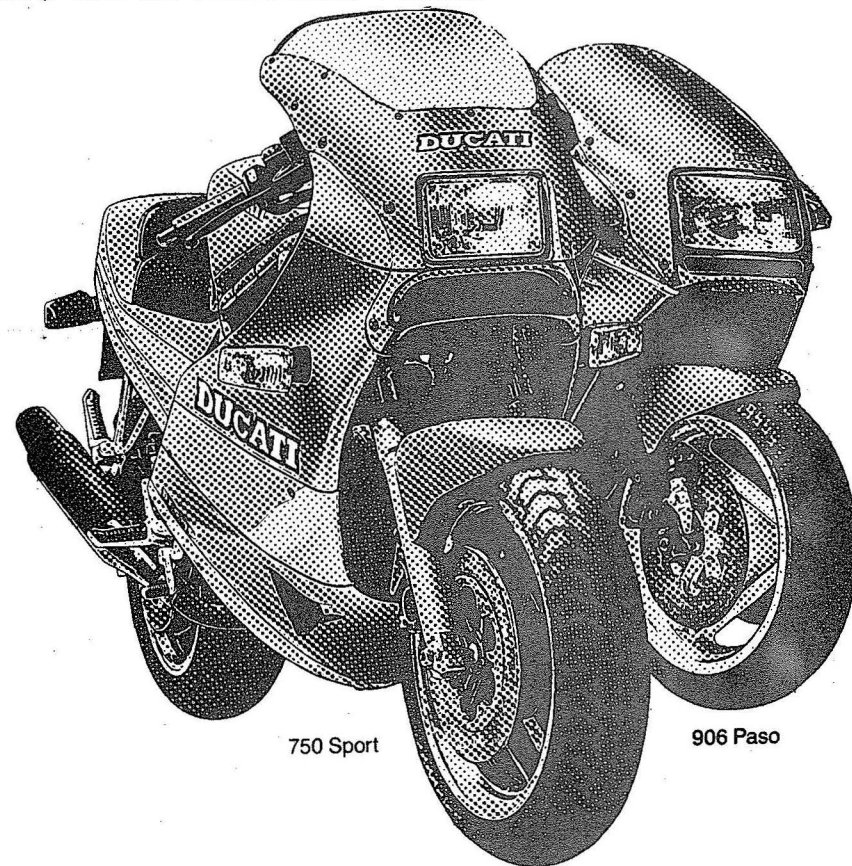
906 PASO & 750 SPORT

Fick nyligen förmånen att provköra 906 Paso och 750 Sport hos Biscaya Motor i Hol. Circa en mil på varje hoj ger ju inte så jättemycket, men man kan ju förmedla några intryck i alla fall. Vi kan börja med Paso.

906 Paso har äntligen fått den motor den förtjänar. Den nya 904cc motorn har verkligen rätt pulver redan från mycket låga varv. Därför är det minst sagt förvånande att man försett motorn med hela sex växlar! Hälften skulle räcka!! Detta är ännu mer oförklarligt när hojen är lågt växlad. Utväxlingen är ungefär densamma som på min egen 650. 900:an borde orka betydligt högre utväxling. Om jag förstod Tomas på Biscaya rätt så levererades hojen med två olika drev, och drevet som satt på vid leverans var "for track use only" !!! På en Paso!!!! I övrigt lär man ha ändrat styrgeometrin fram. Försprånget lär ha ökats vilket ska förhindra att hojen reser sig vid inbromsning. Det kan stämma då detta fenomen inte kändes så mycket på detta ex. Körställningen är med Ducatimått en mycket bekväm touringkörställning. I alla fall i låga farter. Man kan ju fråga sig om det inte blir jobbigt att åka så upprätt i högre farter och längre sträckor. Maskinen lär även vara mycket, mycket bekväm för passageraren! Bättre än BMW K100 har det sagts vid något tillfälle!! Föraren sitter, som man upplever det, mycket långt fram. Detta intryck förstärks av att kåpan är förhållandevis kort. Fjädringen jobbar mycket bra, även om vissa utländska testare klagat på Marzocchistötdämparen och vill ha den utbytt mot den gamla Öhlinaren som satt på de första 750-hojarna, och man kör på grund av detta, och den avslappnade körställningen, förrädiskt fort med den här hojen redan vid en provtur. Man märker inte hur fort man kör för att den är så bra!! Tomas sa att även den nya Pason har vissa "svackor" i varvtalsområdet orsakade av Weber-förgasaren. Men jag kände inga svackor alls, och problemet kan därför inte alls vara lika påtagligt som på de första 750:orna. En liten egenhet hos Weberförgasaren är att man får ge mer gas för att det ska hända nåt när man drar på i jämförelse med Dell'Orto. En detalj som störde lite (om man ska vara gnällig) var att fotbromspedalen var så långt indragen att den var svår att nå -en vanesak förmodligen-. Ljudet var vasst och högt på detta ex då Biscaya hade hängt på ett par specialbeställda ljuddämpare. 906 Paso är en perfekt efterträdare till 900 Darmah. Den har ännu mer pulver med det senaste i teknik.

