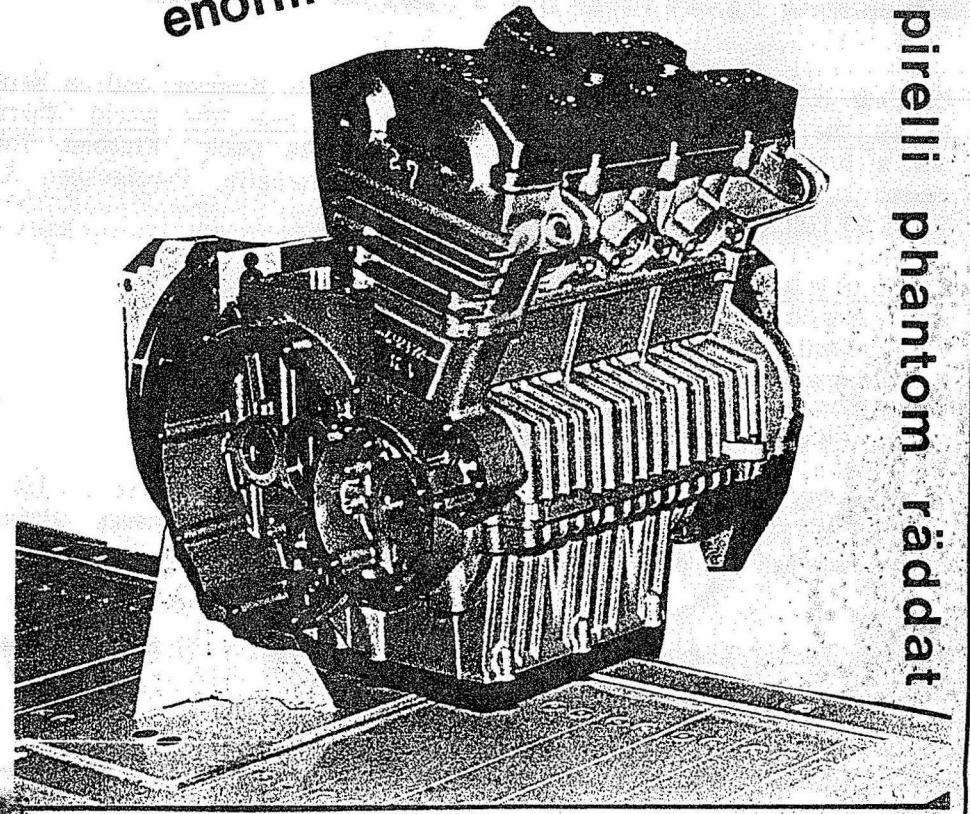


Cucciolo

Nr 1. 1990
Nr 25 sen starten

enorm dundersensation !!!



pirelli phantom räddat

Svenska **DUCA**TI-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

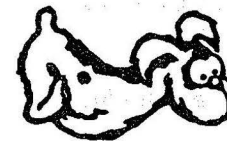
Ledamot/Member Lars "Marlon Brando" Höjer tel:0303-91925

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 ADRESSES

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

TRÖJOR OCH DEKALER

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

Tel 08-7586933.

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).

Älskar man motorcyklar så gör man!

Till detta nummer av Cucciolo har vi fått mycket mer material än vad vi kan ta med!
Därför har många artiklar sparats till senare nummer.
Men fortsatt att skicka in material!

INNEHÅLL

Battle of the twins -90	6
Senaste nytt	9
Enorm duundersensation	18
Mc-mässan Älvsjö	20
Cucciolo testar cagivaracer	24
Phantom räddat	27
Ny mopedsäsong dags att anmäla sig	28
Styrelsen sviker	29
Cucciolos kultursida	31
Hur man sätter ihop sin Ducati	33
Ord från ordföranden	36
Nyheter från Milano	37
Paris Dakar	38
Hjälp!	43
Kulturpersonlighet i aktion	44
Sommarens grillfest	48
Norsk Ducatiförening desmodrome	49
Italian help no4	52
Klubbprylar	54
Numrets ros/ris	56
Mektips 1	57
Mektips 2	59
Brev från Ausrtalien	63
Cucciolo träffar Giacometti	64
Privatannonser	66

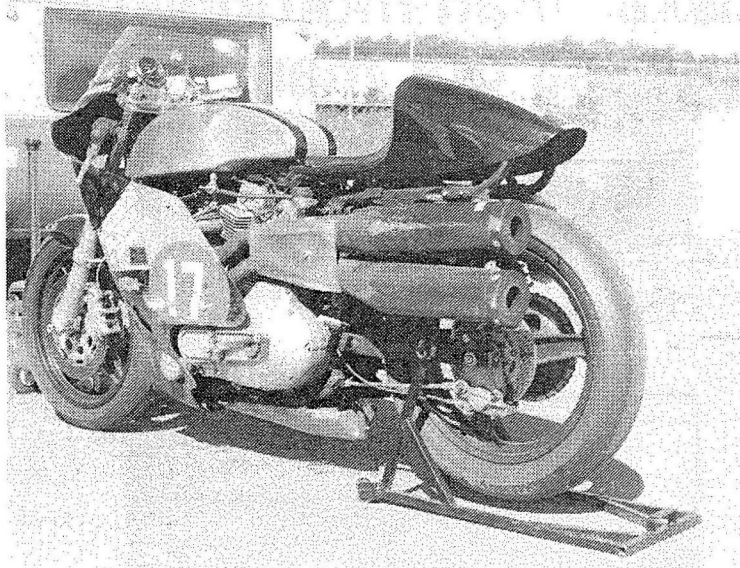


I snart 30 år har motorcyklar varit mitt liv. Jag har tävlat i 25 år, jobbat med MC i 21 år. Jag har vunnit ett SM guld, ett SM silver och ett SM brons i motocross. Jag har blivit tvåa i Novemberkåsan (som jag är dj. stolt för). Jag har varit med i svenska landslaget 12 gånger, jag har blivit STOR GRABB, jag har tävlat i hela Europa, jag har sålt över 10000 motorcyklar, jag har kört touring på motorcykel i USA, Canada, Mexico, Afrika samt i öst- och västeuropa.
Jag kör fortfarande cirka 2500 mil landsvägshoj om året, och ibland ställer jag upp i någon SM-tävling i motocross och plockar lite poäng (senast 86). Men för det mesta så leker jag med min Endurohoj, så en sak är säker, älskar man motorcyklar så gör man – och jag gör det och jag kan det.


Lars-Olof Jardenberg

MC-HUSET

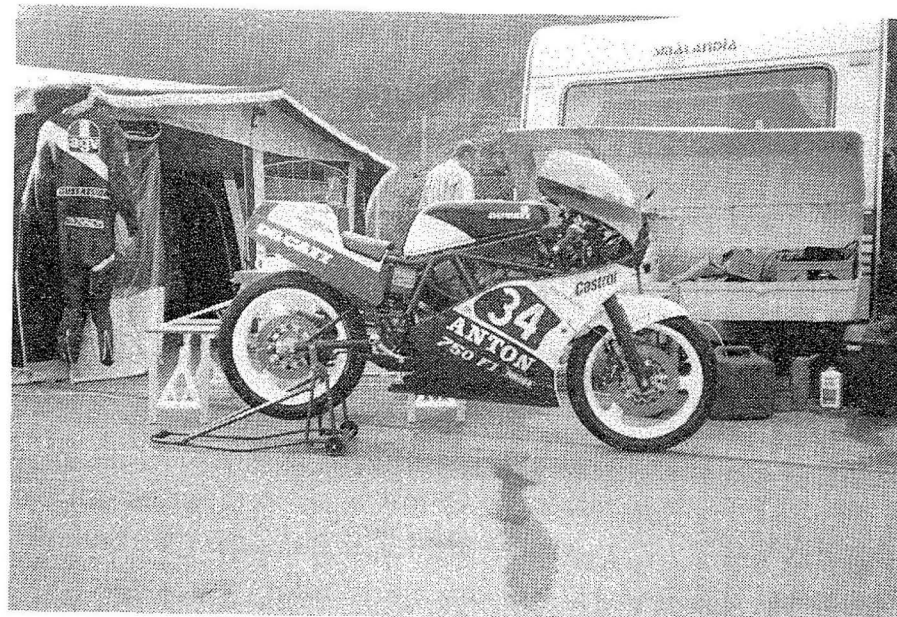
i Malmö AB
Jägershillgatan 6, 21375 MALMÖ
Tel. försäljning 040/21 04 35 Reservdelslager 040/21 53 00



Battle of the Twins 1990

Det ser bra ut för "Botten" i år. Cupen fortsätter ännu ett år, SVEMO har tagit klassen till sitt hjärta genom att BoT kommer in i SVEMO-kalendern som en egen klass men den största nyheten kommer nog från det stora landet i väst, Danmark. Battle of the Twins blir en officiell mästerskapsklass! Det blir ett öppet mästerskap för A- och B-förare vilket innebär att tex en svensk debutant kan bli Dansk Mästare i BoT. Det kommer att köras fem deltävlingar i detta mästerskap (precis som de övriga klasserna) och de datumen kommer nedan. Vi höjer vår bögare för de danska entusiasterna som åstadkommit detta samt för DMU som vågade ta steget fullt ut med en gång.

