

Cucciolo

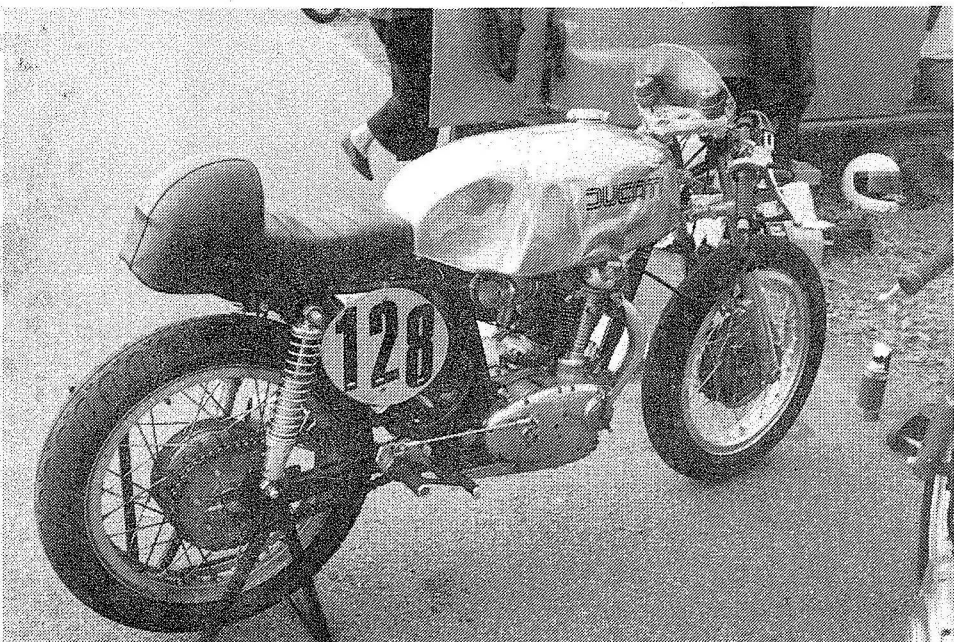
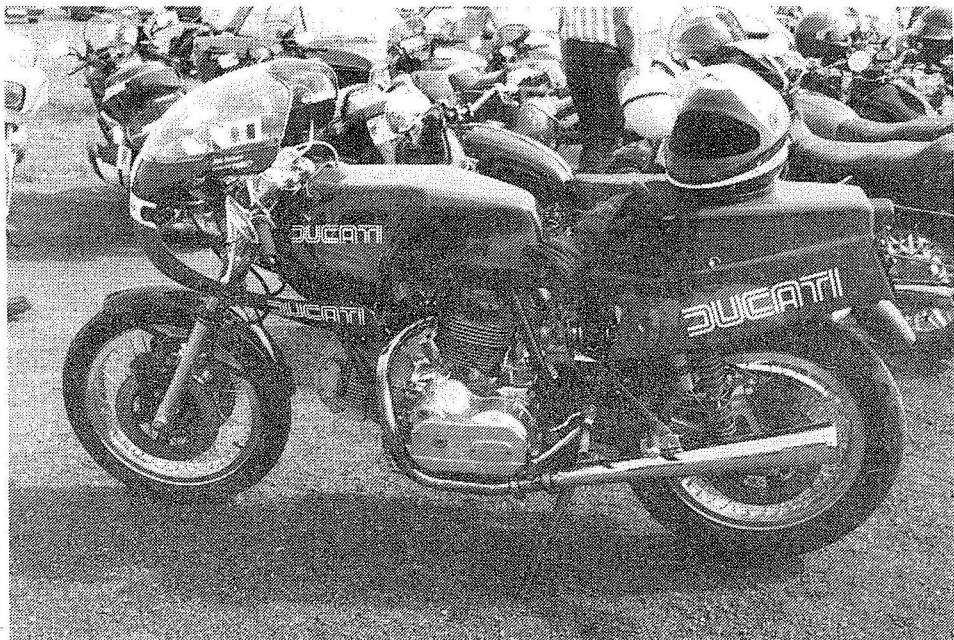
SENAST MED DET SENASTE

Nr.6 1989
Nummer 24 sen starten



3:A I VM!





CUCCIULO NR 6 1989

Det strömmar in en strid ström av bidrag. Tack! Äntligen har det börjat strömma in foton också. Ni får skriva om ni vill ha tillbaka fotografierna, annars åker de in i Cucciolos fotoarkiv. Kan för övrigt passa på att presentera en ny "medarbetare". Han heter Per Skogman, kommer från Kalix, har signaturen PS, äger f.n. en Pantah 600 och en Pantah 500 och har en kusin i Stockholm som varit omnämnd i Ducati-bladet nr 2 -87 sid 55 sista stycket: "Det visade sig att de haft stora bekymmer att hitta färjeläget och hade därför hängt på en Triumph-chopper som läckte ut en halv liter olja vid varje rödljus. Triumphåkaren hittade lika dåligt, varför de hunnit ombord minuterna före mej!". Denna Triumph-chopper tillhör alltså Pelles kusin! Tänk vad världen är liten. Övriga anonyma bidragsgivare till detta nummer är Peter Lindqvist och Ronny Andersson.

INNEHÅLL	3
SENASTE NYTT, MED SKVALLER OCH SANNINGAR	6
RESAN TILL ASSEN -89	18
REGNUMMER PÅ CIVILA SNUTBILAR	24
HÅKAN MÅNSSONS 450 DESMO	27
FRUKTAN ÄR MITT VAPEN (AVFUKTARTEST)	29
ORD FRÅN ORDFÖRANDEN	32
NU HAR JAG BESTÄMT MIG	37
BULLERPROBLEM	43
INSÄNDARE	44
FÖRSVUNNET KAMHJUL	46
ROSA ELSYSTEM	50
KULTUR	51
VÄGHÅLLNINGSTIPS -ALAZZURRA-	53
BOT INFO	55
BESÖK I ITALIEN	64

FOTO:

Omslag, sid 2 -Bo Österbergs NCR och finsk stänka på Sviestad, sid 27 & 54 tagna av Micke Werkelin.

Sid 18, 19, 20, 21, 55, 57, 58 & 67 tagna av Olle Andersson på Assen.

Sid 28 taget av Lars Gunnarsson

Sid 38, 39, 40 & 45 tagna av Åke Ekenberg.

Svenska **DUCATI**-klubben

CUCCILO

Cucciolo är Svenska Ducati Klubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 400 ex. Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlem kan annonsera för 10:-/annons. Företag får endast annonsera halv eller helsidor enligt följande priser: Två helsidor: 450:-/nr, En helsida: 250:-/nr En halvsida: 150:-/nr. Det går även för företag att distribuera broschyrer, kataloger, dekaler och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 500:- + ev extra portokostnad (pga högre vikt). Bidrag till tidningen skall vara den stora redaktionen tillhanda senast den 20:e i varje udda månad. Material skickas till: CUCCILO c/o Micke Werkelin, Pyrolavägen 52 18160 Lidingö.

Oansvarig utgivare för nr 2, 4, 6 : Micke Werkelin 08-7662284
Helt oansvarig utgivare för nr 1, 3, 5 : Lars Höjer 0303-919125

Cucciolo is the club magazine of Svenska Ducati Klubben and is sent to all the members and to Ducati clubs all over the world. There are a little more than 300 members in Svenska Ducati Klubben. The adress to Cucciolo is: Cucciolo, c/o Micke Werkelin, Pyrolavägen 52 S-181 60 Lidingö.

STYRELSE/BOARD

Ordförande/President: Jonas "Pinnocio" Åsberg tel:0502-14285
Kassör/Cashier: Camilla "Frippe" Friman tel:031-882027
Sekreterare/Secretary: Carina "Mattan" Mattsson tel:0303-19844
Ledamot/Member Lars "Marlon Brando" Höjer tel:0303-91925
Ledamot/Member: Stefan "Finnkopp" Jakobsson tel:0502-15103

Man kan bli medlem i Svenska Ducati Klubben om man sätter in 150:- på pg 4771371-4. På inbetalningskortet plitar man ner namn, adress, tel nr hem och till arbete, Ducatimodell och reg nr.

ADRESS

Svenska Ducati Klubben, c/o Jonas Åsberg, Hellidsvägen 8, S-52200 Tidaholm.



Cucciolo

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

Skicka alltid till/Do always send to: Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 19631 Kungsängen.

TRÖJOR OCH DEKALER

Peter Lindqvist, Kometvägen 5 IX, 18333 Täby. Tel 08-7586933.
Pg 604452-3.

BULLERFONDEN

Sven Cullman, Parmmätaregatan 1A, 41704 Göteborg. Tel 031-232221.
Pg 204012-9.

BANKKOMMITÉ

Mats Håkansson, Storgatan 14A, 26131 Landskrona. 0418-22733
Sven Cullman, Parmmätaregatan 1A, 41704 Göteborg. 031-232221
Karin Olsson, Rinkebysvägen 65/202, 16374 Spånga. 08-7958839

LOKALA KONTAKTMÄN

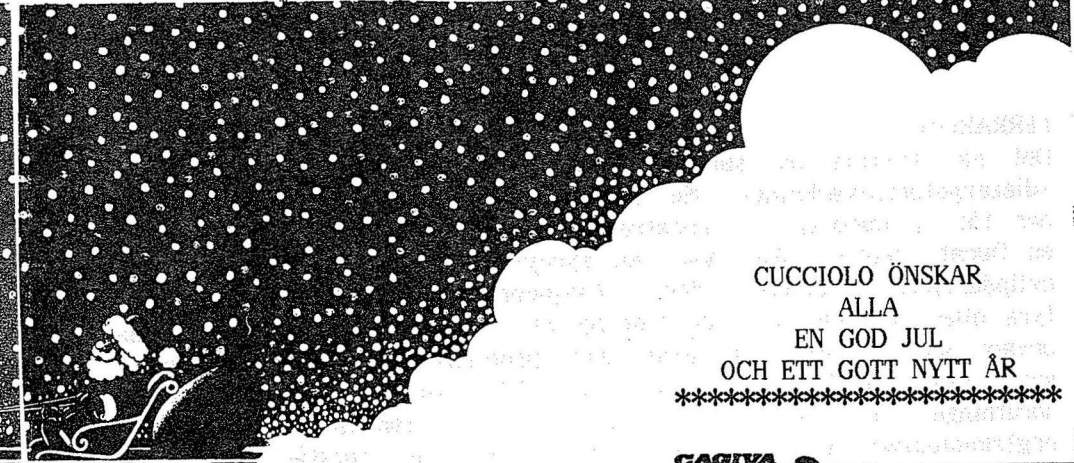
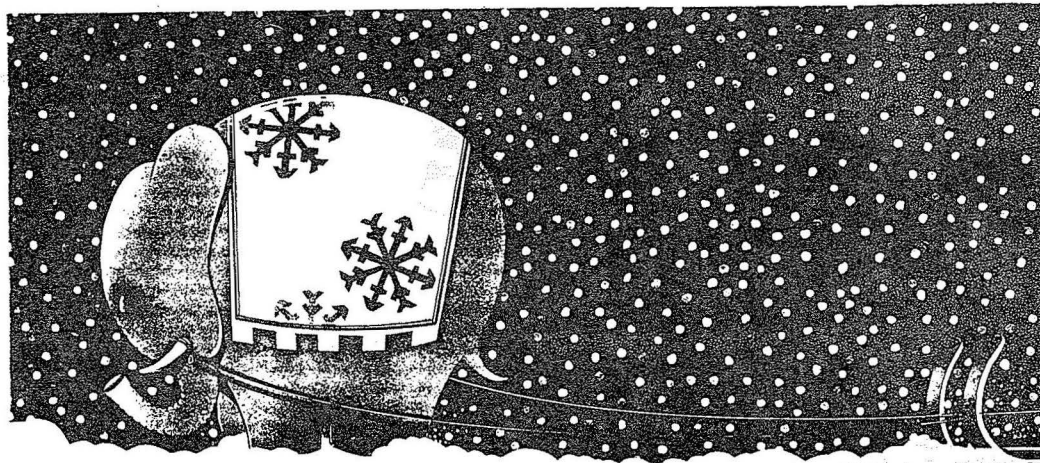
Norr: Per Skogman, Köpmannag. 60A, 95200 Kalix. 0923-11147
Öster: Micke Werkelin, Pyrolav. 52, 18160 Lidingö. 08-7662284
Väster: Sven Cullman, Parmmätareg. 1A, 41704 Göteborg. 031-232221
Söder: Mats Håkansson, Storg. 14A, 26131 Landskrona. 0418-22733

FOREIGN COORDINATOR'S

Lars Ekeman, Sandviksvägen 56, S-16240 Vällingby: England, Netherlands, Denmark, Finland, Japan, Italy (correspondance in English please).

Mats Arborelius, Kvarnkammargatan 4, S-75420 Uppsala: Germany, Austria, Switzerland (correspondance in German please).

Tomas Lundén, Pionjärgatan 44, S-58265 Linköping. France, Luxembourg, Switzerland (correspondance in French please).



SENASTE NYTT

Med skvaller & lögnen

PREJAD AV HARE

Fredagen den 29 September var Cucciolos utsände på Gelleråsen för att få gasa av sig innan avställningen. På banan fanns också Dag Lövaas, Ducatis generalagent i Norge. Han hade införskaffat en av de 30 handbyggda 888 Lucchinelli replicorna som byggts. Han såg dock lite bekymrad ut. Detta var första dagen han körde hojen överhuvudtaget och det kunde börjat bättre. Han började mycket lugnt så att hojen skulle bli fint inkörd. På ett av de första varven kom han i sakta gemak i en kurva varvid han fick se en hare komma springande i riktning mot banan. Dag hann tänka: antingen åker jag av banan och går omkull, eller så chansar jag -jag kan ju inte ha en sån otur att jag kör på haren. Han valde det senare alternativet och körde på haren och gick omkull varvid kåpan skrapades upp och ena ljuddämparen förstördes! Dessbättre klarade sig Dag helskinnad, och hojen var inte så mycket förstörd, så han kunde fortsätta träna. Dag berättade att 888:an gick skrämmande fort. Detta kändes trots att han inte varvade för fullt! Hojen kostade en bit över 200000:- och det följde med en massa delar, bl a extra cylindrar och ljuddämpare mm mm. Dag blir nog att räkna med i BOTT nästa år. Men, som sagt, det kunde ju börjat bättre.

MORINIS 750 FÖRDRÖJD

En fejd (!) inom Cagiva gruppen har lett till att utvecklingen av Moto Morinis nya 8-ventils 750 V-twin i det närmaste stoppats! Konst-ruktören, Franco Lambertini, har sagt att den kommer att slå alla befintliga 900-twins. Detta påståande har man inte gillat inom Cagiva-gruppen (är det möjligen Ducati som reagerat?). Detta har medfört att Lambertini åter igen jobbar på sin gamla luftkylda ståtstångs-V-twin.

NY DUCATI MODELL IGEN!

För dig som inte hann lägga vantarna på en 888 Lucchinelli Replica och som tycker att 105 hästar, som 851 Strada har, är mesigt har Ducati tagit fram en ny modell, "Ducati 851 Sport Production". Jämfört med Strada har den högre komp (11,5:1/11:1), större insugsventiler (33/32), större avgasventiler (29/28), modifierad luftburk och ett nytt "chip". Detta skall enligt fabriken ge 122 hästar. Utseende och utrustning verkar vara indetiskt med Stradan. Om den kommer till Sverige kommer priset att hamna på ca 119000:- enligt Cucciolos beräkningar.

851 STRADA

Motociclismo har testat 851 Strada både 1989 och 1988 och kommit fram till att både prestanda och effekt har blivit sämre på 1989 års modell! Jämför själv (1989/1988): Bakhjulseffekt 85,60-9250/88,03-8700, bakhjulsvidmoment 6,88-7500/7,41-8400, 400m 11,265s/11,245s, toppfart 233,6/234. Inga större skillnader kanske. Mycket annat har i alla fall blivit bättre: Bensinförbrukning 0,59/0,61, vikt 202/204 (fulltankad). På plussidan nämner man också hojens exklusiva racing-karaktär, detaljarbetet, däckens väggrepp, styrkan i bromsarna, låg soppaförbrukning (851 Strada är den snålaste Duccen!). På minussidan nämner man instrumentering och handtag, komfort för småväxta förare, buller vid gaspådrag (!), begränsade styrutslag.

CUCCILO ÖNSKAR
ALLA
EN GOD JUL
OCH ETT GOTT NYTT ÅR

CAGIVA
GROUP

FERRARI-DUCATI

Det har ryktats om samarbete mellan Ferrari och Ducati (Cagiva) -dieselmotortillverkning-. Nu har ett resultat blivit känt. Ferrari har fått i uppdrag att konstruera en ny motor för att användas i en Ducati. Motorn skall vara en fyrcylindrig och i V-form med liten cylindervinkel, volymen 750cc. Cylinderhuvudena blir med antingen fyra eller fem ventiler och tiderna blir variabla. Det har Alfa redan använt sig av, men hur löser man problemet på ett desmodromiskt sätt? (eder förbundnes oroliga undran!!!!). Weber tillhandahåller insprutningen som antagligen integreras med tändningen. När detta högteknologiska underverk kan vara klart vet förstås ingen, men för att sprida lite dimridåer så påstås att kolvarna blir OVALA. Ser ni, kära läsare, synen framför er? En Ducati med en bångstyrig häst på motorkåporna.....

PS

FERRARI-DUCATI (forts.)