750 Sport är en traditionell sport-Ducati. Den har många likheter med gamla Duccar som t ex 900SS. Den har hård fjädring, är mycket smal, och utstrålar körgläde på små kurviga vägar. En stor skillnad mot 900SS är att den är kortare. Tanken är också kortare vilket gör att föraren sitter betydligt närmare styret vilket blir... bekvämare!

Vridet i motorn är inte dåligt, men i jämförelse med 906 Paso så är det klen. Hojen är lätt att lägga ner i kurvorna. Men på detta exemplar tog det stopp när man lagt ner hojen "lagom", sen fick hojen "brottas" ner. Detta berodde förmodligen på det mycket slitna bakdäcket (Pirelli Radial - mindre än 500 mil!). 750 Sport har fortfarande det gamla Pantah-blocket och har således fem växlar. Det räcker. Liksom på Pason så måste man dra på förhållandevis mycket gas för att det ska hända något. Några störande "svackor" i varvtalsregistret kändes inte här heller. En sak var dock lite strulig vilket även gäller Pason: det kändes svårt att hålla jämn gas. Antingen ville motorn dra eller också ville den motorbromsa. Vanesak?



750 Sport

906 Paso

Som en sammanfattning vill jag säga att man inte ska jämföra Paso och Sport. Båda är mycket bra motorcyklar. Jag har sagt det förut och säger det igen: Jag skulle föredra 904cc motorn i ett chassie som liknar Sport, fast med Pasons fjädring. Utseendet får gärna likna Gilera 500 Saturno. Om jag fick välja mellan dessa två skulle jag välja..... min egen hoj! Valet mellan dessa hojar är faktiskt svårt, och det är också ointressant vad jag skulle välja då hojarna är så olika.

GNÄLL MER

På den så kallade MC-mässan i Stockholm i februari i år så kollade jag vad min Ducati Hailwood -81 skulle kosta att försäkra med de nya klasserna. Döm om min förvåning när jag hamnade i klass 6, samma klass som de flesta japanska 750 risbrännarna!

Senare ringde jag upp Holmia för att kontrollera orsaken till detta. Där påstod de att min motorcykel hade 80 hkr och vägde 200 kilo. Hmm. Det kan väl inte stämma. Efter kontroll i verkstadshandboken så fick jag fram helt andra uppgifter: 63 hkr (45,6 kW) och 233 kilo!

Enligt tillförlitliga källor så var det en kille från SMC som hade tagit fram effekt- och viktsiffror på de motorcyklar som inte hade det i registret. Han har antagligen tittat på annonser som MC-huset hade i MC-tidningarna, för i dem står det just 80 hkr och 200 kilo.

Jag ringer åter till Holmia och säger att de har fel. Killen på Holmia gör lite motstånd i början, men när jag står på mig och säger att jag har skriftligt på det börjar han mjukna. Han frågar om jag är med i Ducati-klubben???? och när jag säger att jag är det så ger han totalt upp och börjar tacka mig för att jag ringde. (Hmm, här måste Bologna-maffian vara inblandad!!!)

Allt han ville ha för att kunna mata in de nya uppgifterna var kopior på de sidor i verkstads-handboken som jag hade. Jag tog kopior och skickade in dem. Resultat: Nedflyttad till klass 4. Försäkrings-kostnaden gick ned från 1900 kr till 900 kr för ett halvår!!!