Här i Sverige får klassen också en godkännandestämpel, fast inte så skarp. Battle of the Twins blir en egen klass, med egna regler, införd i SVEMOs tävlingskalender som en B-klass i vilken A-förare får delta. Uppklassningspoäng utdelas således till svenska debutanter i svenskarrangerade tävlingar. Låt oss då bara hoppas att fler arrangörer nappar på BoT-kroken och kör gärna i samband med andra B-



klasser även ett twin-heat. Jag vet att det finns ett antal förare som nu tycker att det går för fort i BoT och därför skulle välkomna en ren B-klass. Och det är ju naturligtvis det vi jobbar mot, en delad klass med Svenskt Mästerskap för A-förarna och en debutantklass med uppklassning. Det finns bara en förutsättning för detta: förarunderlag. Nu är vi i stort sett samma förargång som kör sedan 1988. För att klassen ska utvecklas måste det komma in ett antal nya B-förare varje år för att ersätta de som klassats upp eller i värsta fall slutat köra. Jag är rädd för att vi inte uppnår det antalet nu. Därför vill jag uppmana alla som funderar på att ta licens men inte kan bestämma sig, slå till. Det är inte så krångligt som du tror. För att ta RR-licens måste man för det första vara med i en SVEMO-ansluten klubb tex Ducatiklubben. Sedan ringer man till SVEMOs kansli i Norrköping, 011-197210 12.30 - 16.00, och anmäler sig till licenskurs hos Monica Didriksson. Hon skickar en blankett till dig som du fyller i och sedan skickar till mig för stämpling och underskrift. Därefter betalar du en 1500:- ungefär för kurs, ett års licens och ett års prenumeration

SENASTE NYTT

på den eminenta tidningen RACE. Kursen består av en teori-del och en praktkdel. Teorin brukar vara i mitten av april på et par tre platser i landet medan uppkörningen är i slutet av samma månad på Sviestad-banan i Linköping. Anmälan bör helst ske i februari för att få plats. Har du några frågor så kontakta gärna mig. VI BEHÖVER FLER FÖRARE I BOT!

MC-Nytts BoT-cup fortsätter också i år, nu i tredje upplagan. I år körs en serie på fem tävlingar, för datum se nedan. Samtliga fem race räknas i sammandraget och är som brukligt öppna för både A- och B-förare. Metzeler sponsar i år också, förhandlingar pågår med andra tilltänkta men inget är klart än. Intresset för cupen som sådan verkar öka tycker jag. Det har ryktats om att några superbike-nissar skulle köra BoT i år, men det är inget som jag har hört något seriöst om. En t-shirt kommer att tryckas i år. Hör gärna av er till mig om ni har något att fråga om eller om du vet att du ska börja köra.

Er SVEMOman och BoT-general

Björn Andersson
Tranebergsvägen 53
161 32 BROMMA
hem 08-7048624/arb 08-7740240

TÄVLINGSDATUM

MC-Nytts BoT-cup

8/6 Kemora (FINLAND)
22/7 Rudskog (NORGE)
29/7 Anderstorp (DANMARK)
2/9 Knutstorp (+ classic)
9/9 Nordsöringen (DANMARK)

Danska Mästerskapen

20/5 Ring Djussland
15/7 Ring Knutstorp
29/7 Anderstorp
9/9 Nordsöringen
23/9 Nordsöringen

ITALIENSKA SUPERBIKE MÄSTERSKAPEN

Med Massimo Broccoli skadad stod Ducatis hopp hos Baldassare Monti. Hårdaste konkurrenten var Davide Tardozzi som inledde säsongen på en Bimota för att i slutet av säsongen byta upp sig till en Ducati. Avgörande racet var på Vallenlunga den 14-15/10. Genom att Tardozzi kom 2:a i första heatet och Monti kom trea var saken biff. Monti hade vunnit italienska mästerskapen. Sedan hjälpte det inte att Tardozzi vann andra heatet och Monti fick bryta. Monti tog hem de italienska mästerskapen utan en enda heatseger. Men vad sägs om jämnheten: 3:a, (5:a), 2:a, 2:a, 2:a, 2:a, 2:a, 2:a, 3:a, (bröt) -resultat (två stycken) inom parentes fick räknas bort. Tardozzi slutade tvåa i sammadragnet och Broccoli sluede åtta efter sin starka inledning då han vann alla tre heat innan han skadade sig.

BOS

I ännu ett Battle of the Singles lopp i Italien vann Davide Tardozzi på en Gilera Saturno före Pier Paolo Bianchi på en Cagiva Freccia-Husqvarna.

LUCKY VURPA I MEXICO

I det extra Superbike-loppet utanför VM-serien i Mexico den 10 December kvalificerade sig Marco Lucchinelli sig till en plats i första startledet. Men på morgonens uppvärmning kraschade han så att varken han eller Ducatin gick att iordningställa till racet som vanns av Doug Polen (USA) på en Suzuki. Dale Quarterly kom 7:a, men körde enligt resultatlistan en Honda. FY!

DAYTONA

I årets BOTT-race på Daytona skall Dale Quarterly få en fd Roche Ducati 888 att åka på. Hojen skall som vanligt preppas av FBF (Fast By Feracchi). Australiensaren Paul Lewis har skrivit kontrakt med Steve Wynne som fått överta en annan av Roches hojar. På den skall han köra BOTT-racet på Daytona och de engelska Superbike-mästerskapen som blit TV-sända! Steve Wynne tror att Lewis har stor chans att vinna över konkurrenterna som förutom japsarna även består av Norton (gäller bara i England).

HASLAM KÖR DUCATI?

Ron Haslam har fått en slicksförsedd 851:a i "present" av bröderna Castiglini plus en depåhög och en Cagiva 250 cross. En liten passus i Haslams kontrakt säger att han även kan få tävla med fyrtaktare, så en körning på Ducatin är inte omöjlig. I alla fall inte om 500:an går lika dåligt som 1989.

NY TEAM MANAGER HOS CAGIVA

Det spekulerades länge om att Marco Lucchinelli skulle få ta över jobbet som Team Manager i Cagiva-stallet. Så blev det inte, Lucky stannar hos Ducati. I stället blir det Luckys gamla Ducati/Cagiva-polare Virginio Ferrari som blir Team Manager för Cagiva. Chefsmekaniker blir fd Yama-meken Firenzo Fanali. Stryk ut alla andra tykten i tidigare Cucciolo. Jobbet med 500:an pågår för fullt. Ron Haslam har bl a provat insprutning. Man saknar dock fortfarande pulver i motorn. Haslam är dock mest orolig för att man gör om misstaget att komma med en helt ny motorcykel till årets första GP-race.

900 SUPERSPORT UPPMÄTT

Så har då Motociclismo mätt upp 900 Supersport. Bakhjulseffekt: 73,29hk/8250, vevaxeffekt: 80,36/8250, vrid på bakhjulet 7,48/6000, 400m: 12,0s, toppfart (medel):219,5, bensinförbr: 16,3km/liter, vikt: 187kg utan bensin, italiensk skatteklass: 12hk (vore nåt att komma med i svenska försäkringssystemet). Positivt var: bromsar, däckens grepp, manöverbarhet (lättstyrd), stabilitet, bensinförbrukning, prestanda. Negativt var vindskydd, fjädring, buller(!)...

DUCATI 970 SUPERBIKE

Ducati har testat en 970cc version av 851 Superbike (racemodellen). Kubiken verkar lite udda. Om man tar 888:ans borring och 904:ans slaglängd får man ca 950cc. Möjligen har man gått upp ytterligare i borring.

BIMOTA-DUCATI

Bimota har under en tid haft lite kärvt med att köpa loss motorer från Ducati. Nu har man dock fått tillstånd att köpa 851 motorer! och motorn kommer med stor sannolikhet att sitta i en produktionsmodell av den navstyrda Tesi! Tesi har numera fått mekanisk styrning och sägs vara mycket nära produktionsklar! Intressant. I övrigt skall Bimota satsa på en tvåtakts twin i 500GP.