Kan inte låta bli att spåna lite på ovanstående. För det första: Ducati hade den bångstyriga hästen på sina racehojar i slutet av 50-talet och början av 60-talet, så det blir bara en fortsättning... I Mick Walkers senaste bok, Ducati Desmo, citeras Massimo Bordi i slutet. Han säger följande: "Miljölagar gör att vi måste betänka att göra en fyrcylindrig motor i framtiden. Men, det är problem att komma med nåt annorlunda. BMW fann en bra lösning. Jag skulle inte gilla att göra nåt som japsarna har gjort, även om jag gillar Yamahas FZ motor. Det är en bättre motor än Honda V4. Den är smal, men jag tror inte att en fem ventiler i toppen är bättre än fyra. Förbränningsrummet blir, enligt min mening, bättre med fyra ventiler. En fyra i rätens längdriktning vore nog en bra form, jag tror det är enda möjligheten". Genom att pussla ihop detta med Pers ovanstående skvaller (det har stått i Motociclismo också) så kan man alltså få fram: Fyr-cylindrig ca 10° V4 med gemensamt topplock. Desmo (?) med variabla kamtider, fyra ventiler per cylinder och Weber insprutning. Det där med ovala kolvar kan vi nog ta med en nypa salt (får jag hoppas), samma sak med 5-ventiler. Motorn kommer att placeras i rätens längsriktning som i en gammal Nimbus! Fördelarna med denna konstruktion är många. Maskinen blir smal, motorn blir kortare än en rak fyra, gemensamt topplock och gemensamma kamaxlar kan användas vilket ger en lättare konstruktion... Men, kom ihåg: det här sista var bara Cucciolos spekulationer.

ITALIENSKA SUPERBIKEMÄSTERSKAPEN

På Misano den 8-9 Juli visade Massimo Broccoli sin storhet i första heatet genom att vinna före Monti och Merkel. I andra heatet hände en mycket tråkig sak då Broccoli gick omkull och bröt skenbenet. Detta såg tyvärr ut att sätta stopp för hans framfart på banorna i några månader. Ducati fick alltså från och med här lita på Monti som kom 2:a även i andra heatet efter Tardozi och före Falappa. Den 12:e augusti var det dags för italienska superbikemästerskapen på Misano igen! Montil lyckades här att komma tvåa i båda heaten efter Falappa. Tardozi kom trea i första heatet och Merkel kom trea i andra heatet. Det betyder förmodligen att Falappa leder de italienska mästerskapen före Monti. Typiskt att Broccoli, Cucciolos nyutnämnde hjälte, skulle stå på öronen.

SAMARBETET GUZZI-APRILIA TAR FORM

Samarbetet mellan Moto Guzzi och Aprilia, som det ryktats om i Cucciolo tidigare, har nu skördat sin första frukt. Man har startat en gemensam försäljningsorganisation i Västtyskland. Det spekuleras nu i ytterligare samarbeten och sammanslagning av agenturer i flera länder.

EFFEKTUPPGIFTER

Det har ju blivit en del strul för ägare av Duccar som är ca 8 år eller äldre när det nya försäkringsystemet trädde i kraft. Fabriken uggav ju ingen effekt på den tiden. Maurizio Bavaresco var bussig och skickade lite test-urklipp av testade Duccar i Motociclismo. Som bekant mäter ju Motociclismo effekten vid sina tester. Tyvärr förbryllar resultaten en del. Men i alla fall, här kommer lite siffror: Ducati 350 SD: 21,22 hk på bakhjulet vilket ger 28,87 hk på vevaxeln. På denna modell uppgav fabriken 37 hk.

DUCATI 350 DESMO (1-cyl) -72. Fabriksuppgift: 29hk

DUCATI 500 SPORT DESMO. Uppgiven effekt (ej uppmätt): 50hk.

DUCATI 860 GT -75. Uppgiven effekt (ej uppmätt): 64 hk.

DUCATI DARMAH 900 -77/78. Uppmätt: 56,03 bakhjulshästar = 62,76 hk.

DUCATI 900 MHR -79/80. Uppmätt: 71,38 på bakhjulet = 79,95 hk!

Enligt Motociclismo uppgav fabriken 80 hk för denna modell. Observera att det gäller med trattar, 40mm och Conti.

MW

SATURNO

Läsarna kan inte undhållas det omdöme som "Motorrad" avgav efter att ha provkört Gilera Saturno. "En riktig motorcykel kan inte vara tillräckligt encylindrig och fyrtaktig". Är det bekant om något ex sålts i Sverige?

PS

UTOPI

Nu har det hänt, det som jag trodde var en utopi, en livs levande Ducati ute på vägen. Visserligen i Norge och ägaren var spanjor, men ändå. Grabbarna företrädde den rätta andan eftersom dom räknat med att komma till Nordkap före kvällen. Ett rejält dagsverke eftersom dom hade drygt 100 mil kvar. På hemvägen skulle dom göra en avstic-kare till Brno och rejsingen innan dom återvände hem till Spanien. Med den målsättningen hoppas vi förstås att dom fick en trevlig resa.

PS

KVALITET?

Visst har kvaliteten på italienska motorcyklar blivit mycket bättre nu på 80-talet, men lite charm finns det kvar även här. De trendiga textdekalerna man klistrar på hojarna är ett exempel. Ta som exempel Malagutti-moppen på mittuppslaget i Cucciolo nr 4-89. På framgaffeln står det "NTI DIVE FOR" ! Några boksäver har helt enkelt trillat bort. I tvätten? Man kan också dra sig till minnes den första 750 Elefanten som kom till Sverige. På sidan stod det "750 ELEFAN"! Hasse Blomqvist på Flöters fick själv tälja ut en bokstav med rätt design! Sen har vi Gilera Saturnon, den första i Sverige som visades upp på Anderstorp i somras. Den var utsmyckad med en "500 SATUPNO"-dekal på sidan. Vilka charmtroll!!!

ORIGINALFÄRGER

Originalfärg till Ducati finns hos AB Färgteknik i Malmö, tel 040-210300. Fabrikatet är LECHLER vilket fabriken numera använder. Tillverkas givetvis i Italien, i Como närmare bestämt. Ollenelli

90-ÅRS MODELLER!

Cucciolo tänker inte presentera 1990 års modeller på 18 sidor i färg! Nej här följer en skriftlig sammanfattning. Årets nyheter kan enkelt sammanfattas som jättevespor! Det är mycket hård konkurrens om att komma ut med en absolut fulaste hojen. Suzuki har en 250 V-

10

twin som, utan att överdriva (jag lovar!), ser ut som en jättevespa, med motorn och bensintank på konventionell plats. Där Vespa har motorn har Suzuki gjort rymliga bagageutrymmen! Honda svarar med två modeller, Pacific Coast med 800cc 45° V-twin och ST1100 V4 toring. Av dessa är den förstnämnda fulast. Den når nästan upp till samma fulhet som Suzukin, fast är något modernare! Vad de övriga japstillverkarna skall svara med har vi inte lyckats utröna. Honda har för övrigt vissa planer, även om man är mycket osäkra, på att släppa NR750 med ovalkolvar... Måste faktiskt erkänna att utseendet är hårigt, men Cucciolo har ju redan tidigare fördömt ovalkolvar: Ett otyg som bara kan förstöra MC-sporten genom att kringå reglerna (förklädd V8).

MAMOLA OCH HASLAM KÖR FÖR CAGIVA

Efter lite press från Cagiva skrev Randy Mamola på sitt kontrakt för 1990. Ron Haslam skrev också på i slutet av Oktober. Testning av maskinerna började redan i November, på Jerez! Tredje förare i temet blir Alexandro Barros, som Cucciolo tidigare rapporterat. Alla förare skall få likvärdigt material att åka på uppger man. Med tre förare i teamet satsar Cagiva mer än nånsin inför 90-talet!

FYRTAKTARE I 500 GP!?

Vi har skrivit om det förut, och nu har det varit uppe för diskussion på FIM:s kongress i Holland. Man vill att maskiner som Ducati 888, Honda RC30 och nya Honda NR 30 (räknas som prototyp), skall få vara med och slåss mot de oljestinkande tvåtaktarna. Då skulle man få ett jämnare startfält när de långsammaste 500:orna försvinner. En stor anledning till den stora fartskillnaden idag är ju att fabriker-na inte släpper några maskiner till privata team. Honda kommer förmod-ligen att rösta för detta förslag. Toppförarna är däremot osäkra då de är rädda för oljespill från sprängda fyrtaktsmotorer. Om försla-get går igenom väntas det ta två år innan det träder i kraft.

HUSQVARNA

Cagiva har fört en tillbakadragen tillvaro i -89 års motocross VM efter att ha kommit 2:a i både 125 och 250 klasserna året innan. Kanske beror detta på att man från och med 1990 döper om alla Cagiva cross och enduromaskiner till Husqvarna! Vidare får de en ny design som liknar det gamla svenska märket.

MOTO GUZZI TITTAR BAKÅT

Moto Guzzi har väl inte direkt följt de senaste trenderna efter miss-lyckandet med 16 tums hjul på Le Mans modellen för några år sen. Nu tittar man ännu längre bakåt genom att släppa ut en modell, 1000 S3, som ser exakt likadan ut som den vackra svart/röda 750 S3 från mitten av 70-talet!

11

JÄMFÖRELSETEST

Motociclismo gjorde nyligen en sanslös jämförelse mellan Aprilia 125 Sintesi, Suzuki 250 RGV, Honda 500 CBR-F, Kawasaki 750 ZX-R, Ducati 851 Superbike och Yamaha 1000 FZR Exup! Man kollade vilken man kunde åka fortast med på vanlig väg. Här följer resultatet:

Vi börjar med ett 3400 meters vägavsnitt med 32 kurvor, 6 st hårnålar.

Hoj Tid förare 1 Tid förare 2

Aprilia	2,28.0	2,36.1
Suzuki	2,26.2	2,34.3
Honda	2,22.5	2,28.0
Ducati	2,20.2	2,30.2
Kawasaki	2,21.4	2,32.3
Yamaha	2,19.1	2,33.4

Sedan tar vi en hårnålskurva med en innerradie på 10 meter:

Hoj	Tid
Aprilia	4,07
Suzuki	4,01
Honda	4,01
Kawasaki	4,00
Ducati	4,04
Yamaha	4,07

Nu förflyttar vi oss till en högfarts 90° kurva med en innerradie på 55m:

Hoj	Tid
Aprilia	3,67
Suzuki	3,66
Honda	3,76
Kawasaki	3,65
Ducati	3,63
Yamaha	3,73

Då tar vi en lång och snabb kurva med en innerradie på 63 meter:

Hoj	Tid
Aprilia	8,44
Suzuki	8,55
Honda	8,41
Kawasaki	8,26
Ducati	8,25
Yamaha	8,42

Alltså: Ducatin är överlägsen i snabba kurvor. Det visste vi väl?

SUPERBIKE PÅ ORAN PARK I AUSTRALIEN 19 NOVEMBER

Roche har häng!! Efter en 4:e plats i första heatet och en god 2:a plats i det andra heatet samtidigt som både Mertens och Merkel fick blygsamma placeringar, har Roche en teoretisk chans att vinna VM! Med sina 222 poäng har han bara 20 poäng fram till Merkel och 23 poäng till Mertens! Banan i Australien var kurvig och gropig (!) och Roche visade att Duccen även funkar på svåra banor. Tyvärr hinner vi troligen inte få med resultatet från Nya Zeeland. Men när du läser det här vet nu nog hur det gått i alla fall.

HEAT1: 1) Peter Goddard, AUS, Yama 2) Rob Phillis, AUS, Kawa 3) Fabrizio Pirovano, I, Yama 4) RAYMOND ROCHE, F, DUCATI 5) Aaron Slight, NZ, Kawa 6) Anders Andersson, Laxå, Yama 7) Michel Dawson, AUS, Yama 8) Stephane Mertens, B, Honda 9) Rene Bongers, AUS, Yama 10) Scott Doohan, AUS, Sukisuki

HEAT2: 1) Dowson 2) RAYMOND ROCHE 3) Phillis 4) Mertens 5) Fred Merkel, USA, Hon 6) Slight 7) Takahiro Sohwa, J, Kawa 8) Matthew Bongers 9) Matthew Blais, AUS, Sukisuli 10) GRAEME MORRIS, AUS, DUCATI

Sammanlagt före Nya Zeeland: 1) Mertens 245 2) Merkel 242 3) ROCHE 222 4) Pirovano 208 5) Andersson 142 (klar 5:a).

ITALIENSK MC-PRODUKTION JANUARI-JUNI

kubik	antal 1988	antal 1989	procent
-125	45000	45500	+1,1%
126-200	11350	8650	-23,8%
201-350	10750	6800	-36,7%
351-500	3500	1150	-67,1%
över 500	6400	8150	+27,3%
TOTALT	77000	70250	-8,8% (inkl mopeder)

NY SUPERMOPPE

Cagiva kommer snart att visa upp en ny supemoppe: FRECCIA 50! En ny enduromoppe "Cocis" skall också finnas på programmet!

LAVERDA V6

Vi nämnde i en tidigare Cucciolo om Laverdas nya 6:a. Det skall bli en 90° V6:a liknande den gamla racehojen!

DUBBELSEGER!

Ducati vann ännu en seger i det hårda ökenrallyt, Farao-rallyt, i Egypten. De Petri vann före Oriole. Båda körde en 904cc Cagiva-Ducati Elefant, möjligen med insprutning! Vi får hålla tummarna inför Paris-Dakar som startar ungefär när den här tidningen kommer ut. Paris-Dakar skall gå igenom Italien i år, och då...

MONOMÄRKE

Vid ett BOTT-race på Valledunga-banan nyligen var det Ducati på de 10 första platserna! Vann gjorde Andrea Brunotti. I en öppen klass över 500cc vann Oscar Bellini på en 851:a före ett koppel av Bimota-Yama-Honda-Suzuki-Kawasaki.

CAGIVA OMORGANISERAR RR-TEAMET

Cagivas mekaniker George Vukmanovitch har slutat hos Cagiva och börjat hos spanjoren Carlos Cardus i stället. Cagiva-teamets PR-man Carlo Pernat har också bytt från Cagiva till Aprilia. Utrensning? Vad som låter lite mer oroväckande, minst sagt, är att man nu söker hjälp från Japan! Enligt rykten har Erv Kanemoto blivit utan jobb när Eddie Lawson lämnar Honda för Yamaha. Han skall enligt rykten knytas till Cagiva för utvecklingen av den problematiska V4:an! Men, säg inte det här till någon.

F1:OR SÄLJES

En firma i England, Slipstream Motorcycles i Hildenborough, Kent, har kommit över ett knippe fabriksnya 750 F1:or och röd/blåa 750 Sport som man nu kränger till hugade spekulanter. Du som vill ha en sprilland F1:a kan ringa +(0)732832044.

DUCATI-FERRARI (det var ett himla tjat om detta)

Många tror kanske att den förmodade nya Ducatin som Cucciolo spekulerar i på en föregående sida skall få kardan. Ha då i åtanke att Ferrari nyligen utvecklat en bil med motor och växellåda i T-formation, Ferrari 348. Med denna teknik skulle man kunna få en mycket kompakt drivenhet med motorn på längden och lådan på tvären. Därmed kan man behålla kedjedrift.

NYTT PIRELLI IGEN!

Senaste nytt från Pirelli är det nya framdäcket MT69 Strada och bakdäcket MT68 Strada. Däcken verkar vara gjorda för touring och har, som alla nya Pirelli, en kantig design. Ser ut som ett försök att rita ett Pirelli Phantom Supertouring på ett mycket billigt och simpelt CAD-system där man bara kan göra raka, 45-graders och 90-graderslinjer!

BIG STROKE

Fast By Ferracci (FBF) i USA har tagit fram ett vevparti med förlängt slag från 61,5mm till 64mm till Ducatis 650/750 motor. Vevpartiet kostar \$575 excl vevstakar och kan köpas från Fast By Ferracci, 1641 Easton Rd, Willow Grove PA 19090, USA

OLJEPUMP

För intresserade kan vi nämna att en tysk firma tillhandahåller en oljepump med 50% ökat flöde för 750 och 900:an. Den kostar ca 2100kr och kan köpas från Unmüsig Zweiräder, Böcklerstrasse 7, D-7800 Freiburg, V-Tyskland, tel D-0761-131345, fax 131374.
PS

NY CHEFSMEKANIKER

Cagivas nya chefsmekaniker i 500 klassen heter Firenzo Fanali och var tidigare mek i Agostinis team.

NY LAVERDA TWIN

Laverda väntas i Cucciolos pressläggning presentera en ny 700cc twin på Milano-mässan. Nja, så värst ny är den väl inte förresten. Den är en utveckling av den gamla 600:an som ju var en uppborrad 500:a. Den "nya" motorn väntas få insprutning och ca 70hk. Något för BOTT?

SUPERBIKE, PALMERSTON NORTH, NYA ZEALAND 19/11

Jo rå, vi hann få med resultatet tack vare att DN publicerar resultatet (en eloge till DN). Tyvärr var resultatet ganska nedslående. Raymond Roche lyckades inte få en enda poäng! Anders Andersson körde fint och blev 7:a resp 8:a (ett varv efter) i heaten. Av Merkel och Mertens körde den förstnämnda bäst och tog därmed VM igen. Roche fick nöja sig med 3:e plats totalt. Men det är ju egentligen ett mycket bra resultat. Men när man vet att Ducatin är snabbast så hade det ju suttit fint med en seger. Vi säger i alla fall GRATIS till Raymond Roche och team manager Marco Lucchinelli. Kom igen nästa år!
Resultat heat 1: 1) Terry Rymer GB, 2) Mal Campbell AUS, 3) Fred Merkel USA.

Heat 2: 1) Stephane Mertens B, 2) Campbell 3) Merkel

SLUTSTÄLLNING SUPERBIKE VM 1989:

- | | |
|---------------------------------|-----|
| 1. Fred Merkel, USA, Honda | 272 |
| 2. Stephane Mertens, B, Honda | 265 |
| 3. RAYMOND ROCHE, F, DUCATI 888 | 222 |
| 4. Fabrizio Pirovano, I, Yamaha | 208 |
| 5. Anders Andersson, S, Yamaha | 159 |

Julklappstipps !!!!!!!!!! sppittspalkluJ
 !!!