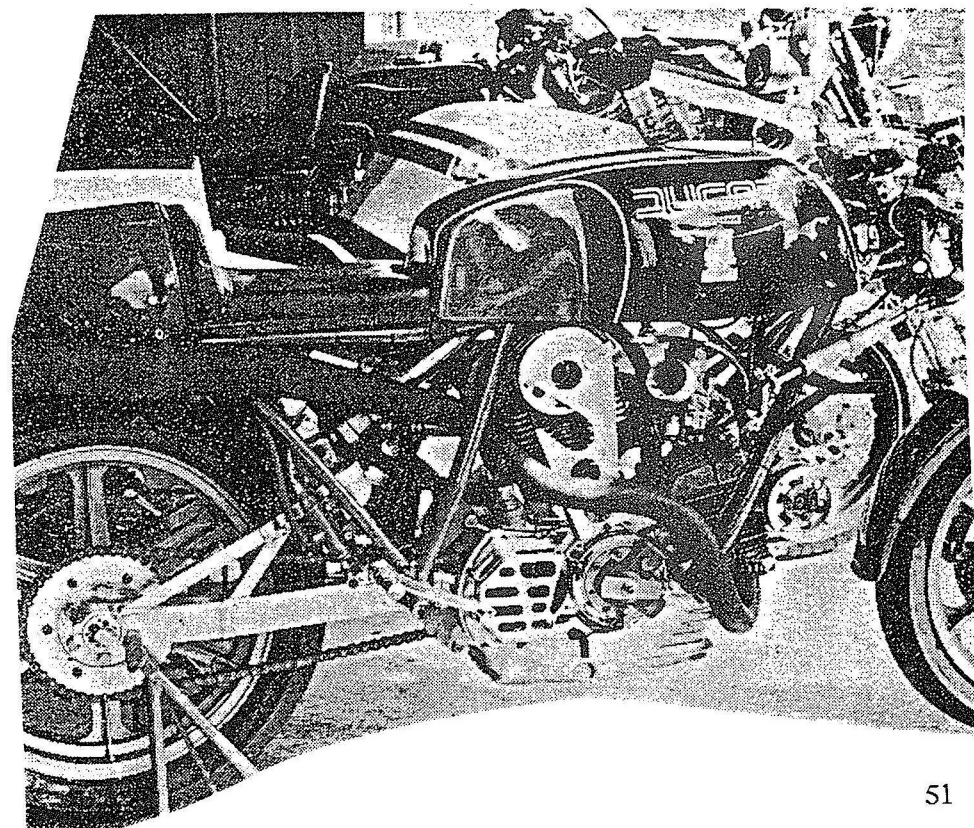
Där ser ni, gnäll mer. Jan Johansson (13)

	900R	900SS
Bore	86 mm	86 mm
Stroke	74.4 mm	74.4 mm
Capacity	863.9 cm ³	863.9 cm ³
Compression ratio	9.3 : 1	9.3 : 1
Max. power	45.6 kW (63 HP)	41.9 kW (57 HP)
	at 7400 rpm	at 7400 rpm
Max. torque	68.8 Nm	62.6 Nm
	(7.02 kgm)	(6.38 kgm)
	at 5400 rpm	at 6000 rpm
Carburettor make	Dell'Orto	Dell'Orto
Type { horizontal	PHM 40D	PHF 32CD
{ vertical	PHM 40S	PHF 32CS

KONVERTERING TILL REMDRIFT

Snabbast i de australiensiska Thunderbike-mästerskapen har de senaste åren varit en 900SS-baserad hoj. Men maskinen är inte riktigt standard. Här följer lite fakta.

Henry Brooks båda äldre bröder hade agenturen för Ducati i Nya Zeeland. Detta gjorde att han såsmåningom, efter att ha byggt små flygande maskiner mm mm, kom att syssla med Ducati. Brook startade sin racing-karriär i Classic Racing på en Norton 650SS. I mitten av sjuttioalet bodde Brooks och hans fru i Europa och lite tid tillbringades på Ducatifabriken och mycket tid tillbringades till att införskaffa utrustning till en planerad motorcykelverkstad.



1980 flyttade man tillbaka till Perth i Australien där man öppnade en verkstad för alla hojar (Ducati var inte så vanliga i Perth då). Han började med att renovera sin egna gamla 750 Sport och det tog inte lång tid förrän andra entusiaster fann vägen till Brooks verkstad. Att åka racing med Ducati skulle bli bla reklam så Brook började att preparera en 900SS -81. Den lokala föraren John Di Candilio tog denna maskin till seger i den första Thunderbike serien 1983. Maskinen var borrad till 950cc, lättad och försedd med aluminiumsving. Hojen var i övrigt nära standard och levererade tillräckligt med prestanda för den tiden.

Brook beslöt sig att börja tävla själv och började preppa ytterligare en hoj 1983. Denna gång var det en 900SS -82 och denna gång skulle det bli nåt mycket annorlunda. Vikten var det första man skulle göra nåt radikalt åt. Brooks kontaktade en god vän som fick göra alla plastdetaljer i Kevlar/Kolfiber (något som var svårt att få tag på). När det gällde motorn så började Brooks att ändra på hela baskonstruktionen. Brooks hade alltid undrat varför man använt kamskaft när remmar var mycket lättare och smidigare. När Pantahn kom och remmarna visade sig fungera bra så beslöt sig Brooks för att operera in remmat i 900-motorn. Att slippa en massa vinkelväxlar ger också mer effekt menar Brook. Direkt drift från vevaxeln gör att remhjulen på kamaxlarna blir groteska, men enligt Brook ska man ju inte ha en massa mellanaxlar och drev vilket ju inte borde spela nån större roll på drivsidan till kammarna.