HOS SVITAL HITTAR DU VÄRSTINGPRYLAR TILL DEJ OCH

D U C A T I

TERMIGNONI avgassystem

MARCHESINI magnesiumsfälgar

REGINA KEDJA

NEWFREN bromsbelägg och lameller

MARVIC streetline fälgar (componibla)

MIGRIPS gummihandtag (original på 851 m.fl.)

CORNER skinnställ

JOLLISPORT handskar (mod.Lucky eller Mamola)

FREN TUBO stålomspunna bromsslängor

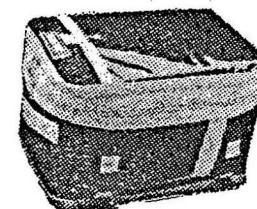
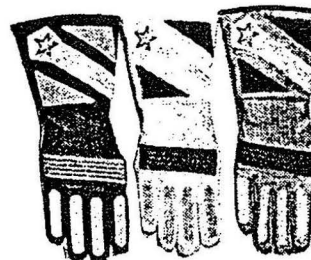
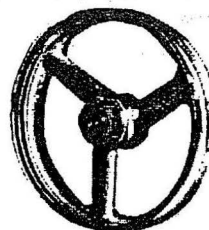
CLOVER tankväska med sugkoppar(perfekt till alutank)

EQUIPMENT ELITE packväskor m.m.

För vidare information om produkter och återförsäljare ring Italienspecialisten,

S V I T A L A B

Tel.08/441154 Mobilte1.010/100808



CAGIVA FRECCIA SPORT PRODUCCION

125cc kriget i Italien fortsätter. Vad sägs om 38hk! Det är effekten man uppger på den nya supervassa Cagivan. Nu behövs nog de sju växlarna!

SAKNADES PÅ MILANOMÄSSAN

Moto Morinis 750 V-twin sänkades. Den har ju "lagts på is" efter "interna meningsskiljaktigheter" inom Cagiva koncernen. Laverdas omdesignade SFC 1000 sänkades liksom en förväntad 2-takts 250cc V-twin gatracar från Aprilia. Den 4-cylindriga Ferrari-Ducatin var det väl ingen som trodde att den skulle visas upp. Den får vi kanske se om två år.

FRED MERKEL KÖR DUCATI?

Ibland kommer det helt fantastiska rykten till Cucciolos redaktion. Det lär vara sant att 1988 och 1989 års Superbikevinnare (på H-a) Fred Merkel kontaktat Marco Lucchinelli om möjligheten att få köra den supersnabba Ducati-twinen i år om hans styrning för Roberto Gallina i 500GP inte blir av. Och den kanske inte blir av! Gallina har visserligen blivit lovad en Honda. Men han saknar sponsor. Utan sponsor kan ju inte den fattige Roberto Gallina driva något team med en världsmästare.

ÄNNU MERA DUCATI-FERRARI

Ryktena surrar och surrar. Ducati bygger nu V8 motorer åt Ferrari. Dels till Lancia Thema (med Ferrari 8:an) och inom kort även till nya 348:an. Ducati/Cagiva skall få använda Ferraris stegrande hästsymbol på den nya 4:an. Då blir ju cirkeln sluten då denna häst satt på Ducatis racehojor på 50-talet och början av 60-talet.

NY DUCATI STÅNKA!?

Skållheta rykten säger att en ny stånkamotor skall tas fram med kominerad teknologi från Ducati, Cagiva och Husqvarna! Rykten om Cagiva-stånkor med Desmo-topp har ju redan cirkulerat i Cucciolo. Skall vi äntligen få en ny landsvägs 1-stånks Ducati?

CUCCIOLO RÄTTAR

I Cucciolo nr 6 1989, sid 8, rad 28 skall 3:e ordet vara tvärriktning. Det förändrar ju en hel del, eller hur? Vi ber om ursäkt för detta tryckfel.

BIMOTA

Det är svårt att förstå Bimotas satsningar på hojor med japsmotorer. De både ser ut och låter som vilken japshoj som helst. "Bellaria" är en 2-sitsig(!) hoj med Yama FZR600 motor. "Tuatara" har en direktinsprutad FZR1000 motor på 150 hk och digital hastighetsmätarkonsol. Suck!

DUCATI 851 SPORT PRODUCTION

Här följer lite mer data än vad vi snappade upp i förra numret: 888cc, 109hk med full ljuddämpning, Öhlins bakstötdämpare, Öhlins uppochnervända framgaffel, större ventiler, race-kit kamaxel, modifierad insprutning och nytt avgassystem. Plastdetaljerna sägs innehålla Kevlar. Bara 200 stycken skall byggas sägs det.

SUPER ELEFANT

Den nya värstingelefanten blir på 904cc, har olje/luft kylning och nytt chassie. Som vi nämnde i Cucciolo nr 5-89 så har den även insprutning!

HÄLSNINGAR FRÅN KOLLEGOR

MCM har skickat en otroligt proffsig och snygg almanacka till Cucciolos redaktion. Okay, det saknas en Duce, men den är otroligt proffsig och snygg ändå. Allt Om MC har skickat ett mycket positivt svar på ett brev som skickades till MC-pressen under förvintern. Vi kommer att ta hänsyn till detta när vi bedömer MC-pressen i framtiden! Brevet som skickades ut har f.ö. publicerats i Superbike nr 2 - 90.

FLERA HÄLSNINGAR

Även MC-Nytt skickade God Jul och Gott Nytt År till Svenska Ducati Klubben. Vi önskar tillbaka.

Eld i sadeln
En barnsadel tillhörande en cykel parkerad på Allégatan brann natten till fredagen. Den smältande plasten skadade även cykeln.

Hänt på Gotland!

SATELIT-DUCCAR

Satelit-TV verkar vara nåt att satsa på. På MTV har två ducar setts alldeles innan jul. I en rock-video, det var nån slags rap hip hop låt, sågs ett häftigt gäng gå förbi en parkerad Ducati Indiana. I ett reklamslag hade man verkligen inte sparat på något. Där sågs något så exklusivt som en Alazzurra 650! Sannerligen imponerande. Vet i sjutton vad de gjorde reklam för bara?

VARG OLLE NYGREN

I sista numret 1989 av den proffsiga tidningen Classic Motor (förmodligen nummer 6) hade signaturen "Mark Lost" gjort ett intressant reportage om Varg Olle och hans maskiner han åkte på. Ett ganska stort utrymme ägnades åt den fantastiska Desmo-Ducatin vilket vi tackar för. En intressant uppgift var bl a att Monark tänkte montera Ducati-motorer i sina egna ramar! Enligt vad Cucciolo erfar är "Mark Lost" den samme som MC-Nytts förste chefsredaktör Bengt Björklund. Han var ju med när det begav sig i slutet av 50-talet. Alla som är intresserade av de gamla race-duccarna bör skaffa tidningen. Sverige spelade ju en stor roll i Desmons utveckling. Varg Olle var ju till och med fabriksförare!

BOT&T I ÖSTERRIKE 20-22 JULI 1990

B.O.T.&T står för Battle of the Twins & Triples. Det blir 7 klasser: 1) Historiska racecyklar upp till 350/500cc 2) Ducati stånkor upp till 250/350/över 350 3) Ducati Twins remmotorer upp till 750cc och kamskaftare upp till 1000cc 4) Ducati twins över 750cc 5) Sound of Singles/B.O.T. upp till 600cc (serie!) 6) Classic Battle of the Twins and tripples upp till 750cc och över 750cc utom fyrventilade- eller direktinsprutade -motorer (serie) 7) Öppen klass, twins upp till 1000cc/fyrcylindriga upp till 750cc. Plats: Oesterreichring, Zeltweg. Mer info lär komma. Arrangör: Ducati Club Austria

GIO.CA.MOTO UTÖKAR

Gio.Ca.Moto i Bologna kompletterar nu sin Ducati-försäljning genom att importera den indiske motocykeln Enfield Bullet till Italien.

FRED MERKEL I MEXICO

Fred Merkel kommer ju tydligen inte att köra Ducati nästa år enligt Giacometti. Frågan är om det beror på vad som hände i det extra Superbikeloppet i Mexico. Fred Merkel hade blivit lovad en Ducati, men någon Ducati dök inte upp. Man skyllde på tullstreck i Italien. Märkligt bara att Luchinellis hoj kom fram! Merkel fick låna en japshoj av en Canadensare och placerade sig dåligt...

DB1 SR I SVERIGE

1989 importerades det två stycken Bimota DB1 SR till Sverige! En av dessa var den absolut sista tillverkade!! Hojarna importerades privat av en person i Stockholm och är nu sålda.