Hetaste nytt på presentmarknaden

1.

Vegliacontagiripercompetizionebordsuret

Ett absolut måste för Ducatiälska-
 ren. Rykande färsk, direkt från tryckeriet. Sveriges vackraste bordsur,
 svarvat i ek, boett i äkta glas och
 sist men inte minst urtavlan är hämtad
 direkt från Veglias competizione
 varvräknare.

240:- packat och klart, hemskickat i
 anonym kartong, inkl. portot.

2.

Även detta direkt från tryckeriet, premiär

Nytt motiv på vår Ducati T-shirt
 en fartig bild på nya 900 super sport
 Vitt tryck. Storlekar L, XL, XXL
 Färger: Viola, rosso, giallo, cerise och
 rosso/marrone.

75:- packat & klart, hemskickat i
 anonym påse (för den hemlighetsfulle
 julklappsköparen) inkl. portot.

Priserna gäller t.o.m. 31/12 -89

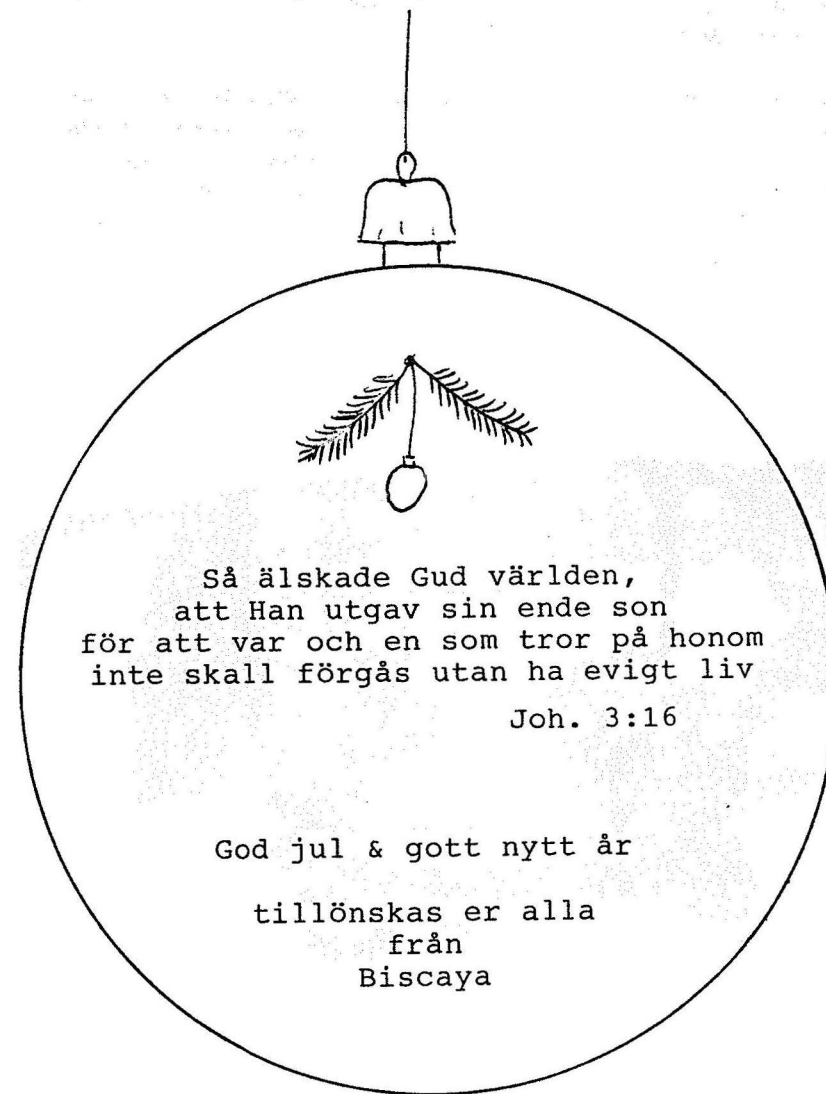
Biscaya motor

HOL1257, 44193 ALINGSÅS

TELEFAX 0322-30180

TELEFON. 0322-30129, 30124

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

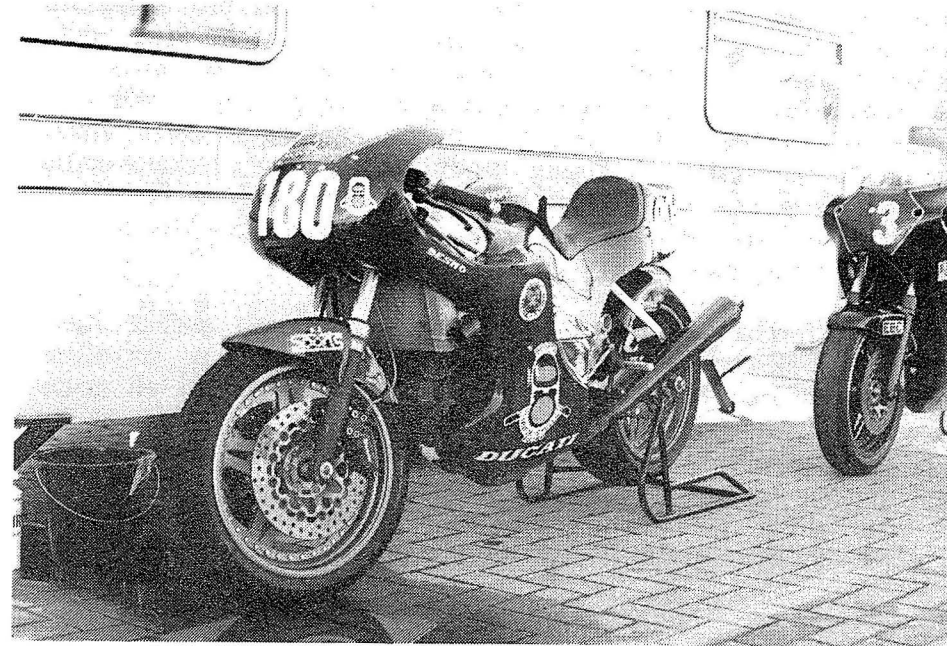


Efter att ha blivit lockad av flertalet BOT-åkare att hänga med till Assen och köra en internationell tävling där, lovade jag att följa med. Det blev jag själv (Olle) och Kjeld J.O Sörensen! Att ångra sig nu gick bara inte, så cykeln gjordes klar. Hur stor denna tävling var hade vi ingen aning om.

Teamchef blev "Moltke" från Hyllinge MS och chaufför blev Lasse Fröjd. Den sistnämnda är också en fixare och hade lyckats ordna biljett tut och retur mellan Hälsingborg och Travemünde, så han fick följa med. Båtresan gick bra bortsett från att "fixaren" förökte fixa till det med tjejen i spritkassan med min Bailey's! Resultat: 1 liter Bailey's slut och en mycket trött chaufför.



Kom ner till den mysiga byn Assen och bestämde oss för att fortsätta följa planen vi gjort upp. Alltså testade vi ölen. Den var go, så vi testade en till. Kjeld J.O, som vi träffade inne i byn, testade givetvis flest, men han är ju dansk, så han räknas inte. För säkerhets skull hade han sin ledarhund, Lassie, med sig om inte frun skulle lyckas med att få hem honom.

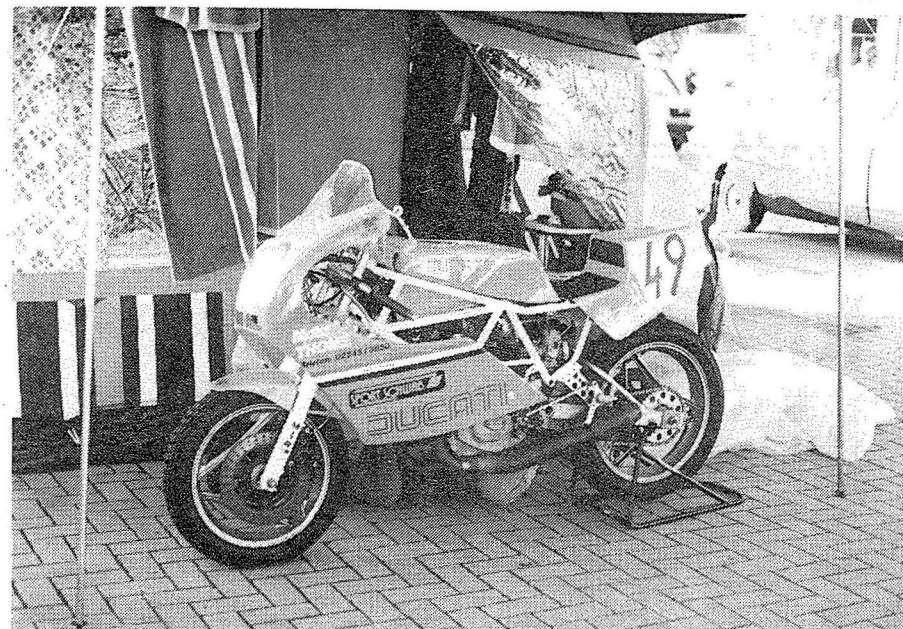


Körde ut till banan och undrade för mig själv vad jag hade där att göra (=nervös). Vädret var strålande i den mycket stora depån. Blev väl mottagna av organisatörerna och besiktningskillarna. Försökte ta reda på hur banan var, men fick gå till sängs utan svar. Lördag: träning för internationella BOT-klassen i ösregn. Att stå i fällan och vänta tillsammans med alla dessa europeiska BOT-åkare, Jones, Cobby, De Klerk, Rutter, och allt vad de nu heter, var så överkligt för mig att nervositeten försvann.

44 stycken var anmälda till den internationella BOT-klassen. Bland annat 5st Lucchinelli repl, 9st 851:or, 7st 750-Duccar, 7st Moto Guzzi och blandat för resten. Vad skulle jag här att göra! Körde och letade mig runt banan i regnet på 1:59 vilket gav en nionde tid!? Kjeld tog det försiktigt i blötan och var något sämre. Missade träningen i V1 klassen, men det gjorde inte så mycket. Gick runt i depån och kollade cyklar vilket fick göras i etapper på grund av depåns storlek och min kondis. Ca 500 twinnar och stänkor var anmälda i tio klasser, så vi hade att göra kan jag lova.

Träning nummer två gick ännu bättre. Lyckades köra till mig en sjunde tid på 1:52 före den icke okände Tony Rutter, men fram till pole-position, som de Klerk hade på 1:46, var det ju en bit. Kjeld J.O gillade inte blötan och tog det så lugnt på träningen. Efter sista träningen firade vi 7:e tiden på en krog i byn. Vi blev där bjudna på öl av fixaren Lasse som lyckades komma på hur öltappen fungerade, när inte kyparna var där givetvis. Till sist upptäcktes detta vilket Lasse ej förstod förrän vi visade honom all ölen han lyckats spilla på sin väg från tappen till vårt bord. Gick på ett nästan öde Disco och testade öl igen vid 11-tiden. Discosarna kom inte förrän vid tolvtiden så diskat blev det lite av.

Söndag och fortfarande ösregn. På uppvärmningsvarvet pajade Kjeld J.O sin kedja med spräckt motorblock som resultat. Nu var jag alltså ensam. Hängde med bra i början, men efter hand blev vi en grupp från 5:e till 9:e plats inom 6 sekunder. Var som bäst uppe på en 6:e plats efter att ha bromsat förbi Tony Rutter, men efter att två gånger fastnat efter varvningar på slutet, blev det en 9:e plats till sist. Vann gjorde Ian Jones 888:a, 2:a Tom de Klerk d:o och trea M. Forsyth d:o. Tony Rutter blev 6:a.



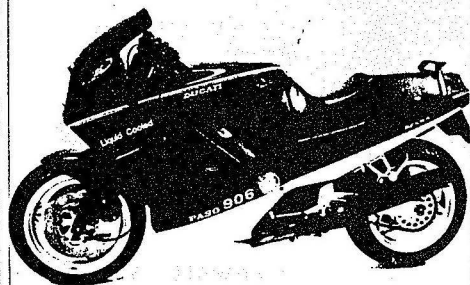
Efter tankning och byte av visir (på grund av stenskott) var det dags för V1. Hade där 5:e tid, alltså första ledet. Dom båda Lucchinelli replicorna tog starten. Hakande på Forsyth och Jones, med det höll bara några varv. Kom i mål på en isolerad 3:e plats och nu gällde det bara att hitta var prisutdelningen skulle vara, vilket inte var det lättaste. Fick prispengar och pokal från insatserna, så denna resa gick faktiskt bra ekonomiskt.

Packade och åkte in till byn för att kaka med Kjeld och Eva på samma krog som kvällen innan. Där blev vi varmt mottagna av personalen och tilldelade ett bord långt från öltappen. Dom var mycket förvånade över att vi kom tillbaks, och som hämnd gav dom Lasse en extra skål Revbens-spjäll. Efter några Irish Coffe hos Kjeld drog vi hemåt igen. Vagnade i Travemünde där vi skulle ta båten hem. En lyckad helg vilken skulle följas ev ytterligare en.

Lyckades ta en andra plats i BOT-finalen på Anderstorp på grund av Kjeld J.O (kedjebrott igen), Björn A. (lossat svänghjul), Lövaas (sprängd motor) räckte det till seger totalt. Att beskriva BOT-gänget går inte! All hjälpsamhet och vänlighet, träkningar och lustigheter saknar jag redan. Vi ses väl igen nästa säsong? Tack för i år!
Hälsningar OLLENELLI

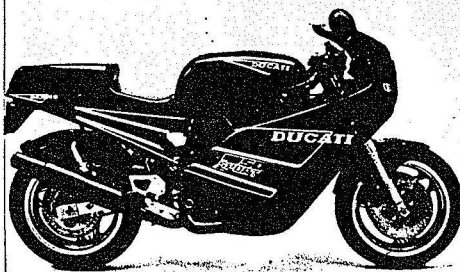
DUCATI

kraft och känsla



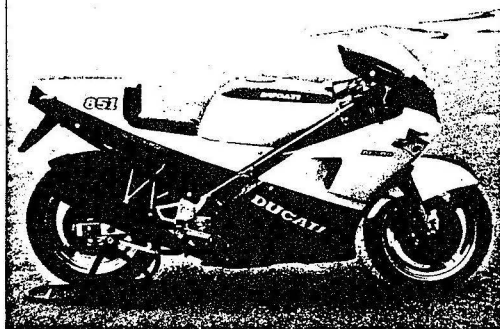
DUCATI 906 PASO

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



DUCATI 750 SPORT

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



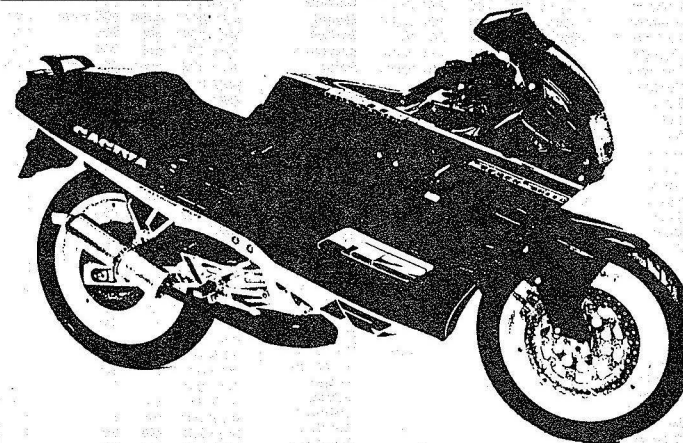
DUCATI 851 SUPERBIKE

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

För ytterligare
inf. ring.

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

CAGIVA FRECCIA

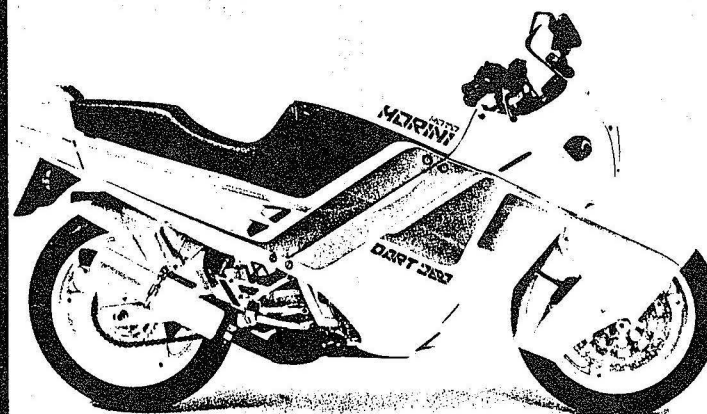


Marknadens bästa 125:a
enligt test i SuperBike nr
9/10-88.

Nu har C10 R blivit C 12 R.
Den har fått 7 växlar och
blivit om möjligt ännu
bättre och snyggare.
Beställ nu för säker
leverans!

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

MOTO MORINI DART 350



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

FAKTA OM DART 350:
Motor: 2-cylindrig, luftkyld, fyrtakt
V-motor med Desmo-ventiler.
Forgasare: Dubbla Dell'Orto 25.
Effekt: 34,5 hk vid 8 500 varv.
Växellåda: 6 lägen
Framgaffel: Marzocchi
Bakljädning: Progressivt "Morini
System".
Bromsar: Brembo med 300 mm
skiva fram och 240 mm skiva bak.
Vikt: 150 kg torr.
Toppfart: Tillräcklig
Cirkapris: 48 300.-

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

NORDBECKS MOTORIMPORT AB

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

BÄTTRE BROMSAR!