En annan nackdel är att remmarna slits hårdare när de får gå med samma varvtal som vevaxeln (på Pantahn går remmarna med halva varvtalen). Men det funkar ju på bilar så... Enligt Brook ger remmarna en enorm (!) effekthöjning, tillräckligt för att ge sprickor i vevhuset !!! Man fick därför förstärka vevhuset. Brook planerar att i framtiden gjuta ett eget vevhus! Som om inte det vore nog så har han grottat ordentligt i topparna. Han gillade inte utseendet av förbränningsrummet och ventilvinkeln. Därför skar han bort vad han inte behövde. Sedan fyllde han toppen (som nu nästan bara var ett hål!) med aluminiumsvets. Sen kunde han göra toppen som han ville med bl a 60° ventilvinkel. Enligt Brook är förbränningsrummen i 900:an balnd det sämsta som lämnat Italien! Höjden på portarna är fel, ventilvinkeln är fel, ja allt är fel enligt Brook. Insugsventilen förstörades till 44 mot originalets 40mm.

Motorn har borrats upp till 905cc och försetts med amerikanska Area-kolvar som Brook bearbetat (givetvis) för att passa det nya förbränningsrummet. Vevaxeln lättades med 50% vilket gör massor på accelerationen. Brook satte ihop tre vevaxlar samtidigt och ingen har havererat.

En gick t o m utan olja en gång efter ett löjligt misstag jag gjorde som jag vill glömma säger Brooks. Men vevaxeln tog ingen skada! Vevlagren är av Brooks egen tillverkning medan vevstakarna är original (men givetvis barbetade av Brook). Kröbertändningen står på 33° förändring jämfört med originalets 38°. I växellådan tog Brook bort varannan klack på drevven. Våtkoppling höll givetvis inte och Brook gjorde en egen torrkoppling med raxskurna drev för primärdrivningen!

Maskinen har två chassien. Ett original och ett NCR som ser ut som original men som bara väger en fjärdedel av originalramens vikt. Svingen är i aluminium av Brooks egen tillverkning. Maskinen är försedd med Marzocchi 38mm magnesium-gaffel, EPM hjul för slicks, PVM-hjul för regn och Brembo 4-kolvsok.

Maskinen döptes snabbt till Brook's Beast och debuterade på Waneroo Park 1984 med Brook som förare. Men han insåg att han skapat något häftigare än han tänkt sig! När halva säsongen hade gått ledde han serien och vurrpade olyckligt varvid han skadade ena axeln. Han insåg då att hans "barn" behövde en annan hårigare förare. Föraren blev Brendan Johnson som tidigare kört bl a Moto Guzzi MkII Le Mans och MV Agusta Magni Replica i Thunderbike-serien. 1985 vann Brendan alla race ingående i cupen! 1986 vann han också efter hårt motstånd från bl a Peter Radford på en Harley Davidson. Efter den säsongen hoppade Brendan av och den nya föraren blev Robert Shepherd från Scotland. Tyvärr vurrpade han häftigt redan i sin första tävling pga ett totalt utslitet bakdäck. Rob skadade sig dessvärre mer än vad hojen gjorde.

Efter detta har Brook byggt en egen ram som väger en tredjedel jämfört med original och har nog tagit upp kampen med bl a HD och nya 851:or igen. Som ni säkert förstår så handlade detta om den fula remförsedda 900-racern som finns på bild i Cathcarts "The untold story". Författat av Micke Werkelin efter fakta ur en artikel som Kent Jörnevall hittat i en australiensisk tidning.

WEIGHTS

	900R	900SS
Dry	210,5 kg	205 kg
Kerb	233 kg	223 kg
With driver (70 kg)	303 kg	293 kg
Laden	373 kg	363 kg



BLOEMSTEDEN 50
3608 TJ MAARSSEN

Maarsse, May 5th 1989

Dear Ducatisti,

After the terrific meeting last year in Assen, the Ducati Club Nederland is proud to present to you the already 11th edition of the Ducati club races.

Last year we have organised the races under supervision of the SAM and the KNMV, and our example has already been followed by the Dutch Moto Guzzi club, which held a very fine meeting on the 30th April, and the Dutch Unicorn (all British makes) organization, which is organizing a two day meeting on the 27th and 28th of May in Almere.