CUCCILO PRESENTERAR HEMLIGA EFFEKTUPPGIFTER!

Renzo på SVITAL är generalagent för Termignoni avgassystem. Han har fått reda på effektuppgifter som mätts upp på följande superbike-hojar: Roches 851: 138hk, Merkels Honda 128hk, Pirovanos Yama 127-129hk (med och utan EXUP). OBS bakhjulshästar! Samtliga kör med Termignoni avgassystem, men Ducati kan inte ha kolfiber i ljuddämparen -den smälter!- så de kör med aluminium i stället. Enligt Renzo skall Ducati ta fram en effektsvagare (!) modell för regntävlingar i år.

"FIS" är motorcykeln för
speed-way-mästare



MOTOIMPORT

WARSZAWA, Przemysłowa 36, Polen
P.O. Box 365, Telegramadr.
Motorim Warszawa

Närmare upplysningar genom:
Polska Kommerciella Rådgivarens byrå
Helsingfors, Hamngatan 4/15-16, tel. 13771

Motoimport's hela exportproduktion förevisas vid den
Internationella Mässan i Poznań 7. 6. — 21. 6. 1959.

NYTT FRÅN DANMARK

Den Danska Ducati-klubben har utnämnt Kjeld "Jo" Sörensen till "Årets Italienkörare" (gäller 1989).

JUL OCH NYÅRSHÄLSNINGAR

Det kom ganska många jul och nyårshälsningar till Cucciolo som härmed vidarebefodras. Ducati Club Antwerpen skickade julkort och dekal. Cagiva Group i Bologna (fabriken alltså) skickade ett julkort med en tomte följd av 7st "julelefanter". "Biker's restaurant rifugio bellavista da Maurizio (Maurizio "Pompono" Bavaresco) slickade ett mycket snyggt julkort med ett riktigt Ducati-konstverk på som föreställer en Ducati i Betlehem vid Jesu födelse! Ducati Klub Danmark hälsade och skickade sin utmärkta tidning "Ducati Expressen". Tidigare fick vi också en nyårshälsning från den 2-åriga israeliska Ducati-klubben och deras ordförande Eli Ziv. De firar nyår nån gång i Augusti tror jag, därav den tidiga nyårshälsningen.

Saxat från engelska "Which Bike?".
Läs och begrund...

VESPA TOPS RELIABILITY CHART

The West German government's Technical Control Agency (TUV) has carried out a reliability survey on used two-wheelers and Vespa scooters have come out on top. The survey sample included two-year-old bikes, three-four year-old and four-five year-old machines. Vespas came top in all categories, BMWs were second. At the bottom of the list came the Hercules K50, Zundapp K550 and Kreidler Florett. The Japanese results were interesting: 125-250cc Hondas were the best overall, but if you're after a three-four year-old machine then the Kawasaki 125-400 range is the one to go for. Of the big bikes, the 550-750cc Suzukis came out best.

CAGIVA STARTAR FABRIK I ENGLAND?

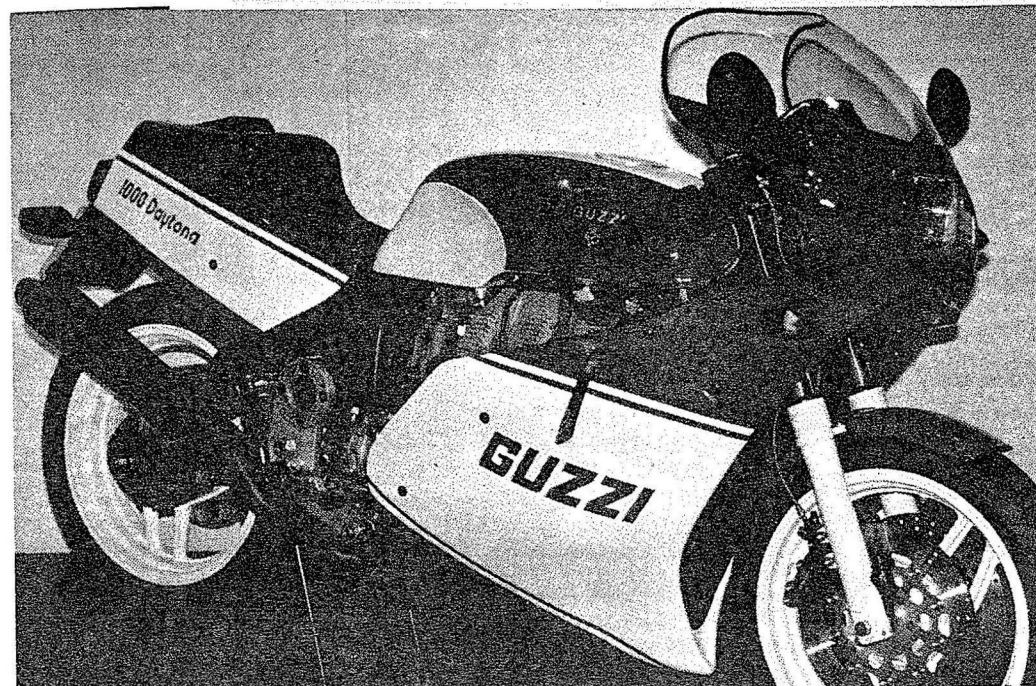
Heta rykten talar om att Cagiva (läs bröderna Castiglioni) är mycket intresserade av att öppna en ny MC-fabrik i England! Vissa rykten gör även gällande att man är ute efter att återuppliva ett av de många avsomnade engelska MC-märkena. Frågan är vilket? Triumph, Norton och BSA är upptagna. Vad kan vara ledigt? Velocette? Royal Enfield? Brough Superior? Douglas? Cucciolo undrar.

MILANOMÄSSAN

Milanomässan 1989 visade att Italienarna är på väg tillbaka efter att den inhemska försäljningen av motorcyklar minskat stadigt sen hjälmlagen infördes 1986. 1989 sjönk försäljningen bara några procent, och i år väntar man en försäljningsökning. Därför satsade de italienska fabrikanterna stort på att visa sig. Här följer några hojar som visades upp.