Asbestfria
skivbromsbelägg för MC



Skivbromsutröst-
ning för MC



Stålomspunna
bromsslängar

Finns hos Din
väl sorterade
MC-handlare

Generalagent:

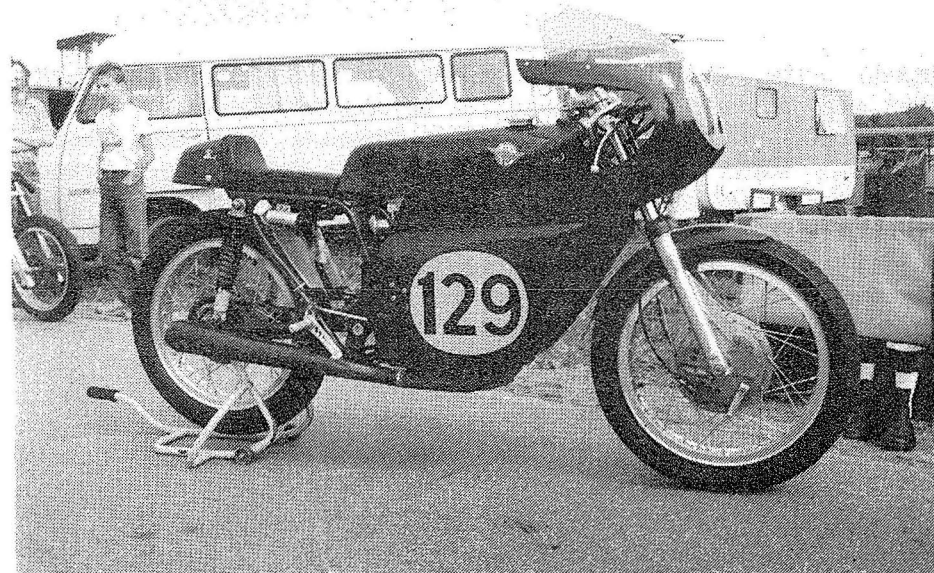
RRYDAHLS
bromsspecialisten

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

HÅKAN MÄNSSONS 450 DESMO

Att en 450 Desmo kan vara klart konkurrenskraftig, nu när MCHK-racing har startat en 500-klass, har Håkan Månsson visat med sin specialare. 1-cylindiga Desmo Ducati har blivit mycket eftertraktade och priserna har stigit därefter. I Sverige såldes dom 1969, -70 och -71. Några mängder såldes inte i Sverige, så många har fått importera för att få sin drömhoj. Den mest eftertraktade modellen utomlands är den sista mycket snygga gul/oranga Desmon som tillverkades från 1973 till 1975.

Håkan har dock lyckats med bedriften att bygga ihop en relativt billig racer av diverse delar han kommit över. Genom att dessutom utföra det mesta arbetet själv har han kunnat hålla en låg budget. Hojen var i grunden en krockad 450 från 1970. Håkan gick igenom motorn grundligt och trimmade enligt välkända recept. Vevlagret (30mm) byttes, kolvarna byttes till 900SS-liknande med 20mm kolvbult, kopplingen lättades, oljesystemet byggdes om, det högra ramlagret byttes till ett likadant som det vänstra (större), dubbeltändning med dubbla tändstift monterades...





Kamaxeln byttes ut till en Desmo-kam för racing med 12mm lyft jämfört med originalets 9mm. Megafonen är originaltillbehör till skillnad från kåpa och sadel som kommer från engelska Vic Camp. Tanken har tidigare suttit på en Gilera Saturno (den gamla race-Saturnon). Framskärmen har Håkan hittat och modifierat själv. Kutsen till sadeln har Håkan också gjutit själv. Bromstrumman fram kommer från en 72:a och svingen från en 74:a. Framgaffeln skall bytas ut till en kraftigare 35mm. En torrkoppling skulle sitta fint också säger Håkan. Hojen kan vara mycket svår att rulla igång med våtkoppling då den gärna vill slira när man släpper ut den.

I Linköping, på Sviestad-banan, körde Håkan sitt 11:e race i år, och hojen har gått i stort sett utan problem. Håkan och 450 Desmon blir helt klart att räkna med i MCHK:s race nästa år. Att den dessutom är mycket vacker -Håkan har lackat själv givetvis- gör ju inte saken sämre. Han har förresten portat toppen själv också!

Av Micke Werkelin

FRUKTAN ÄR MITT VAPEN

En test av Håkan Bjelkengren, tidigare publicerad i MC-Nytt, nu skickad för publicering till Automobilhistoriska Klubben, MGCC of Sweden, Motorcykelhistoriska Klubben, MHK i Skåne, Motorhistoriska Sällskapet, Racerhistoriska Klubben och Svenska Ducatiklubben för att "intresse kan tänkas föreligga för en bredare läsekrets".

Fruktan är mitt vapen! Så kunde naturen mycket väl ha uttryckt det, utan att ljuga. Som ni säkert vet, har vi bara lånat våra råvaror från naturen och så fort en ny produkt lämnat bandet kräver naturen sin första amortering. Titta på närmaste "bil-tomt" så får du se vad jag menar. Det är bittert att tänka på att din nyrenoverade Dunton Detonator snart skall lämna sitt bidrag till de 2 miljarder kronor som rosten årligen kostar i Sverige. Hur såg den ut när du tog den ur vinteridet? Lite röd i kanterna? Eller du kanske tillhör de förutseende som förstört ozonlagret med rostskyddsspray? Ge dig. Rosten finns alltid där du inte kommer åt. Och inte nog med det: Den relativa fuktigheten är rent för hög, även under sommaren. Års-genomsnittet ligger strax under 80% i Sverige, och rosten sätter in vid knappt 60%.

AVFUKTNING

Vad är då lösningen på problemet? Det finns givetvis ingen universal-lösning, men två metoder är användbara. Den första är värme. Med värme i garaget undviker du en hel del problem, du slipper stora investeringar, men det blir dyrt i drift och vad gör du på sommaren? Om du dessutom tar ut bilen eller MC:n och blöter ner den lite då och då, har du skapat en drömtillvaro för "den röde hämnaren". Den som är förutseende angriper orsaken i stället för symptomen och skaffar sig ett avfuktningsslag. Avfuktaren startar automatiskt då luftfuktigheten stigit till inställt värde och stannar igen då fuktigheten sjunkit. Den våta bilen kommer att torka på rekordtid och dessutom kommer allt annat i garaget plus själva byggnaden att må bättre. Det fina i kråksången är att aggregatet ger värme, och inte nog med det. Det ger mer värmeenergi än vad det förbrukar elenergi. Kondenserande vattenånga ger ju lite värme ifrån sig!

TVÅ PRINCIPER

Avfuktare kan indelas i två typer. Den första och enklaste är kylavfuktaren som fungerar som ett kylskåp. En gas (Freon, usch!) komprimeras och blir därmed varm, den kyls -av den komprimerade luften som blir varm igen- och får expandera. Nu blir gasen kall och vattenånga kondenserar på rörledningen, därefter komprimeras gasen igen osv. Luften som skall torkas leds först förbi den kalla delen, där fukten avges, sedan förbi kylaren, och kommer därefter ut igen torr och varm. Denna typen fungerar ner till ca tio graders värme medan man med hetgasavfrostning kommer ner strax under noll.

Den andra mer exotiska typen kallas sorptionsavfuktare. Vid sorption binds fukten av ett hygroskopiskt ämne (Litiumklorid). Därvid frigörs ångbildningsvärmen varför temperaturen stiger. Den luft som skall torkas blåses axiellt genom en rotor som liknar en wellpapprulle. Väggarna är impregnerade med Litiumklorid som absorberar fukten. Sorptionsavfuktaren fungerar utmärkt vid låga temperaturer och även en bra bit under noll.

SNIKAVFUKARE

Vi har provat tre avfuktare: En kylavfuktare med och en utan helgasavfrostning samt en sorptionsavfuktare. Den första och billigaste (3400:- + moms) kommer från Anti Fukt i Hestra (0393-44044) och heter Combi Dry. Man får ju vad man betalar för och Combi Dry lämpar sig bara för små eller relativt torra utrymmen. En hjälpligt isolerad verkstadslokal på 50 kvadratmeter var för mycket, men en källare på 40 kvadratmeter gjorde den underverk i. Tvätten som tidigare torkade på 48 timmar klarades nu av på 24 timmar. Med en fläkt i taket gick det på 12 timmar. Dessutom blev det torrare och behagligare i skåp och skrubbar, samt slutade Harleybitarna att förtäras av rost. En fuktighet på 60% klarar Combi Dry på 200W utan överansträngning.

PRISVÄRD

Effitork Midi 400W, från Sydsvenska Energisystem i Helsingborg (042-201625), har hetgasavfrostning och är betydligt större än Combi Dry. I fuktigt väder vred den lätt ur åtta liter per dygn ur luften i verkstadslokalen. Vid en provkörning vid 60% luftfuktighet gick Effitork bara på tomgång. I denna lokalen blir det ganska varmt på sommaren, dock upplevs värmen mindre påträngande när luften är torr. För 5300:- + moms får man en tork med god kapacitet och en del finesser.

Kyltorkaren samlar antingen upp vattnet i en behållare som måste tömmas, eller också rinner vattnet direkt ut i avloppet. Tänk på att vattnet är mycket rent och utmärkt till kylare, batterier och ångstrykjärn. Det är däremot olämpligt att dricka. Ni som inte har avfuktare får fortsätta att använda is från frysboxen i era batterier.

LYXMODELLEN

För ca 5500:- + moms erbjuder Munters i Stockholm (08-7547100) sin Dry Box av sorptionstyp. Drybox fungerar även i minusgrader, men den kräver att "reaktiveringsluften" blåses ut genom ett hål i väggen. Vid samma prov som Effitork genomgick, fick Dry Box på 375W ta i lite. Dry Box kommer snart i en variant med kondensor och då är den lika lätt att installera som övriga torkar.

Sammanfattningsvis kan sägas att alla torkarna uppfyllde brochyrens löften, och ingen har krånglat. Alla leverantörerna har olika storlekar att välja mellan, och det är dumt att vara för snål. Med minskad elförbrukning och minskad rostbildning är avfuktaren snabbt betald. Den miljömedvetne väljer givetvis freonfria och svensktillverkade Dry Box. Tumregel: Varma lokaler -Kylavfuktare. Frostfria lokaler -Kylavfuktare med hetgasavfrostning. Övärmda lokaler -Sorptionsavfuktare.

PS. Sedan ovanstående skrivits, meddelas att Effitork Midi bytt namn till Air Dryer 26. Den nya generalagenten -Rör AB Union i Borås 033/134037- framhåller att priset sänkts (!) till 3400:- + moms, samt att Air Dryer 26 säljs av Järnia-kedjan och alla ledande VVS grossister i Sverige.

Håkan Bjelkengren

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

presstopp!

Säljes

NCR-RAM MED MONOSHOCK SVING + Öhlin. Alla fästen svetsade på ramen. Även Campagnolo 18" till salu.

Kent Jörnevall 031-256089

Säljes

Originalkammare till 750 Fl. Fint skick!

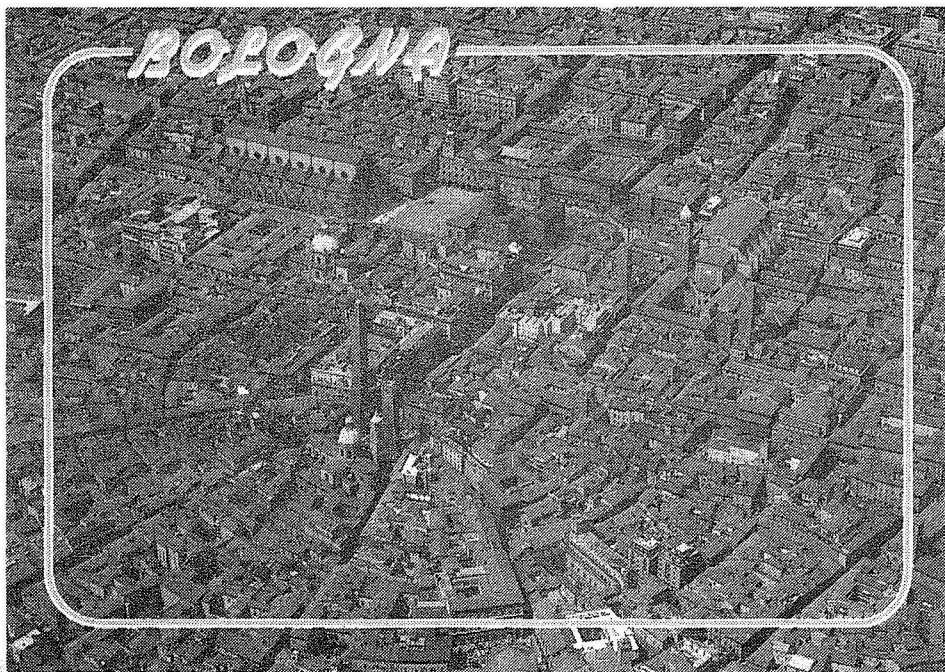
Sven Cullman 031-232221

ORD FRÅN ORDFÖRANDE

Tre månader har gått och vi har haft vårt tredje styrelsemöte. Bitarna börjar falla på plats, den byråkratiska snårskogen (postens föreningsfirmateckningsblanketter) är så gott som penetrerad. Vi börjar hitta formen. Våra styrelsemöten brukar tjäna som språngbräda för nattens övningar, som nu senast när vi "gjorde" Tidaholm.

Annars består min roll som ordförande mest i att tukta och hålla Lars och "Finnkopp" på ett rumsrent avstånd från styrelsens pangbrudar. Absolut ingen avundsvärd uppgift då man blir synnerligen impopulär i båda lägren.

Jonas



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!

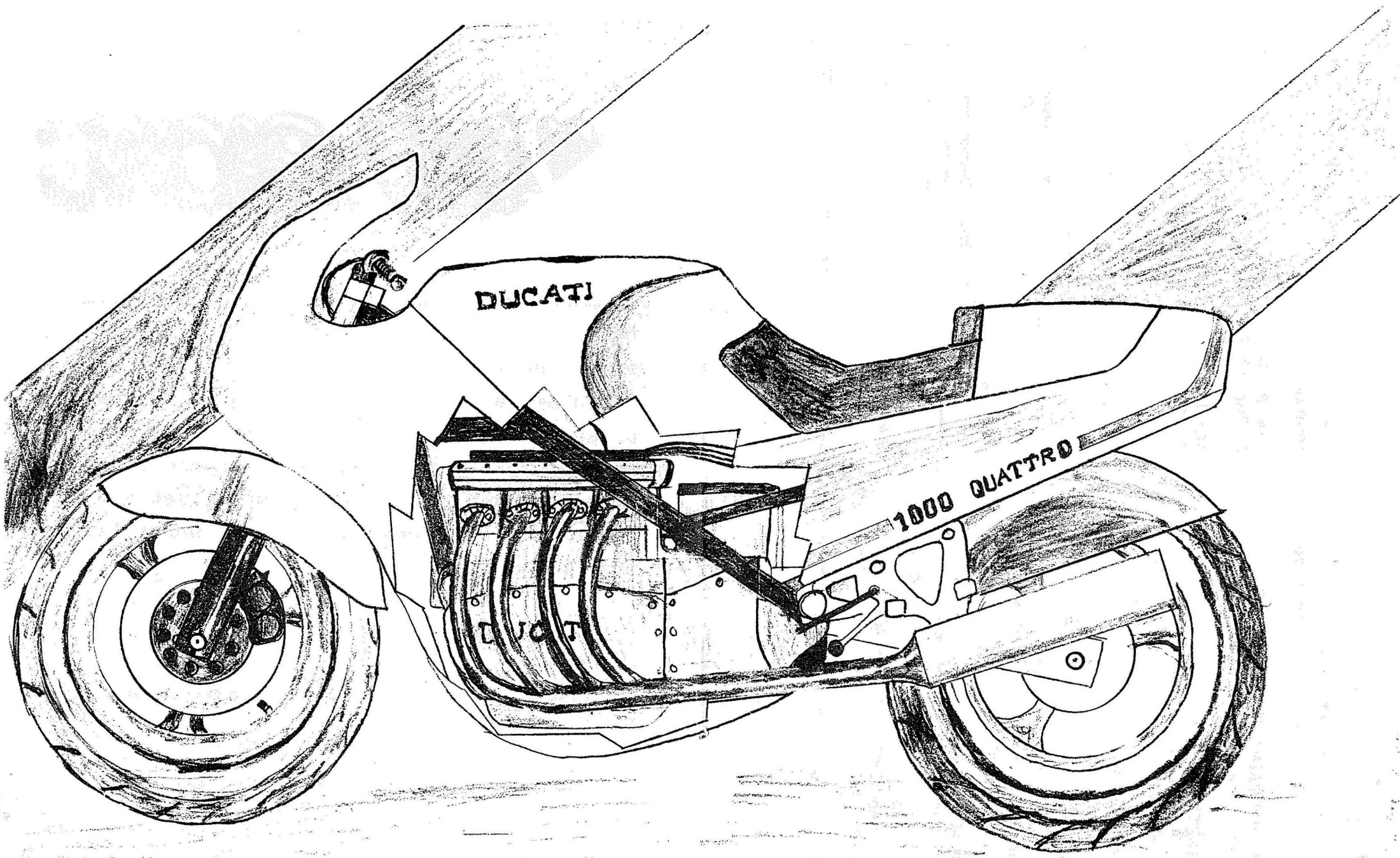
Besöksadr. Hackeforsvägen 1

Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90



DUCATI

1000 QUATTRO

DUCATI

ÄNTLIGEN!!!

VIDEOBAND!!!

