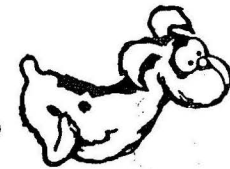


Cucciolo



NR4 1989

nr 22 sen starten

TIDNINGEN DÄR ORDET GÅR FÖRE SANNINGEN



Lika tjockt som förra numret. Fast nästa nummer blir vi tyvärr tvugna att gör minst 8 sidor tunnare pga tryckningsteckniska själ. När man trycket offset läggs nämligen tidningen upp på stora ark, och det går inte jämnt upp nu. Foto på omslag: The winner takes it all. Sid 2: Tassens HD och Pantas Biscaya-Guzzi. Sid 67: Olles 851:a före och efter (det var inte så farligt som det ser ut). Baksida: Önskerepris. Foto: Baksida Mats Arborelius, resten Micke Werkelin. Nu får ni ta och skicka in lite bilder och text så att jag slipper rensa mitt fotoalbum. Vi hörs i nästnasta nummer.

MW

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).

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 SPORLEN
UTAN KOMMER ATT VARA EN SUPERVERSION AV SPORLEN.

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

Biscaya motor

HOL1257, 44193 ALINGSÅS

TELEFAX 0322-30180

TELEFON. 0322-30129, 30124

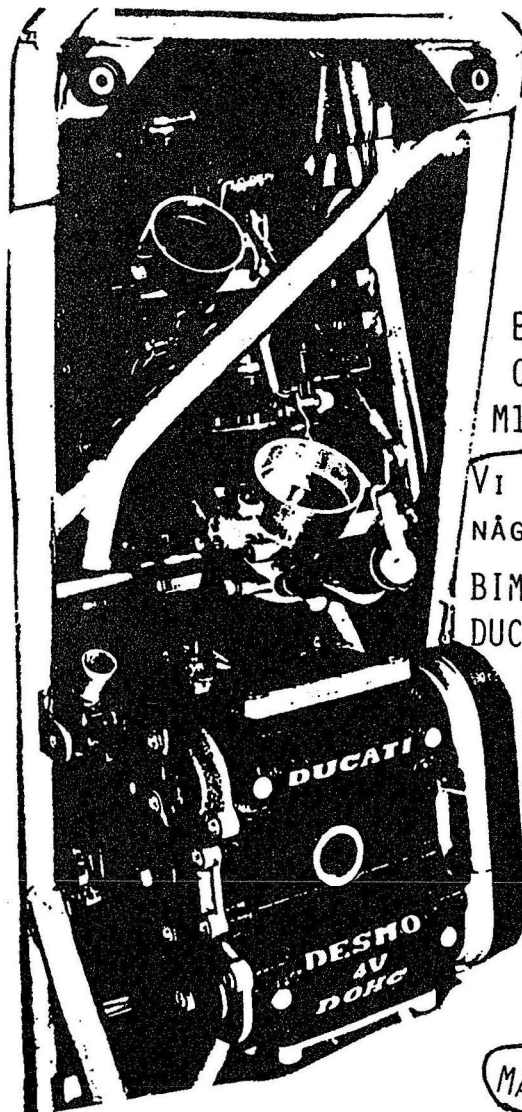
Butiken är öppen Tis-Fre 13-18, Lör 10-13, Mån stängt.

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
MIR, MM. 76 000:-

VI HAR OCKSÅ LYCKATS FÅ TAG PÅ
NÅGRA BEGAGNADE ITALIENARE:

BIMOTA DB1

DUCATI 900 S2

PANTAH 600

PANTAH 500

ALAZZURRA 650

LEMANS 1000

LEMANS III

MONZA 500

LAVERDA

NU I LÅGA FÖRSÄKR.
KLASSEN !!!!

ÄNNU MER RESERVDELAR & RACE-
TILLBEHÖR I LAGER

BUTIKEN
ÖPPEN:

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

CUCCIULO BER OM URSÄKT

Förra numret av Cucciolo, nr21, blev ganska kraftigt försenat. Detta var helt utom vår kontroll och vi kan bara beklaga. Tidningen lämnades mycket riktigt till Affärstryck i Landskrona som det stod i förra numret. Men, eftersom fler tryckerier än de är inblandade tar det lite längre tid än innan att trycka tidningen rent tidsmässigt. Det är också lite oklart om vad kalaset kostade. Kvaliteten på bilderna blev ju mycket bättre i alla fall. Eller hur? Men vi kan inte acceptera att tidningen kommer ut en månad senare än normalt. Då förlorar tidningen en stor del av sitt värde. Det är lite oklart om vart detta nummer skall tryckas, men vi hoppas att samma tryckeri kan göra det snabbare och till ett hyfsat pris.

Tack Thomas Lundén i Linköping och Per Skogman i Kalix som tagit reda på priser på offsettryck hos lokala tryckerier. Tyvärr blir det för dyrt om vi skall ha båda tidningarna kvar. Men, nuvarande tryckeri gör det kanske tillräckligt billigt. Vi får se.

Det var en otroligt massa stavfel i förra numret vilket någon klagat på. Vi ber om ursäkt för detta och förklarar det med att tidningen skrevs utomhus i starkt solljus. Då kan man inte se vad som kommer upp i det lilla teckenfönstret på skrivmaskinen, och då är det för jobbigt att ändra. Detta nummer bör vara bättre, men det är fortfarande för jobbigt att ändra i efterhand. Hoppas ni förstår vad som står i alla fall.

Annars var det inte så många ljug i förra numret vad vi vet. Så något mer att be om ursäkt för finns inte.

Nästa nummer av Cucciolo kommer att göras av Lars Höjer och co i Kungälv. Vi kommer att göra vartannat nummer tills vidare. Ni kan, för enkelhetens skull, fortsätta att skicka materialet till mig så vidarebefodrar jag detta till Lars. Det är som vanligt presstopp nästa udda månad den 20:e, alltså den 20:e September. Skicka massor med bidrag och underlätta för den nya redaktören.

MW

SUPERBIKE MOSPORT CANADA 4 JUNI

Förra årets mästare Fred Merkel var snabbast på träningen och gick direkt upp i ledningen i första heatet följt av Miguel du Hamel och Rueben McMurter. Raymond Roche fick en dålig start och avancerade upp genom fältet. På andra varvet kraschade du Hamel. Fem varv från mål körde Roche om McMurter och säkrade därmed en andraplats. I andra heatet stod bataljen mellan Merkel, McMurter och Falappa. Efter en hård fight vann Falappa före Mc Murter och Merkel. Baldassare Monti kom in på en hedrande 7:e plats. Vad som hände med Roche är lite oklart. Han var oplacerad i alla fall. Roche hade i alla fall snabbaste varvet i första heatet.

HEAT 1: 1) Merel (USA) Honda, 2) RAYMOND ROCHE (F) DUCATI 851, 3) Mc Murter (CAN) Honda, 4) Mertens (B) Honda, 5) Crevier (CAN) Yamaha, 6) Pirovano (I) Yamaha, 7) Suhonen (SF) Yamaha, 8) Baldwin (USA) Bimota, 9) Andersson (S) Yamaha, 10) Douglas (CAN) Yamaha. HEAT 2: 1) Falappa (I) Bimota, 2) Mc Murter, 3) Merkel, 4) Pirovano, 5) Mertens, 6) Baldwin, 7) BALDASSARE MONTI (I) DUCATI, 8) Rymer (GB) Yamaha, 9) Suhonen, 10) Goodfellow (CAN) Suzuki.

STÄLLNING EFTER MOSPORT: 1) Merkel 98, 2) Pirovano 75, 3) Falappa 60, 4) Rymer 56, 5) Andersson 52, 6) Mertens 45, 7) Burnett 32, 8) McMurter 32, 9) McElnea 28, 10) Suhonen 23.

ÖSTERRIKES GP SALZBURG RING 4 JUNI

Randy, som varit missnöjd med hojen tidigare, fick till Österrikes GP en ny bakram till sin Cagiva med stående Öhlins-bakstötdämpare. Åskådare i racet kunde konstatera att Randy hade snabbast fart genom kurvorna! Men vad hjälpte det när motorn packade ihop på tredje varvet. Synd, tyckte Randy, då den nya bakdelen på hojen är mycket bättre...

KONKURRENT PÅ IS

Harley Davidson har lagt sin blivande BOTT-motor på is ett tag för att koncentrera sin utveckling på gathojar. Anledningen uppges vara amerikanarnas minskade intresse för Superbike-klassen. Men, man lägger inte ned projektet. Redan i slutet av året skall en prototyp testas på bana.

SUPERBIKE BRAINERD USA 11 JUNI

Otroligt! Fantastiskt!! Raymond Roche gjorde det!!! Han lyckades vinna båda heaten på den relativt snabba banan! Roche var i brilliant form och vann det första heatet efter smart taktikkörning då han gick upp i ledning i slutet av loppet. I andra heatet var det lite kärvare då Roche missade en växel och därmed låste bakhjulet så att han nästan gick omkull. Det fick honom att falla från 1:a till 6:e plats. Han fick sedan ta i ordentligt och utnyttja all sin erfarenhet för att vinna. Baldassare Monti körde också bra med en 6:e plats i båda heaten. Ja, loppet handlade nästan bara om Ducati och en glad Roche sa efter loppet: "Jag är givetvis väldigt glad att vinna. Men inte bara för min skull, även för Ducatifabriken. Dom förtjänar framgång. Och, vem vet, jag kanske vinner några fler race innan säsongen är slut. Många av banorna passar Ducati och Michelin jobbar hårt för att få fram rätt däck".

HEAT 1 1) RAYMOND ROCHE (F) DUCATI 851, 2) Pirovano 3) Mertens 4) Merkel 5) Rymer 6) BALDASSARE MONTI (I) DUCATI 7) Baldwin 8) Andersson 9) Douglas 10) McMurter

HEAT 2: 1) RAYMOND ROCHE 2) Mertens 3) Merkel 4) Pirovano 5) Rymer 6) BALDASSARE MONTI 7) Andersson 8) Fabio Bilotti (I) Bimota 9) Douglas 10) Goodfellow.

Snittfart för Roche 102,552 mph.

STÄLLNING EFTER BRAINERD: 1) Merkel 126, 2) Pirovano 105, 3) Rymer 78 4) Mertens 77, 5) ROCHE 74, 6) Andersson 69, 7) Falappa 60, 8) MONTI 40, 9) McMurter 38, 10) Burnett 32

JUGOSLAVIENS GP RIJEKA 11 JUNI

Äntligen en acceptabel placering för första gången i år. Randy körde med feber i kroppen (minst 100 grader enligt honom själv). Efter ett varv låg han 9:a, efter 8 varv låg han 8:a och på 20:e varvet gick han upp till 7:e plats vilket också blev placeringen i mål. Broccoli kom i mål på 13:e plats.

ROCKSTJÄRNA DÖD

Trummisen i det engelska rockbandet Echo and the Bunnymen, Philip de Freitas, gick bort tragiskt nyligen då han med sin Ducati kolliderade med en äldre dam i en bil. Tråkigt att på detta vis få reda på en kändis som varit Ducatist.

AGUSTA

Nyligen gick Greve Corrado Agusta bort. Han var den enda kvarlevande av bröderna som grundade MV. Corrado Agusta var 66 år vid sin bortgång.

HOLLANDS TT ASSEN 25 JUNI

Randy höll på att göra bort sig en aning på uppvärmningsvarvet. Han slog runt efter en vild bakhjulskörning. Många har sagt att det kommer att hända en dag, och nu hände det. Mamola skyllde på att gasen hängde sig. Mekanikerna fick bli att byta båda hjulen innan start. I loppet la motorn av tre gånger! Trots detta bärgade Randy en 11:e plats.

PIER PAOLO BIANCHI

Förra året körde den gamla världsmästaren för Cagiva i 125-klassen. I år har Cagiva lagt ner 125-verksamheten och Bianchi skall köra en intressant skapelse. Den holländske konstruktören Jan Eggens har gjort om en gammal MBA 125-twin till en dubbelkolvmotor med gemensamt förbränningsrum. Alltså som på gamla Puch och Garelli mfl. Reglerna tillåter detta enligt Eggens som fick idén när han studerade Hondas oval-kolvare (NSR500) som ju var en omgjord V8:a för att passa in i reglementet.

NY 500

En ny 500, Librenti, debuterade på Le Mans. Hojen är konstruerad av italienaren Giancarlo Librenti som konstruerade Malancas GP-vinnande maskiner i mitten av 70-talet.

BILLIG INDIANA

Ducatis custommodell Indiana är väl inte speciellt accepterad i Ducatikretsar. Men, visste du att den fått massor av beröm i utländska tester, bli för väghållningen (!) och givetvis för motorn. Grejen med Indianan är att den är otroligt billig. I England kostar den £3495. Då ska man tänka på att Duccarna bara är något billigare i England jämfört med här hemma. Indianan är till och med nästan 300 pund billigare än Moto Morinis motsvarande modell 501 New York. Som stadsbus-hoj kanske inte Indianan är så dum? eller??



BELGIENS GP SPA 2 JULI

Regn strulade till 500-racet i Belgien. Racet delades upp i tre delar varav man räknade de två första !!! I första heatet pajade primärdrevet på Randys Cagiva. Sen tog han sig i mål på blygsamma placeringar i de övriga två heaten.

SUPERBIKE ZELTWEG ÖSTERRIKE 2 JULI

Nästan succé igen! Alex Viera vann det mycket täta första heatet 0,2 sekunder före Raymond Roche. Tio förare låg och slogs om tätplatserna och ledningen skiftade varje varv! I mål kom de åtta första inom tre sekunder!! Massimo Broccoli hade denna dag övergett Cagivan för att hjälpa Ducati att ta taktikpoäng. Det gjorde han bra genom att komma 4:a i första heatet. Baldassare Monti kom 6:a. Alltså: bland de 6 första var varannan höj en Ducati!!!!!! Vid ett tillfälle i första heatet kom sex förare jämsides innan chikanen. Precis när det såg ut som om en olycka var oundviklig fixade man till situationen! Viera lyckades snuva Roche på heatsegern i sista kurvan då han segade sig förbi. Andra heatet blev fördröjt på grund av regn. I detta heat lyckades Stephane Mertens ta sin första seger för i år. Broccoli blev bästa Ducce-förare på 4:e plats. Roche blev 10:a. Sista heatet gick i regn.

HEAT 1: 1) Viera (F) Honda 2) RAYMOND ROCHE (F) DUCATI 851 3) Mertens (B) Honda 4) MASSIMO BROCCOLI (I) DUCATI 851 5) Pirovani (I) Yamaha 6) BALDASSARE MONTI (I) DUCATI 851 7) Campbell (A) Honda 8) Andersson (S) Yamaha 9) Rymer (GB) Yamaha 10) Suhonen (SF) Yamaha
HEAT 2: 1) Mertens 2) Pirovano 3) Merkel 4) Broccoli 5) Igoa 6) Campbell 7) Suhonen 8) Viera 9) Andersson 10) Roche 14) Monti

Snittfart heat 1: 112,24 mph

STÄLLNING: 1) Merkel 146 2) Pirovano 133 3) Mertens 112 4) Roche 97 5) Rymer 85 6) Andersson 79

F1
F1 är en ganska avsmnad klass numera med Norton som enda färgklick. Tyvärr tar sig Norton-hojarna sällan i mål. På Vila Real i Portugal placerade sig en Ducati för första gången på länge i F1. Ian Jones från England kom 9:a på en Sports-sponsad 750 Ducati!

JAPANSKA SUPERBIKE PENGAR

Japanska annonsbyrån Densu kommer förmodligen att ställa upp med ett stort sponsorpaket till Superbike-klassen. Det innebär att den lilla kris som varit sedan förra sponsorn, SMC, drog sig ur nu är över.

NY TEAM MANAGER

Heta rykten säger att den femfaldige världsmästaren Toni Mang kommer att knytas till Cagivafabriken 1990 som Team Manager i 500GP. Rykten säger också att Randy är på väg att skriva på för antingen ELF eller Kenny Roberts för 1990.

NYA KLASSER?

Honda har ju en hel del att säga till om som världens största motorcykeltillverkare. Honda vill göra om 500-klassen till en klass med överladdade 750 fyrtaktare, 550cc tvåtakts trepipar, 600cc tvåtakts twins, F1-liknande fyrcylindriga fyrtaktare och 750cc "prototyp fyrtaktare". Honda menar att 160hk V4:orna börjar bli för dyra och för farliga. Vi får väl se hur det blir...

TORRKOPPLING

En liten rättelse från förra numret. Nya 851:an har torrkoppling, men en omgjord sådan. Slavcylindern sitter nu på vänster sida av motorn och påverkar en stång som går rätt igenom motorn. Som på gamla 900:an ungefär fast med torrkoppling och hydraulik. Förmodligen har man ändrat en del annat också, med detta är vad som syns.