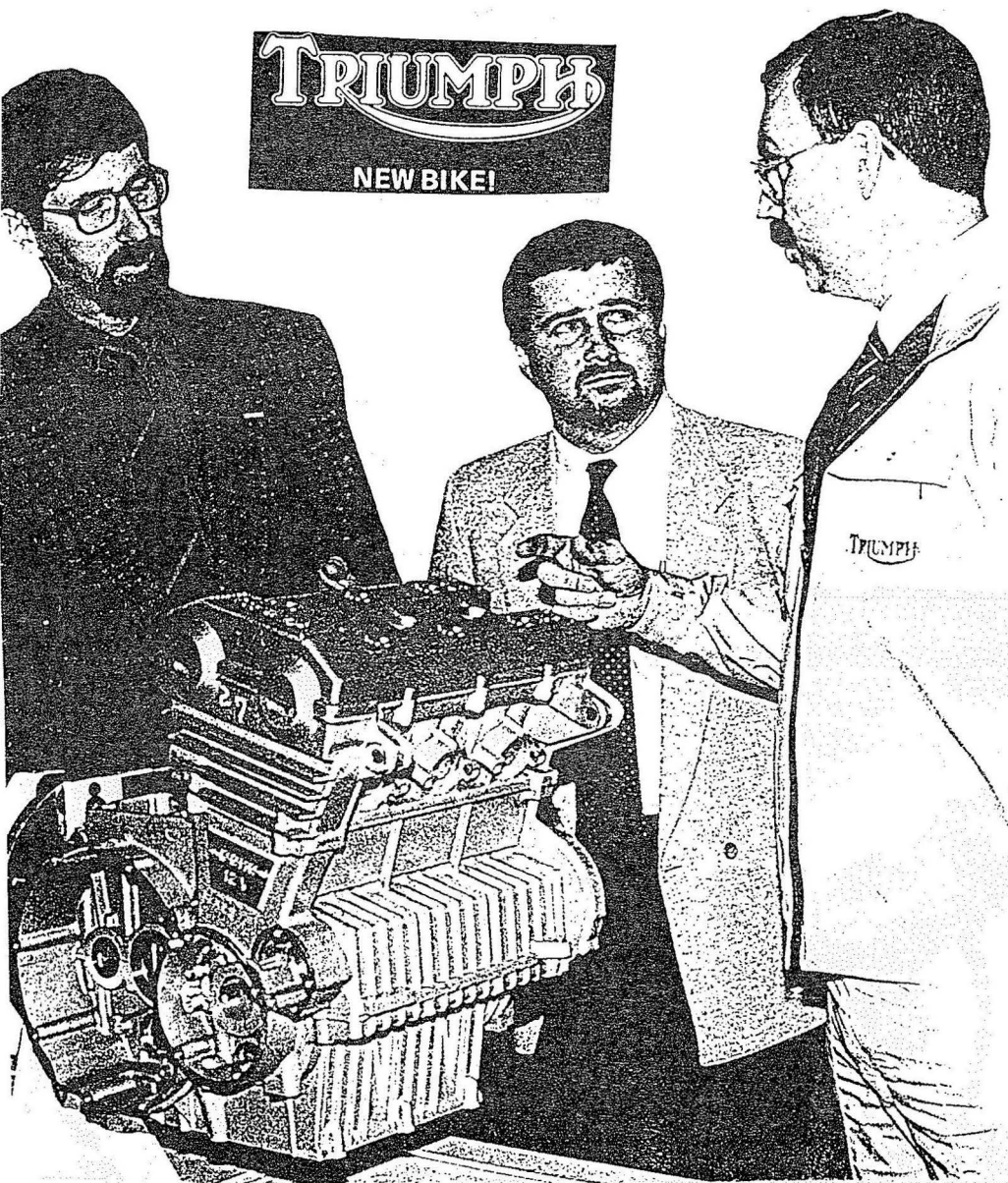
MOTO GUZZI 1000 DAYTONA

Guzzis nya så kallade Dr John Wittner Replica blev mässans publikmagnet. Hojen har enkelfjädring bak och den modifierade motorn med högt liggande (inte överliggande) kamaxlar som är remdrivna. Den skall säljas med förgasare eller med insprutning. Med insprutning ska den ge 94 hk. Prisen för den billigaste blir förmodligen som Ducati 851, dvs ca 110000:- Leveranserna börjar i Maj sägs det.



ENORM DUNDERSENSATION

I all tysthet har den Engelske byggmästaren John Bloor spikat ihop en sprillans ny fabrik ute på en äng i Hinckley. Där har en handfull av den stenhårdaste kärnan från gamla Triumph suttit och funderat och resultatet?



Jo. Till IFMA i september presenterar dom en ny cykel. Motiv? Tyskarna är utpräglat teknikorienterade och har höga anspråk. En konstruktion som finner nåd under dom förutsättningarna kan med glatt mod introduceras var som helst i övriga världen.

Hur i allsin dar hänger nu getta ihop? Enkelt, 1983 (Samma år ägde en annan motorcykelaffär rum, fast oändligt mycket viktigare) köpte sagde John Triumphnamnet och alla rättigheter. Då fanns en funktionsfärdig 900 twin som hade kunnat börja tillverkas. I stället satte man sig ner och studerade hela Japanska utbudet. Och så blev det en helt ny "byggglådemotor".

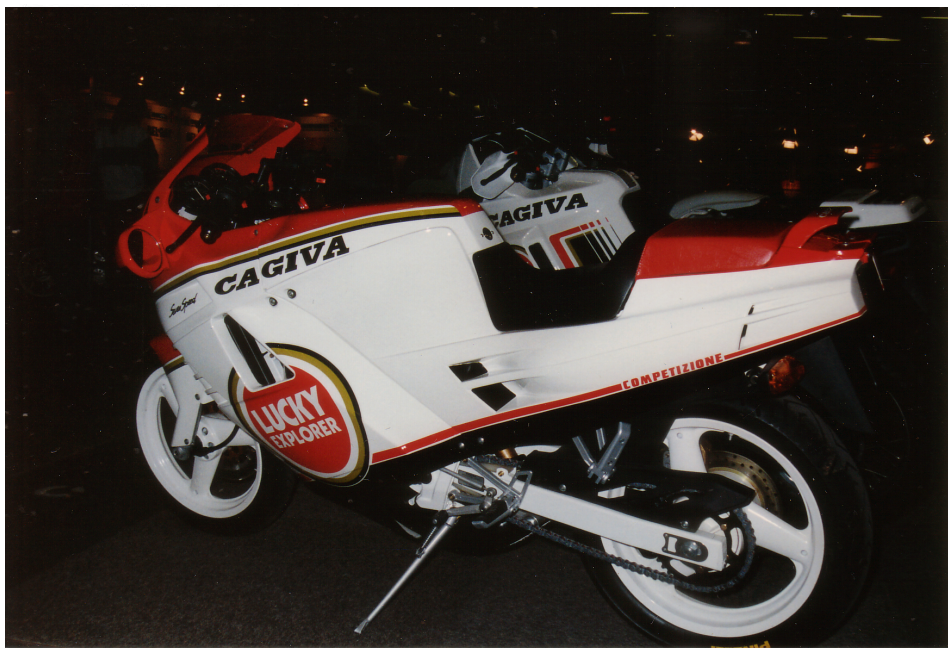
Fyrventilad vattenkyld radmotor på tvärs i ramen. Till skillnad från många andra tillverkare med massor av gemensamma komponenter. Kolvar ventiler etc. Det blir en tre och en fyrcylindrig variant, båda med två olika slaglängder. En kortslagig 750 sport, en långslagig 900 touring med mycket vrid. Fyran blir på samma sätt 1000 och 1200cc med olika vevaxlar. Kamaxlarna blir två och kedjedrivna från vevaxelns högersida. Justering med shims. Lådan blir sexväxlad och med ett jättestort drev innanför den högra cylindern. Kopplingen med fem fjädrar och många belägg. Tändstift djupt nedsänkt icentrum och tändningen med impulserna från vevaxeln. Insugen ser ut att vara inrättade för förgasare. Och så till det Engelska. Dom verkar ha smält dit en underlig vetilationshistoria från vars hus generatortorn får sin drivning och troligen har någon förborgad nyttig miljöpåverkan. På den nu visade motorn finns en balansmekanism som kommer att överges om provkörningarna visar det. Hittills är man mycket nöjd med prov och tester.

Konstruktionen är givetvis anpassad till robot och datastyrd tillverkning, vilket är en stor anledning till att den ovan nämnda twinnen aldrig kom till utförande. En stor del av maskinerna är redan installerade och av modernaste Tyska och Japanska tillverkning. Hr John räknar med att tillverka ram (höglegerat superstål, dyrt) sving axlar och låda själv. Elsystem gaffel och hjul köper man Men inte av vem som helst. Först och främst kvalitet, alltså gaffel från kayaba och intrument från Nippon-Denso.

Hur själva cykeln skall se ut har inte avslöjats men det är tal om en särskild klassisk 750 roadster för dom många traditionalisterna i Tyskland. Rent allmänna "immitscen" kommer att landa mellan japanerna och BMW med tillhörande pris så klart. Det kan ju inte skada med lite nytt blod men jag erinrar mig en Engelsk firma som gjorde en kvalitetsprodukt som hette Hesketh. Kommer någon ihåg ???

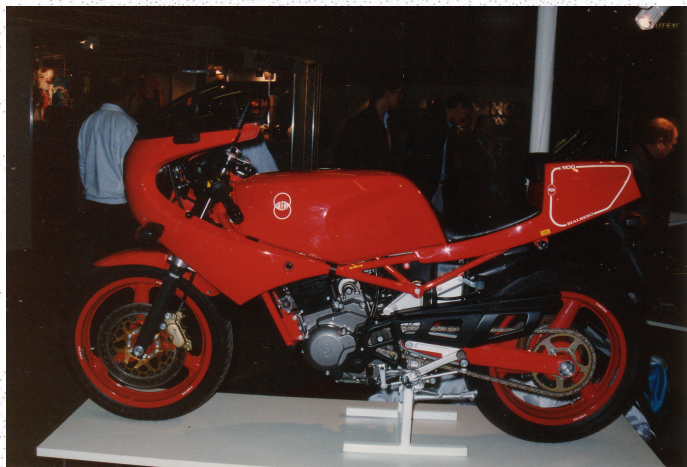
MC-MÄSSAN ÄLVSJÖ

Ett rykte som visade sig vara riktigt sa att många Ducati inte skulle dyka upp förrän på fredagen pga strul i Italien. Alltså besöktes mässan på fredagen med en mutbiljett i ena handen och en kamera i den andra. Omedelbart i ingången till mässhallen stötte man på den stora Nordbecks-montern med Ducati, Cagiva, Husqvarna och Moto Morini. Mellan de många besökarna i de trånga gångarna kom man rullande med ett knippe duccar som tydligen precis dykt upp.