GOLDEN MOUNTAIN/1963 SENIOR TT
Hailwood - MV 52 min. 370:-

TT TRIBUTE.
Klaasisk! Hailwood/Agostini
MV/DUCATI 69 min. 425:-

TT CLASSIC PARADE 87
Klassiska TT cyklar på Isle of Man.
Vilket ljud! 17 min. 285:-

V FOUR VICTORY
Ett varv runt Mountain Course
med Joey Dunlop! 50 min. 425:-

THE REAL THING
Isle of Man 1986. 60 min. 425:-

ACTION MAN
Isle of Man 1987. För oss som
var där! 60 min. 425:-

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

THE ROAD RACERS
Racing på Irland. Därar! 60 m. 425:-

AGAINST THE ODDS
Om Saarinen, med avsnitt från Imola
-73. DUCATI! 65 min. 425:-

NARROW EDGE
GP-säsongen -74 med MV! 60 m. 425:-

THE BIKE EXPERIENCE
"On bike camera" runt IoM, Ulster,
Assen, Le Man m.fl. 55 min. 370:-

IN CAR TT
Ett varv runt Mountain Course med
kamera i bil! 100 mph i snitt!
27 min. 175:-

FRAKT
25:-

Nu har jag bestämt mig.

Det började med min brors 125:a. Den köpte jag av honom av surt tjänade pengar för att ha delat ut tidningar på söndags-morgnar.

Det var en YAMAHA AS1, och året var 1972. Den första semestern med mc gick inte som planerat. Det var en GUZZI 125 Stornello och en BMW R51-3. Det var BMW:n som inte orkade hela vägen, den fick ta taget hem från Motala där min släkt bodde. Den enda som kom så långt som vi tänkt oss var Guzzin, han körde vidare till sin släkt i Nora. Vi två andra var kvar i Motala en vecka innan vi vände hem. 125:an klarade sig med några kolvar och lite annat innan den gav upp med bruten vevaxel.

Nästa var en SUZUKI 250 T20, den köptes i delar för växellådan hade lagt av. Jag fixade den och fick en Triumphdödare. Dätidens Yama 350, blå-gul lack och helkåpa fick den innan jag var klar med den.

När jag efter två år tyckte att jag skulle ha en större cykel blev det en YAMAHA XS 500, ni vet en sådan med åtta ventiler och två cylindrar. Den fick gå nästan 2500 mil det första året bla. Gällevare och nästa år till Nordkapp (med fint väder). 500:an fick helkåpa (kyrkgrind) och blå-gul lack, fast på ett annat sätt. Det var isamma veva som jag skaffade skinnställ. Gissa vilka färger det fick. Blågult vad annars, Tommy-integralen oxå. Det gamla skinnet håller på att lämna in efter elva års tjänst (det har krymt en del runt magen).

Nästa cykel blev en YAMAHA XS750. Den tråkigaste jag haft, reg-skylden AXA stämde absolut inte.

Så när YAMAHA XJ650 kom, så blev det en sådan isället. Det var en bra cykel, den fick vara med i två år och fick en toppkåpa.

Sedan kom YAMAHA med avgasventil på sin RD350, året var 1983. En mycket rolig moppe, men många tycker inte om tvåtaktare. Jag var "Tvåtakthatarnas vän". Dom lät mig köra så långt framför så att osen försvunnit (sa dom men dom kunde nog inte hänga med). Efter att ha haft den i två år höll min motorcykelkörning på att få ett snabbt slut, ekonomiskt. Sålde den för att lösa ut en sambo från ett hus jag ville ha kvar. Men det ordnade sig när en kompis flyttade in och delade på hyran.

Då blev det en 350 igen, men inte så länge, det var något konstigt med den så den blev till salu.

Plötsligt kom det en europe in i mitt liv, en BMW R100RS77-a Röd-orange med vita linjer, en mycket vacker hona. Hon

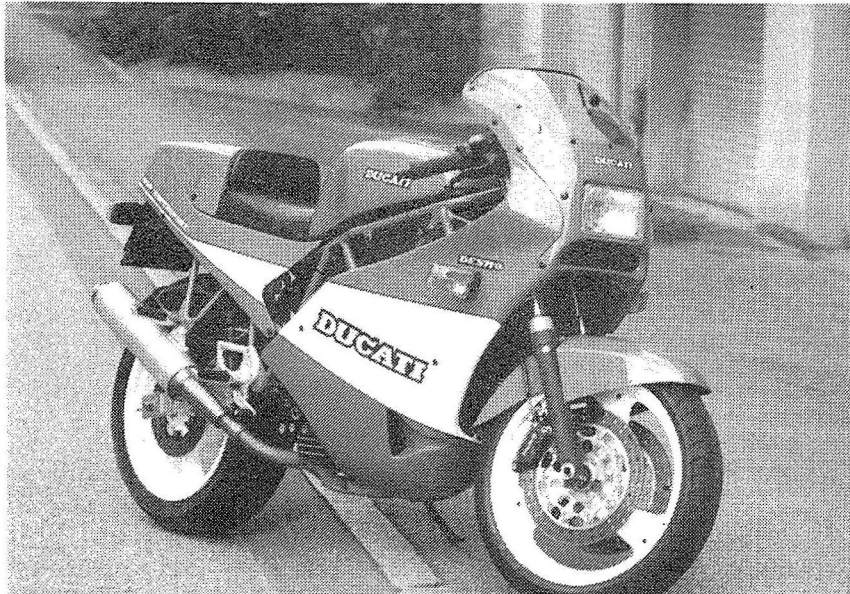
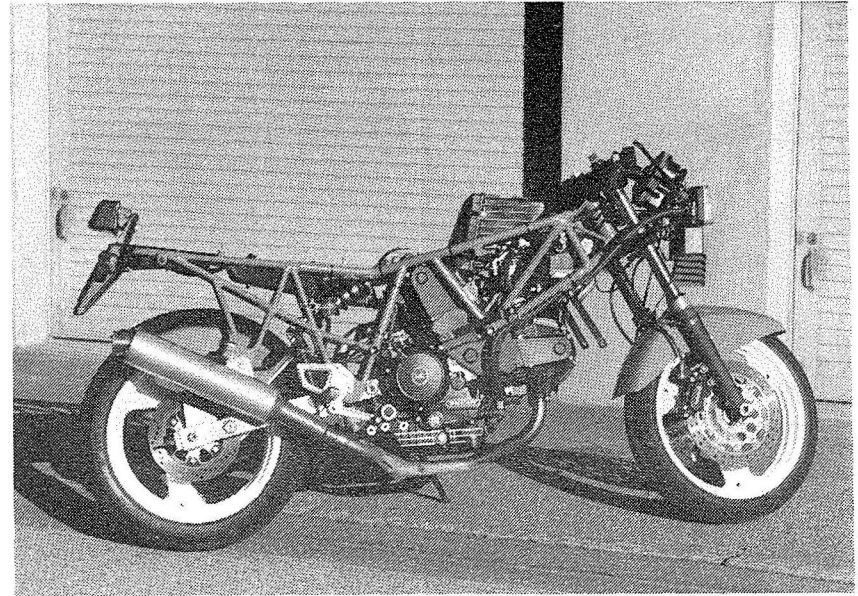
fick nöjet att ta mig till FIM-rallyt på Ringen. Det var blött nästan hela tiden.

Sedan blev det många rallyn i Skåne och andra ställen i Sveriges avlånga land. Efter att ha fått några ålderskrämpor som skulle ha betytt ansefulla operationer så byttes hon ut mot en japan igen.

Den här gången så ovanligt som en 85-a RD350, den tredje. Om man kan använda en sådan moppe kan man ha mycket roligt. Det har mina klubbkamrater fått känna av. Att alltid få se bakhjulet i "dimman" har många fått leva med. Min gamle lumparkompis och våran allas gamle kassör har frågat om jag inte ska börja köra RR, det kommer!!

På tal om gamla kassörer (Tore Håkansson) så började vad jag minns hans mc-bana i det militära på en 256 HUSQUARNA (grön). Han lånade också min gamle Suki250, som han körde med förtjusning med hem till hemmet i HÖÖR. Jag lånade då hans 66:a Amason (vit) som jag då körde med lika stor förtjusning med på Hässleholms gator. Båda händelserna är historia och kan ej användas emot oss!!!!!!!

En historia som någon kanske har hört talas om som tilldrog sig på Knutstorp för några år sedan, var när jag mot min systems vilja lånade hennes Yama SR500. Svenska Ducaiklubben stod för banhyran den gången. Jag och kompiserna tog oss dit för att köra några varv men jag kommer inte ihåg varför jag inte körde på min egen cykel. Men roligt är det i alla fall, på rakan höll jag väl 100, satt och småvisslade i hjälmen. Men när jag kom fram till startsvängen som egentligen är fyra böjar så växte hornen, den gamle stånkan fick gå för fullt. Jag njöt som man bara kan göra när det går bra. En kille på en Desmo 350-450 tyckte



inte om att jag körde åttor runt honom, han pressade på rakan och blev omkörd på utsidan i böjarna. Han körde in i depån. Senare fick jag reda på av en kompis som skulle köpa en 125:a i Malmö till sin dotter, att det varit en kille med en GSX750R som varit där och kört och blivit frånåkt av en galning på en SR500. När han kom hem skulle han byta cykel, och jag som bara haft lite skoj. Men vad som hände när jag kom hem är en annan historia.

Nästa cykel blev en Yama FZ750, den som några andra fick vara med om att köra drag-racing. Senast var SKANEDRAGET på Knutstorp, dit det kommit några tuffa killar som tyckte att träna starter är bara för "lammapattar", dom hade nog tränat mellan ljusen i stan. Det visade sig att det inte varit den bästa träningen för att köra DR. En av dom som jag körde emot såg jag i backspegeln när jag körde i mål efter 1/8 mile. En seriös kille på en Suki 1100 vann, kompiserna på en FZ750 kom tvåa, jag tog i alldeles för mycket så jag rödlyktade för första gången i ett race. Men jag tröstade mig med att den jag rödade emot var han som vann, så hade jag inte gjort det hade jag fått köra emot min kompis, så det spelade ingen roll. Det är bara j---t skoj att köra.



En gång när jag hade XS500 så skulle jag köra mot en trimmad moppe i bracket, som den klassen kallas när man kör mad handikapp. Moppen körde på 30sek och jag på 15sek, alltså ett handikapp på 15sek. Efter 15sek var det min tur att köra, jag var tvungen att vända mig om och titta vem som vunnit så lika var det (jag vann). Tidigt i somras när TEAM ESTRELLA (7) skulle köra moppe-race i Skövde, så körde vi inom Biscaya för det var provkörning på gång. 750SPORT och 906PASO provades. En 900 i ett sport-chassie hade varit något, och ni vet ju att det finns en sådan modell. Den första stora cykel jag kört var OSKARS 900SS, nu hade jag bestämt mig att en sådan skulle jag ha. Olle har sagt att när man kört japs i 10-15 år och börjat tröttna så ska man skaffa en italienare. Efter ca 300mil med den tredje DUCATI 900 SUPER SPORTen i sverige, kan jag bara hålla med, det stämde på mig. Inte för att det var så tråkigt att köra FZ750 men det har liksom blivit lite mer av det nu.

Till mina kompisarnas fasa så nu när vi är ute och kör så finns det alltid en röd DUCCE i backspeglarna. Om dom inte får se det fläskiga 170/60 bakdäcket vill säga. Men då får dom ju höra det vackra ljudet av en V-tvin.

Så ser ni en 900 SUPER SPORT med en kille i ett gammalt blå-gult eller ett nytt äckligt skinn så kan det vara SV.DUCCEklubbens medlem 301 som är ute och kör.

UTRUSTNING TILLBEHÖR – RESERVDELAR förmodligen Skandinaviens största urval.



MG-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.

BULLERPROBLEM

Denna medlem är svårt bekymrad av ett irriterande problem. Buller! Jag hör inte mitt dyrbara Gianelli-system. Ungjävlarerna på jobbet säger att det finns en näraliggande naturlig förklaring och fortsätter med att muttra om ATP eller vad det heter. Ändå har jag förklarat gång på gång att det heter DESMO och endast finns i Italien. Varje gång nickar dom så förstående och sen är det samma visa igen. Problemet är buller. Inne i hatten. Och ändå står det tydligt Italien på den.

En nära släkting har bekräftat att det inte föreligger något fel på själva ljudkällan. Under en längre resa hade dom den goda smaken att följa i mina fotspår men jag är osäker på hur jag ska uppfatta deras enträgna tjat om öronproppar. Om man färdas i åkdon med namn som DKW och BMW etc kanske omdömet påverkas. Ljudemissionerna kan inte vara undermåliga. T.o.m. dom dummaste av trafikanter (Norrlands plåga, dom satans renarna) har haft det goda omdömet att skingra sig, om inee i god ordning så i alla fall i sista sekunden och mer kan man inte begära av renar. Dom är på den nivån.

Nej, problemet är att jag är icke delaktig av allt det vackra som pågår omkring mig. I stället plågas jag av en orkan som blåser upp så fort någorlunda intressanta hastigheter uppnås. T.o.m. E-fyran kan bli intressant om man anpassar hastigheten..... Olyckligtvis följer orkanen med i samma tempo

Läsekretsens samlade erfarenhet på området måste ju vara gigantisk så jag dristar mig att uppmana till synpunkter. En viss Skånsk medlem kommer naturligtvis att hävda att Pantahägare inte kan vänta sig annat men då får jag påpeka att det sker stora saker i djupaste hemlighet.

Med hälsningar från dom
djupa skogarna Pelle

Ps Den som yttrar sig om myggor är naturligtvis diskvalificerad Det finns alltid ett nytt litet hål



REKLAM ANNONSER I CUCCILO

Hjälp oss! Vi behöver annonsörer för 1990. Cucciolo görs ju helt idéellt, och vi är därför tacksamma för all hjälp vi kan få. Därför kanske det finns några medlemmar som vill hjälpa oss att ragga upp annonsörer för 1990. Annonserna betyder en hel del för tidningens, och därmed klubbens, ekonomi. Vi vill ha fler annonsörer, gärna med anknytning till Ducati-märket. Det finns flera återförsäljare av hojar och tillbehör mm som säkert skulle tjäna på att annonsera i Cucciolo. Om du har kontakt med någon sådan kan du väl fråga om denne är intresserad av en annons enligt erbjudandet nedan:



ANNONS I ETT NUMMER:

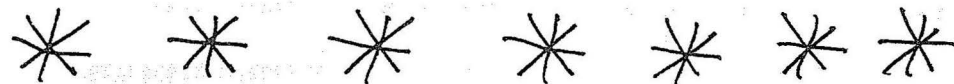
Se info på sid 4.

ANNONS FÖR HELA 1990 (6 NUMMER):

1/2 sida	720:-
1 sida	1200:-
2 helsidor	2160:-

Det blir med andra ord 20% rabatt för ett helår. Annonsören kan dessutom byta ut annonsen till varje nummer om den nya annonsen kommer i tid till presstopp (den 20:e i varje udda månad). Vi måste ha besked före den 20:e Januari (helst i god tid innan) om vilka som vill annonsera. Skicka gärna ett vykort, eller slå en signal till: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö. Tel hem: 08-7662284, arb: 08-7316440

Kan dessutom passa på att framföra ett stort och varmt tack till annonsprenumeranterna 1989: Biscaya Motor, Nordbecks Motor, MC-Huset i Malmö AB, Aldén Racing, Charlie Linnaeus och Rydahls. Handla alla dina julklappar hos dem. VI BEHÖVER ANNONSÖRERNA!



125 dBA

Insändare

Ärade Herr Chefredaktör!

Tack för Ert svar till min frågeställning i förra numret av kulturtidsskriften "gammal Ducati moped". Då min känsla för fair-play (om Herr Chefredaktören förstår utländska tungomål) i detta fall avhåller mig från att råka i polemik med Eder, tänker jag icke kommentera Ert aggressiva och synnerligt orättvisa påhopp på min ringa person. Emellertid har jag för Er information vidtalat den lokale VVS-mokaren i vår lilla by och han ansåg att en dylik utrustning skulle flytta upp tyngdpunkten till en för motorcyklister farlig nivå. Bifogar ett utklipp där Albert E. Fleischman uttalar sig om den s.k fusionen. Vän av ordning frågar sig naturligtvis vilken fusion som åsyftas: Jo fusionen mellan Hondasaki och Yamasuki. Det är denna fusion vetenskapen idag strider om. Varm eller kall? Det nya samlade företagsnamnet på denna företagskonstellation från den uppgående solens land blir Kuckelimucki. Bilaga 2 bevisar påståendet från SMC att det lönar sig att ha hojen försäkrad. 804 kronor för helförsäkring i ett helt år kan väl ingen klaga på? Kolla gärna med den av Er så väl använda "Exportpanelen". Annars vore väl ett bättre namn på denna träpanel vara allmogepanel. Detta med hänsyftning till den agrara verksamhet ovan nämnda panel mestadels bedriver. Med hopp om att ni alla överlever älgjakten tecknar jag ödmjukast.

Albert E. Fleischman

Agrara, få se nu... Vi frågade vår italienska expert som sade att agri har nåt med jordbruk att göra! Vad? Nej, nu blev vi lite upprörda! Känner inte herr Fleischman till att expertpanelens medlemmar (i alla fall de flesta) kommer från STAAAN. Vad Staaan i det här fallet åsyftar kanske inte Herr Fleischmann känner till. Vi brukar helt enkelt säga Stäckholm. Staaan är en enklare variant. Nog om detta. Som Herr Fleischmann säkert redan uppmärksammat, har vi en test i detta nummer av lufttorkare. Det kanske vore något för herr Flechman att installera i skinnstället. Om inte kan väl herr Fishman höra av sig igen? Om den s.k. fusionen vill inte expertpanelen uttala sig. Vi är överhuvudtaget inte intresserad av någon uppgående sol. På vår himmel är solen redan uppe!