The Dutch Ducati event will take place from Friday 1 September until Sunday 3 September in Assen. IT'S GOING TO BE THE FIRST MEETING HELD ON A WIDENED TRACK!! Friday evening is reserved for formalities, like obtaining your SAM-licence, Saturday for training and Sunday for racing.

The Dutch ACU (KNMV) and the SAM are supervising the races, and we have a very wide range of classes. We have 5 Ducati classes, all open for foreigners, provided they are in possession of a SAM-starting licence, which can be obtained during the weekend. We have an international BotT-race under supervision of the FIM.

We organize three national races, including a veteran race and a formula 1 race counting for the Dutch championship and a SAM-race for other Italian and British bikes. Last but not least we have two demonstration races (this too is a national event).

Costs for the first bike are DFL's 125,--. For the second and third subscription the costs are DFL's 40,-- each. Comprised in the costs is an amount for the supervision and insurance.

The organization will be the same as last year. Precise details will follow after your subscription, about SAM-licence, medical forms, race-instructions, technical regulations, programme etc. will be sent to you after you have subscribed.

Camping is, as always, free of charges.

A subscription form has been attached. Inscription fee and subscription form MUST be in our possession at the first of August. We hope you all will come again and make this 11th Ducati club races a big success.

Telefoon secretariaat:
03465 - 63605

Bankrelatie:
AMRO - Bank Maarssebroek 42.97.03.473

Giro: 42.39.621

FORZA DUCATI,
Ducati club Nederland.



EXPLANATION SUBSCRIPTIONFORM DUCATI CLUB RACES

The first part concerns with Name, address, residence and all the licences you have. Don't forget your driving licence! If you don't fill in any of the licence numbers (SAM, National or FIM), we take it that you don't have any, so you will have to follow the race-instructions and get a medical check. We will send you a form with the inscription card.

For each class you want to start in, you fill in the code of the class. The codes are explained below as well as who can start in these classes.

You can subscribe in maximal three classes. It is forbidden to start with one bike in more than one class, except for Ducati twins which take part in the BotT-race. They can subscribe in the V1 class as well.

Code:

BotT = Battle of the twins. Class is open for FIM-licence holders. Bikes must have a capacity of 501 cc or higher.

Ducati-Classes

E1 = One cylinder smaller than 250 cc, all licence holders.

E2 = One cylinders bigger than 250 cc, all licence holders.

V1 = V-twins and parallel twins, slicks are allowed, all licence holders.

V2 = V-twins bigger than 650 cc, build after 1980. Only SAM-licence holders.

V3 = V-twins and parallel twins smaller than 650 cc, and V-twins older than 1980. Only SAM-licence holders.

We have to be strict about payment in advance, because of some serious trouble last year! So please pay together with your subscription. The subscription fee comprises insurance and an amount which we have to pay the KNMV for organising these races.

Anmälningsblanketter hos Micke Werkelin 08-7662284

PRESSTOPP FÖRSÄKRINGAR

Lasse Ekeman har fått bilklassningskommittén att ändra klassningen av Darmah från klass 5 till klass 4. Kolla med ditt försäkringsbolag om du fått din Darmah ändrad. På Holmia kontaktar du Per Strömberg tel 08-7537637. Lars Ekeman kan också svara på försäkringsfrågor angående Darmah på tel 08-894936. Har du frågor angående 900SS eller MHR så kontaktar du Jan Johansson 0758-76887. Det är bra om klubben är enad i stället för att alla förhandlar för sig själva.

LÖSNUMMER

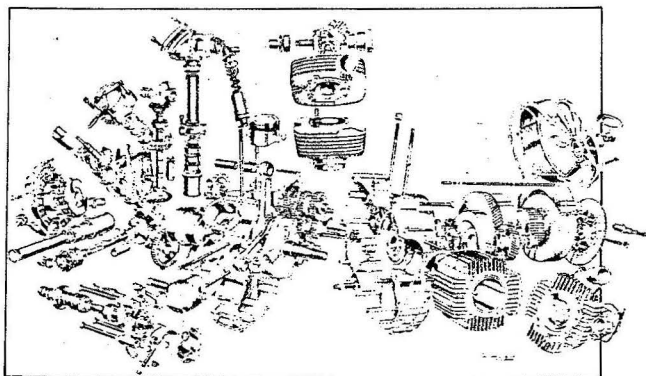
Skicka in 10:-/nr i frimärken till Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö så kan du få följande nummer av gamla Cucciolo:

1/86 Slut
2/86 Cagiva Story mm, 40 sidor
3/86 Slut
4/86 Ducatifabriken mm, 16 sidor
5/86 Paso-DB1 "utredning", Shilling-Neilson Racer, 44 sidor
6/86 Att köpa F1, Pasotest mm, 40 sidor