I Nordbecks monter kunde man beskåda 851 Strada, 851 S.P., 900 Supersport, 906 Paso, 750 Sport, 750 Elefant, 900 Lucky Explorer (den nya Elefanten med 904cc och insprutning), Moto Morini 400 Dart, Cagiva Freccia C12, Freccia C12 Supersport samt diverse Cagiva off-road och Husqvarna cross-enduro. En imponerande samling hojar alltså. Det var mycket trångt i montern redan på fredagen, förmodligen var det kaos på lördagen. På en vägg satt en stor affich som berättade om Svenska Ducati Klubben. Skall vi ha en monter nästa gång?

I övrigt var det tunt med roliga grejjer. Aprilia visade några hojar, Laverda visade några, Guzziimportören visade två hojar (inte 1000 Daytona), BMW importören visade några Gilera, bl a den mycket



snygga 500 Saturno -som dock får en plump i protokollet för det otroligt fula kedjeskyddet-. Guzziklubben hade en monter med en cykel och Spader Dam (tjejklubb i Sockholm) hade en monter som är värd ett stort omnämmande. För att få sina Duccar att smälta in i monterns färger (klubbfärgerna), hade Karin och Monkan tejpats alla lackade ytor på sina hojar -F1 & 750 Sport- och sedan målat på med svart och vit färg!!! Ni kan väl höra av er till Cucciolo om originallacken klarade testen när tejpen åkte av?



DUCATI

Svenska DUCATI Klubben

Äger du en DUCATI eller är du intresserad av DUCATI så skall du

naturligtvis gå med i klubben med de rätta värderingarna.

Vore du för en drömme: HÖR rådgivarna i Sverige!

Bussarna behövs inte påstått tycker om Du hittar för mycket!

Vår medlemning Cucciolo utkommer med 6 nr. år. 68 sidor med en logisk samling av bilder och berättelser om den som har gått igenom värld med stora DUCATI cyklar.

Våra bilförläggare utkommer med 6 nr. år. 68 sidor med en logisk samling av bilder och berättelser om den som har gått igenom värld med stora DUCATI cyklar.

När du inte tycker om något, gå till ett stort DUCATI butikk.

Vore du förläggare utkommer med 6 nr. år. 68 sidor med en logisk samling av bilder och berättelser om den som har gått igenom värld med stora DUCATI cyklar.

De som inte tycker om något, gå till ett stort DUCATI butikk.

De som inte tycker om något, gå till ett stort DUCATI butikk.

DUCATI

I övrigt var det inte mycket kul. Om man inte tycker japsarnas senaste jättevespor är kul förstås. Man kunde höra lite småfniss i japsmontrarna. Apropå Laverda förreseten som nämndes här ovan: Sula har börjat sälja det han ser ut att sälja: HD! I övrigt var det väl bara MCHK som hade en monter värd att nämnas. En topprenoverad HD -29 brevid ett orenoverat vrak var effekfullt. I övrigt: Gäsp, jag åker hem.

CUCCILO TESTAR CAGIVARACERN

Cucciolo fick under Bol Dör tillfälle att provköra Mamolas GP-racer. Fabriken hade för vår räkning tagit med dennes maskin och han infann sig även själv för att ge svar alla våra frågor och funderingar som vi eventuellt skulle kunna ha. Testförarna är alla rutinerade förare och de har under två säsonger nu tävlat inom tvåtakts-racingen så de borde vara väl kvalificerade att göra en professionell och välbalancerad bedömning.

När vi anländer står racern redan uppställd och Partikel- Janne går genast fram och börjar diskutera tekniska lösningar med Mammola, som som det visar sig inte heller är något tekniskt snille. Vi passar under tiden på att testa provobjektet på den berömda asfaltsträckan. På rakan noterar provförarna att Cagivan förvisso varvar ur men att den inte är speciellt snabb. Senare vid den tekniska dessikeringen lyfter vi på en av kåporna och upptäcker då att växelföraren monterats felaktigt så att lägsta växeln blir högst och vice versa. När vi påpekar detta för Mammola blir han aldeles likblek. Nu förstår vi att vi löst problemet varför det gått så dåligt för Cagiva i -89 års säsong.



Medan Partikel-Janne undersöker Randys racer så passar testförarna på att ge honom några som vi tycker intelligenta frågor. Vår första fråga blir:

-Hur många växlar har den ?

-Alla.

Ett som man kan tycka uttömmande svar. Vi fortsätter frågandet



-Finns det inget centralstöd ? Det hade ju t.o.m
värstingarnas värsting, 750SS på sin tid.

=???

Han hade tydligen inte hört talas om DUCATI 750SS.

-Oljetryckslampa då ?

-???

Då vi tycker oss fått veta det mesta vi vill veta,
ställer vi vår avslutande fråga.

-Har ni jackat kolvarna ?

På detta svarar Randi undvikande och vi tror oss därför
med största sannolikhet kunna säga att detta blir den
modifiering man gör till årets racer.



Jannes tekniska ruta

2 Hjul

Motor: 4-cylindrig 58°v-motor med gemensam vevaxel.

Förgasarna är 4 st. Morini 35mm i magnesiumlegering.

Effekt: 150hk 12000varv - minst (Det beror naturligt-
vis på hur mycket man gasar)

PIRELLI PHANTOM RÄDDAT

Enbart tack vare Cucciolo's upprop och efter att man på
Italienska Gummi AB blivit överösta med protestblan-
ketter som skapat fullständigt kaos i posthanteringen
har man på Pirelli beslutat att tillverka Pirelli Phan-
tom i ytterligare minst två år, eller så länge däcket
säljer bra. Att vi Ducatister varit desperata kan man
ju förstå när man t.o.m. varit beredd att begå helgerån
genom att KLIPPA I CUCCILO ...

Om det var själva protestskrivelsen och den massiva
proteststormen avgjorde saken eller om man skrämdes
till eftergift av protestblankettens framsida där två
"drägg" står halvnakna med var sitt ölglas, på detta
vägrade man att uttala sig.

Cucciolo's utslängde
från Älvsjömassan
efter en intervju
med:

Jarmo Hämäläinen

Distriktschef

PIRELLI
ITALIENSKA GUMMI AB

Bredängsg. 55 633 46 Eskilstuna
Tel.vx 016-1253 50
Telex 817 5006
Telefax 016-1253 59
Bitel. 010-77 71 12

PS. Kom ihåg vår klubbbrabatt (30%) hos:
Svenssons Livs
Alvhem, Älvängen Tel.0303-36003

NY MOPEDSÄSONG DAGS ATT ANMÄLA SIG

Så är det åter dags att anmäla sig till ytterligare en säsong i moppecirkusens förtrollade värld. Kommer årets säsong att bli ännu tätare? Förskonas vi från någon dödskrach i år? Vågar förra årets mästare ställa upp i den allt hårdare konkurrensen? Kommer publiksiffran att passera 100000? Blir Partikel-Janne sist som vanligt? Ja, frågorna är otaliga men svaren på frågorna vet vi inte förrän ännu en säsong i Battle of the motorvelocipeds är till ända. Anmäl dig därför redan nu till det första racet i Maj-Juni på anrika Aspö Ring, Skövde.

Anmälan sker till: Finnkopp 0502 15103
Pinnoccio 0502 14285

Presstop! Första deltävlingen 26 maj, Aspö ring Skövde



Mopedtrimningen inför årets säsong är nu i full gång.
Foto: Tore Lennartsson

STYRELSEN SVIKER.

Den nya styrelsen såg i mc-mässan redan tidigt under hösten en möjlighet att realisera sin ide "Culture, moral and ethic-tour". Följdaktligen togs kontakt med personer i huvudstaden. Dessa fick av styrelsen i uppdrag att undersöka det kulturella utbudet. Högst på önskelistan fanns teater eller krogshow. En suppleant i styrelsen (en televerkare från Sunktakstan) lovade dyrt och heligt att styrelsen skulle ställa upp mangrant om något trevligt arrangemang ordnades. Följande två månader tillbringades i telefonen antingen väntandes i telefonkö till nöjesetablissemangen runt Stockholm eller diskuterande med styrelsens representant. - E' det SÅ dyrt? -Tror ni alla vill se Jerka? -Jaså du bokade 15 platser? -Kan du avboka dem tror du eller? -Utsålt ?? Det är det aldrig i Tidaholmsparken.

Resultate av månader av hårda förhandlingar blev ett restaurangbesök. Nya problem uppstod. -Hur många kommer då? -Ja styrelsen är ju fem och en 8-10 ~~matlaga~~ äldrickande Stockholmare finns väl, och så dyker det väl upp ett par till. -Ja boka 15 platser. Till slut bokades dessa platser på en italiensk restaurang, Stolen, rekommenderad av ett annat Stockholmspar.