Inte lika ödmjukt denna gång: Expertpanelen

**Fleischmann
tror på fusion**

TRYGG HANSA

Försäkringsbrev
Motorfordon

Försäkring nr	K-td
032 477 390	2

Registrerings- eller moteringsnr		Personnr/Organisationsnr	
FME288		52 01 31 - 3995	
Fabrik, Årsmodell			
DUCATI PASO 750 -87			
Fordonsklass	Zon	Tjänstevikt	Effekt
13	4	225 KG	54 kW
Premieklass	Hyvärd		
1			
Datum brev över sänd		Betalingstermin	
89 04 01 - 90 04 01		HELAR	

Försäkringstagare

ALBERT E. FLEISCHMAN

237 00 BJÄRRED

Försäkringens omfattning, självrisker

Trafik	I självrisk kr	Brand	I självrisk kr	Rådning	I självrisk kr
JA	0	JA	500	JA	200
Plus	I självrisk kr	Glas	I självrisk kr	Maskinskada	I självrisk kr
NEJ		JA	200KR+20%	NEJ	
Rättshydd	I självrisk kr	Stöld	I självrisk kr	Vagnskada	I självrisk kr
JA	20%/ 600KR	JA	3000/4500	JA	5000

Bonus mm

Trafikbonusklass	Skadefria år
7=75%	MINST 16
Vagnskaderebatt	Rebatt övr moment
50%	
Huvudförfallodag	
1 APR	

Aktuell premie, belopp att betala eller tillgod

KR 339 PREMIE PGA ÄNDRING	
BETALAS VIA TH-KONTO 850411134	

Nettopremie/betalningstermin

Trafik	Grundpremie
399	80
Vagnskada	Övriga moment
234	91
Plus	Summa
0	804

Mer information på baksidan,
var god vänd

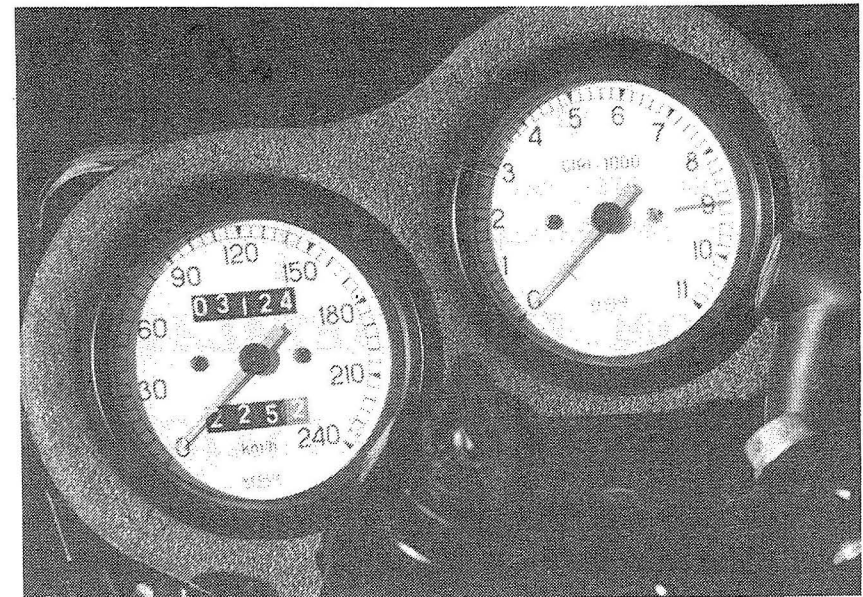
Klipp här

Hansa Försäkrings AB

TRYGG-HANSA

SERVICEKORT - medtages vid färd

OBS ↑



FÖRSVUNNET KAMHJUL

Bifogade lista är ur nr 10/88 av Röd&Rån, Konsumentverkets tidning. Att Nordbecks inte är villiga att följa Allmänna Reklamationsnämndens beslut kan vara olyckligt för oss. Binge beställde ett kamhjul därifrån till min hoj och ringde efter ett par dagar och undrade varför det inte hade kommit. Han fick till svar: "Jasså det, nej det hade vi inte inne". Sen brydde man sig inte mer!!?? Man ska väl kanske inte måla fan på väggen, men du som har lite kontakter med omvärlden kanske kan uppfatta övriga signaler och indikationer. Min hoj, ja. Trasig igen (när vi kom hem från årsmötet hade jag bara 1/3 kompression i främre cylindern) men jag har just påbörjat en skriftväxling med Biscaya Motor om den saken. Eventuellt får ni höra mer om detta. Ha det! Anders E Malmqvist

DAGS ATT BETALA KLUBBAVGIFTEN!

OBS! SENAST 26/1

STYRELSEN HAR BESLUTAT ATT GÅ IN FÖR HÅRDARE TAG MED OKYNNET ATT INTE BETALA MEDLEMSAVGIFTERNA I TID.

DEN SOM INTE BETALAT DÅ

FÅR INGA MER UTSKICK!

MED DENNA CUCCIULO FÖLJER ETT INBETALNINGSKORT. ALLA T.O.M. MEDLEMSNUMMER 470 SKA BETALA. GLÖM INTE ATT UPPGE DITT MEDLEMSNUMMER.

MIDVINTERBLOT I VÄSTERLED

"För nordmännens raseri, bevare oss milde Herre Gud."

Likt en viskning ur det förflutna genljuda de gamla stroferna nu när Ducatiklubben anförda av Oden, Tor och Frej drar ut i viking.

Allt medan vi sliter på roddarbänkarna dricka vi taktfast varandra till. I en rytmisk vågrörelse och fruktsam samvaro, kryddat med mjöd ur faten, blotar och firar vi mörkrets kulmen, då ljuset vänder åter.

Bärsärkar och frillor!

Under riterna skall era allra dunklaste begär frammanas och tillfredsställas! Vi skall låta livsandarna dansa, och ingen ingen skall längre vändas i sin oskuldsfullhet! Medan de andefattiga trälarna sliter landbackens fjättrar gör vi ett strandhugg i Harald Blåtands rike. Med våra svärd och sköldar skall vi röva plundra och våldta. Styrkta av vårt frikostiga offer har Oden skänkt oss odödlighet, varför vi icke rädes den blanka knappen.

Rika och befriade vänder vi vårt skepp åter mot Svearnas rike där vi landstiga i triumf vid 2-snäret.

Avfärd: Stena Line-terminalen, Göteborg.

Datum: Lördag 10/2 1990

Tid: Samling Stenaterminalen 18.00.
Avgång 18.30.

Meny: Förrätt; Avocado med krabbsallad
Huvudrätt; Kokt lax med pepparrot och hollandaisesås
En aptitretare före maten ingår

Pris: 195:- Kan betalas endast genom insättning på bullerfonds-kontot Pg.nr 20 40 12-9. Inbetalning räknas som anmälan.
Sista inbetalningsdag: 31 januari!!

Frågor om allt möjligt och omöjligt ringer ni era vikingavårdar om;

Stefan "Frej" Sahlsten	tel 0302-32563
Sven "Oden" Cullman	tel 031-232221
Johan "Tor" Forsström	tel 031-249264

MYCKET VÄLKOMNA

KLUBBPRYLAR



KLUBBDEKALEN GRÖN-VIT-RÖD 5:-/st. ELLER 40:-/10st.

COLLEGE T-SHIRT

OBSERVERA ATT ALLA STORLEKAR INTE FINNS

PANTAH

VIT MED RÖTT TRYCK

STORLEKAR XL
Pris 130:-

STORLEKAR L,XL
Pris 85:-

DUCATI

BLÅ MED VITT TRYCK

STORLEKAR M
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

750 F1

VIT MED GRÖNT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

*Mike Hailwood
replica*

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

**900
SUPER SPORT**

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

DEKALER

RÖD TEXT PÅ
VIT BOTTEN

PANTAH

DUCATI

VIT TEXT PÅ TRAN-
SPARENT BOTTEN

**900
SUPER SPORT**

750 F1 *Mike Hailwood
replica*

DEKALER MED OVANSTÅENDE MOTIV, SER UT SOM TRÖJTRYCKEN
MEN CIRKA 15-20 cm. LÅNGA BEROENDE PÅ MODELL: 25:-/2st

KLUBBDEKALEN GRÖN VIT RÖD 5:-/st. ELLER 40:-/10st.

TYGMÄRKE SOM KLUBBDEKALEN 25:-/st.

KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.

KLUBBTRÖJAN GRÅ COLLEGETRÖJA MED KLUBBLOGON TRYCKT PÅ
BRÖSTET. STORLEKAR S , L , XL PRIS 50:-

ÖRONPROPPAR TESTVINNAREN I CUCCIOLOS TEST. ÄR FÖRPACKADE
PARVIS. PRIS 5:-

LOGO SERVICE

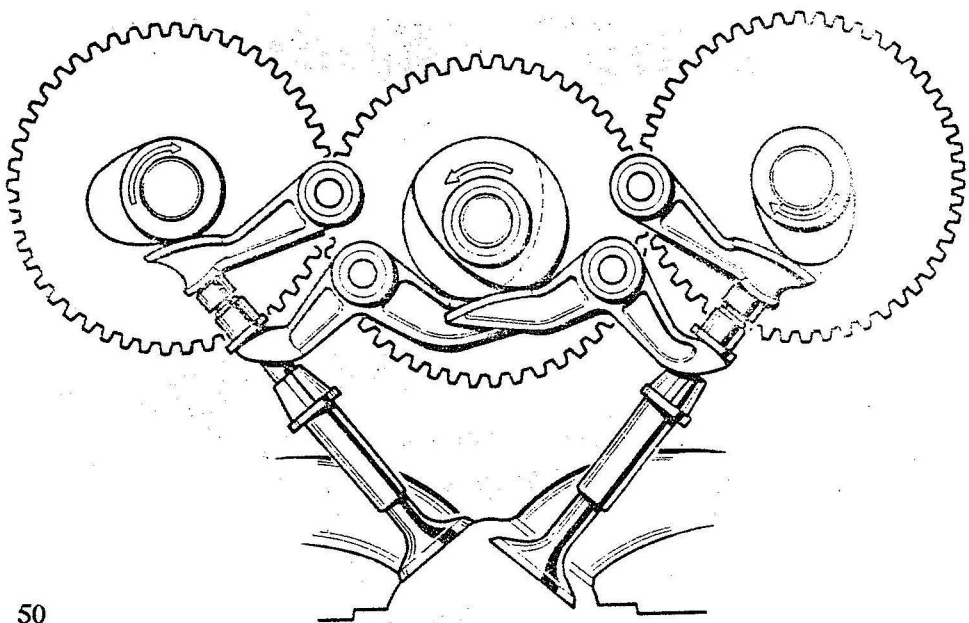
OM DU VILL LACKA OM FINNS MÖJLIGHETEN ATT SKAFFA TANK
OCH KÅPDEKALER I VILKEN STORLEK OCH FÄRG SOM HELLST.
DE LEVERERAS UPPSATTA PÅ MONTERINGSTEJPN SÅ ATT DET BLIR
RAKT OCH SNYGGT. PRIS FRÅN 125:-/st

BESTÄLL GENOM ATT SÄTTA IN PENGARNA PÅ NEDANSTÅENDE
POSTGIRO. SKRIV PÅ INBETALNINGSKORTET VAD, HUR MÅNGA
SAMT DEN STORLEK DU VILL HA. HAR DU FRÅGOR OM NÅGOT
RING PETER TEL 08 7581765

POSTGIRO 604452-3

NÄR NU VINTERN NÄRMAR SIG KOMMER FUNDERINGARNA PÅ VAD MAN SKA BYGGA OM PÅ HOJEN UNDER VINTERN. EFTERSOM JAG ÄR EN LYCKLIG ÄGARE AV EN CAGIVA ALAZZURRA STÄLLER SIG NU MÅNGA FRÅGAN VAD MAN KAN BYGGA OM PÅ EN SÅ FULLÄNDAD MASKIN. MEN DÄR HADE JAG TILL FÖRRA VINTERN FUNNIT ETT SVAR. JAG HADE NÄMLIGEN BÖRJAT FÅ GLAPPKONTAKT I NÅGRA AV ALLA DE KONTAKTDON SOM SAMMANKOPPLAR ELSYSTEMET. DÄRFÖR SKULLE JAG NU DRA ETT HELT NYTT ELSYSTEM UTAN NÅGRA SKARVAR. ATT MÅLA RAMEN RÖD BORDE JAG OCKSÅ HINNA INNAN DET VAR DAGS FÖR INREGISTRERING. FÖR ATT DÖLJA ELSYSTEMET SÅ MYCKET SOM MÖJLIGT BESTÄLLDE JAG DÄRFÖR BARA RÖDA KABLAR OCH RÖD KRYMPSLANG. NÄR JAG SÅ HAR FÅTT VAD JAG BESTÄLLT, INSER JAG ATT JAG INTE KOMMER ATT HINNA LACKA OM RAMEN FÖRE INREGISTRERINGEN, MEN ELSYSTEMET MÅSTE FORTFARANDE GÖRAS NÅGOT ÅT. JAG DRAR ALLA ELSLADDAR OCH VÄRMER PÅ DE RÖDA KRYMPSLANGARNA JAG BESTÄLLT SOM KABELHÖLJE. NÄR SÅ ALLA KRYMPSLANGAR ÄR PÅ PLATS UPPTÄCKER JAG DET: DE HAR ÄNDRAT FÄRG FRÅN RÖDA TILL ROSA. . . SÅ ISTÄLLET FÖR SOM JAG HADE HOPPATS DÖLJA ELSYSTEMET ÅKER JAG NU OMKRING MED ETT MYCKET IÖGONFALLANDE ROSA ELSYSTEM PÅ EN SVART RAM.

FINNKOPP



NY DUCATIBOK! "DUCATI DESMO"

Alan Cathcarts bok "Ducati Motorcycles" var den första Ducati-boken som kom ut och har fram tills idag varit "bibeln" för Ducatister. Efter denna bok följde Mick Walkers böcker "Singles" och "Twins" som beskrev Ducatis olika modeller på ett mer tekniskt plan än Cathcarts bok. Cathcart följde sedan med "The untold story" som var en slags bilderbok. Nu kontrar Mick Walker med sin "Ducati Desmo" som har ungefär samma format som Ducati Motorcycles, men något färre antal sidor (192). Mick Walkers nya bok beskriver alla Desmo-duccar (utom parallelltwinen som jag inte kunnat hitta i boken) från den första trippelkamsdesmon som debuterade på Hedemora till dagens 851 Superbike. Mick Walker beskriver också i den här boken flera av personligheterna bakom Ducatis framgångar. Han skriver bl a om Mike Hailwood, Paul Smart, bröderna Castiglioni, Massimo Bordi och Fabio Taglioni. Det är faktiskt inte mycket som skrivits om personen Taglioni innan! Där framgår bl a att han föddes i villaområdet Ducato di Fabriago i staden Lugo den 20 September 1920. Det innebär att han fyller 70 nästa år! Visste ni att Taglioni började sin konstruktionskarriär på den lilla MC-fabriken Ceccato 1950? Där konstruerade han bl a en topp med dubbla överliggande kamaxlar. Sen kom han till FB Mondial i Milano, och i April 1954 började han på Ducati. Efter att ha läst hela boken kan jag påstå att denna bok väl kan mäta sig med Cathcarts bibel. Cathcarts bok har varit en av de bäst säljande MC-böckerna på 80-talet och denna bok lär nog bli lika populär (det är bara de svenska hojtidningarna som ännu inte har fattat hur många som intresserar sig för Ducatis intrassanta historik). Boken innehåller många intressanta bilder, dock bara några sidor i färg, och kostar ca 250:- Du kan nog beställa den från Charlie Linnaeus som annonserar i detta nummer. Boken är ett måste!

MW

NY BOK: "TVÅ HJUL" AV JAN LEEK

Jan Leek är en av våra allra bästa MC-journalister. Han jobbade på tidningen Bike när den var som bäst, och idag jobbar han som frilansare. Om det är någon som kan beskriva MC-känsla i skrivna ord, är det Jan Leek. Jag har tyvärr inte läst nån av hans tidigare böcker, så en jämförelse är omöjlig. Men, jag måste tyvärr erkänna att jag blev lite besviken efter att ha läst ett gratisex jag lyckats snika åt mig. Det motbjudande omslaget (en BMW K1) hade förmodligen påverkat mig att aldrig köpa boken. På 140 lättlästa och luftiga sidor (stor stil) försöker Jan Leek ge en bild av hur han upplever hojåkning. Samtidigt försöker han pedagogiskt lära läsaren hur och

varför en MC uppför sig som den gör. Det är i och för sig lättfattligt, men Leek går aldrig till djupet i avsnitten om försprång/gaffelvinkel/hjulbas, effekt, navstyrning, aerodynamik... Ibland haltar beskrivningen lite, t ex när han säger att en modern japs-ram går i en rak linje från styrhuvud till svinglagring. Då har han förmodligen inte tänkt på att dessa ramar ser ut som ett O uppifrån, inte så spikraka alltså. Okay, det är lätt att gnälla på andras tekniska teorier om man har egna. Det bästa i boken är när han beskriver MC-känslan från sina egna upplevelser. Han berättar om turer över snöklädda alpvägar, om mekning i garaget, om små vackra sydländska byar, om roliga krokvägar, om iakttagelser på tältplatser... Det är denna sida av boken som jag gillar. Nu verkar tyvärr boken lite hafsig. Men, hans beskrivning av hojkänslan gör ändå boken till perfekt vinterlitteratur. Till sist kan man fråga sig varför en Biker som Leek inte åker Ducati? Micke Werkelin

DUCATILUVAN

röd topppluva med
grön-vit text

kan du beställa för 70 kr

beställ till pg:42908375-6
eller ring Nina
tel: 08-7504618

NÅGRA TIPS OM HUR MAN FÖRBÄT- TRAR VÄGHÅLLNINGEN PÅ EN CAGIVA ALAZZURRA

Redan på första resan med min Alazzurra (till Isle Of Man) kände jag att hojen var lite svajig i högfartsböjar. Om du har samma problem med din Pantah eller Alazzurra så har jag några tips.