OMBYGGNAD

När du läser detta har årsmötet redan varit, och med detta förhoppningsvis ett besök hos Nordbecks. Cucciolo tittade in till Nordbecks i mitten av Juni. Där var det rörigt till tusen. Man höll nämligen på att bygga om. Mitt i röran inne i ena kortänden av lokalen kunde vi hitta en 906 Paso och en röd 851:a bland en massa crosshojar! En stressad Ulf Nordbeck kom ut och pratade med oss och förklarade att lokalerna skulle vara klara om en vecka och att man då får en fin utställningshall. Man skall nämligen sälja Duccar direkt också. Övriga återförsäljare var för tillfället Biscaya, MC-Hörnan, MC-City, Oves Motor och MC Paddock i Klippan som överraskade på BOTT i Knuts-torp med att ha den förmodligen första färgbroschyren i Sverige på 900 SUPERSPORT. Ulf Nordbeck ville skynda långsamt med nya återförsäljare. Han var också mycket glad över allt positivt som skrivits i alla MC-tidningar den senaste tiden. Försäljningen gick bra sa han. Den nya försäkringsklassningen passar ju också mycket bra för en del modeller. Ulf förklarade att man fått hem reservdelar nu och att alla kontakter med fabriken fungerar mycket bra. Han berättade också ett intressant skvaller om att Ferrari inlett ett närmare samarbete med Ducati! Detta skulle bero på att bröderna Castiglioni kusin är chef på Ferrari och det skulle gå ut på att Ducati-fabriken skall sätta ihop Ferrari-motorer. Låter ju inte helt otroligt med tanke på att Alfa kanske väljer en diesel-motor inom Fiat-koncernen efter att man köpts upp av Fiat. Ducati tillverkar ju alla dieselmotorer till Alfa Romeo. Ferrari-motor tillverkning skulle ju smälla högre. Då kanske Ferrarin med Desmo-toppar kommer?

NY ELEFANT

Det är väl inte speciellt överaskande att Ducati nu presenterar en ny Elefant med 904cc luft/oljekyllad motor. Den maskinen har man ju ställt upp med i Paris-Dakar de senaste två åren. Hojen skall premiärvisas på Milano-mässan i höst. Frågan är om Indianan skall förses med 904-motorn eller om den försvinner?

DATA

Följande data har mätts upp på olika Duccar när Motociclismo testat:

	906 Paso	750 F1	750 Sport	750 Paso	851S
vrid	6,98/	5,71/	6,38/	6,38/	7,41/
varv	6000	7250	6500	6500	8400
effekt	71,19/	65,33/	65,28/	61,49/	88,03/
varv	8000	9250	8000	7500	8700

Uppgifterna är som nämndes tagna ur Motociclismo och effekten är uppmätt och angiven i bakhjulshästar.

CAGIVA V589

Lite data på Radys hoj: Motor: 4-cylindrig 58° V-motor med gemensam vevaxel. Komp: 15:1. Förgasare: 4 st Mikuni 35mm i magnesiumlegering. Tändning: Magneti Marelli. Effekt: 150hk/12000varv. Vridmoment: 8,5kgm/11500 varv.

LAVERDA 6:A PÅ G?

I England surrar det ofta många rykten. Enligt ett rykte skall Laverda presentera en ny fyrtaktsfamilj: 1-cyl, 2-cyl 3-cyl, och som prstigemaskin, en 6-cyl (!) maskin. Nya ägaren Ugo Holzer har minst sagt högt flygande planer. Om den nya 6:an är baserad på Bol d`Or V6:an från 1979 förtäljer inte ryktet.

NYA GAFFLAR

White Power har tagit fram en ny gaffel för racing som förmodligen kommer uppskattas i endurance. Man har gjort en jättelik, klumpig och ful enkelbensgaffel (kommer ni ihåg Hägglunds första militärhoj-prototyp?). Gaffeln fjädras av en stötdämpare med fjäder som är baserad på en bakfjädring. Gaffeln sägs flexa mindre än en konventionell gaffel och gör att man kan byta hjul mycket fort. WP tänker dock inte tillverka gaffeln själva, utan söker intresserade europeiska eller japanska tillverkare.

Marzocchi har tagit fram en uppochnergaffel liknande Öhlins och WP. Gaffeln väger faktiskt något mer än en M1R, men Marco Lucchinelli har sagt att hans 851:a uppfört sig mer precis med den nya gaffeln jämfört med M1R. En ny tillverkningsteknik har medfört att gaffeln fått mindre friktion.

DELAR

En firma som av sin katalog att döma verkar ha en hel del godis till Ducati är Ducati Kämna (Rüdiger Kämna), Brügger Straße 27, 2802 Otterstedt. Ligger i norra tyskland nära Hamburg.

NY TIDNING

Anders Malmqvist var bussig att skicka över första numret av den nya italienska tidningen Moto Capital. Moto Capital ges ut av samma förlag som ger ut den i bilkretsar berömda tidningen Auto Capital. Första intrycket av Moto Capital är att den liknar Motociclismo. Samma glansiga framsida, fast något tjockare papper, och nästan bara färgbilder inuti. Motociclismo har dock betydligt mera reklam vilket jag inte tycker är nån nackdel när man ändå inte förstår texten. Italiensk reklam brukar vara häftig. Detta är naturligtvis en anledning till att Moto Capital "bara" har 148 sidor jämfört med Motociclismo som brukar ha ca 300 sidor. Moto Capital nr 1 består bl a av långa informativa artiklar om bl a Franco Sbarros "navlösa" motorcyklar, chopper-åkare, provkörning, jämförelse och historik om Laverda 750 SFC, Norton Commando PR och Triumph Trident racer, HD-historik, en artikel om motorcykelreoverare i Italien (NCR finns med på bild!) samt en artikel som handlar om blivande 70-tals klassiker och vad de är värda (Ducati 750 Sport finns med och värderas till ca 20000:- i Italien).

Man testar BMW K1 i tidningen och jämför den i texten med Ferrari F40 !!!!! En hädelse! Vidare jämför man de italienska värsting-125:orna Cagiva, Gilera, Aprilia och Honda. Detta första nummer ger ett lite blekt intryck. För lite italienskt och lite för splittrat innehåll. Jag föredrar Motociclismo med den underbara reklamen (i Moto Capital gör man bl a reklam för Volvo 765!), med alla tillbehörssidor, med sina små skvallernotiser som ofta är så intressanta att man får ta fram sitt lexicon. Nästa nummer av Moto Capital lär inte dyka upp förrän i November enligt Anders italienska tidningsförsäljarkällor.
MW

KATALYSATOR

"Miljö" har ju blivit ett populärt ord. Politiker runt om i världen försöker visa att man gör nåt för miljön. Det enklaste är ju att göra nåt enkelt och billigt så att det ser ut som man gör nåt. Ta t ex den föreslagna permanenta fartsänkningen till 90 i Sverige på vissa motorvägar. Allmänheten tror att det påverkar miljön och man glömmer bort att miljöproblemen uppstår då trafiken står stilla i storstäderna. På detta vis lurar politikerna allmänheten och man slipper lägga ut en massa pengar på kringfartsleder och förbättring av befintliga vägar. Likadant är det i övriga Europa. Inom EG väntas man lägga fram ett förslag om obligatorisk katalysator på motocyklar. Eventuellt även retroaktivt på upp till tio år gamla hojar!!! Att sedan hojarna är miljövänliga och aldrig fastnar i köer samt förbrukar mindre mängd bränsle talar man inte om. Katalysator på motorcyklar är ett effektivt vapen mot motorcyklismen överhuvudtaget. En hoj blir för dyr och komplicerad med en sådan apparat och ljudet blir för dämpat. Man passar förresten på att skärpa bullerkraven så kraftigt samtidigt att enbart detta effektivt kommer att förbjuda alla motocyklar. Hoppas att detta dystra förslag stoppas i cylinderarkivet. Inom EG finns ju i alla fall Italien där MC-produktionen börjar bli riktigt stor.

STRUL I BOTTKLASSEN

SVEMO har strulat en hel del för att förstöra BOTT-klassen. Nu går man till ny attack och ser till att BOTT-loppet på Falkenberg 19-20/8 endast blir för debutanter. Synd. Vidare är norsk-tävlingen på Gelleråsen hotad då SVEMO frånar och med 1:a Juli underkänt denna bana för tävlingsverksamhet! Bland annat har man klagat på den berömda svackan. Beslutet gäller även norska tävlingar, så banägarna är tvingade att bättra på banan å det snaraste. Banan är redan förbättrad. Bl a har hårnålen efter svackan gjorts om och fått dosering vilket den saknade tidigare och därmed orsakade märkliga vurpor och avåkningszoner.

ANDERSTORP FIXAD

Anderstorpsbanan hann bli klar innan roadracing-VM. Den italienska kontrollanten hade endast smärre anmärkningar. Banan har bl a fått helt ny beläggning, ny dragning av läktarkurvan, flyttande av ARMCO-räcken, större avåkningszoner, lägre kantstenar, nytt presscenter, flyttad tidtagning samt betydligt förstorat depåområde.

RANDY 11:A

I Frankrikes GP kom Randy på 11:e plats, ett varv efter täten. Cucciolo föreslår att bröderna Castiglioni lägger ner 500:a projektet och låter Randy köra Ducati 851 i Superbike i stället.

DAN GUSTAVSSON I 500-KLASSEN

På grund av SVEMOS BOTT-struleri så kör Dan Gustavsson i 500 klassen med sin Spondon-Ducati på Falkenberg den 20/8. Uppkäftigt!

NY BANA I NORGE

I September invigs en ny bana i Norge kallad Rudskogens Motorsenter. Banan ligger utanför Rakkestad och hemmaklubben heter NMK Sarpsborg.

FALKENBERG FÅR VARA KVAR

Enligt Dan Gustavsson får Falkenberg-banan troligtvis vara kvar. Banan drivs som ett aktiebolag. Några av aktieägarna vill att man skall skrota banan och bygga hus på marken. För att genomföra detta krävs att dessa aktieägare köper in minst 90% av aktierna då det krävs att 90% av aktieägarna röstar för att ändra företagets inriktning. Sedan skulle man kunna sälja sina aktier dyrt! Som tur är finns det en far och dotter som äger 15% av aktierna som vägrar att sälja ut aktier till några som vill lägga ner banverksamheten. Om de säljer sina aktier måste köparna förbinda sig att banverksamheten skall vara kvar. Grannarna har inte heller bråkat så mycket på senaste tiden. Det ser alltså ljust ut för Falkenberg.

MCM

Tidningen MCM blir bara bättre och bättre! I nummer 4 finns det bl a en helsida med Gunnar Nuija och Cecilia Witteks Duccar! Snygg färgbild, ja faktiskt jättesnygg, och hela sidan inramad i italienska färgerna gör att man får ha övenseende med några smärre sakfel. I övrigt verkar det som man satsar på en större blandning. I tidningen kan man i övrigt läsa om bl a Velocette, en Hedlund-chopper samt en bra artikel om Van Morrison. Bilderna och layouten är mycket bra. Ja, nu får man väl ta och betala in prenumerationsavgiften...

SUPERBIKE

Ett stort grattis till Superbike som äntligen har nämnt resultatet från en MC-nytt BOTT tävling!

RACE

Ännu större grattis till RACE som bevakar BOTT-klassen mycket bra.

SVERIGES GP HOTAT IGEN

Det är, trots årets förbättringar, osäkert om det blir nåt mer VM på Anderstorp. FIM anser att man inte kan ta bort Sveriges GP. IRTA säger att deras Team inte vill delta i Sveriges GP med undantag av HRC:s fabriksteam.

ÄNNU BILLIGARE INDIANA

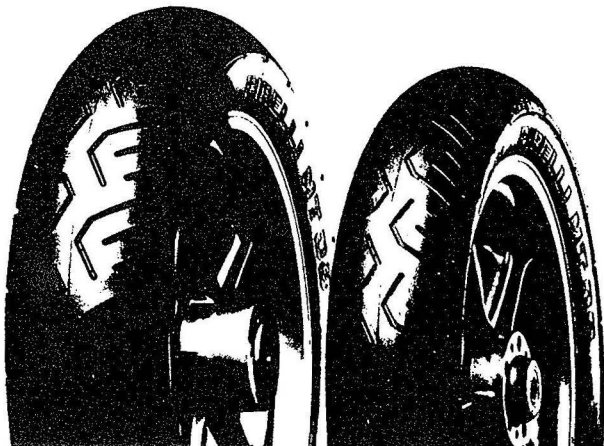
Några sidor tidigare kunde du läsa om priset på Ducati 750 Indiana i England. Man har faktiskt också några 650:or kvar som man säljer ut för £3250.

CHARLIE PÅ TOURING

Charlie Linnaeus i Alingsås har nyligen varit ute på årets åktur på sin Replica. Färden varade bara i 15 minuter då någon sa åt honom att de hört talas om att det fanns en viss risk att det kanske skulle bli regn så småningom. Detta fick Charlie att vända hem, och han har, vad Cucciolo erfar, inte ens sett på motorcykeln efter denna åktur som kunde slutat i katastrof med som slutade väl då det fortfarande inte kommit en enda regndroppe i Alingsås. Charlie sägs också, trots att han påstås sympatisera med tvåtakthatarnas vänner, ha varit på Go-Cart läger i en vecka och inte gjort annat än att inandas tvåtaktsdoft. Efter detta lär han besöka Go-Cart banor var och varannan kväll för att kunna inmundiga luften.

PIRELLI MATCH

Just som Pirelli Phantom vunnit sin största seger genom omröstningen i Cucciolo så går Pirelli ut och meddelar att : -PIRELLI PHANTOM SKALL UTGÅ OCH ERSÄTTAS MED ETT NYTT DÄCK, PIRELLI MATCH!!! Skandal! Töm plånböckerna och gå till din närmaste däckhandlare och köp upp hela hans lager av Pantom MT28. En epok går i graven. Vad får vi då? Jo ett modernt däck med en massa finesser som t ex Kevlar och Rayon. Bakdäcket heter MT08 och framdäcket MT09. Vad designen beträffar så är den inte alls lika spännande som på Phantom. Pirelli! Svara: Varför???



MAGEE KÖR CAGIVA?

Den före detta Ducati-åkaren Kevin Magee står på Cagivas "shopping list" för ett kontrakt till 1990. Han kommer i så fall antingen att ersätta Mamola eller bli anraförare om Randy bestämmer sig för att förlänga sitt kontrakt (vilket han har option på).

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, öronproppstest, 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)

PROBLEM MED LADDNINGRELÄ ?

Sen Ducati kom med 300W generatoren omkring 1985 har laddningsreläerna på Duccarna nästan blivit en förbrukningsvara. Med tanke på att ett relä kostar ca 1200:- så är det ju ganska allvarligt. Minst lika allvarligt är att man helt plötsligt kan bli stående mitt ute på vichan med heldött elsystem.

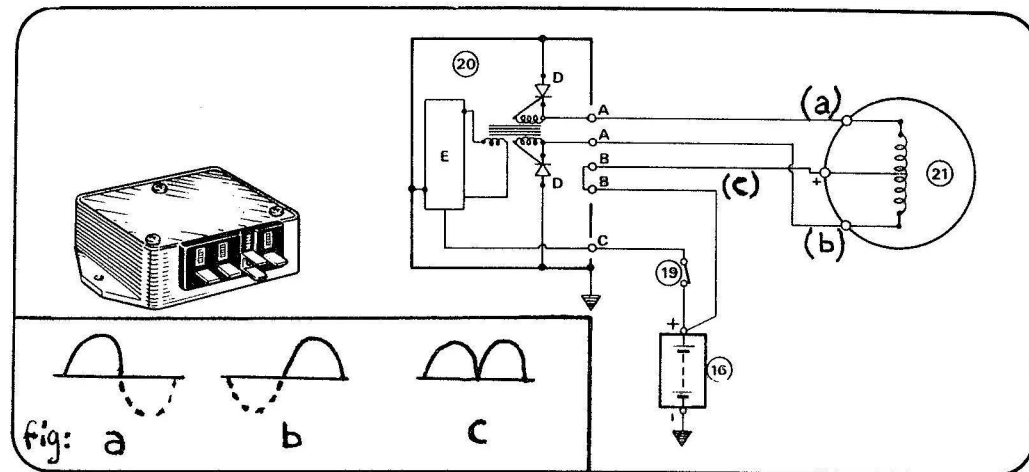
Tyvärr verkar det som att fabriken inte kommit tillrätta med problemet ännu. Enligt Biscaya så ryktas det om att fabriken gett ut direktiv om att reläet skall gummiupphängas och att reläerna har pajat på grund av vibrationer. Men, en Ducati vibrerar ju knappt alls och på min Alazzurra så pajade reläet trots att plattan där el-grejorna sitter är gummiupphängd.

Frågan är alltså: Varför pajar reläet och hur kan man undvika det? Reläet är helt elektroniskt och innehåller elektronik för både likriktning och reglering av laddningsströmmen. Vissa komponenter kan mattas av vibrationer och det kan alltså vara vettigt att gummiupphänga reläet. Glöm då inte att jorda reläet till ramen med minst en grov jordfläta som måste göra god elektrisk kontakt både i reläet och ramen.

Reläet innehåller en hel del halvledarkomponenter. Dessa kan vara känsliga för spikar på elsystemet. En spik är när spänningen höjs långt över 12 Volt under bråkdelen av en sekund. Detta kan inträffa om man har glapp i elsystemet. Därför är det viktigt att alla anslutningar vid batteriet och vid säkringarna är helt OK. Möjligen kan ett dåligt tändningslås ge lite otrevliga störningar som kan slå ur reläet. Alltså: håll elsystemet i trim.

Laddningsregleringen är faktiskt mycket smart. Synd bara att den skall krångla. Om du följer tipsen ovan så kan du nog förlänga livet på ditt relä.