1/87 Slut
2/87 Dragracing med 450! mm, 48 sidor
3/87 Alazzurra test, Isle Of Man, 750SS mm, 40 sidor
4/87 Morinin från Bologna, La Carrera på Montjuich, 40
5/87 BOTT, vanl fel på Ducati, träffen, 851, 56 sidor
6/87 Turaströmmens motor, öronpropptest, 48 sidor

1/88 MC-mässan, internationellt Ducatimöte, 48 sidor
2/88 851 på Rock Store, 904 Paso (designstudie), 48 sidor
3/88 BOTT mm, 48 sidor (33 ex)

Snabba `rej på om du vill ha missade nummer själv (eller till nån polare) innan dom tar slut. Skicka gärna gångbara valörer på frimärken (tex 2,30)



BOTT

17-18/6 Knutstorp, Sverige (2:a i MC-Nytts cup)
15-16/7 Knutstorp, Sverige (3:e i MC-Nytts cup, DK)
4-6/8 Knutstorp, Sverige (int. tävl. Newsrace)
5-6/8 Kemora, Finland (i samb. m. finskt mästersk.)
19-20/8 Falkenberg, Sverigel " svenskt ")
19-20/8 Räuskälä, Finland (" finskt ")
26-27/8 Karlskoga, Sverige (4:e i MC-Nytts cup, N)
23-24/9 Knutstorp, Sverige (i samb. m. debrace)

2 Inställt race; Det internationella racet på Ring Knutstorp i augusti ser tyvärr ut att rinna ut i sanden. Detta beror till största delen på att övriga Europa inte kan bistå med den uppbackning som behövs för den här typen av arrangemang. Inga övriga tävlingsdatum för den europeiska cupen har presenterats, ej heller några regler. Arrangören av tävlingen hade som krav att Bot-racet skulle ha viss status bla beroende på att TV 3 ska sända. Ioch med att Europacupen ej har realiserats anser män att den statusen inte finns. Dessutom föreligger en hel del problem med tillstånd och regler med FIM. Tyvärr, tyvärr.

För dig som kör engelskt eller amerikanskt finns det något aldeles speciellt att kämpa för, nämligen MotorCykelMagasinets (MCM) "Enthusiastpokal" som delas ut till säsongens bästa engelska eller amerikanska poänglockare.

För dig som även sysslar med classic racing gäller att ta kontakt med Inge Persson-Carlesson, Kryssarvägen 3, 183 54 Täby, 08-7566837. Han håller nämligen på att bygga upp ett förarregister för classic-förare för att pejla intresset för fler hastighetstävlingar med gammelhojarna. Det kanske rent av kan mynna ut i en riktig "mullerhelg" med endast classic racing och battle of the twins mixat.

Köp (mer) dekaler !

Vi hörs och ses: Bot-Kommittén
c/o Björn Andersson
Nobelvägen 38
214 33 Malmö
040-237358, 868 75 arb.

NUMRETS RIS

Går denna gången till:

Dom som tyvärr bevisade att Lill-Anders i MCM hade rätt i sin ledare angående våld och drogkulturen när han nyligen, pga denna ledare, blev nerlagen av ett gäng som sägs komma från en hojklubb i södra Sverige. Dom använde basebollträ och spräckte skallbenet på Lill-Anders som trots detta hade tur och klarade sig bra. Gänget åkte senare fast men har släppts "i brist på bevis"!.....

NUMRETS ROS

Går denna gången till:

Lill-Anders, redaktör på MCM, för sina heroiska insatser att stoppa våld och drogkulturen bland hojåkare. Krya på dig Lill-Anders.

Ändrade adresser

1989-05-28

Svenska Ducatiklubben

Sid

61	Ulf Hansson Torsten Karlssons väg 7 696 00 Ödeshög	Tel hem: Tel arbete:0144-110 00
64	Tomas Krysell Klövervägen 3 A 222 31 Lund	Tel hem: 046-11 62 89 Tel arbete:
104	Ingmar Nygren Katrinelundsvägen 15 352 50 Växjö	Tel hem: 0470-600 47 Tel arbete:0472-607 10
110	Jonas Pinoccio Åsberg Hellidsvägen 8 522 00 Tidaholm	Tel hem: 0502-142 85 Tel arbete:
116	Pär Jangholt Bronsdolksgatan 25 723 51 Västerås	Tel hem: 021-11 74 53 Tel arbete:021-12 78 80
119	Odd Ressem Hurtigvägen 10 712 32 Hällefors	Tel hem: 0591-160 86 Tel arbete:0591-602 07
146	Hans Blom Frögatan 931 55 Skellefteå	Tel hem: Tel arbete:
160	Kent Jörnevall Ernst Torulfsgatan 14 B 416 73 Göteborg	Tel hem: 031-25 60 89 Tel arbete:031-59 71 62
187	Lars Magnusson Milstensvägen 3 D 330 27 Hestra	Tel hem: 0370-352 06 Tel arbete:
242	Per Göransson Queckfeldtsgatan 75 D 571 38 Nässjö	Tel hem: 0380-188 07 Tel arbete:0380-108 29
245	Eva Sellberg Tranebergsvägen 53 116 32 Bromma	Tel hem: 08-704 86 24 Tel arbete:08-769 51 00