Det allra första man skall göra är att kolla om det är nåt spel i svinglagringen. Det verkar som man hade lite väl stora toleranser redan på fabriken! Glappet brukar bara vara axiellt, och då är det bara att dra ut axeln och pula in ett par tunna shims på varje sida. Om det är glapp i bussningarna finns det överdimensions-axlar att köpa. Då får man brotscha upp bussningarna. Jag tror att detta glapp är den största orsaken till instabiliteten.

Om hojen fortfarande är instabil blir det svårare. Det kan hjälpa med en styrdämpare, men personligen tycker jag att det är fel väg att gå. Jag tycker man ska bli av med instabiliteten innan man monterar en styrdämpare. Man kan i stället kosta på sig ett par nya stötdämpare. Öhlinare! Med shimsad sving och nya stötdämpare kan du vara säker på att bakpartiet på hojen uppför sig väl i alla fall!

Det finns dock fortfarande risk för att hojen är lite instabil i snabba kurvor. Då återstår att byta framgaffel! 35mm originalgaffeln funkar mycket bra i och för sig, men 35mm är för klen på en 200kg 650. En 38mm gaffel blir bra! Originalkronorna duger gott om du lämnar in dom för noggrann uppborring. OBS! det är mycket viktigt att de båda hålen blir parallella i förhållande till varandra och till undre gaffelkronans "styrpinne".

Jag har utfört denna kur (utom styrdämpare) med mycket lyckat resultat på min Alazzurra. Svingen fick shimsas nästan en mm! Stötdämparna byttes mot ett par begagnade till nån Yamaha. Dessa var ca 10mm längre en original vilket förbättrade markfrigången något och gjorde styrningen något snabbare pga brantare gaffelvinkel/kortare försprång. Gaffeln byttes till en 38mm Marzocchi. Gaffeln kom från Binges/Dan Gustavssons NCR-Pantah och var något för kort. Ett par förlängare svarvades till i aluminium. Efter detta har hojen varit lika stabil som en 900:a. Den har också varit mycket lättkörd. Det enda problemet är att denna racegaffel har en alldeles för hård kompressionsdämpning. Jag skall byta till ännu tunnare gaffelolja tills nästa år och se om det hjälper.



BOT INFO

FALKENBERG 20-21/8

Kortedala MK gjorde comeback som arrangör av SM i Road Racing i år och körde bland alla klasser ett BoT heat. Det ingick inte i cupen utan kördes som ett debutantrace med A-förarinslag. Uppslutningen var helt OK. Resultatet rätt upp och ned:

1. Keld JO SÖrensen DK
2. Lars Christensen DK
3. Olle Andersson S
4. Dan Gustavsson S
5. Björn Anton Andersson S
6. Torbjörn Grafström S
7. Björn Andersson S
8. Anders Bengtsson S
9. Ulf Hansen DK
10. Mikael Adolfsson S

Som ytterligare en jämförelse kan vi nämna vad amerikanska Cycle gjorde när man gick lös på en Alazzurra i decembernumret 1985. Cycle ansåg att gaffel, hjul (gäller äldre modeller), stötdämpare, bromsar och avgassystem hör hemma på 350-modellen, men inte på 650:n. Förbättra Alazzurrans högfartsegenskaper fick högsta prioritet. Man bytte ut stötdämparna till ett par amerikanska Works Performance stötdämpare med progressiv fjädring. Man valde ett par som var 12mm längre än original och som förlängde fjädringsvägen från 91mm till 104mm. Gaffeln byttes ut till en 38mm Forcella Italia (Ceriani). Sedan bytte man ut de klena originalbromsarna, 260mm skivor och 32mm ok, till 300mm och 38mm (jag glömde skriva att jag bytte ut mina också till 300/38). Cycle konstaterade att maskinens högfartsegenskaper förbättrades betydligt. Man trimmade motorn också, men det är en annan historia...

Tyvärr kostar det här en hel del om man skall köpa nytt. Men det händer ju att någon raceåkare byter till en M1R, då blir det en duglig 38:a till salu. Om du köper begagnade prylar kommer du undan med ca 5000-7000:- Om du köper nytt får du nog lägga ut ca 10000:- Det är alltså ingen idé att ändra hojen om du ändå tänker byta snart.

Av Micke Werkelin



ANDERSTORP 9-10/9

Fjärde och sista heatet i cupen blev ju flyttat från Gelleråsen till Scandinavian Raceway två veckor senare. Den nya beläggningen har gjort underverk med banan som nu nästan är rolig. Spänningen låg i luften, sex förare hade chans att ta hem cupen, men storfavorit var utan tvekan Keld JO Sörensen som låg tvåa på 40 poäng efter under-tecknad som hade 46 poäng. JO hade precis kommit hem från Assen där han och Ollenelli tävlat i holländska Ducati-klubbens BoT och Ducatirace. Det har ni väl läst om på andra ställen förmodligen. Keld JO körde av sin kedja där nere och kom nu med en ny. Av någon anledning blev det inte två race som norrmännen utlovat, men det gjorde inget eftersom det hällregnade på lördagen, läs tidsträningen. Pole position fick norske hurtiggutten Roy Nicolaysen, som gjorde ett inhopp på en Moto Guzzi. Andra tid hade Olle Andersson, sporrade av framgångsrik regnkörning i Holland. Därefter följde Timo Merntie, Anders "Tassen" Bengtsson och Juha Kyllönen som avslutade första led i 23-mannafältet. (25st anmälda, kanske lite klent med tanke på att det var sista racet i cupen).

Lördagkvällen avslutades med traditionsenlig middag i BoT-tältet, ett som det verkar uppskattat inslag som vi försöker ha som tradition vid sista racet varje år. När söndagen kom var även solen med. Banan torkade upp ganska fort och när det var racedags var det idealiskt väder. Från första led fränföll redan innan start Timo Merentie. Han hade glömt ventilhatten på framhjulet och luften pös följdaktligen ut under uppvärmningsvarvet. Ett snöpligt slut på en säsong fylld av otur för Timo. Starten gick och fyra man gick till spets, Keld JO, Olle, Lars Christensen (Guzzi) och Juha Kyllönen. Snart drar Keld iväg och lägger till en bit per varv tills plörligt de bakomvarande kör om honom. Han står stilla vid bankanten -kedjan har gått av, igen. Sorti. De övriga tre i täten jagar på och växlar ständigt i ledningen. För under-tecknad går det inte så bra, cykeln krånglar för första gången för säsongen. Den miständer kraftigt. Senare undersökning visar att svänghjulet lossnat. Jag måste bryta. Olle, som ser mig stå vid depådisken, lägger ihop två och två och bevakar därefter sin andraplats in i mål bakom Lars Christensen. Trea slutar Juha Kyllönen. För Olle gav de 17 poängen som andraplatsen ger vinst i cupen för andra året i följd. GRATIS! Studera poängtablan för vidare placeringar.

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| 1. Lars Christensen DK | 6. Juha Käki SF |
| 2. Olle Andersson S | 7. Peer Christophersen DK |
| 3. Juha Kyllönen SF | 8. Dag Lövaas N |
| 4. Dan Gustavsson S | 9. Jukka Lius SF |
| 5. Jorma Lantta SF | 10. Svein Halvor Kaasin N |

I allt en mycket lyckad säsong tycker jag. Möjligen att det blev för få race i cupen i alla fall. Vi ska väl försöka ändra det till nästa år. I år har 83st förare varit anmälda eller kört BoT-race, (statistiken är hämtad från de race som ingått i cupen plus Falkenberg och Knuts-torp i September) vilket är en ökning med 6,5%. De 83 fördelar sig på 35 svenskar (+44%), 29 danskar (-3%), 13 finnar (-1%) och 6st norrmän (-40%). En tjej har deltagit i år till skillnad från tre stycken (andra) i fjol. 31st förare har tagit poäng i år, två mer än i fjol, men det är väl kanske inte en förbättring egentligen eftersom poängskalan är ändrad. Finnarna var duktigast i år också. 69% av finnarna har tagit poäng. Tvåa är Norge med 50%, trea svenskarna med 31% och "sämst" Danmark där 28% av deltagarna har tagit poäng.

Under säsongen har det körts tre race i Sverige där svenska debutanter fått uppklassningspoäng. Vid ett samtal med Monica Didriksson på SVEMO fick jag veta att pga att hon inte fått in kompletta resultat-listor var inte listan över uppklassade BoT förare med i Race. Men, lugn du som väntar på uppklassning, det kommer. Men tänk på att vid något race har det kanske inte varit tillräckligt många B-förare för att full poäng skall utdelas.



Vi har även fått utstå lite kritik. Jag kom att prata med en kille som är ganska mycket engagerad i säkerhetsarbetet runt våra tävlingar och därför tittat mycket på just sådana detaljer när han står bredvid banan. Han sade att det i BoT klassen begicks överlägset flest regelbrott. Korsande av gul linje vid depå, omkörning vid gulflagg mm. Det är ju svårt att veta om kritiken är befogad men den bör beaktas ändå. Tänk på det när du är ute på banan, ser du någon som gör något klantigt så säg till honom. Accepterandet av vår klass skall inte stupa på att vi förare inte kan följa reglerna.

KNUTSTORP 23-24/9

Vid en ren debutanttävling arrangerad av Hyllinge kördes även ett BoT-race, det sista för året. 25st anmälda och fint väder, trevlig stämning. Resultat:

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| 1 Keld JO Sörensen DK | 6. Anders Bengtsson S |
| 2. Olle Andersson S | 7. Torbjörn Grafström S |
| 3. Lars Christensen DK | 8. Björn Anton Andersson S |
| 4. Dan Gustavsson S | 9. Stefan Sahlsten S |
| 5. Björn Andersson S | 10. Magnus Martinsson S |

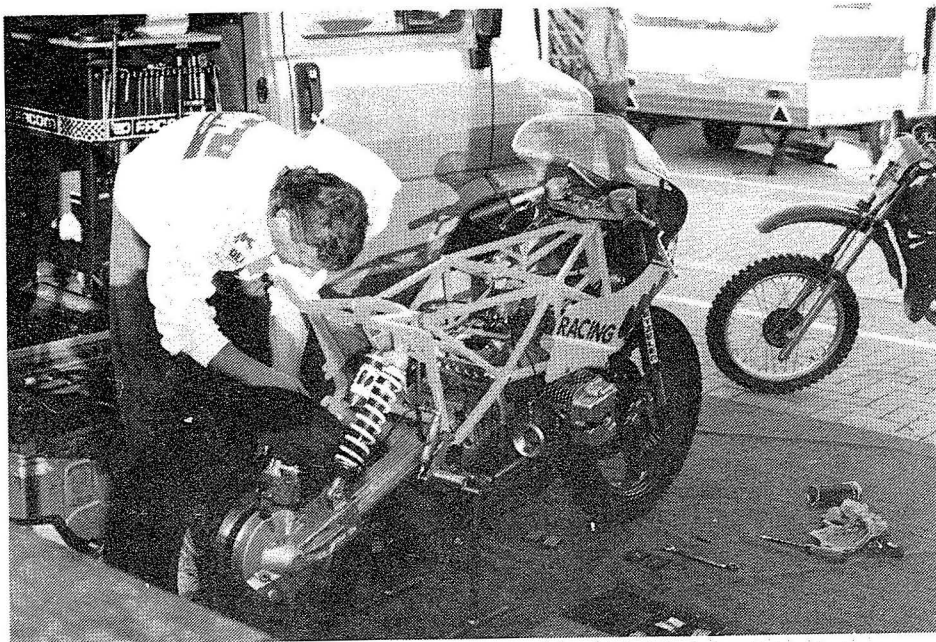
INFÖR 1990 ÅRS SÄSONG

Battle Of The Twins skrivs in i SVEMO-kalendern till nästa år som en B-klass, och då får även A-förare delta. Därmed är uppklassningsfrågan helt löst. Största problemet som jag ser det är att det kanske inte tillkommer så värst många debutanter varje år. Vi får väl se. Cupen fortsätter också nästa år. För stunden finns inga skrivna avtal med sponsorer, men MC-Nytt och Metzeler vill fortsätta samarbetet även nästa år och det tackar vi för.

Dekalerna var minst sagt ingen succé vilet föranleder oss att satsa på T-shirts nästa år. Förmodligen blir det en tröja i bra kvalitet som blir så pass snygg att man även kan ha den någon annanstans än i depån under mekning. Dessutom ska vi försöka få fram någon billigare dekal att skyffla ut gratis.

Någon tävlingskalender för nästa år finns inte än, men förhoppningsvis kan någonting presenteras strax före nyår. Önskvärt är väl i alla fall att köra 6 race i cupen varav 5 resultat ska räknas. Men jag återkommer om det som sagt.

Vad jag vet finns det inte många byggen på gång. Peter Lindqvist från Stockholm håller på med en Yamaha TR1 med egenkonstruerad ram. Norrmannen Dag Lövaas har investerat i en Ducati 888 Luchinelli Replica efter att hans "vanliga" 851 totalrasat på träning före Anders-torpsracet. Vid provkörning av den nya hojen på Karlskoga körde han på en hare, och vrupade. Team Lugnets Motor lär hålla på med ett nybygge, engelskt naturligtvis. Känner du till något roligt bygge eller nya förare som är på gång, skriv en rad eller ring. Under vintern finns jag i Stockholm. Adressen är: Björn Andersson, Tranebergsväen 53 16132 Bromma, 08-7048624 kvällstid. Från mitten av februari finns jag i Malmö på gamla vanliga adressen. Ha det så bra! Och GOD JUL!
BJÖRN



SLUTSTÄLLNING MC-NYTT BOT CUP 1989

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| 1. Olle Andersson S 47. | 16. Juha Käki SF 10 |
| 2. Björn Andersson S 46 | Mikael Eriksson S 10 |
| 3. Jorma Lantta SF 44 | Anton Andersson S 10 |
| 4. Juha Kyllönen SF 43 | Jesper Hald DK 10 |
| 5. Keld JO Sörensen DK 40 | 20. Bosse Sandberg S 9 |
| 6. Dag Lövaas N 38 | Jouni Ahonen SF 9 |
| 7. Lars Christensen DK 31 | 22. Markku Eskolin SF 8 |
| 8. Peer Christophersen DK 28 | 23. Svein Halvor Kaasin N |
| 9. Mikael Adilfsson S 26 | Niels Koldby DK 6 |
| 10. Panta Wallin S 15 | 25. Mikko Komonen SF 5 |
| 11. Torbjörn Grafström S 14 | Ulf Hansen DK 5 |
| 12. Dan Gustavsson S 13 | 27. Hannu Koponen SF 4 |
| 13. Jukka Lius SF 12 | 28. Anders Bengtsson S 3 |
| 14. Timo Merentie SF 11 | Jens T Hauge DK 3 |
| Bue David Andersen N 11 | 30. Carl Fredriksen DK 2 |
| | Jens Andersson S 2 |



INT. MOTORRACES
2/3 SEPT, ASSEN



DUCATI CLUBRACES

ASSEN

3 SEPTEMBER 1989

S.A.M.