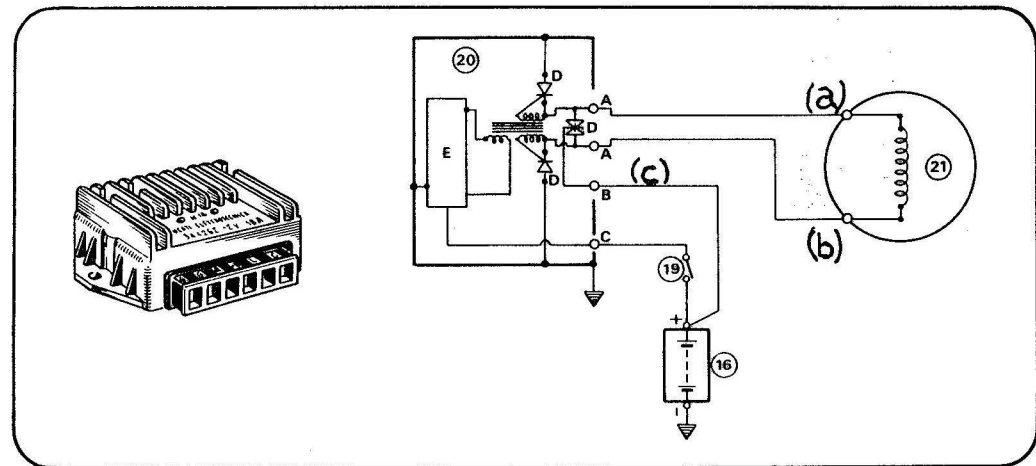
Till sist en liten teknisk beskrivning av laddningsreläet som i vissa stycken är antaganden: I princip finns det två olika typer av generatorer på Duccarna. De som har tre trådar och de som har två. Den förstnämnda typen kan man hitta på tjugiga 860GT och alla modeller med 300W generator. Tvåtrådsmodellen sitter på alla andra maskiner. Båda typerna är 1-fasgeneratorer. Skillnaden är att tretrådsmodellerna har mittuttag på lindningen. Detta mittuttag har på tvåtrådsmodellerna ersatts av två stycken dioder (troligen ihopbyggda i samma kapsel).

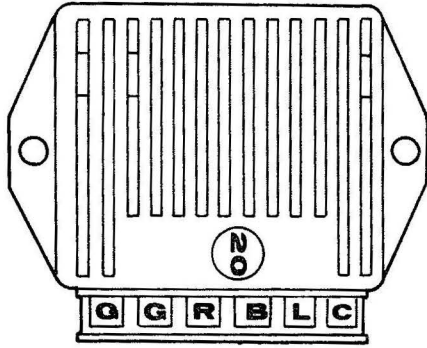


Funktion: Vid punkt (a) ger generatoren en sinusformad växelspanning. Den negativa delen av sinusspänningen slinker igenom den övre dioden D. Se fig (a).

Vid punkt (b) kommer en likadan sinusspänning fast 180° förskjuten. Den negativa delen av sinusspänningen slinker igenom den undre dioden D. Se fig (b).

Summan av dessa plockas sedan ut i mittuttaget (c). Detta är en s.k. pulserande likspänning och den duger gott att ladda batteriet med. Via ledning "C" känner elektroniken "E" av batteriets tillstånd och kan få den övre och den undre likriktardioden att strypa laddningen. Om batterispänningen överstiger drygt 15 Volt så bryts laddningen helt!





Om ditt relä är OK skall du kunna mäta upp följande värden. Under tabell A har man ohm-mätarens minuspole på reläets chassie och mäter med pluspolen på kontaktarna. I tabell B gör man tvärtom. OBS reläet måste vara urkopplat vid mätningen (inga trådar anslutna).

pol	A	B
G	43k	-
G	43k	-
R	-	-
+B	-	-
L	13k	-
C	400	400

Mellan +B och R skall det vara 0. Enheten är Ohm. Ovanstående värden är uppmätt på ett nytt relä till en 300W generator.

Till sist lite onödig information. Reläerna har alltid gjorts av samma tillverkare. Denna har dock bytt namn några gånger. Först hette man Ducati Elettrotecnica. Sedan Ducati Elettronica. Sen köptes man upp av Zanuzzi och döptes om till Zanuzzi eller ZEM. Sedan köpte Castiglioni företaget av Elektrolux (som äger Zanuzzi) i samband med Husqvarna-affären. Efter detta köp heter företaget och reläerna Ducati Energia.

MW

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

GAMMALT TIDNINGSGROLL

När 860GT kom till Sverige 1975 fanns det två hojtidningar i Sverige: MC-Nytt och Allt Om MC. Först att testa 860GT var MC-Nytt. Man sade bl a följande:

"Redan när jag kommit till Hallandsåsens uppförslöpor insåg jag vilken otrolig miss konstruktören av reglagen hade gjort när det gäller den på vänster sida av styret sittade anordningen för helljus, parkeringsljus och halvljus som finns i omedelbar kombination med strömbrytaren för ljuset (puh, Cucciolos anm). Vid avbländning från hel- till halvljus finns det nämligen tre möjligheter att man inte får något ljus alls. Dels kan man få in parkeringsljuset, dels kan man snudda vid den högra knappen och helt stänga av ljuset och till yttermera visso hade detta exemplar av maskin glappkontakt på halvljuset (vilket språk! Cucciolos anm). På vägen upp mot Göteborg hände det vid flera tillfällen att mina helt ordinära motorcykelhandskar snuddade vid den allt för tätt sittande strömbrytaren när jag skulle blända av till halvljus. Åtminstone vid ett tillfälle får man tillskriva turen och de goda makterna att denna provkörning överhuvudtaget kunde fullföljas och att dessa rader skrivs nu."

Senare i samma artikel: "Flera av anmärkningarna här ovan är relativt lätt avhjälpta och väl hemkomna från Skåne, lät vi gå igenom maskinen i vårt garage, och bytte bl a ut den omnämnda ljusomkopplaren på så sätt, att vi monterade hel/halvljusreglage från en BMW R90/S och en på/avkopplare från Honda 500/750. Detta kostade visserligen en del slantar, eftersom BMW:s ljusomkopplare endast kunde köpas komplett med kopplingshandtag. Men det var det värt enligt principen att har man råd att hålla sig med en 14.000 kronors motorcykel, bör man även ha råd att lägga till ett par hundralappar för att hålla sig i livet."

Omedelbart efter MC-Nytt var det dags för Allt Om MC att testa: "Genom en tidigare "testares" klåfingrighet hade Ducatin ändrats från originalskick på vissa punkter. Kopplingshandtaget hade bytts ut mot ett dylikt från BMW, vilket medförde att kopplingen gick trögare än den borde. Utväxlingsförhållandet i handtaget hade nämligen rubbats och dessutom var inte wiren av den föreskrivna typen. Även strömbrytarna på vänster sida hade bytts ut på grund av att sagde "testare" ansåg dem farliga och detta hade eliminerat en synnerligen fin tuta med två lägen, ett för stadstrafik och ett för landsvägskörning. Nu fungerade tutan inte alls."

För dig som vill veta mer om vad tidningsgiganterna tyckte kan skaffa MC-Nytt nr 7 1975 och Allt Om MC nr 7 1975.

MW

BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria
skivbromsbelägg för MC



Skivbromsutrustning för MC



Stålomspunna
bromsslanger

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



FORTSÄTTNING PÅ DÄCKSTEST

Hej Micke!

Himla kul däckstest alltså. Det var så roligt att spåna och flina och läsa de roliga kommentarerna efter allt jämra allvar och seriositet dagarna igenom. Jag är lite sen med svaret, men det är roligt att vara oseriös. Så här har jag röstat:

Däck	Poäng
Metzeler ME33 (I)	2
Metzeler ME99A (II)	2
Pirelli MT18 Gordon	20
Pirelli MT28 Phantom	10
Dunlop TT100	10
Avon Speedmaster	10
Pirelli MT16 Gara Cross	10

(oj! det måste ha blivit nåt fel.)

Kommentarer:

ME33 Laser: Häftig, radikal, vi-skiter-i-hur-alla-gjort-förr-design men så vanligt att det blivit en kliché. Vore detta däck ovanligt, dyrt och endast funnits i Comp-K blandning skulle det vara ett hett däck. Men Metzeler prånglade ut det i tiotusental bara i Sverige. Vem vill ha ett däck som när som helst kan dyka upp på en Honda CM 400 T Custom?

ME99A: I och för sig ball design med stora maskulina block. Men dom kunde ha gjort blocken 5-kantiga och som Pripps logotype. Då hade det blivit ett riktigt öldäck och populärt bland chopperåkare. Åter en bortplotttrad idé. Hoppas på bättring nu när Pirelli äger Metzeler. De tidigare ägarna, Aspirintillverkaren Bayer Kemi, var nog lite för Magnecyl och Sorbilinspirerade.

MT18 Gordon. Mitt favoritdäck! Jag har aldrig kört något och det finns inte kvar i produktion, men sen jag fick Pirellis reklambroschyr med Ducatin på från 70-talet har jag tagit ner min Samanta Fox-almenacka från väggen!

MT28 Phantome: Helt klassiskt däck! Designen är så maxad att jag tog av mitt MT29-däck som hojen gick mycket bättre på. Finns också i den lilla Vespa-storleken 3.50-10. Lämpligt att ställa in i Vitrin-skåpet i stället för en massa porslin och tjafs.

Speedmaster: Ingen komplett framgaffel är komplett utan ett Speedmaster. Jag har redan beställt 10" övre gaffelben på Roffes till min M1R-gaffel.

TT100: Stilbildaren till MT18. Egentligen snyggare än MT18, men Pirellis reklambroschyrer är oslagbara. Dunlop har använt japanska MC i sin reklam. Utmärkt framdäck till Moto Guzzi Falcone.

Arrowmax: Japanskt sitter i original på Kawa GPZ600. Need we say more?

Roadrunner: Passar egentligen bara på ratbikes som gått 2000 mil på bakdäcket som blivit platt som en manglad byrålåda och 5000 mil på framdäcket som ser ut som konserthustrappan. Patetiskt pinsamt utanför sitt sammanhang om nån t ex monterat det på sin pretender-räjsputte hoj.

Metz Block C. Sålt till en Ducati Diana!

Metz Touring Special: Lämpligt för Guzzi 850 T5 fram.

MT53: Passar på en Ducati 450 Street Scrambler med Dirt Track ambitioner.

MT79: Att vilja men inte kunna.

MT78: Att kunna men inte vilja.

Avon SM: Klassiskt ratbikedäck. Satt fram på Ted Simons (Jupiters Travel) jorden runt Triumph 500, omslaget till pocketupplagan. Detta foto visar hojen med bucklig skärm och krossat lyse. Det korrekta komplementet till Avon SM är en kvaddad hoj! Snyggt.

Racing KR 76. Underbart vackert på racebilder kring 1970. Sedan gjorde japanska Dunlop ett sådant framdäck (mönsterdesign) som satt på alla möjliga japs, 400, 500, 550, 650 och 750 kring 1980-83. Nu kan jag inte se ett utan att få exem och öronsusningar.

K112: Visst är det fult men jag blir så nostalgisk och rörd när jag tänker på hur lätt det är att flytta rätt parkerade hojar med sånt härnt bakdäck. Lågt rullmotstånd. Däcket med Y-front.

Rille 12: Jag får associationer till erotiska misslyckanden. Med andra ord ett perfekt BMW-däck.

Rille 16: Jag får inte ens associationer till erotiska misslyckanden. Med andra ord ett ännu perfektare BMW-däck.

ME11. Snyggt som fender på fiskebåtar.

Marathon Front: Dom köpte ett för cheapt program från IBM som inte kunde rita runda streck.

ME99 (12): Varför bara bak till 860GT? Framdäck och sadeldesign också! Samt handtag och fotpinnar? Kan Cucciolo svara på varför 860GT har runt framlyse? Hade CEV Marchal inget annat den veckan? Passar lyset från Talbot 1508? -Cucciolo svarar direkt: Aprilia, som gjorde lyset till GT:n, hade förmodligen inga rektangulära lysen som ju faktiskt Giorgetto Giugiaros prototyp 860 GTI var försedd med. Men det är ju möjligt att ett lyse från en Talbot 1508 passar eftersom dess oljefilter passar i Pantah 350-400-500-600-650-750 motorn.-

ME55 Metronic: Metzellers design tar sig, det ser ut att wobbla stillastående.

ME88 Marathon: Jag såg det på en Guld Winge.

MT15: Kanske på en Ducati 160 Cadet? Ett sorts pryö (prao) däck.

MT76: Ska väl va för att alla HD har Speedmaster fram då.

Det här blir bra vet du. Jag tror det är en pionjärinsats Cucciolo utför. Mycket av alla andra tidningars tester har haft en seriös prägel: vår utvärdering, bästa köp blablabla. Utan att verkligen kunna klargöra de rationella faktorerna för kunderna, diskutera för och nackdelar. Det ska bara verka tillräckligt tvärsäkert och vi-som-vet-bäst och sen tror folk blint på det. Helt allvarligt tycker jag om Cucciolos ärlighet. Det är ju ändå för imagens skull vi åker hoj. Äsch det där var ju inte klargörande eller intelligent skrivet heller. Nu föll jag i fällan själv. So what.

Kjell Sveholm

Tyvärr kom inte Kjelles bedömning i tid till förra numret som jag fortfarande inte fått när jag skriver det här så ni får lägga ihop den här poängen själva med poängen i nr 3. Förresten så var följande personer med i testpanelen i nr 3: MW, Jan Johansson, Lars Höjer och Jonas Dahl.

MW

26

RYKTEN FRÅN C O N T I NENTEN

"L'Echo des Conti" (ekot från Contidämparna) heter franska Ducati-klubbens tidning i Frankrike. "Rumori di valvole" (rykten från ventilen) heter franska Italienklubbens (Forza Italia) tidning.

I den senare kan man läsa om FORZAs sjätte motorcykelutställning i sin hemstad Saint-Avoid. Innan den årliga utställningen gick av stapeln hade man annonserat i all fransk motorcykelpress samt i lokala dagstidningar. 2000 afficher distribuerades i regionen Strasbourg, Nancy och Metz. Man hade även lyckats få 20 minuter i ett lokalt TV-program till förfogande.

300 modeller från 15 tillverkare visades upp under veckoslutet 8-9 april som räknade mer än 3000 besökare. Toppnivåmaskiner från olika racingstall visades upp, PARIS-DAKAR BMW med ABS var där, alla nya italienare, HONDA RC 30, KAWASAKI STINGER, 750 YAMAHA SUPER TENERE med flera riskokare. Vanliga trampcyklar anno år 2000 helt i kompositmaterial fanns till beskådan tillsammans med mountainbikes med mera.

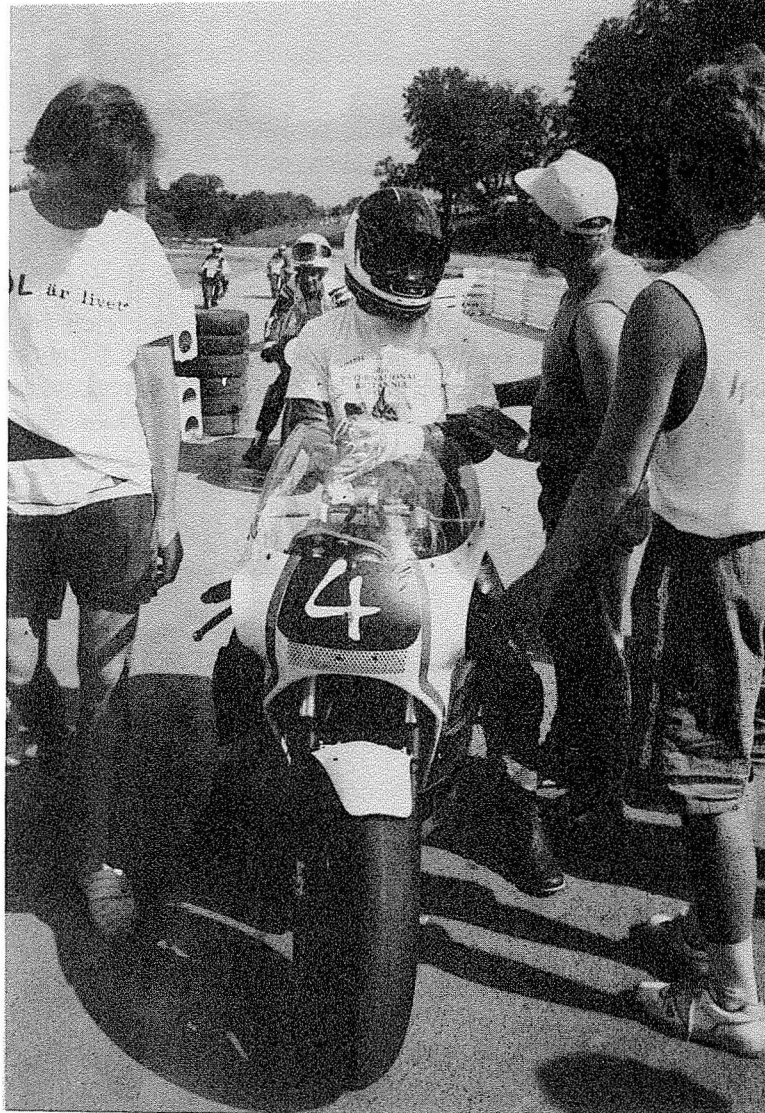
FORZA ITALIA som skötte denna utställning helt i egen regi bjöd sig själva, två klubbar och tjugo utställare på kalsaet. Kostnaderna täcktes genom sponsoravtal med lokal-TV:n, en motorcykeltidning, ett cigarettmärke, en bank samt kommunen.

Som brukligt täcktes förstasidan och ytterligare två helsidor hos lokalpressen av ett reportage från evenemanget.

SUPERDUCATIDAG

Racingbanan i VALLELUNGA, Italien upplevde tidernas koncentration av Ducatisti den 18 Juni (tyvärr fick vi info för sent till Cucciolo, MW:s anm). Tre tävlingar kördes: En fri tusenkubiksklass, en BOTT-klass samt en klass före 1973. Evenemanget ordnades av GENTLEMENS MOTOCLUB, Via della Caffarella 57, 00179 Roma, Italien.