Ändrade adresser	1989-05-28	Svenska Ducatiklubben	Sid 2	Nya medlemmar	1989-05-28	Svenska Ducatiklubben	Sid 1
271	Lars-Ove Svensson Porsmavägen 11 D 430 20 Veddinge	Tel hem: 0340-385 30 Tel arbete:0340-306 20		415	Kamran Noghabai Armegatan 32/705 171 59 Solna	Tel hem: 08-735 43 79 Tel arbete:	
280	Stefan Jakobsson Aspelundsgatan 6, 2 tr 522 00 Tidaholm	Tel hem: 0502-151 03 Tel arbete:			900 SS 1982 ALY 379		
301	Åke Ekenberg Rönningegatan 41, 2 tr 281 38 Hässleholm	Tel hem: 0451-853 45 Tel arbete:0451-612 25		416	Rikard Nilsson Nils Forsbergsgatan 8 B 217 54 Malmö	Tel hem: 040-91 00 19 Tel arbete:	
309	Ulrik Skans Pl 579 Espinge 242 00 Hörby	Tel hem: 0415-941 34 Tel arbete:			750 Sport 1988 DBG 646		
326	Uffe Holmström Karlsfält 270 59 Vitaby	Tel hem: 0414-911 45 Tel arbete:		417	Mikael Lee Slätt Odonvägen 10 437 00 Lidane	Tel hem: 031-99 44 58 Tel arbete:	
354	Lars Eneberg Fasanvägen 8 C 284 00 Perstorp	Tel hem: 0435-358 31 Tel arbete:044-10 40 00			750 F1 1987 FHH 468		
379	Magnus Liedberg Briljantgatan 9 421 49 Västra Frölunda	Tel hem: 031-45 75 79 Tel arbete:031-59 12 21		418	Fredrik Jönsson Surbrunnsgatan 18 A 271 40 Ystad	Tel hem: Tel arbete:	
397	Maria Gullholm Lillekärr Södra 206 425 31 Hisings-Kärra	Tel hem: Tel arbete:		419	Janos Meszards Lustigkullegatan 18 724 64 Västerås	Tel hem: Tel arbete:	
					250 Mototrans 1970 Racer		
				420	Kim Claeson Printzvägen 2 616 00 Åby	Tel hem: 011-695 03 Tel arbete:	
				421	Irithe Löfquist Munktegelgränd 11 240 14 Veberöd	Tel hem: 046-857 14 Tel arbete:	
					600 TL 1985 BMW 208		

- 422 Mats Anderberg
Tingsbo V. Vemmenhög
274 00 Skurup
900 Darmah SS
1981 KSU 277
Tel hem: 0410-660 30
Tel arbete:040-14 48 60
- 423 Stephan Hoffmann
Högbergsgatan 68 A 4 tr
116 53 Stockholm
Tel hem: 08-43 53 19
Tel arbete:08-16 24 20
- 424 Nils Eriksson
Bergsgatan 6
563 39 Höganäs
125 SS
1960
Tel hem: 042-406 83
Tel arbete:
- 425 Kenneth Holmström
1365 Vienna Way
Venice CA 90291 USA
900 SS
1982 12A 6803
Tel hem:
Tel arbete:
- 426 Claes Gustavsson
Bokvägen 2 A
442 31 Kungälv
750 Paso
1989 FNC 168
Tel hem: 0303-139 05
Tel arbete:
- 427 Bertil Jönsson
Landsvägen 90
270 10 Skivarp
900 Replica
1983 LSJ 498
Tel hem: 0411-305 82
Tel arbete:
- 428 Ingun Hjalmarsson
Af Ugglas väg 33
175 76 Järfälla
Tel hem: 0758-521 72
Tel arbete:08-91 96 00