Lördagen den 13 januari kl 18.00 skulle vi sammanstråla utanför Stolen, dit knappt någon lyckades hitta pga en felaktig adressuppgift som lämnats. Detta var dock troligen ändå inte anledningen till att så gott som hela styrelsen uteblev. Den enda som dök upp var en fäskrämd suppleant frö Sunktakstan. -Nej han har just köpt en skrivmaskin för alla sina pengar och kassörskan är nog i England tror jag och sekreteraren ska tenta på måndag och ordf...ja...han sover ju rätt mycket...så det blev bara jag kvar. De tappra försöken att försvara styrelsen var dömda att misslyckas.

De 15 platserne räddades dock (vi blev nästan 25 tillslut) av ett gäng skåningar, förbluffande nog från en konkurrerande mc-tidning. Det blev intressanta diskussioner chefredaktörer emellan och vapenvila slöts i ölet och pastans namn.

Maten var som väntat fin och numera vet den både till sätt och ursprung italienske kyparen att en Ducati är en italiensk motorcykel. Efter maten väntade utgång och halva sällskapet bröt upp tidigt för att spara inträdespengar och slippa stå i kö. Journalister har det ju inte så fett. Resten av sällskapet skingrades för att gå på olika ställen men på grund av köer och dylikt hamnade vi till slut på samma ställe som just hade stängt. En liten tapper skara ändade så småningom kvällen på en engelsk pub, drickandes ansenliga mängder Gammeldansk varvad med Tequila. Tilläggas bör att styrelsens ENDE representant ökte hem och sov. Att missa ett sådant här evenemang var styrelsens första och hittills största fiasko. Vilket blir nästa??

Den Enade Fronten För Styrelsens Förlöjligande.

ÄNTLIGEN!!!

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

VIDEOBAND!!!

THE ROAD RACERS
Racing på Irland. Dårrar! 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:-

CUCCIOLOS KULTURSIDA

Si världen förklarad

-i vetenskapens ljus fördunstar all vår oro
och smärta

Nu är inte långt mellan människors hus
men långt
mellan hjärta och hjärta

- Nils Ferlin -

PREMIÄR! ?

Ett nytt blad vänds i Cucciolos historia.

Tiden är mogen för en breddning av läsvaran. Vi slår
på trumman och stöter i trumpeten och startar:

CUCCIOLOS KULTURSIDA

Här kommer resentioner av litteratur och musik varvas
med tips, uppmaningar och kängor.

Vi väntar på dina debattinlägg

Kom bara ihåg att detta inte är något forum för den
jolmiga populärkulturen, utan här tar vi upp det
väsentliga i tillvaron. Vi fnyser föraktfullt åt "kuta
och kör" på folkan, "är ni inte riktigt frisk" och
"mammutjägarna".

Vi applåderar Shakespere, Pirinen och Karin Boye

Vän!

Vi vet att du finns därute i vintermörkret, du kulturpersonlighet. Ta och skriv till oss och dela med dig.

Skriv om rockmusik eller din favoritförfattare.

Gå på vernisage!

Vi sollar, väljer och vrakar och garanterar att ingen skräpkultur kommer i närheten av Cucciolos tryckpressar!

Cucciolos kulturredaktörer är;

*Jonas Asberg
Lars Höjer*



Stadshypotek

GÖTEBORGS OCH BOHUS LÄN

HUR MAN SÄTTER IHOP SIN DUCATI

Så här nånting tycker ja en Ducati ska se ut, som alla vet var det mycket bättre förr så därför skall man ha så mycket lagom gamla prylar på hojjen som möjligt.

1. Bromsen fram skall helst vara ett 8-backat Dresta med många lufthål, leder o gulligt korta ekrar. För dom som inte hittar ett Dresta, dom får nöja sig med Grimeca eller Fontana fyrbackade trummor; att sätta skivor på en sådan här hojje förbjudet, så kallade gjutna hjul lämnas till PLM så dom kan göra ölburkar av dom!

2. Däck Pirelli Phantom.....gamla modellen så klart!

3. Fälgar Akront eller Borrani.

4. Gaffel. Här kan man använda nästan ha vad som helst bara man tänker på att ha gummibäljar på den.

5. Motor ska vara den gamla opålitliga 750-modellen med dom klassiska runda kåporna, här kommer utseendet i första hand.

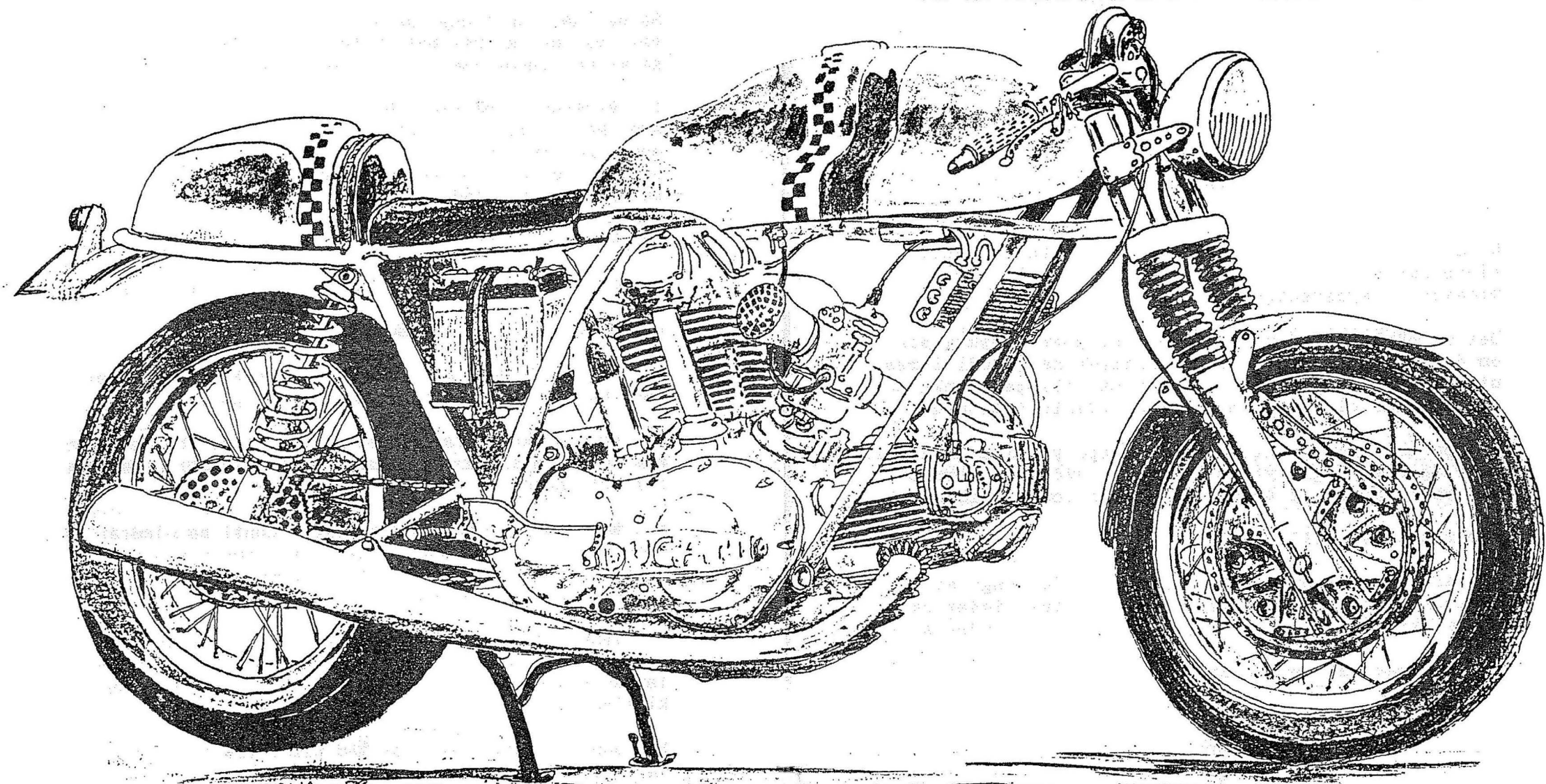
6. Rör. De e ett svårt kapitel. Conti'na hindrar ju tonerna att komma ut ordentligt men å andra sidan mycket vackra; nå de får bli MCM meggisar me underbart showkrom o ljud som väcker döda!

7. Tank ska vara en såndär i glasfiber som man kan se bensinnivån genom plasten. När man skall lacka tanken så måste man tänka på att få in en fluga i klarlacken.

8. Sadel ensits förstås med plats för en stödbira i ankstjärten.

9. Stötdämpare bakinge nytt skit

Har ni hajjat... bra
med vänliga hälsningar Carla!