CONTI-nent hälsningar Thomas Lundén



FSAB bil

BILKLASSNINGSKOMMITTÉN

BKK

CIRKULÄR

89 533

Till

de i Bilklassningskommittén deltagande försäkringsbolagen

Ändrad premierklassindelning för motorcyklar

I det speciella register som upprättats på CBR för motorcyklar, vilka saknar uppgift om motoreffekt i CBR har effekten för motorcyklar med beteckningen Ducati 900 SD (även kallad 900 S Darmah, 900 Darmah eller Darmah) felaktigt angivits till 51 kW i stället för 40 kW.

Rättelse har gjorts för följande reg.nr:

AFH 747, AFR 277, BAX 986, COG 976, DAE 088, DLG 366, DLY 396, DPY 066, DRN 056, DRS 166, DYJ 366, EBB 296, EGM 616, ENO 736, FFX 166, GBN 656, GDJ 976, GDM 686, GHF 616, KSU 107, KSU 277, KSX 047, KSX 287, KSZ 137, KTA 417, KTB 357, KUL 655, KUM 665, KYZ 785 och KZP 855.

BKK rekommenderar bolagen att utföra retroaktiva ändringar för berörda försäkringar.

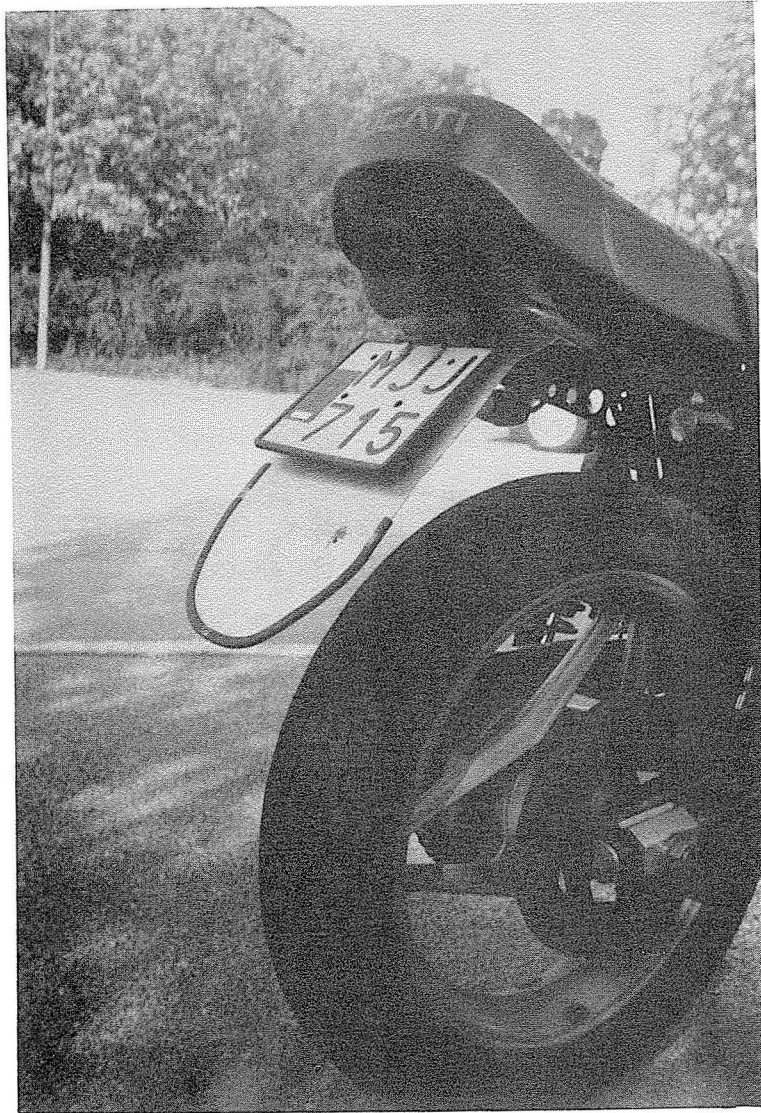
Stockholm 1989-05-16
FÖRSÄKRINGSBRANSCHENS SERVICEAKTIEBOLAG
Bilförsäkringssektionen
Bilklassningskommittén

Översänder en hyfsat komprometerande bild på mopedteam "Skåne till Danmark" med vår nuvarande (f.d. när detta läses, reds anm) ordförande i spetsen. Kanske något för Cucciolo?

Anders E. Malmqvist

LS/KH

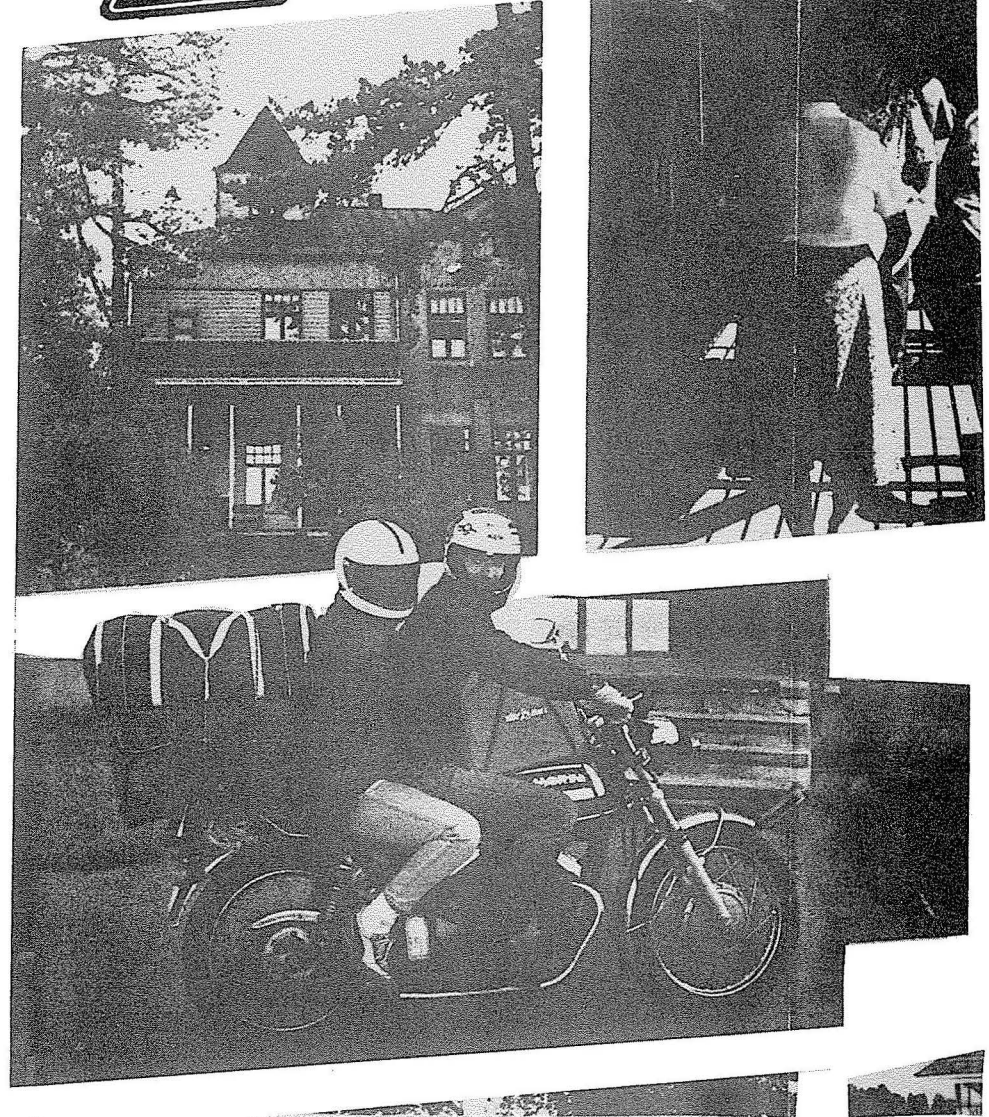
Exp I0503



Ännu en anonym medlem har här skickat in en bild av sitt besiktningsskafs till Cucciolos berömda följetong med samma namn. Enligt den anonyma medlemmen gick hojen igenom utan anmärkning!



SRM-1935-1985 Tee viisas päät



KÄNDISAR I FINLAND

Men VA! Är det inte... Jo. Det är Giovanni och Edith från Bologna på sin Morini 3 1/2 (som ni kunde läsa om i Cucciolo nr 4 1987) på en reklambroschyr för finska vandrarhem från 1985! Tydligt gjorde de succé i Finland också på sin vällastade Morini. I nummer 4 -87 står det vad som hände lite senare... Tack Molly Olsson och Kenneth Holmström (USA) som skickade broschyren.

Före igångsättning af motorn.

Innan du drager motorn i gång, måste följande frågor besvaras med ja:

1. Finnes bensin i förgasaren?
2. Är gasregulatorn rätt inställd?
3. Är strömbrytaren tillslagen?
4. Står tändningsregulatorn på sätändning?
5. Står växelspaken på nollåget?
6. Är handbromsen tilldragen?

Skulle icke motorn gå igång efter några kraftiga runddragningar, vidtagas efter hvarandra följande åtgärder:

Ställ gasregulatorn i olika lägen.

Ifyll några droppar bensin i hvarje pyskran.

Höj en näsduk öfver intaget till extra luften.

Fyll kylaren med varmt vatten.

Under färdan.

Under själfoa körningen gör man sig då och då följande frågor:

1. Är lufttrycket nere?
2. Är lufttrycket öfver 2 m.?
Om så är, sätt fingret under reduceringsventilens inloppsventil och lyft den uppåt en smula. Luften går då genast ut.
3. Arbetar centralsmörjningen?
4. Kommer rök från utloppsroret?
5. Styr vagnen dåligt?
6. Stöter vagnen?
7. Skramlar vagnen?

Vid uppehåll under färdan gör man sig följande frågor:

8. Äro bromstrummorna varma?
9. Äro hjulnaven varma?
10. Finnes tillräckligt luft i ringarna?
11. Äro ventilkapseln och säkerhetsskrufarna ordentligt tilldragna?
12. Finnes tillräckligt med vatten i kylaren?
13. Arbetar pumpen?
14. Är fläktrummen spänd?

Igångkörning.

1. Ställ gasregulatorn så, att motorn börjar »sjunga».
2. Trampa ned kopplingspedalen.
3. Inför växelspaken på »ettan».
4. Släpp upp pedalen sakta och jämnt.
5. Lossgör handbromsen.

Detta skall ske i samma ögonblick som man känner, att kopplingen griper tag och vagnen börjar röra sig framåt.

Efter färdan.

Besvara först med ja följande frågor:

1. Äro hjulnaven varma?
2. Äro bromstrummorna varma?
3. Äro cylindrarna mycket varma?
4. Äro alla cylindrarna lika varma?
5. Är kylaren mycket varm upptill, men strax därunder så godt som kall?
6. Äro rören på ömse sidor om pumpen ungefär lika varma?

Då detta är gjort

Tvättas och putsas automobilen. Rengöras och torkas ringarna.

Lämna icke vagnen vintertid utan att ha

Fyllt några droppar fotogen i hvarje pyskran och urtappat allt vatten.

Petroleumhårvatten

(Lotion au pétrole)

kunna antingen framställas med petroleum (fotogen) renad och luktfri eller med petroleumeter. Petroleum verkar hudretande, petroleumeter avfettande.

I. Med petroleum.

Petroleum, vit, luktfri	15.0	Sprit, 95 %	45.0
Myrtenolja	0.5	Vatten, dest.	38.3
Pimentolja	0.5	Lavendelolja	0.5
		Klorofyll	0.2

II. Med petroleumeter (Schwarz).

Citronolja tsf	1.0	Bayolja tsf.	19.0
Bergamottolja tsf. ...	25.0	Sprit, 95 %	6,000.0
Petitgrainolja tsf. ...	5.0	Petroleumeter ...	200.0

denna lösning förenas med:

Saponin, ren, vit ...	5.0	Vatten, dest. ...	3,640.0
Ammoniak, 10 %-ig .	50.0		

Saponinen löses i vattnet, ammoniakten tillsättes. Petroleumhårvatten omskakas före användandet.

Remolja — Belt dressing oil.

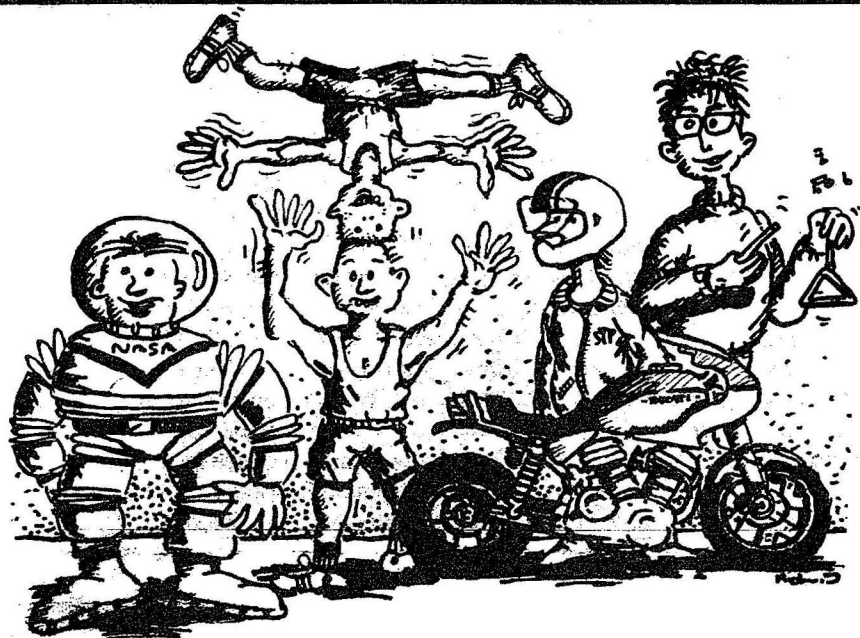
I. Harts	10.0	Linolja	60.0
Tran	30.0		
II. Linolja	90.0	Ullfett	10.0
III. Paragummi ...	4.0	Tran	16.0
Spindelolja	80.0		

Andra kvaliteter kunna erhållas genom att till remsnörja sättes mer eller mindre flyktiga lösningsmedel. Remoljor *parfymeras* som läderoljor.

Läderkitt (Agoklister).

Celluloid ¹	24.0	Aceton	100.0
Oxalsyra	1.0		

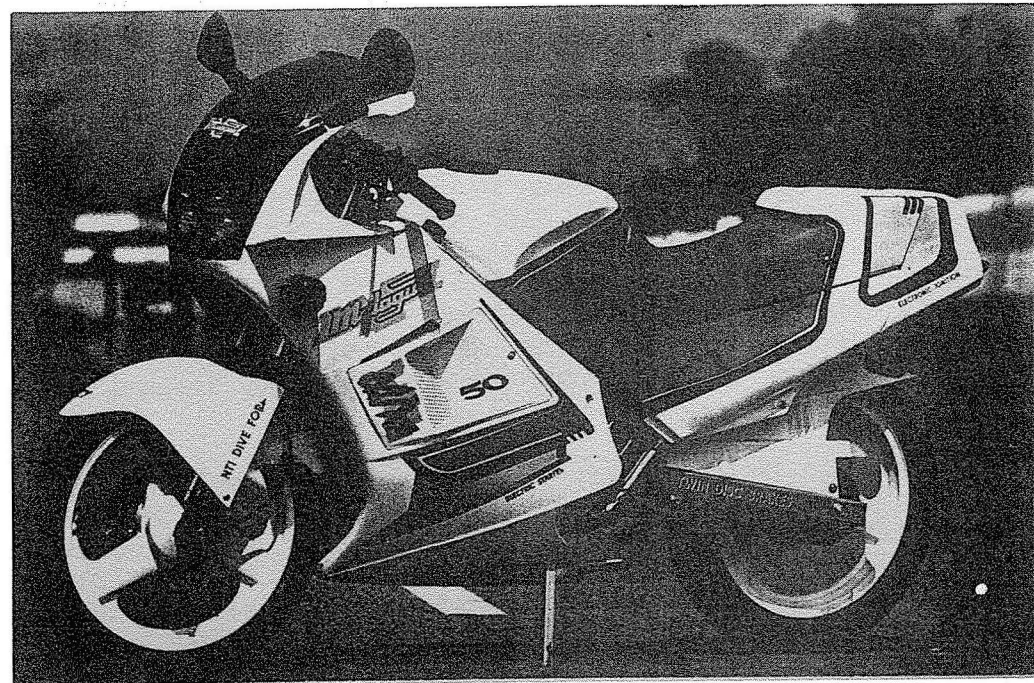
Celluloiden löses i acetonen, varefter oxalsyran tillsättes.



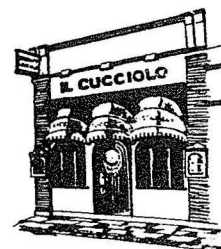
Telefonkatalogen är full av underliga titlar.

Eller vad sägs om astronaut, akrobat, ducatiägare och experimentell musiker?

... skriva det. ...
 ... att tala om att jag kör en
 ... onda Goldwing 1100.
 Andra exempel på likartade titlar är Hans Blom, **Ducatiägare**, Kent Olsson, **HD-åk** och Lars Cronquist, **hojåkare** (visserligen i Boden, men det bevisar att de har fantasi där också. Det lär för övrigt finnas en **elefantförare** i Jokkmokk och Norrbottningens tillfällige medarbetare Patrik Ömalm i Gällivare titulerar sig **akrobat**)



MALAGUTI 50cc MOPED. Skivbromsar, elstart, antidive!!! 8:a på Cucciolos 10 i topplista i nr 21.