- 429 Ernst Knutson
Torvveien 5
N-4060 Kleppe Norge
750 Sport
1988
Tel hem:
Tel arbete:
- 430 Geir Jacobsen
Vårfun - Nordre Jeløy
N-1500 Moss Norge
900 Replica
1984
Tel hem:
Tel arbete:
- 431 Jonas Eriksson
Skogalund 2171
532 00 Skara
900 Replica
1984 DF 4501
Tel hem: 0511-270 95
Tel arbete:
- 432 Björn Ligård
Husbylia 7
N-7500 Stjördal Norge
900 Replica
1984 DF 4501
Tel hem:
Tel arbete:
- 433 Michael Ringvall
Björnebergs gård
555 90 Jönköping
900 Darmah
1983 LLP 868
Tel hem: 036-19 07 82
Tel arbete:036-16 91 60
- 434 Erik Tombrock
Östgötagatan 74
116 64 Stockholm
750 DB1
Tel hem: 08-714 77 45
Tel arbete:08-714 90 10
- 435 Ola Holmström
Box 1389
251 13 Helsingborg
Tel hem: 042-13 37 50
Tel arbete:

- 436 Thomas Johansson
Snödroppsgränd 17
162 41 Vällingby
Tel hem: 08-739 22 70
Tel arbete:
- 750 Paso
1988 NXZ 138
- 437 Gunnar Kåre Hansen
Torvmyrat
N-7075 Tillen, Trondheim
Tel hem:
Tel arbete:
- Mille Replica
1985 VN 1282
- 438 Peter Hesterskog
Köpmansgatan 18
330 33 Hillerstorp
Tel hem:
Tel arbete:
- 600 Pantah
1982 LBH 448
- 439 Dan Andersson
Pl 6081
467 00 Grästorp
Tel hem: 0514-402 95
Tel arbete:
- 900 Replica
1981 BNL 496
- 440 Jan Kåre Kulvik
Skjermvegen 86
N-7023 Trondheim Norge
Tel hem: 07-55 56 33
Tel arbete:07-52 65 40
- 750 GT
1973 UR 3229
- 441 Torbjörn Josefsson
Hyacintvägen 7
311 33 Falkenberg
Tel hem: 0346-178 66
Tel arbete:
- 750 Sport
1989 ESP 506

- 442 Håkan Edman
Västra Andersgårdsgatan 2
415 17 Göteborg
Tel hem:
Tel arbete:031-66 59 97
- 750 Paso
1988 NXP 238
- 443 Trond Reinertsen
Rom 8267, Sognsveien 85
N-0858 Oslo 8 Norge
Tel hem:
Tel arbete:
- 650 Pantah
1985
- 444 Claes Wallin
Alströmmergatan 4 A
441 31 Alingsås
Tel hem: 0322-384 53
Tel arbete:
- 750 Sport
1988 ANH 897
- 445 Kenneth Fredlund
Fyrkappan Silvåkra
240 14 Veberöd
Tel hem:
Tel arbete:
- 446 Thomas Johanson
Stl 29 B
311 84 Falkenberg
Tel hem: 0346-113 16
Tel arbete:
- 447 Mats Rydh
Måsvägen 8 A
222 33 Lund
Tel hem: 046-13 42 25
Tel arbete:046-16 16 60
- 750 Paso
1987 CMN 796
- 448 Johan Sverkersson
Muraregatan 22
302 48 Halmstad
Tel hem: 035-11 72 63
Tel arbete:035-10 44 10
- 750 Sport
1989 OEE 076

449 Anna Hjelmstedt
 Pl 4445, c/o Nilsson
 432 95 Varberg

Tel hem:
 Tel arbete:

Pantah
 1982 KLO 028

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Säljes

DUCATI 900 RACER. Modifierat ramme, org gaffel, felger, stålomspunna bromsslanger, Koni dempere bak. Topper 230+++ km/t med bra avgassystem (saknas). Fin BOTT-racer. Potensiell vinnare med nya hjul og rett avgas-system! Avon sportdack er montert, nye slick medfølger + div deler. Endast körd två race. 4st blinkers fram og 2st blinkers bak för S2/MHR säljes för 75:-/st + porto.

Arne Bøe 02-254419 (Norge)

Köpes

2-1 SYSTEM TILL 900.

Peter Ingman 031-245154 bost, 031-593026 arb.

Säljes

860 GTS -76. 16000:-

Carina 0303-10559

Säljes

DUCATI 900 MHR -83/84. 3700 mil, Conti, KN

Michael Ceder 036-138170

Säljes

DUCATI 950 NCR. Nylackad! Pris: 45000:-

Peter Lindqvist 08-7586933

Säljes

Ducati 750 PASO -88. 300 mil, bra pris.

Helge Sahl 009453746989 (Danmark)

Säljes

HAILWOODSADEL.

Claes Karlsson 0220-14664