BATTLE OF THE TWINS

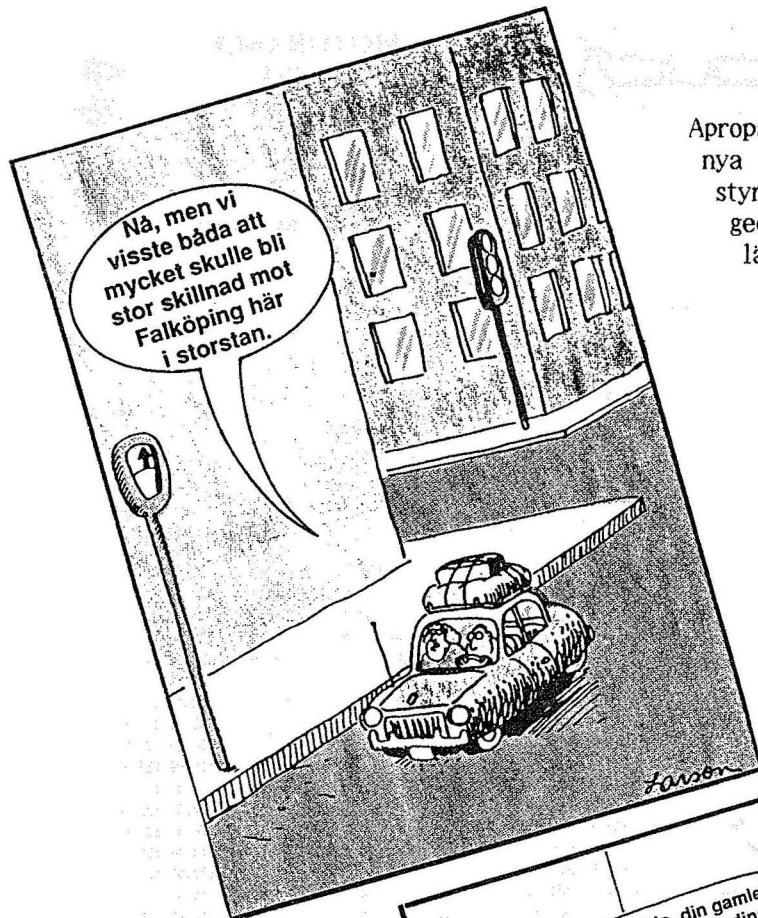
WEDSTRIJD OFFICIELE UITSLAG race

POS.	ST.	KL	INSCHRIJVER	MERK	RON	TOTAALTIJD		ACHTERSTND	SNELSTE	GEN.SN.
						GEN	GEN			
NR.	NR.		NAAM		GEN	H	M SEK	TYD/RONDEN	RONDETIJD	KM/H
1.	8	41	Jones, Ian, Macclesfield	DUCATI LUCCINELLI	15	26:38.03	134.186		1:43.60	137.788
2.	8	41	de Klerk, Ica, Nunspeet	DUCATI 951	15	26:46.61	133.469	8.58	1:45.20	135.389
3.	9	41	Forsyth, Mark, Macclesfield	DUCATI LUCCINELLI	15	26:50.59	133.140	12.56	1:45.57	135.413
4.	33	41	Cobby, Ian, Hatfield	MOTO GUZZI	15	27:15.40	131.120	37.37	1:47.31	132.217
5.	34	41	Fischer, Hans, Bussum	DUCATI MCR	15	27:21.56	130.628	43.53	1:46.94	133.578
5.	7	41	Rutter, Tony, Kingswinford	DUCATI F1	15	27:50.54	128.362	1:12.51	1:46.49	134.243
7.	3	41	Arastrom, Roy, Bury	DUCATI 951	15	27:51.52	128.286	1:13.49	1:47.07	133.516
8.	23	41	Colet, Alfred, Aijk en Aalburg	MOTO GUZZI V 1900	15	27:55.62	127.972	1:17.59	1:49.60	130.434
9.	17	41	Anderson, Jan 'Ollie', Skanor	DUCATI 951 S	15	27:56.42	127.911	1:18.39	1:47.71	132.723
10.	53	41	van der Wal, Jan, Beetgervaren	MOTO GUZZI V7 S	15	28:19.01	126.211	1:40.98	1:51.09	128.684
11.	37	41	Akkerman, Jacob, Rotsterhaule	DUCATI 900 SD	14	26:41.31	124.984	- 1	1:51.80	127.867
12.	34	41	Ritchie, Graeme, London	DUCATI PANTAH	14	26:42.38	124.900	- 1	1:51.06	128.719
13.	35	41	v.d. Berg, Henk, Maian	DUCATI 750 TT2	14	26:50.02	124.368	- 1	1:53.01	126.498
14.	49	41	de Ridder, Adria, Terneuzen	TRIUMPH NOURISCH	14	27:01.18	123.452	- 1	1:52.39	127.207
15.	50	41	van Kraanen, Jelle, Nijverdal	DUCATI TT2	14	27:02.90	123.329	- 1	1:54.98	125.312
16.	5	41	Klatt, Volker, Stuttgart	DUCATI DB 995	14	27:13.51	122.520	- 1	1:52.17	127.445
17.	28	41	Graedt, Ruud, Zaandam	DUCATI PANTAH	14	27:17.27	122.239	- 1	1:52.51	127.060
18.	19	41	Neckersuer, Harald, Zweibrücken	NKM-BMW KRAUSER	14	27:17.89	122.192	- 1	1:50.41	129.477
19.	92	41	Seijdel, Benno, Groningen	DUCATI F1	14	27:46.94	120.063	- 1	1:53.98	125.422
20.	97	41	Schaper, Jan, Amsterdam	HARLEY DAVIDSON	14	27:48.49	119.951	- 1	1:55.09	124.212
21.	111	41	v.d. Meer, Suus, Heerhugvoord	DUCATI F1 REPLICA	14	28:09.48	118.461	- 1	1:56.36	122.856
22.	32	41	de Boer, Jan, Ter Aar	DUCATI 951	14	28:09.76	118.441	- 1	1:53.88	125.532
23.	4	41	Fairbrother, Doug, Clithorpe	DUCATI 951 SUPERBIKE	14	28:24.62	117.409	- 1	1:57.17	122.007
24.	26	41	Vogel, Bart, Santpoort	NORTON COMMANDO	13	26:40.90	116.086	- 2	1:56.37	122.946
25.	24	41	Crince le Roy, Frank, Den Haag	LAVERDA SF	13	26:43.32	115.911	- 2	1:58.75	120.384
26.	31	41	Clarke, Bob, Wyaandham	MOTO GUZZI	13	26:57.08	114.924	- 2	2:00.41	118.724
27.	52	41	Vernaerschen, Eric, Amsterdam	MOTO GUZZI V7 S	13	26:59.91	114.724	- 2	1:59.11	120.020
28.	57	41	Roorda, Rob, Beetgervaren	BIMOTA 981	13	27:39.96	111.956	- 2	2:04.60	114.731

SAM-KLASSE + (V1), V2 en V3

WEDSTRIJD OFFICIELE UITSLAG race 4

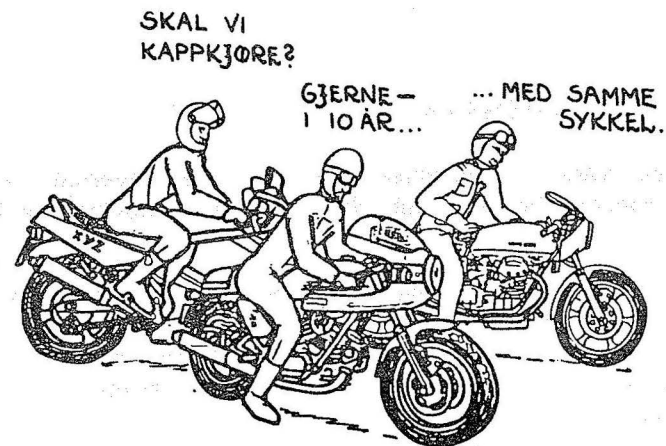
POS.	ST.	KL	INSCHRIJVER	MERK	RON	TOTAALTIJD		ACHTERSTND	SNELSTE	GEN.SN.
						GEN	GEN			
NR.	NR.		NAAM		GEN	H	M SEK	TYD/RONDEN	RONDETIJD	KM/H
1.	4	39	Forsyth, Mark, Macclesfield	DUCATI LUCCINELLI	10	17:10.04	138.786		1:40.22	142.642
2.	180	39	Jones, Ian, Macclesfield	DUCATI LUCCINELLI	10	17:10.21	138.763	.17	1:40.18	142.599
3.	17	39	Andersson, Jan 'Ollie', Skanor	DUCATI 951 S	10	17:52.42	133.302	42.38	1:45.28	135.786
4.	3	39	Arastrom, Roy, Bury	DUCATI 951	10	17:58.61	132.537	48.57	1:45.11	136.906
5.	22	39	de Boer, Jan, Ter Aar	DUCATI 951	10	18:01.37	132.198	51.33	1:45.38	135.657
6.	37	39	Akkerman, Jacob, Rotsterhaule	DUCATI 900 SD	10	18:12.43	130.860	1:02.39	1:46.42	134.333
7.	34	39	Ritchie, Graeme, London	DUCATI PANTAH	10	18:34.35	128.286	1:24.31	1:50.09	129.565



Apropå
nya
styrelsens
geografiska
läge



Apropå
nya
styrelsen



Från Norska "BICILINDRICA"

NUMRETS
RIS

NUMRETS RIS går till
CUCCIULO för att den
gett MC-Nytt NUMRETS
ROS

NUMRETS
ROS

NUMRETS ROS går till
Ingvar Johansson för
att han lyckas lura
folk att köpa japps,
medan han själv för
pengarna investerar
i riktiga motorcyklar

BESÖK I ITALIEN

För att vidga våra enkelspåriga vyer har jag översatt en artikel ur Italian Motorcycle Owners Club New Zealands klubbtidning Motociclistmo.

Om de första intrycken får råda är Aprilia ett märke som kommer att slå. Aprilia är en av de nyaste MC-tillverkarna och drivs entusiastiskt av sin chef Ivan Beccio. Aprilia har tiofaldigat sin produktion de senaste sju åren vilket betyder att de är det tredje största märket på den italienska marknaden. Nu vill man expandera genom att satsa på export. För att klara detta skall man investera 260 miljoner kronor på 25 nya modeller som skall ha fem olika nya motorer. Detta skall man genomföra på tre år!

Men, detta innebär ju att man tar upp kampen med japsarna. Fabriken talesman Placido Gullota förklarade chefens filosofi: "Han har stor respekt för Japanerna. Dom är viktiga och det är svårt att utmana dom. Men, Aprilia skall ge marknaden nya valmöjligheter utöver japanernas produkter med nya egna motorkonstruktioner.

Utseende och design är mycket viktigt för Aprilia. Av 300 människor på fabriken jobbar 90 personer med teknisk utveckling! Ny teknologi och kvalitetskontroll har också fått hög prioritet med 140000 (måste vara några nollor för mycket?) robotar som kontrollerar dimensioner. Det här företaget menar allvar.

Adler är en viktig underleverantör som levererar reed-ventiler, bromspads och bromsbackar samt kopplingskomponenter. Under ledning av Alfonso Moroni har man utvecklat nya ytbehandlingsmaterial på reed-ventilerna för längre livslängd och tillförlitlighet. Man har också samarbetat med Alfa Romeo om att använda reed-ventiler i 4-takts bilmotorer! Adler är i princip ett familjeföretag och man gör PR bl a genom att ge ut en egen tidning, "Adige News", som berättar om nya tekniska innovationer och tävlingsframgångar för förare dom sponsar i trial, motocross och enduro.

Bakom en villa, nära vägen från Monza, ligger Gilera som har konstruerat och byggt sina egna motorer sen 1909. Trots att man haft några svåra år har man lyckats komma tillbaka starkt med den nya 125:an MX-1 som har placerat Gilera bland toppen av de italienska 125:orna. Man har även haft god hjälp av att man slagit hela fyra världsrekord med 125:an. Gilera är ägt av Piaggio, men helt oberoende, har 3 produktionslinjer i den 1000000 kvadratmeter stora fabriken. Man tillberkar scooters, 125:or, 250:or och 600 off-road hojar med hjälp av bl a robot fräsning och robotlackning. 500 Saturno ger nytt ljus åt Gileras fornstora dagar på TT-banorna med förare som Duke, McIntyre, Masetti och Pagani. Denna hoj görs i första hand för den japanska marknaden. Men, tack vare en oväntat succé så säljs den nu också i övriga världen. 50st skall ha sålts i england i år.

Den italienska MC-industrin har bromsat den vikande försäljningen. Förra året minskade försäljningen bara 5,5%. En kombination av tilldragande modeller och ny teknologi säkrar fortsatt framgång för de italienska MC-tillverkarna.

MW

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Köpes

HAILWOODDELAR -83. Sadel, kedjeskydd, bakbinker kompl eller bara armen samt reservdelskatalog ev lånas/hyres för kopiering.

Lars Gunnarsson 0457-25157

Säljes

DUCATI 900 S2 -84. 3900 mil, Conti, Dellorto 40mm, stålomspunna bromsslängor, endast kick. Pris: 42000:- eller lägre

Magnus 0455-80868

Säljes

MARSHALL 2-1, kromat. Pris: 1600:-

Magnus 0455-80868

Säljes
DUCATI 900 SS -82 uttagen -83. 1 ägare, otroligt fin och välskött.
36000:-
Björn 011-168943, 156012

Säljes
Imola-kammar. Bättre än nya! 2000:-
Peter Lindqvist 08-7581765

Säljes
CAGIVA ALAZZURRA -86. Italienreg. Säljes i Sverige för 15000:-
Ulf 0583-12238

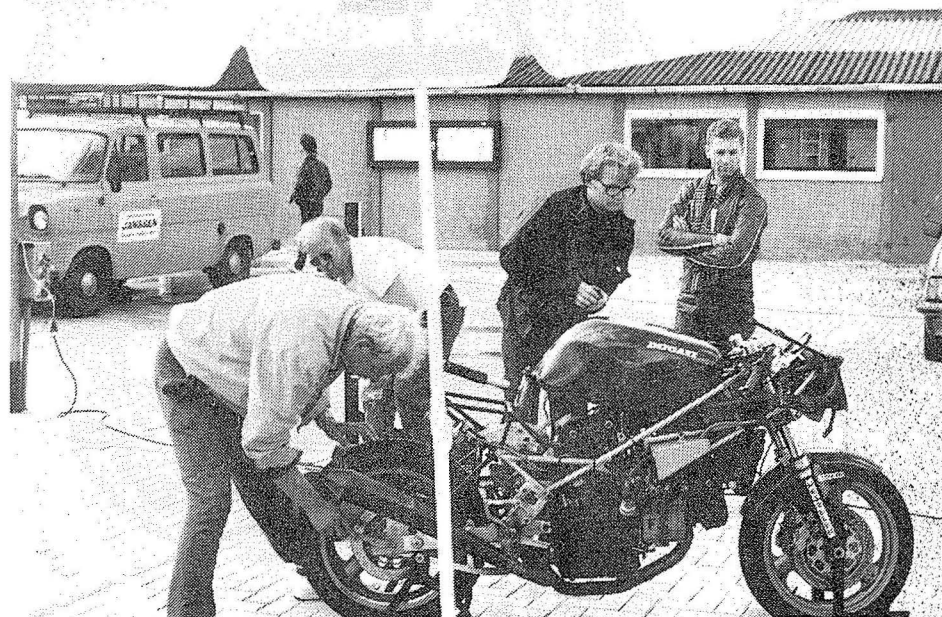
Säljes
OLLENELLIS DUCATI 851 KIT-BIKE 1988. BOT-vinnarhoj 88, 89. Pris
och övrig information per tel. Svar innan 1/1 -89.
Olle 040-88520 Dagtid

Säljes
Diverse delar till 600 Pantah -82:a. Orig avgassystem Conti 100 mil,
T-spolar, startmotor, varvräknare, vottregulator, tändbox, blinkers
fram, motorblock H (hydraulisk koppling), Dellorto 36, Div Paso 750
kåpor (repiga).
Olle 040-88520

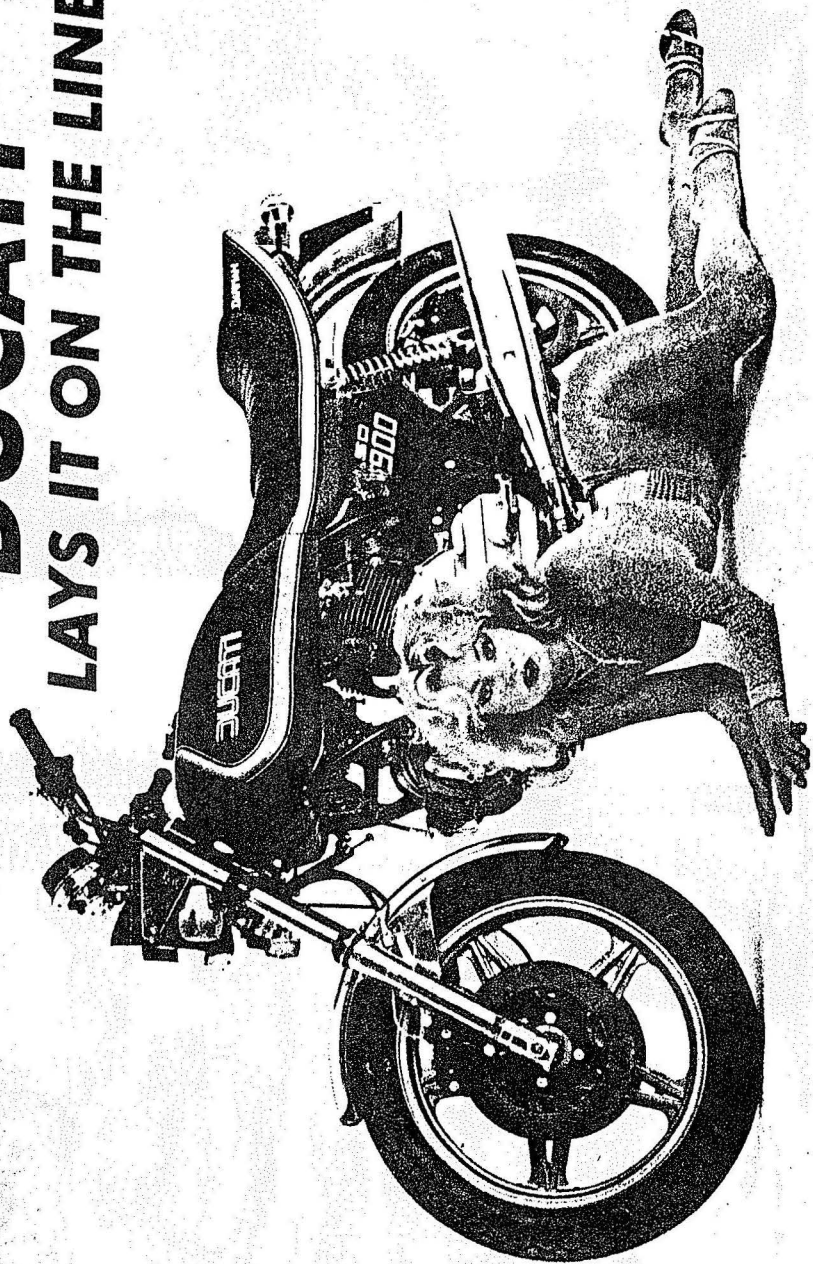
Säljes
Ducati 851 Corsa LJUDDÄMPARKOPIOR, kan även fås till 750 Sport,
750 F1, Paso (som görs på beställning). Pris ca 1000:-/st (nypris
ca 2700:-/st)
040-948666 Jörgen A. (dagtid)

Köpes
BREMBO-OK, stora
Ronny 0303-19858

Säljes
ENSITS IMOLASADLAR. Kan även ordna omläggning av utslitna vippor
till rätt profil, 550:-/st.
Kent Jörnevall 031-256089 eller arb: 031-597031



DUCATI LAYS IT ON THE LINE



ORGAN FÖR SVENSKA DUCATI KLUBBEN