IL CUCCIULO

Fine Italian Food

12 DENMAN STREET
 PICCADILLY CIRCUS, LONDON, W.1.

Reservations: 01-437 0302

ITALIAN HELP NO. 3

Tack alla som regelbundet skickar oss sina tidningar: Finland, Sverige, Danmark, Tyskland, Frankrike, England, Nya Zealand, Australien, Queensland, Holland, Canada, Morini Fans från Tyskland och Morini USA. Alla som har förslag eller synpunkter på våra aktiviteter är välkomna att skriva. Vår senaste träff var i Maj och den hör väl inte till de bästa beroende på att vädret inte var det bästa samt att Misano GP inföll samma helg. Men vi är glada att ha haft gäster som bl a: Big Nose, Sue, Pamela och Bob -våra Kiwi-vänner från Nya Zealand (IMOC), Eric -en Morinista från Californien som blivit mer italienare än amerikan, Kevin -också från Californien som kommit till Italien för att tillbringa semestern på en Paso 750 samt två Ducatisti från Sverige (förlåt oss, men vi har glömt deras namn -Björn & Kjell Reds anm-). Vidare kom också de vanliga gästerna från Österrike, Tyskland och Italien.

Den gemensamma färden till Styl Martin, Montelliana (kooperativ vinbutik) var toppen och en uppmuntande erfarenhet. Men det spm slår allt är det enorma mottagandet vi fick när vi, minst 60 Ducatiförare, anlände till Borgo Panigale och blev mottagna av Cagiva-ledningen. En sådan varm mottagning överraskade verkligen måste jag säga. Därför ber vi att få tacka Nadia Pavignani (PR) charmig och hjälpsam som alltid, och Ing Fabio Taglioni som är den snällaste personen i hela världen.

Besöket hos Bitubo fabriken (stötdämpare) var också lyckat, synd bara att det inte kom så många, för den arbetsinsats och passion som denna familj lägger ner på sina produkter förtjänar verkligen en större samling besökare. Jag kommer inom kort att skicka en broschyr på deras nyutvecklade monoshock för 750 F1 som jag tycker verkar helt superb.

Om ni skall komma till Italien så skall ni komma ihåg att jag är på semester mellan 20:e September och 23:e Oktober. Jag skall till Pergusa (Superbike) och Israel. Att ordna besök hos Cagiva i Varese är inte lätt, men vi jobbar vidare på detta. Första veckan i September har vi planerat in att besöka Nolan och Dell`Orto. För er som skall besöka Milano-mässan så kommer vi att vara där några dagar vilket jag kommer att informera om senare. Om ni vill komma i kontakt med Ducati Racing Team med Team Manager Marco Luchinelli så är adressen:
Squadra Corse Ducati, Via Valsellustra 48, 40020 Casal Fiumnase (BO)

Bästa Hälsningar Maurizio Bavaresco

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-såsongen -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	

BOTT PÅ KNUTSTORP 18 JUNI

Så var det dags igen. Återigen möttes man av den arginta vakten när man skulle entra grindinsläppet vid Knutstorp-banan. Efter en massa strul och mygel lyckades Cucciolos utsände greja presskort. Inte mer än rätt, men måste vakten va så otroligt sur jämt?

Nog med gnäll. Förutom en ganska pinsam speaker (särskilt under BOTT-tävlingen då han bara snackade om nån j-a Kawasaki) var det ännu ett mycket fint arrangemang av Bo "Molke" Andersson & co. SVEMO hade också strulat en hel del och det såg ett tag ut som om det inte skulle bli nån BOTT-tävling alls! Man vägrade att blanda debutanter och A-förare i samma heat (vilket ju går utmärkt i 125cc klassen). Sedan gav man med sig om man delade upp sig i varsitt heat. Sedan gick man med på att alla skulle få vara med i samma tävling om man begränsade tävlingen till 8 varv. Så fick det bli.

Att säga att tävlingen blev en succé räcker inte den här gången. Den blev en superundersuccé. Hela 46 förare var med på träningen! Av dessa skulle 34 stycken få va med på tävlingen. 12 skulle sållas bort, och det gjorde man på tidsträningar uppdelade i två heat. Tyvärr sållade några bort sig genom att vurpa. Bl a Bosse Sandberg på "Ironie Tenere" (Yama Tenere med landsvägsdäck!) och Micke Blom på en Pantah 600. Anders "Tassen" Bengtsson hann klämma till med 4:e träningstid totalt på sin HD XR1000 innan han vurpade olyckligt. I och för sig klarade sig hojen bra, men Tassen klämde just sin tass (fot) så olyckligt att den var stor som en boll på tävlingsdagen. Pity.

Björn Andersson lyckades klämma till med en fantastisk träningstid på 1:10.956, drygt en sekund snabbare än 2:an Olle Andersson! Men, det kunde ju ligga lite taktik i att nöja sig med en bra startposition. Den gamla räven Kjeld Sörensen "nöjde sig" med 5:e tid. Han var i och för sig skadad i axeln efter en krasch på Gelleråsen helgen innan, så han såg ut att ha ont och höll nog igen därför.

Dags för start. På startlinjen stod följande i täten (efter placering på träningen): Björn Andersson på sin 750 AT-Ducati som i vinter fått bl.a. ny lackering. Björn verkar också tänt till ordentligt som förare. Sedan hade vi Olle Andersson som nyligen fått sin nya vevaxel efter det olyckliga raset i Polen tidigare i år. Olle kan banan mycket bra och 851:an är mycket snabb i år vilket i och för sig inte betyder sådär jättemycket på Knutstorp. Sedan följde Panta Wallin på Biscaya-



Guzzin som försetts med bl.a. dubbeltändning (Lucas-Rita), borrats upp till 1100cc, försetts med trimkammor och kortad alu-sving. Dessutom hade man passat på att lacka den röd. Problemet var bara att man endast hade dragit några testrepur på grusvägarna hemma i Hol kväl-larna innan tävlingen! Mikael Adolfsson är en duktig förare som kom 4:a förra året i Superstreetklassen. Nu hade någon tvingat upp honom på en Kawa-twin, men hojen betyder ju inte så mycket på Knutstorp så han var nog att räkna med. Nu blev det lite fel här för före honom var Kjeld Sörensen, den gamla daska mästaren som vunnit mycket i år på sin 851:a. Han var verkligen att räkna med. Förhandstipsen sa att nån av dessa skulle vinna.

Starten togs av Olle. Björn såg ut att sova i starten och kom iväg som 7:a eller 8:a. Efter 2 varv ledde Olle före Kjeld Sörensen, Mikael Adolfsson, Panta Wallin, Dag Lövaas och Per Christophersen. Mellan dessa var det tätt. På tredje varvet gick Sörensen om Olle och till och med Adolfsson var om en kort stund. Per passerade Dag. På fjärde varvet hade den starkt körande Björn fått häng på klungan och låg 5:a efter fyra varv. På femte varvet fick Sörensen tyvärr bryta i ledning pga krökt ventil. Björn Andersson passerade Panta och ställningen efter fem varv var: Olle, Mikael, Björn, Panta, Per och Dag. På sjätte varvet blev det hett bland de tre första. Björn närmade sig Mikael som låg alldeles efter Olle. Vid varvningen blåste Björn om Mikael. Dag passade också på att köra om Per. Olle kände sig alltmera stressad. Han visste att han hade Mikael på Kawan efter sig, men det började bullra lite väl högt. Han vände sig om, men såg inget annat än Kawan. Plötsligt, ett par kurvor innan målrakan, tappade framhjulet greppet och Olle gick omkull. Björn var i ledning och ökade sedan försprånget in i mål. Mycket bra kört av Björn, Mikael kom i mål 4 sekunder efter Björn och Panta knappt 2 sekunder efter Mikael. Mycket dramatisk tävling alltså. Bästa engelska hoj kördes av Kjell Bogren och kom på 17:e plats, 38 sekunder efter Björn.

Björn var verkligen en värdig vinnare. Men det går att hitta hjältar längre ner i startfältet också. En ständig hjälte är Kjell Bogren, svensk mästare 1969 i 350-klassen på en Kawasaki, som inte ger upp. Hans oljeläckande och allmänt risiga Norton får somliga att skratta högt. Den var faktiskt mycket värre för några år sen! För tre år sen var

Bilder på föregående uppslag:

Överst: Olle tar starten. Foto MW.

Nederst: Fr. v Micke Adolfsson, Okänd Dam, Björn Andersson och Panta Wallin. Foto MW.



Björn alldeles efter målgång. Foto MW.

TÄVLINGS-RESULTAT

MC-NYTT BATTLE OF TWINS TÄVLING DATUM: 890618 8 VARV

ett gäng och åkte på Kinnekulle. En av killarna började åka ganska fort på sin GSX750R och började bli ganska kaxig. Då kom Bogren i sin gamla rostiga Fiat-buss, plockade ut sin oljeläckande Norton och hela familjen och började att laga mat! Mitt i depån på Kinnekulle! GSZ750R föraren, som förresten var MC-bud, travade fram med sina MC-bud-polare och småskrattade åt Notonhojen. Jag passade på att snacka med Bogren och sa åt honom att ta ner Sukizuki-åkaren "på jorden". Bogren fattade vinken och svepte i sig konservermaten och krängde på sig sitt gamla svarta skinnställ. Lite fåfängt torkade han bort lite oljespill från motorn. Snart var han igång. Han tog först några varv för att värma upp de smala däcken. Sen dämpade han tempot och vände sig om för att vänta in den anstormande Sukizuki-piloten. Snart var Suzukin ikapp och Bogren la sig bakom. GSXR-piloten vände sig om nervöst ibland och Bogren hängde på, även på rakan! Efter några varv körde Bogren om. Nej, inte i en kurva, utan på den korta rakan innan start-rakan! Sen drog han ifrån ett tag, bromsade, släppte om Suzukin, körde om igen. När denna katt och råttalek pågått ett tag tröttnade Suzukiåkaren. Båda styrde in i depån och hela MC-budgänget kom fram och hade en hel del frågor till Bogren som förklarade att han bara hade 50 hästar. Bogren är inte speciellt blygsam av sig och sa: "Fan, jag höll ju på att köra över dig i kurvorna där borta!" GSXR-piloten förstod att det inte var nån gröngöling han hade att göra med så han frågade om en massa råd, och helt plötsligt fick Bogren agera som lärare. Man körde ut på banan, först Bogren, sen GSXR:en. Tempot ökades succesivt. När tempot var så högt att man såg att GSXR:en hade mycket svårt att hänga på i kurvorna, då släppte Bogren helt iskallt vänsterhanden från styret - med fullt nedlägg- och pekade hur spåret var genom kurvan! Detta knäckte nog Sukisukiåkaren som förresten heter Christer Lindholm och som jag tror leder svenska standard-superbike-klassen just nu. Det var en liten parentes.

Bogren slutade på en hedrande 17:e plats i BOTT-tävlingen och hängde med bra trots dålig effekt, dåliga däck och usla trumbromsar. Hans kommentar efter tävlingen står i en klass för sig och får avsluta detta reportage: "Jag fick en skitpissig start, jag var nog sist tror jag, så jag fick köra om hela kön i första kurvan",

MW

42

POS	START	NR	FÖRARE	NAT	ANMÄLARE	KUBIK	MC-MÄRKE	KLUBB	SLUT-TID	HASTIG. POANG
										Km/h
1	4		BJÖRN ANDERSSON	S		748	AT-DUCATI 750	HYLLINGE MS	9:34.076	104.298
2	55		MIKAEL ADOLFSSON	S	GERTS MOTOR	500	KAWASAKI GPZ	HYLLINGE MS	9:38.118	103.569
3	6		PANTA HALLIN	S		1105	MOTO BISCAYA	MESSENGER'S MCC	9:39.992	103.234
4	52		DAG LÖVAAS	N		851	DUCATI	NMK TÖNSBERG	9:45.874	102.198
5	12		PER CHRISTOPHERSEN	DK		900	YAMAHA XSR	RRKV	9:49.634	101.546
6	5		DAVID-BUE ANDERSEN	N		749	DUCATI 750	NMK OSLO	9:53.356	100.909
7	36		JORMA LANTTA	SF		748	DUCATI 750 TT1	KOLJOLAN ML.	9:53.782	100.837
8	58		LARS CHRISTENSEN	DK		748	MOTO GUZZI	RRKV	9:54.070	100.788
9	35		JUHA KYLLÖNEN	SF		851	DUCATI 851 SB	KOLJOLAN MK	9:54.420	100.728
10	44		JESPER HALD	DK		750	DUCATI 750 F1	RRKV	9:59.742	99.834
11	14		TORBJÖRN GRAFSTRÖM	S		750	DUCATI S-MONIC	MESSENGER'S MCC	10:00.912	99.640
12	41		BJÖRN ANDERSSON	S		750	DUCATI F1	LINNKÖPINGS MS	10:01.178	99.596
13	59		ULF HANSEN	DK		864	DUCATI 900 UHR	RRKV	10:03.014	99.293
14	42		CARL FREDERIKSEN	DK		1000	MOTOGUZZI LM	RRKV	10:09.766	98.193
15	16		JENS ANDREASSON	S		1000	MOTO GUZZI LM2	HYLLINGE MS	10:10.394	98.092
16	27		BEN NYMAN	SF		998	MOTO GUZZI LM	HELRC	10:12.230	97.798
17	49		KJELL BOGREN	S	LUGNETS MOTOR	750	NORTON	VÄSTRA MK	10:12.714	97.721
18	25		MICHAEL DE VOSS	DK		992	MOTO GUZZI LM	RRKV	10:17.342	96.988
19	37		JOUNI AHONEN	SF		748	DUCATI 750 SPO	HEL RC RY	10:19.286	96.684
20	43		PER KORSGAARD	DK		750	DUCATI 750 F1	RRKV	10:19.624	96.631
21	66		NIELS KOLDBY	DK		497	LAVERDA F 500	RRKV	10:24.114	95.926
22	31		MIKAEL ERIKSSON	S	LUGNETS MOTOR	750	NORTON NBR	VÄSTRA MK	10:29.628	95.096
23	45		LARS K. VICTOR	DK		948	MOTOGUZZI LM	RRKV	10:29.918	95.052
24	15		MAGNUS MARTINSSON	S		593	DUCATI 600	KORTEDALA MK	10:32.978	94.592
25	28		JUHA KARI	SF		748	DUCATI VEBIRO	RRC	10:36.394	94.085
26	26		JUKKA LIUS	SF		992	MOTO GUZZI LM	JMU	10:37.948	93.855
27	57		TORBEN NIELSEN	DK		1000	DAVIDA GUZZI L	AMK	10:45.416	92.769
28	46		JOHN JESPERSEN	DK		920	NORTON COMMAND	RRKV	10:47.360	92.491
29	33		ULRIK HARDER	DK		1000	MOTO GUZZI	RRKV	7 VARV	BRUTIT
30	1		OLLE ANDERSSON	S		851	DUCATI 851	HYLLINGE MS	6 VARV	BRUTIT
31	22		KJELD SØRENSEN	DK		851	DUCATI 851	RRKV	4 VARV	BRUTIT
-	7		PEDER SPILE	DK		950	DUCATI NCR 950	RRKV	EJ KÖRT	1 VARV
-	17		OVE ANDERSEN	S		498	ESW ROTAX	KORTEDALA MK	EJ KÖRT	1 VARV
-	18		OSCAR ERSTRAND	S		650	DUCATI TT 2	HYLLINGE MS	EJ KÖRT	1 VARV

BASTA VARVTID: FÖRARE NR 4 BJÖRN ANDERSSON, AT-DUCATI 750 : 1:10.000 = 106,920 km/h. * NYTT VARVREKORD *

BULLETIN NR 20 ANSLAGEN KL. 16.50
890618TÄVLINGS-
TIDTAGNINGSCHEFTÄVLINGS-
TÄVLINGSLEDARE/LARS FRIDLUND/
SVEMO-KONTROLLANT

TRÄNINGSGENSLTAT

MC-NYTT BATTLE OF TWINS T.TRÄNING JODÅ DATUM: 890617 KL:1557-1614

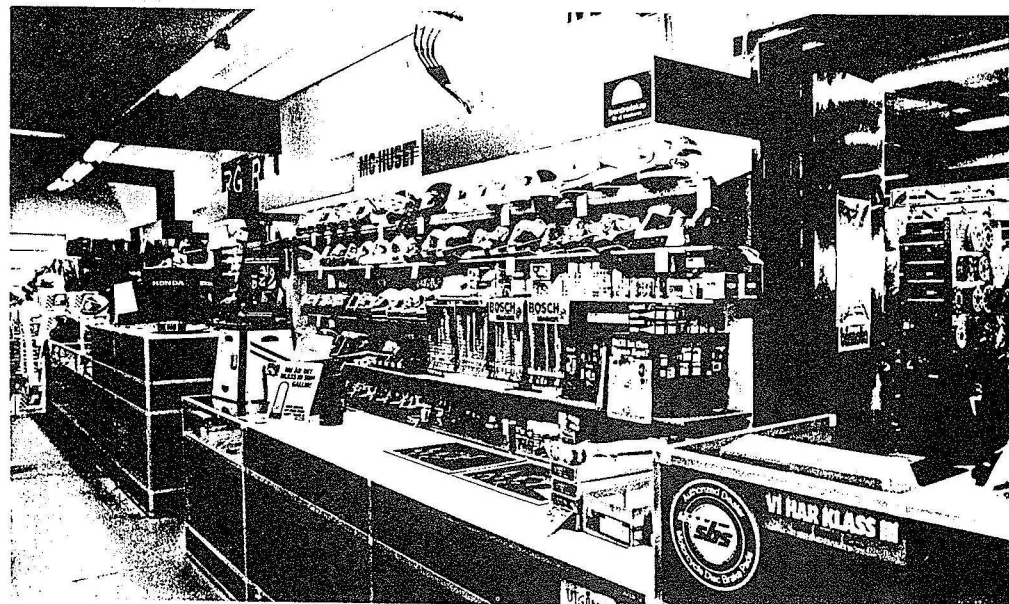
POS	START	NR	FÖRARE	NAT	ANMÄLARE	KUBIK	MC-MÄRKE	KLUBB	ANTAL	BÄSTA	VARV	HASTIG.
NR	NR	FÖRARE	NAT	ANMÄLARE	KUBIK	MC-MÄRKE	KLUBB	VARV	VARVTID	NR	Km/h	
1	1	OLLE ANDERSSON	S		851	DUCATI 851	HYLLINGE MS	10	1:12.016	10	103.926	
2	19	ANDERS BENGTLSSON	S		1000	HD XR 1000	LINGPINGS MS	9	1:12.624	8	103.056	
3	55	MIKAEL ADOLFSSON	S	GERTS MOTOR	500	KAWASAKI GPZ	HYLLINGE MS	10	1:13.092	8	102.396	
4	35	JUHA KYLLÖNEN	SF		851	DUCATI 851 S8	KOUVOLAN MK	9	1:14.338	9	100.680	
5	59	ULF HANSEN	DK		864	DUCATI 900 UHR	RRKV	10	1:14.440	6	100.542	
6	7	PEDER SPILLE	DK		950	DUCATI NCR 950	RRKV	9	1:14.600	9	100.327	
7	5	DAVID-BLUE ANDERSEN	N		749	DUCATI 750	NMK OSLO	9	1:14.690	9	100.206	
8	41	BJÖRN ANDERSSON	S		750	DUCATI F1	LINGPINGS MS	9	1:15.080	8	99.685	
9	25	MICHAEL DE VOSS	DK		992	MOTO GUZZI LM	RRKV	9	1:15.370	9	99.302	
10	45	LARS K. VICTOR	DK		948	MOTOGUZZI LM	RRKV	9	1:15.540	6	99.078	
11	33	ULRIK HARDER	DK		1000	MOTO GUZZI	RRKV	9	1:15.586	7	99.018	
12	49	KJELL BOGREN	S	LUGNETS MOTOR	750	NORTON	VÄSTRA MK	10	1:15.606	1	98.992	
13	27	BEN NYMAN	SF		998	MOTO GUZZI LM	HELRC	10	1:15.674	8	98.903	
14	15	MAGNUS MARTINSSON	S		593	DUCATI 600	KORTEDALA MK	1	1:16.292	1	98.102	
15	43	PER KORSGAARD	DK		750	DUCATI 750 F1	RRKV	9	1:16.702	4	97.577	
16	37	JOUNI AHONEN	SF		748	DUCATI 750 SPO	HEL RC RY	9	1:17.186	5	96.965	
17	31	MIKAEL ERIKSSON	S	LUGNETS MOTOR	750	NORTON NBR	VÄSTRA MK	9	1:17.294	4	96.830	
18	57	TORBJÖRN NIELSEN	DK		1000	DAVIDA GUZZI L	ANK	9	1:19.272	7	94.414	
19	23	ANDERS NYSTRÖM	S		748	DUCATI 750 S	MESSENGRS MCC	4	1:20.860	4	92.559	
20	21	KENT ANDERSSON	S		748	DUCATI 750-F1	HYLLINGE MS	8	1:23.080	8	90.086	
21	17	OVE ANDERSEN	S		498	ESH ROTAX	KORTEDALA MK	8	1:24.310	7	88.772	
22	47	NIELS KYHN	DK		841	TRIUMPH TTS	RRKV	8	1:24.716	7	88.346	
23	29	TORBJÖRN RYDSTRÖM	S		750	NORTON	LINGPINGS MS	8	1:26.734	4	86.291	
24	51	MICHAEL BLOM	S		600	DUCATI 600	FURBO MK	6	1:27.994	5	85.055	
25	39	JENS THORUP HAUGE	DK		740	DUCATI 750 S	ANK	0	-	-	-	
26	53	SVEIN HALVOR KAASIN	N		900	DUCATI 900	NMK OSLO	0	-	-	-	

TRÄNINGSGENSLTAT

MC-NYTT BATTLE OF TWINS T.TRÄNING JAMMA DATUM: 890617 KL:1620-1637

POS	START	NR	FÖRARE	NAT	ANMÄLARE	KUBIK	MC-MÄRKE	KLUBB	ANTAL	BÄSTA	VARV	HASTIG.
NR	NR	FÖRARE	NAT	ANMÄLARE	KUBIK	MC-MÄRKE	KLUBB	VARV	VARVTID	NR	Km/h	
1	4	BJÖRN ANDERSSON	S		748	AT-DUCATI 750	HYLLINGE MS	10	1:10.956	9	105.479	
2	6	PANTA MALLIN	S		1105	MOTO BISCAYA	MESSENGRS MCC	8	1:12.544	5	103.170	
3	22	KJELD SØRENSEN	DK		851	DUCATI 851	RRKV	7	1:13.026	7	102.489	
4	12	PER CHRISTOPHERSEN	DK		900	YAMAHA XSR	RRKV	9	1:13.170	7	102.287	
5	52	DAG LØVAAS	N		851	DUCATI	NMK TØNSBERG	10	1:13.270	8	102.148	
6	36	JORMA LANTTA	SF		748	DUCATI 750 TT1	KOUVOLAN ML.	10	1:13.562	7	101.742	
7	44	JESPER HALD	DK		750	DUCATI 750 F1	RRKV	10	1:13.842	9	101.356	
8	42	CARL FREDRIKSEN	DK		1000	MOTOGUZZI LM	RRKV	9	1:14.408	8	100.585	
9	16	JENS ANDREASSON	S		1000	MOTO GUZZI LM2	HYLLINGE MS	7	1:15.048	4	99.728	
10	58	LARS CHRISTENSEN	DK		948	MOTO GUZZI	RRKV	8	1:15.554	6	99.060	
11	14	TORBJÖRN GRAFSTRÖM	S		750	DUCATI S-MONIC	MESSENGRS MCC	9	1:15.720	7	98.843	
12	66	NIELS KOLDBY	DK		497	LAVERDA F 500	RRKV	9	1:15.722	7	98.840	
13	28	JUHA KAKI	SF		748	DUCATI VER1R0	RRC	9	1:18.468	9	95.381	
14	26	JUKKA LIUS	SF		992	MOTO GUZZI LM	JMJ	9	1:19.012	9	94.724	
15	46	JOHN JESPERSEN	DK		920	NORTON COMMAND	RRKV	8	1:20.104	2	93.433	
16	18	OSCAR EKSTRAND	S		650	DUCATI TT 2	HYLLINGE MS	8	1:20.570	7	92.893	
17	38	BENNY AMERØD	S		750	HARRISDUCATI	SMK GÖTEBORG	8	1:22.988	8	90.186	
18	54	LARS C. E. LARSEN	DK		841	TRIUMPH ROB NO	RRKV	6	1:23.474	4	89.661	
19	48	ANNELIE ØWESSON	S		750	DUCATI SPORT	LINGPINGS MS	8	1:32.190	7	81.184	
20	34	BOSSE SANDBERG	A		750	IRONIC TEMERE	KALSKOGA RC	0	-	-	-	

UTRUSTNING TILLBEHÖR - RESERVDELAR förmodligen Skandinaviens största urval.



MC-HUSET

i Malmö AB
Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ
Tel. försäljning 040/21 04 35 Reservdelslager 040/21 53 00

Vi tillfredsställer alla önskemål på två och tre hjul.

Cucciolo ringde upp Dan Gustavsson och han berättade att det var lite strul innan tävlingen på grund av regn. På morgonen när träningen skulle vara låg banan under vatten! Därför fick träningen inställas! I stället kördes fem träningsvarv omedelbart före själva tävlingen. Dans kopplingscentrum rasade, så han fick titta på tävlingen från bankanten. I tävlingen vurrade Peder Spile med sin 900:a och bröt benet. Tassen vurrade med HD:n och slog i sin andra fot! Panta gick också omkull. Det gjorde att 851:orna kunde härja fritt i toppen då Björn Andersson fått en dålig start.

Resultat:

1. Kjeld Sörensen, DK, Ducati 851
2. Dag Lövaas, N, Ducati 851
3. Olle Andersson, S, Ducati 851
4. Björn Andersson, S, AT-Ducati 750
5. Timo Merentie, SF, Ducati 750
6. Juha Kyllonen, SF, Ducati 851
7. Mikael Adolfsson, S, Kawasaki
8. Per Christophersen, DK, Yamaha XSR
9. Jorma Lantta, SF, Auma-Ducati
10. Björn Anton Andersson, S, Ducati 750 F1
11. Torbjörn Grafström, S, Ducati 750 Santa Monica
12. Jesper Hald, DK, Ducati 750 F1
13. Lars Christensen, DK, Moto Guzzi
14. Jouni Ahonen, SF, Ducati 750 Sport
15. Jens Andreasson, S, Moto Guzzi
16. Jukka Lius, SF, Moto Guzzi
17. Magnus Martinsson, S, Ducati 600 Pantah
18. Ulf Hansen, DK, Ducati 900 UHR
19. Oscar Ekstrand, S, Ducati TT2
20. Juha Käki, SF, Auma-Ducati
21. Stefan Sahlsten, S, Ducati 851
22. John Jespersen, DK, Norton Commando 920
23. Niels Koldby, DK, Laverda 500
24. Otto H Andersen, DK, Ducati 500
25. Bent Pedersen, DK, Kawa GPZ500
26. Lars Lidige Hansen, DK, Norton LLH 750
27. Kent Andersson, S, Ducati 750 F1

OBS!!! Panta låg 2:a då han fick bryta !!!!

I danskarnas stora debutantklass segrade Jörgen Larsen på en gammal BMW R100 S! Han gick ut som 24:a i starten och körde sen upp sig till seger!!! 3:a kom Ulrik Harder på en Moto Guzzi! Vilka entusiaster!!!

CUCCIOLOS UTSÄNDE RAPPORTERAR

OBS! Detta korta sammandrag av tävlingen bör ej förväxlas med undergroundsribenter typ Pinnccopp och andra icke-seriösa litteralisternas verk. Innan racet besökte Albert (ej att förväxla med Albert och Herbert) depån. Som lokala förståsigpåare lät man alla pretender på segern få sig en liten pratstund inkluderande tips om hur de skulle fördriva tiden mellan starten och målflaggans viftande.

Det visade sig att en rundhyllt dansk med en 851:a bäst uppfattade våra instruktioner. Sämst gick det för Panta Wallin som läste fel på noterna och svängde till höger därefter banläggarens asfaltmarkering gick åt vänster. Förödande misstag!!! Ollenelli var så nervös innan racet att han tog på sig skinnstället bak och fram samt rökte nio cigaretter på 8 minuter. Samtliga tände han i filtret.

Dan Gustavsson med barn och blomma var cool. Dock visade det sig att även NCR-kopplingen var cool. Så cool att den frös fast efter något varv. Albert & Albert diskuterade även priser på aluminiumramar i allmänhet och Spondonramar i synnerhet med Dan. Stackars Dan har betalat nästan 30000 svenska pistoleros för mycket för sina engelska pinaler. De lokala förståsigpåarna Albert & Albert tyckte att 8-10 tusen kunde vara mer lagom.

Björn F1 Andersson blev 4:a. Det visste vi redan då hans cykel hade flera fyror som dekoration. Ev härrör sig dessa fyror från besiktningsprotokollet från SBP. Världens sämsta Ducatklubbs-ordförnade lyste upp hela tillställningen -med sin frånvaro. Däremot lyste anonym dam och herre med stickade Ducati-tröjor med sin närvaro. Apropos upplysning bör någon tala om för Ulf Öhman (Ducati-chef hos Nordbecks) att man inte ska göra reklam för italienska skördetröskor när man är på motorcykelfest. Demontera dessa dekaler och fäst dem på en Lantmännenpverall i stället. Eller hellre -släng dem i Påarpsån.

Bortsett från att alla deltagare vid dessa tävlingar ombads att till nästa år förtöja sina tält med ankare, 15m tamp samt ha en jolle i tältet för transport mellan sagda tält och banan hände ingenting. Nedtecknat vid Öresund den 26 Juli 1989 med 28°C i skuggan. Cucciolos speciellt utsände: Albert E. Fleischman, för Cucciolo P.S. Världens sämste medlem undrar var världens sämste ordförande blivit av ?? D.S.

KLUBBPRYLAR

150:- för college
85:- för t-shirt

- o Klubbtröjan. Grön 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 Ducatitröjan. Blå med vitt WEATII-tryck. College och t-shirt. M-XL
- o Ducati JACKA i röd/vit/grön bävernylon finns en st. XXL (54) kvar. Betingar 600:-

DEKALER: 900 SUPER SPORT, 750 F1, Mike Hailwood replica, WEATII, PANTAH. ser ut som tröjtrycken men är lite mindre. C:a 15-20 cm längd beroende på modell. Kostar 25:- för 2 stycken.

Klubbdekalen (ovalen) 5cm lång 5:-/st el. 40:-/100st
Tygmärke som ovan. 25:-/st.
N21 som ovan c:a 15mm lång. 25:-/st.

(Bot-dekalen och "tröstaktatarnasvänner" är slut)

beställ på:
PG-nummer 604452-3

(ring om du her)

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 ca 2-3 veckor. Frågor el. beställning; ring Peter 08/7586933

DARMAH OCH NYA FÖRSÄKRINGSKLASSEN

I det nya systemet hamnade 900SD i klass 5. Effektoppgifterna var exakt samma som för 900SS.

Jag skrev till bilklassningskommittén och överklagade. Jag stödde mig på de uppgifter om effekt som Alan Cathcart lämnar i sin bok "Ducati Motorcycles".

Det bemötande jag fick var mycket positivt. Lars Gunér på Bilklassningskommittén meddelade efter en liten tid att klassningen ändrats från 5 till 4. De cyklar som fått ändrad klassning framgår av en lista som finns på annan plats i den här tidningen. Ni som är ägare till en "Tiger" och som inte finns med bör kontakta era försäkringsbolag och hänvisa till Lars Gunérs skrivelse. Ta gärna en kopia på detta och registreringsbeviset och sänd in. För er som är försäkrade i Holmia kan Per Strömberg tfn 08-7537637 vara till god hjälp. Även underteknad kan svara på frågor.

Lars Ekeman

NYA STYRELSEN

ORDFÖRANDE: JONAS ÅSBERG
 KASSÖR: CAMILLA FRIMAN
 SEKRETERARE: CARINA MATTSSON
 LEDAMÖTER: STEFAN JAKOBSSON
 LARS HÖJER

---PRESSTOPP---

ITALIENTRÄFF VID BOL D'OR

Den franska italienklubben FORZA ITALIA (som påstår sig vara världens största Italienklubb) ordnar en Italien-träff på Bol d'Or ihop med tidningen Moto Revue vid 24-timmars endurance-racet på Paul Ricard den 9-10 September.

Arrangemanget sägs bli nåt alldeles extra och inkluderar bl a presentation av de italienska hojarna med förare som ska delta, presentation av franska BOTT-hojar, omröstning av vackraste hoj, parad... Träffen är helt gratis och detaljer lämnas i programmet för Bol d'Or tävlingarna som säljs på plats. Det enda man behöver göra är att skaffa 2st Forza Italia dekalerna som man beställer från:

CLUB FORZA ITALIA, Maison des Associations, Rue de Dudweiler, 57500 Saint Avold, Frankrike. Skicka med 2st internationella svarskuponger. Du kan ringa på tel 00933-87913045 (talar engelska).

Årets Isle Of Man tävlingar har satt igång en stor debatt i England där några nu vill stoppa tävlingarna för gott. Detta efter att två av Englands bästa förare, Phil Mellor och Steve Henshaw, kört ihjäl sig på samma varv i stora production-klassen. Ytterligare tre förare körde ihjäl sig på träningen, bl a Isle Of Mans bästa förare Phil Hogg. MCN:s racingskribent Mat Oxley ställde upp på Isle Of Man i Supersport 400 TT på en Yama TZR 250. Med denna kom han 5:a och säger bl a i MCN: "Mitt sista race...", "dödsfallen oroar mig...", "stoppa TT-loppet nu", "jag har aldrig rejsat med en stor hoj runt banan för att jag har varit för jäkla skraj att göra det och jag kommer aldrig att rejsa där igen, på någonting alls".

Mat Oxleys artiklar har lett till en insändar-debatt i MCN där de flesta givetvis vill att tävlingarna skall vara kvar. Mat Oxley föreslår att man bygger en riktig GP-bana på ön, men det skall ju mycket pengar till och vissa frågar sig om folk verkligen kommer att betala Steam Packets priser för att åka över och se ett GP som man ju kan se i England lika gärna.

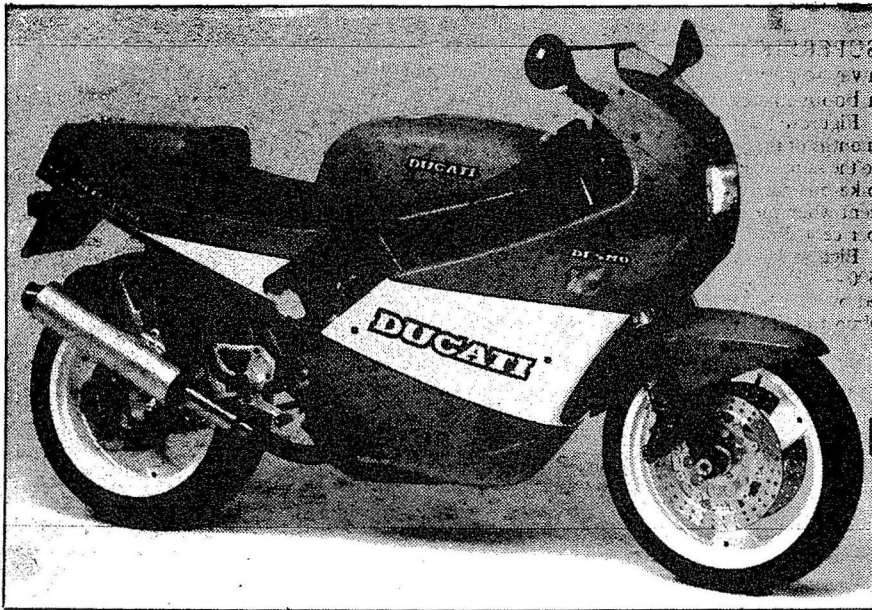
Joey Dunlop, som fick se tävlingarna som åskådare då han inte blivit återställd från sina skador han fick på Donington, anser att production-klasserna skall slopas: "Jag såg videon från förra årets race och standard hojarna uppförde sig okontrollerat. Dom hade tur förra året. I år, då Phil Mellor och Steve Henshaw körde ihjäl sig, var det slut på turen för TT-loppet. Det får bara vara race-hojar och racedäck. Tanken på att ha en supersport 600 Senior som ersätter riktiga senior nästa år är vansinnig".

Årets vinnare och innehavare av nya varvrekordet, Steve Hislop, säger: "Hojarna börjar att växa ur banan. 125 och 250 produktionklasser vore irediskt. Tänk på att supersport 600:orna kör runt med 113 mph i snitt".

Det är nog så att det kommer att bli stora förändringar inför nästa år, men det blir svårt att ändra. Produktionklasserna som ju borde tas bort då dessa hojar inte är avsedda att framföras på guppig allmän väg i 250 km/tim, sponsas av fabriker och importörer. Dessa hotar att dra sig bort från Isle Of Man om dessa klasser försvinner. Men något måste göras då dödskrasherna på Isle Of Man stigit dramatiskt de senaste åren. Under de första 65 åren körde 100 förare ihjäl sig. Sedan tog det bara 17 år för ytterligare 50 förare. Svarta och dystra siffror som alltså de stora MC-fabrikanterna är skyldiga till.

Årets hjälte på Isle Of Man hette alltså Steve Hislop. Han fick ta över Dunlops hojar och betalade med att vinna tre segrar: Supersport 600, F1 och Senior. Han ledde även Junior TT då han vurpade i 135 mph vid Quarry Bends. Hislop klarade sig med ett litet slag på ena ankeln! I F1-loppet satte Hislop nytt varvrekord med ett snabbaste varv på 121,34 mph i snitt! Hislop var bara illa ute en enda gång under detta race. Det var på väg in i Kirkmichael på första varvet när han just hade hunnit ikapp Brian Morrison och Nick Jeffries. Steve Hislop: "Hojen slår ut bromspadsen varje gång då framhjulet varit i luften, så man måste pumpa bromsarna för att få tillbaka bromsverkan. Jag hade glömt, så jag växlade ner ett steg och körde på trottoarkanten för att sedan studsas ut på vägen igen nära puben. Det sackade mig lite. Jag kom inte ikapp Brian och Nick igen förrän i Ballaugh".

MW



DUCATI 900 SUPERSPORT. 904cc röd/vit skönhet med 17" Brembo-hjul och 4 kolvs bromsok. Detta är fabriken "gåva" till alla traditionella ducatister som vill ha en enkel och vacker hoj. Vad än fabriken säger så kommer nog 750-motorn att försvinna inom nåt år.

FRÅGA CUCCIOLA

Bäste herr chefredaktör!

Under några månader har den ödmjuka tecknaren av dessa rader vederfarits en upplevelse som ej går att finna en rationell förklaring till. Nämligen: Varje gång den röda faran i vårt lilla municipalsamhälle skall ut på de skånska vägarna för att utandas de C SO2 partiklar (skadliga inuti de sk plåtförlängarna) som tillverkas automatiskt under färd, har föraren drabbats å det märkligaste. Efter många års empirisk varseblivning är standardklädsel med skinnställ, hjälm, handskar, läderstövlar, Helly Hansen både här och där samt i övrigt enligt militära normer sk heltäckande klädsel det som gällt och gäller de månader det är tillrådligt att framföra tvåhjuliga motorfordon med en cylindervolym överstigande 50 ccm. När föraren efter en mindre tur anträder en P-plats för att låta sitt vatten finns det redan avsevärda mängder vätska i stövlar (det rinner över kanterna), handskarna liknar väl använda disktrasor, hjälmen kan vidare användas som blomvas och sist men inte minst skinnstället med tillhörande Helly Hansen polstring väger sisådär 25kg mer än vid påklädandet. I sammanhanget bör kanske nämnas att ovan nämnda erfarenhetsmässiga typ av klädsel befunnits adekvat under de tidigare somrar undertecknad befunnit sig i centrum av en triangel med hörn vid gasrulle, kopplingshandtag och nummerskyltsbelysning. Tacksam för tips om vad som kan vara orsaken till dessa missförhållanden.

Underdånigast, Er förbundne Albert E. Fleischman

Expertpanelen svarar:

Det är ett svårt missförhållande du tar upp Albert. Du nämner inte om du fortfarande har din 750 Paso kvar. Vi förmodar att så inte är fallet. Har du möjligen gått och införskaffat en 906 Paso? Där lär det finnas vattenslangar som man i och för sig kan koppla till skinnställ och stövlar mm om man vill få det varmare. Men, man skall inte fylla den nämnda utrustningen med vatten. Då blir man blöt. Vi föreslår att du kontaktar en auktoriserad VVS-specialist som säkert kan inrätta ett fungerande värmesystem i din utrustning.

Överdånigast: Expertpanelen

“It's the bike or me, Jeremy,”
sobbed Sophie.

God, girls were so tiring. First she'd fallen in love with him on the back of the **DUCATI** now she wanted him to get rid of it and get married. She was blonde, gifted, witty, beautiful, elegant, spoke five languages and played a mean game of Trivial Pursuit.

It was a tough decision, but as he accelerated away with the flat, offbeat sound of the **V2** motor singing out reassuringly below him, he knew it was the right one.

*THE DUKE BROTHERS OF
CARLSKRONA*

Cav. Fredmano Spariani, Dirretore Responsabile Del Coordamento E Della Produzione, ledde oss med snabba steg. Tisdag kväll den 18 April: Fyra hela dagar sod emellan Ducati och Imola 200. Spariani, Ducatis administriva chef, brydde sig inte om den gräsliga dagen bakom honom när vi gick mot Ducatis racing-avdelning. Jag försökte föreställa mig hur racing versionen av Ducatis V-twin skulle se ut. Givetvis, resonerade jag, skulle de inte likna Ducatis gatvetsion, för även en mycket oskyldig betraktare vet att en superstark "AMA-style" 750-racer utgår från standard motorblock, men där slutar oftast likheten. Så när jag följde Spariani genom dörren till racing-avdelningen väntade jag mig att se två eller tre mycket special Ducati.

LÄNG VÄG TILL IMOLA

Dörren öppnades till en stor avdelning där ca tolv mekaniker jobbade med åtta motorcyklar. Det första jag såg, vad jag genast la märke till, var centralstöden. Alla dessa fabriksracers stod uppställda på centralstöd, vanliga original centralstöd, vilka satt monterade på vanliga standardramar, till vilka det satt original framgafflar och nästan original svingarmar. Och i dessa standard ramar satt det något som var märkligt likt originalmotorer. Det fanns visserligen specialgrejor: Stora Dell'Orto förgasare, uppåtdragna/nedåtdragna megafoner, dubbla skivor fram och enkel skiva bak, oljekylare, hydrauliska styrdämpare och racingstötdämpare. Men var var alla riktiga specialprylar? Specialramarna? Specialgafflarna? Snabbtanklocken? Brytarlösa tändsystemen? Clip-on i Titan? Vindtunnel-utprovade kåporna? Var nånstans var torrkopplingen och alla små sandgjutna specialprylar? Det fanns inga. Maskinerna såg helt enkelt ut att vara för mycket standard för att vara riktiga race-hojar. Fabio Taglioni visste bättre.

I sjutton år har Taglioni kontruerat alla Ducati som är värda att komma ihåg. Han är en avvaktande och tysttalande person vars viddbreda intresse gör honom till en nutidens renässans-man. Han har lyckats med mycket han gjort, men han pryder aldrig sina framgångar med några rokokobraggadocio. Han är en av de få personer som enkelt kan rulla en cigarett och dessutom vara oberörd av detta. Han ger genomtänkta och blygsamma svar. Folk omkring honom behandlar honom mycket artig och de lyssnar noga när han säger nåt.

Taglioni kom till Daytona i år för att kolla in AMA 750 racing och mäta nivån på motståndet vilket skulle kunna få honom att kalkylera vilka resurser som skulle krävas att ta fram en konkurrenskraftig Ducati Formula 750 Racer. Han upptäckte en hel arme med japanska racers på Daytona, maskiner som enligt hans åsikt var välutvecklade och välkonstruerade. Enligt Taglioni löser japanerna sina problem matematiskt, för japanerna har råd att göra på det sättet. De jobbar med antal. Det är effektivt, logiskt och rakt på sak. Om en motor saknar effekt så ökar man på antalet cylindrar. Och eftersom japanska fabriker har massor av tekniker och datorer så kan de sätta in stora styrkor som kan göra nya konstruktioner efter korta order. Italien är inte som Japan. Ducati skulle aldrig ha råd att spela japanernas "antals-spel".

Taglioni är designern, och han är den ende. Han kan inte dela in ett racingprojekt i olika delar och dela upp detta på olika arbetsteam. Han har ingen dator: han skämtar att han inte vet hur man ska använda en sån. Så Taglioni litar på vad han kallar intuition, ett sjätte sinne som skapats och vässats genom erfarenhet. Det är en känsla som fungerar, och fungerar bra.

750-racer hojarna är mycket nya, och ändå mycket gamla. Jämfört med multicylindermaskiner kan Ducatin varka föråldrad, men den är ändå sofistikerad på sitt sätt. Taglioni gissade inte sig till hur han skulle nå succe i 750 klassen. Mycket av teknologin i den stora V-twin motorn kom från den encylindriga 350 Desmo racern vilken fabriken tillverkade i slutet av 60-talet. En del erfarenheter från den 500 V-twin man körde i road racing 1970-71 kunde också appliceras i 750:n. Trots att de första 750-racer-Duccarna byggdes 1971 och kördes kort så var det inte förrän Taglioni kom hem från Daytona som jobbet med racerhojarna började på allvar.

Taglioni ville ha en helt balanserad maskin. Ducati skulle inte kunna komma upp i samma topeffekt som multicylinderhojarna, men att vinna en bromsbänkstest var inte alls viktigt. Grejen var att konstruera en maskin där våghållning och bromsar matchades av användbar effekt. Taglioni fick den typ av effekt han sökte. Enligt fabriken producerade Imolamotorerna 84 hästkrafter vid 8800 varv/min på bakhjulet, och vid 7000 varv/min gav den 70 hk.

Källan till den här kraften är topplocken på 750-racern. Varje cylinder (80 X 74,4 mm) andas genom nydesignade Dell'Orto förgasare. Förgasarna sitter i ena änden av ett 125mm långt insug. Cylindrarna andas genom 40mm och blåser ut genom 36mm avgasventiler. Ventilerna öppnas och stängs av en enkel överliggande 4-lobs kamaxel. I detta desmodromiska system öppnas ventilen av en konventionell vipparm och en annan vipparm stänger ventilen i stället för en fjäder. Varje stängningsvipparm har en hårnålsfjäder som skall hjälpa till att stänga ventilen vid låga varvtal när man ska starta. Vid högre varvtal räcker det med att stängningsvipparmen trycker tillbaka ventilen (med hjälp av kompressionen). På 50-talet, när ventilfjädersteknologin låg efter motorvarvtalen, var Taglioni en av pionjärerna av desmodromisk ventilstyrning. Ventilfjädrar har utvecklats mycket sen 50-talet, men Taglioni föredrar desmosystem tack vare de fina toleranser man får. Taglioni menar att desmosystem fortfarande ger bättre ventilkontroll och tillförlitlighet, speciellt när man har stora tunga ventiler. Och desmosystem står emot övervarvning bättre än ventilfjädrar. 750 Desmons rödstreck börjar vid 9200 varv/min.

Ducatis 750 racers har 10:1 i komp vilket är något högre än gatmodellerna. Kolven är kupolformad i mitten och bildar tillsammans med förbränningsrummet en ansenlig "squish area" vid övre dödpunkt. För att motverka en högre temperatur i topplocket, vilket det blir med hög kompression, har man försett maskinerna med oljekylare. Vidare hjälper ett dubbel-tändstift-system till att hålla temperaturen nere. Huvudanledningen till dubbla tändstift är nämligen att man kan ha mindre förtändning, 34°, vilket i sin tur sänker arbetstemperaturen.

Ducati använde sig inte av brytarlöst tändsystem på 750-racern då man haft problem med tillförlitligheten med dessa i värmen bakom kåpan.

Man använde således konventionella brytar/spol-system. Vevpartiet på racern är standard förutom vevstakarna som är smidda. De är starkare och 50 gram lättare än original. Men allt annat nedanför i 90° V-twinmotorn är helt standard. Det är inga specialprylar i växellådan och inga ändringar i utväxlingsförhållandena. Även primärdreven och kopplingen är standard, förutom att kopplingskorgen har lätthål för att minska vikten.

750-motorerna är monterade i standardramar. Givetvis är det lite extra fästen fastsvetsade är och var för kåpan och fotpinnar. Men, trots allt är ramen standard i både geometri och material. Gaffelvinkeln är standard 29° och framgaffeln, som har ca 100mm fjädringsväg, kommer direkt från monteringsbandet. Två standard skivbromsar (280x7mm) i stället för gathojarnas enkla skiva (gathojarna är dock försedda med fästen för denna extra broms). Bakskivan (230mm) är däremot special jämfört med gathojens trumbroms. Bromoken är Lockheed, samma som på gathojen. Torrvikt med glasfiber -sadel -tank och -kåpa är 178kg. trots att kåpan är inte super-aerodynamisk, orkar maskinen med den allra högsta utväxlingen vilket ger en toppfart av 272km/tim. Taglioni tror att en ytterligare ökning av effekten framtvingar en ny, lättare och starkare ram. Men, han tror inte att en ny ram kommer att ge mycket mindre fysiska mått än vad nuvarande maskin har. Det går att få ut mer effekt ur 750:n, men hur mycket kan inte Taglioni säga. Att spekulera är inte Taglioni stil. Det finns mer effekt att hämta, säger han, och möjligen kommer vi att experimentera med 4-ventils Desmo topplock. Men Taglioni är inte den som oroar sig över de där allra sista hästarna vid det där allra högsta varvtalet. Varvtider på den aktuella banan med de aktuella förarna intresserar Taglioni. Han har redan varit där och sett just detta.

ONSDAG 12 APRIL. Ännu en kall, våt morgon i Bologna. De svarta molnen hotar inte, de verkställer redan sitt hot. Franco Farne, chefsskruvaren, knuffar ut Ducatis 750 racehojar genom bakdörren till tävlingsavdelningen innan de ska placeras i Ducatis skyltfönsterförsedda buss. Onsdag är ingen träningsdag på Imola. Det blir en dag på Modena-banan för att låta förarna bekanta sig med maskinerna och besluta vem som skall köra på Imola. Farne startade upp hojarna, en efter en, och alla försöker att komma på vad 750:orna låter som. Det är första gången hojarna har startats.

Paul Smart står på bakgården och samtalar med Vic Camp (eng importör) och Alan Dunscombe, Vics förare. Taglioni ansluter sig till gruppen med Bruno De Prato, Ducatis presstalesman. De talar om Smarts engångskörning på Imola. Smart hade tänkt att köra en Triumph 3:a på Imola, men den politiska styrningen hade börjat på den fabriken så Smart belv utan styrning. Sedan följde samtal, meddelanden och telegram

från Vic Camp som fixade Ducati-körningen i sista minuten. Smart flög till Italien. Va sjutton, -det var väl hojåkning det var frågan om? Han kunde motta sin startersättning och ge sig in i kampen med de andra. Den nya hojen var dock ett oskrivet kort. Frågan var: Kunde man verkligen få reda på vad hojen gick för om det fortsatte att duggregna? Och Smart ville veta vad cykeln gick för.

Dunscombe, som hade kört Ducati-stånka vid klubbävlingar i England, väntar på sin första körning på den stora Ducati-racern. Hemma i England har han kört lite på en standard 750, så det var inte en helt främmande maskin han skulle få köra. Även om det var så, så visste Alan att fabriksracern skulle vara annorlunda, och Imola skulle kunna bli Alans stora möjlighet. Han kom till Italien för att starta i Imola. Och det skulle han få.

Det skulle även Ermanno Guillano få, en liten smal italienare som blir en dvärg på den stora 750:n. Guillano är inte speciellt känd utanför Italien, men åkte hela 1971 på 500:an och testade även den första 750-racern 1971 (vilken var baserad på 500:an, reds anm.).

Bruno Spaggiari var, tillsammans med Smart, ett självklart val för att få köra. Nämner man Ducati i Italien så dyker det omedelbart upp två namn: Taglioni och Spaggiari. Spaggiari är 39 år. Han har kört för Ducati sen mitten av 50-talet, genom hela 60-talet och in i 70-talet. Han har kört stånkor, twins, fyror, enkelkammare, dubbelknockare, enkelkam desmos, trippelkam-desmos, 125:or, 175:or, 200:or, 250:or, 350:or, 450:or, 500:or och 750:or. Det Ducati har byggt har Spaggiari tävlat med. När maskinerna var konkurrenskraftiga kunde han vinna. När maskinerna var gammalmodiga, försökte han. När maskinerna blev lånsammare försökte han bara ännu hårdare. Han gav aldrig upp. Spaggiari, en veteran vid 39 år, har blivit vis med tiden. Men åldern har inte gjort honom långsammare.

På Modena: Molnen skingrades över banan och den platta, snabba, guppiga banan torkade upp. Stopp-ur klickade och följde Spaggiari, Smart, Giuliano, Dunscombe och ytterligare fyra mindre framgångsrika italienare. Förarna sonderade och försökte komma på vart gränserna låg, de försökte behandla all den information som kom från styre, sadel och fotpinnar de försökte observera, experimentera och sen kolla igen. I depån stod Spariani, Chef för Ducati, och betraktade intensivt vad som försigick. Det var första gången man körde Ducatis 750 Imola racer och om det var några betydande fel så hade tiden för länge sen passerat då det skulle kunna gå att rätta till då man nu befann sig dan innan racet. Taglioni var också där, lugn och cool. Spaggiari körde som en raket. Smart tog det lugnt i början, bytte däck, och körde sedan några snabba varv runt flygfälts-banan.

Spaggiari fortsatte att ha de snabbaste varvtiderna. Den italienske veteranen verkade ha bäst väghållning på sin hoj, även om det inte gick att säga säkert. Spaggiari var på hemmaplan och han körde den typ av maskin som nästan har blivit en del av honom. Det förväntades att han skulle vara snabb, ordentlig och pålitlig. Det var han. Han skar igenom en snabb kurva i över 160km/tim ihopkrupen bakom kåpglasat. Alla justeringar han gjorde på hojen gav resultat i bättre varvtider. Hans maskin gungade, vinglade eller sladdade inte alls i kurvan. Den bara höll spåret, perfekt, medan fjädringen slukade upp alla ojämnheter och höll däcken mot banan. Motorn skickade ut en enformig vass ton vid 9000 varv/min. Spaggiari var helt konsekvent. Han körde i samma spår, varv efter varv. Träningen var över. Ingen motor hade rasat och ingen förare hade gått omkull.

Smart rapporterade. När jag först åkte ut så studsade maskinen runt lite som den ville på sina Dunlop TT100 gat-däck, men efter att ha monterat racingdäck bak lugnade maskinen ner sig. Det var fortfarande en liten orolighet över snabba gupp, men Smart ansåg att en styrdämpare, som Spaggiari har, skulle hjälpa mycket. Hur uppförde sig hojen? Inte super-nätt som en Triumph-trippel. Men, bra och duglig. Paul gillade Ducatis väghållning bättre än fabriks Kwacka 3-pip som han kör i USA. Smart gillar stora hojar. Han gillar inte att krypa ihop på en liten maskin som hoppar och studsar genom kurvorna. Han gillar inte hojar som lever ett eget liv i 220km/tim-böjar. Ducatin, med standardram och allt, var inte en bergstadig maskin.

Smart hade lite problem med skivbromsarna som inte var riktigt inställda, men den hade mycket bra bromsar. OK, den stoppade bra, men hur gick den? Det var svårt att säga. Motorn varvade villigt, den kom redan vid 6000 varv/min och drog upp till 9000 med lätthet. Det kändes ungefär som att det skulle kunna finnas ytterligare 500 varv. Men utan en Triumph eller Kwacka för direkt jämförelse kunde inte Smart säga säkert: En Triumph kändes snabbare, eller kanske bara lät snabbare och Ducatis saknade 10, kanske 15, hästar i jämförelse med en Kwacka 750. Förresten var hästkraftsjämförelse helt meningslös på Imola. Det som gällde var varvtider.

Ett stort svart moln skymde solen i Modena och det började regna. Smart, som i tankarna redan befann sig på Imola, slängde in skinnstället i Vic Camps bil. "You know" ,sa han lågmält, "det här ser ut att kunna gå mycket bra".

CAGIVA commerciale S.r.l.

Uffici Commerciali Amministrativi: BOLOGNA - VIA A. CAVALIERI DUCATI N° 3
Tel. 051/405049 - Telex 510492 DUCIMEC - Telefax 051/406580



Sede Legale: VAHSE - VIA SAFFI, 1
Codice Fiscale/Patita IVA 01620220127
Capitale Sociale L. 22.000.000.000 int. vers.
C.C.I.A.A. Varese n. 195544
Registro Società n. 14474 Tribunale Varese
N. Mecc. 876944

79.000;

Bologna, June 9, 1989

Vs. rif.

TO ALL DISTRIBUTORS

Ns. rif. VES/LG

Oggetto:

Dear Distributor,

RE: 900 SUPER SPORT 1990 MODEL

We take pleasure in announcing the introduction of our new and latest model:

the 900 Super Sport.

The Super Sport will enable us to catch that segment of the market that was until now missing from Ducati since the glorious M.H. Replica. The main features are listed on the attached technical data info; however, we would like to point out some special features such as the new 17" wheels, the new large diameter discs and new caliper, the new exhaust system, the new front and rear suspension, the new 6 speed oil/air cooled engine.

Color available: see enclosed picture.

P.S For your information, we would advise you that the above model does not replace the 750 Sport, which is still in production and will be continued in 1990; hence, all your shipments of this model will go forward according to the planes.

Manufacturer : DUCATI MECCANICA S.p.A. - Via A.C. Ducati, 3
Bologna - Italy - tel. 051.405049 - telex 510492 I - fax 051.406580

Name and model : 900 SUPERSPORT
Tax rating (Italy) : 12 HP

TECHNICAL FEATURES

FRAME

Description : Tubular lattice of Molybdenum Chromium

DIMENSIONS

Wheel base : 1450 mm
Max. length : 2040 mm
Max. width : 670 mm
Max. height : 1140 mm
Min. height from ground : 150 mm
Height at saddle : 620 mm
Height at handlebar : 835 mm
Height at footboards : 395 mm front - 500 mm rear

WEIGHT

	Total	Front	Rear
Dry weight	180	90	90
In running conditions (70 kg-weighting driver)	265	115	150
Maximum weight (driver + 140 kg-weighting passenger)	335	120	215

BRAKES

Front brake : double-disc brake ϕ 300 mm with hydraulic drive
 ϕ of pump cylinder : 15 mm (PS15)
 ϕ of caliper cylinder : 32 mm (P4.32a-4pistons)
Braking surface : 88 cm²
Type of friction material : FREN-DO 965

Rear brake : disc brake ϕ 245 mm with hydraulic drive
 ϕ of pump cylinder : 11 mm (PS11N)
 ϕ of caliper cylinder : 32 mm (P2I05N)
Braking surface : 25 cm²
Type of friction material : FREN-DO FD 72 GG

SUSPENSIONS

Front-wheel suspension : Oleo dynamic front fork
Barrel diameter : 40 mm
Stroke : 140 mm
Forestroke : 122 mm
Tube inclination : 27°
Steering angle : 22° 30' to the right - 22° 30' to the left

Rear wheel suspension : Swinging arm with single shock absorber
Stroke : 59 mm
Full bump position : 110 mm

WHEELS AND TIRES

Front rim : MT 3,50 x 17"
Rear rim : MT 5,50 x 17"
Front tire : 120/70 ZR 17 or 130/60 ZR 17
Rear tire : 180/55 ZR 17 or 170/60 ZR 17

ELECTRIC SYSTEM

Alternator : 12 V - 300 W
Battery : 12 V - 16 Ah
Front headlight : 12 V - 55/60 W
Rear headlight : 12 V - 5/21 W

FUEL TANK

Capacity : 18 l
Reserve : 4.8 l

PERFORMANCES

Max. speed : 220 km/h
Consumption : 6.8 l/100 km (14.7 km/l)

ENGINE

Description : Twin-cylinder "L" 90° engine - Otto cycle 4 strokes
~~Water-cooling~~ - Petrol NO 94-96 RM
Bore x stroke : 92 x 68 mm
Total displacement : 904 cm³
Compression ratio : 9.2
Max power (at the shaft) : 61 kW (83 HP) at 8400 rpm
Max rotation speed : 9000 rpm

900 SUPERSPORT

(3)

DISTRIBUTION

Description : Single head camshaft - 2 valves per cylinder with drive by means of geared belt - DESMODROMIC system

Intake valve diameter : 43 mm
 Exhaust valve diameter : 38 mm

Intake valve lift : 11.76 mm } clearance
 Exhaust valve lift : 10.56 mm } " 0 "

Distribution scheme

Intake valve opens : 20° B.T.D.C. }
 closes : 60° A.B.D.C. } clearance
 Exhaust valve opens : 58° B.B.D.C. } 1 mm
 closes : 20° A.T.D.C. }

FEEDING

Description : 1 WEBER double body carburettor mod. 44 DCNF 118
 Max jet 160 Min jet 65

IGNITION

Description : Electronic ignition with MARELLI inductive discharge DIGIPLX type

Starting motor : NIPPONDENSO 12 V - 700 W
 Spark make : CHAMPION Type : RA6YC

TRANSMISSION

Primary transmission Z = 62/31

Change gear	Total ratio	CUNA speed (km/h)
1^ Z = 37/15	0.078	75
2^ Z = 30/17	0.109	105
3^ Z = 27/20	0.142	137
4^ Z = 24/22	0.176	170
5^ Z = 23/24	0.200	194
6^ Z = 24/28	0.224	217

Secondary transmission Z = 15/39

Chain make : REGINA Type : 135 OR - 5/8" x 1/4"

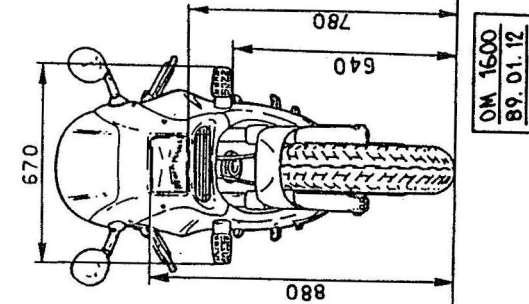
LUBRICATION

Description : Forced lubrication by means of DUCATI geared pump

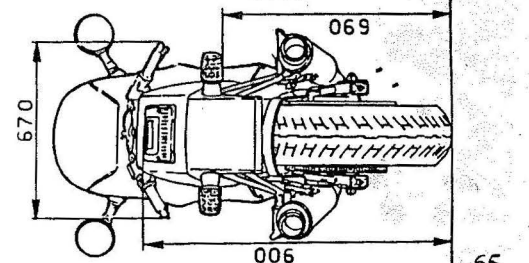
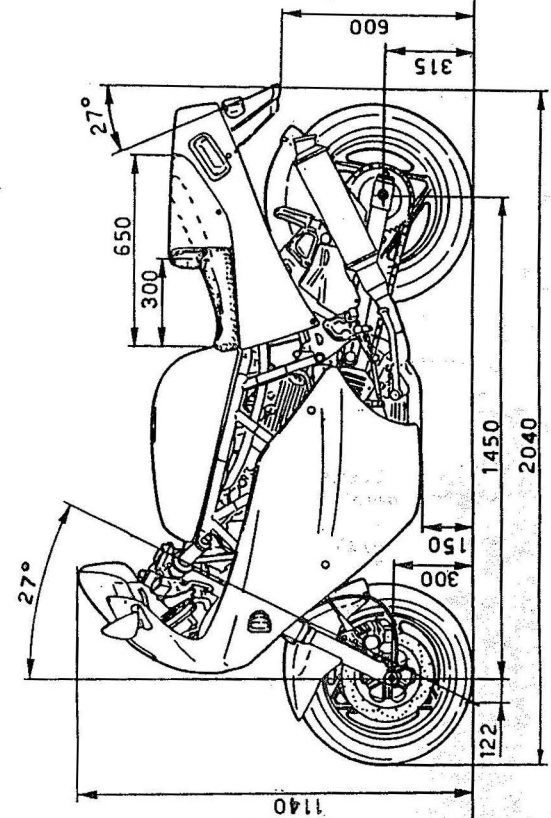
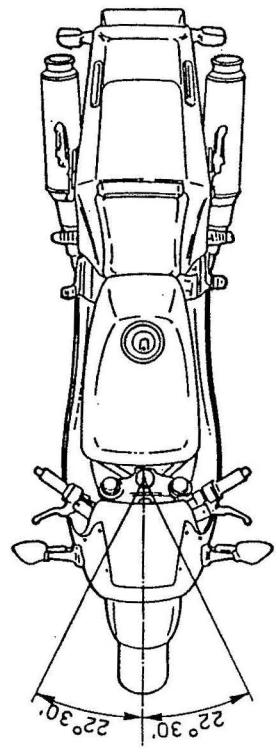
Circuit capacity : 3.5 kg
 Pump capacity : 2.6 l/min every 1000 rpm



ZDM 906 SC



OM 1600
89.01.12
S



65

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Säljes

Ducati 860 GTS -76. Åke Jonsson trimmad, 989cc, 92mm smidda kolvar, Norrish kammar, 40mm förgasare, special insugningsrör och trattar, hårdare ventilfjädrar, 44mm insugsventil, 38mm avgasventil, NCR avgas-system, aluminiumtank, 1-sits, Öhlin.

Robert Ström 018-258283

Säljes

Däck Michelin: A59X 130/60-16 600:- , M59X 160/60-16 900:-
Fredrik Jönsson 0411-11563 (kvällar)

Efterlysning

Saknar du nån annons här? Det beror i så fall på att Cucciolos skrivmaskin tappade minnet och därmed några annonser. Jag lovar att inte slänga bort originalet innan annonserna är utskrivna i fortsättningen.

MW

Säljes

Original Conti 2-2 Pantah, original-cylindrar och kolvar till 500 Pantah (1000 mil) ett kromat 2-1 Marshall till 500/600 Pantah. Allt till överkomliga priser.

Anders 08-584089

Säljes

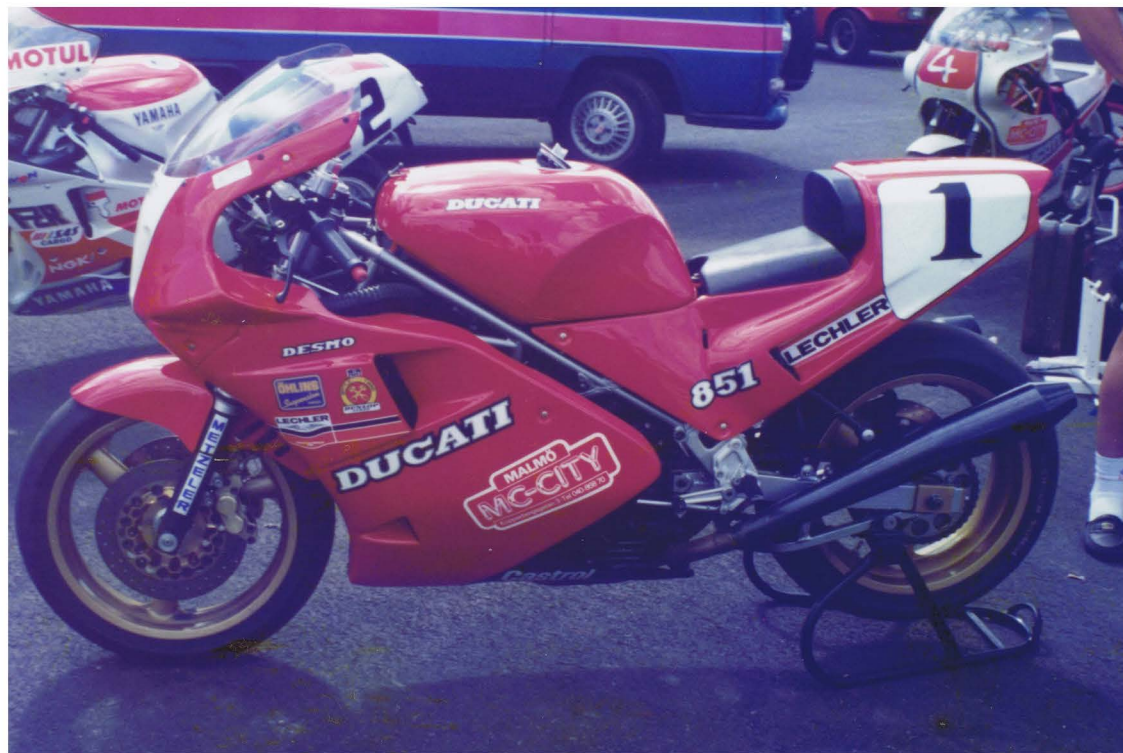
Ducati 350cc Paralelltwin. Körd 630 mil.

Einar Lindqvist 0141-11572

Säljes

Ducati 900 Mike Hailwood Replica -83. 5300 mil, Öhlinare, Conti, Dello 40, nytt framdäck, nya bromspads, ny koppling, serv, sk, bes. Pris 40000:-

Martin 031-191317 alt 126517





ORGAN FÖR SVENSKA DUCATI KLUBBEN