CARLA - 89

ORD FRÅN ORDFÖRÄNDEN

Words from worddriver !

Nu är det vinter. Sverige är klätt i sin sedvanliga vinterskrud. Gröna gräsmattor, grå himmel, regn (åtminstone i sydsverige).

Det är härligt med vintern. Man slipper bekymra sig om det slitna bakdäcket, man slipper ha 50 mil i regn utan regnställ framför sig. Och man slipper tänka på vad det där oljudet i motorn kan ställa till med.

Ja, som sagt kan man i godan ro svepa yllefilten tätare omkring sig, lägga ytterligare ett vedträ på brasan och vända ännu ett blad i boken som tomtén släpade hit.

Nog romantiserat!!!

Allvaret och våren närmar sig och det är dags att börja aktivera sig. Har du några förslag, tips, idéer om trevliga aktiviteter? Då är du välkommen att höra av dig!

Vi ser fram emot en aktiv sommar-90

JONAS

Vi läser i rapporterna från Milanosalongen:

DUCATI 851 blir ännu bättre. Den tredje upplagan omdöpt till S. P. (Street Production) blir en ren replica av 88-års Superbike racer. 888 cc 121 hk. Oppochnergaffel, fyrkolvsok från Brembo med olika stora kolvar och flytande 320 mm skivor av gjutjärn. Kommer någon att hamna i Sverige?

Våra Italienska kolleger har inte heller legat på latsidan.

Cagiva kommer med en bomb (nåja, rykten har viskats om) En ny Elefant som är en replica av Paris -Dakar modellen, kära läsare, motor från Ducati 900 supersport..... Luftkyld tvåventilare med oljeomspolade cylindrar och därmed två oljekylare. Insprutning från Weber- Marelli, bekant från 851-an.

Om hästkrafter tiger man men påstår istället att denna Elefant 906 är den första bamseenduro som knäcker 200 vällen från fabriken medföljer en sats med ett chip för att trimma in insprutningen.

Laverda vill förstås inte vara sämre utan kommer med en Krigare, 700i.E. El Cid

Tvåcylindriga Atlasmotorn med insprutning från Weber (självfallet) 190 knutar påstås det helt frankt. Någoting för dom stora pojkar. Sitshöjd för jättar ordentligt tilltagen tank och djupt nerdragen kåpa.

Från Aprilia väntades den omryktade stånkan med fem ventiler, istället orsakade 600 Pegaso närapå tumult. Ännu ett ökenskepp, en variant av 600 Wind, istället för nya motorn kom en opponergaffel men 46 hästar ur den gamla(?) windmotorn är inte att förakta. Kuggrem med balansaxel och fyra ventiler. Skogsnissar, bara att välja.....

PS

På Milanomässan visade Roberto Gallina sin egen superbike. Detta oberoende av övriga planer som Teamledare. I bästa Italienska tradition bildar en stålörnsram skelettet på den nya racern. Vilda rykten har varit i omlopp om motorn, v-sexa med fem ventiler och 1000 cc blev till sist en radfyra nära släkt med S-u--i. Fast inte alldeles. Blocket och vevhuset är Japanskt arvegods (750 GSX- R) På detta egen fyrventilstopp med dubbla kamaxlar. Precis som Bimota och Ducati får den nya motorn insprutning från Weber-Marelli.

Måtten avviker från ursprunget och uppges till 71x47,1mm. En serie på 200 st. planeras för att möjliggöra start i Superbike VM.

PS

PARIS - DAKAR

Det gamla kära Paris Dakar rallyt har avverkats ännu en gång. En nyhet för i år är att tävlingen bytt namn. Det är inte ett "rally" längre utan nu heter det "Paris Dakar maratonet".

Nu skall vi ta en titt på vad som hände i år.

Vi börjar med hojarna. Den Italienska fabriksmaffian representerades denna gång av Gilera och Cagiva. Det var första gången ut för Gilerafabriken, som ställde fram två körsbärsknallröda 600cc enstånker (vackra så man). Redan vid starten i Paris på julaftonen stod det klart: Gilera slog knockout direkt på motståndarna ifråga om vackraste fordon!

Men frågetecknen tonade upp sig. Skulle 600cc räcka? När motståndarna schaktar sig genom drivsanden i 170km/h? Pallar en förstörad saturnomotor ökenrace?

Deras konkurrenter, våra vänner Cagiva hade säkert varit inne på en del av dessa frågeställningar när de satte ihop sin cykel.

Deras vapen måste med all säkerhet strypas för att få ställa upp i Svenska superbike-cupen! Tänk att ställa upp med en strypt off-road där!

När Cagiva dök upp vid starten var det 900 insprutade desmokubik som vrålade. Aldrig tidigare har så här mycket effekt setts i en offroad. (Enligt uppgift är standardversionen den första off-road som spränger 200km/h vallen. Men här är det förståss nåt mycket vassare.)

De Japanska motorcykelproduktionskombinaten valde att ligga lågt denna gång. Endast Yamaha hade fabrikkare med.

En jättesvärm med privat-team, mer eller mindre professionella, ställde också upp.

I väg bar det! rymdsatellit tv-kanalen Eurosport serverade tävlingen direkt varje kväll hem i tv-soffan. Man kunde kväll efter kväll se vilken maxad råstyrka Cagiverna besatt. De bokstavligen rågasade ifrån motståndarna ända från Paris till Dakar. Tyvärr hade de vissa dagar grus i kompassen, med irrkörningar som följde. De var de i och försig inte ensamma om, och de

vann hela tävlingen stort!

Vad sägs om 1;a, 3;a och 7;a? Deras service-hoj kom 7;a i tävlingen! Som tur var behövdes inte service-hojen så mycket. Ducatimotorerna gick som klockor hela tiden.

Det verkar som om det var lite si och så med disiplinen hos meken som körde service-hojen; han passade på att vinna en dagsetapp mitt i värsta öknen! Tänk om Cagivas tävlingsmaskiner fått stopp, och inte fått någon hjälp p.g.a att meken rejast ifrån dem ...!

Visst är Italienska mekar charmiga.

De Två Gilererna visade sig mycket snabbare och driftsäkrare än väntat. Hela tävlingen låg de två och pendlade runt 10;de plats. En alldeles speciell dagsetapp kom de 1;a och 2;a !! Mer om detta längre fram i texten.

Som alltid i Paris Dakar maratonet var det hårda tag. Eurosport hängde i helikoptrar likt hungriga gamar. Cirklande, spanande, väntande på att något smaskens skulle hända. Och tv-tittarna blev inte lottlösa.

En höjdarscen var när Cagivas andreförare skulle kicka igång sin högkompade 900 vid ett tankstopp i öknen. Luften darrar, han kickar, solen står i zenit och ger järnet, han kickar, kickar.. Tillslut vacklar han. Han får ingen luft längre. Benen bär inte honom länge, han sliter av sig hjälmen.. Då ser vi plötsligt hur sandblästrad han är i ansiktet och på halsen. Huden är illröd. Sand rinner i svetten. Han kvider. Hoppas Eurosport fotografen bjöd honom på ett glas vatten. En annan höjdarscen, kanske den bästa, var ett annat tankstopp i Libyska öknen.

En arab fyller upp tankarna. Sedan upptäcker flera team, bl.a. Gilera och Cagiva att de fått diesel. Allt inför tv-kamerorna. Hade inte tv-kamerorna gått så hade antagligen Cagivas försteförare dödat araben på plats, nu nöjde han sig med att vråla "--- you ----- now you have destroyed everything!! Ahhhhh! Ahhhh!" Araben förstod inte engelska, med verkade beredd att dö. Hojarna fick vändas upp och ner. Ut med dieseln och in med bensin!

Samma dag blev ett bilteam av med sin bil, under vapenhot, ute i samma öken.

I slutet av tävlingen kom den hårdaste dagsetappen i historien. Det hade regnat i öknen, och det hade då bildats "skare" på sanden. Under denna "skare" var något som kan liknas med kvicksand...

I tv'n kunde man se hur hojarna dundrade fram på skaren, som naturligtvis plötsligt brister. Det såg ganska lustigt ut, för sedan kunde man bara se sadeln

och styret.. Bara till att börja gräva och försöka glömma att dagens specialsträcka är 20mil. När Eurosport sände dagsrapporten kl 23.00 på kvällen så var hälften av startfältet rapporterade saknade! Som lök på laxen hade arrangörerna gjort ett stort fel i kartorna som delats ut.. Förarna hittade inte målgången! Kom ihåg att nästa dagsetapp börjar 07.00 nästa morgon, och då måste man vara i tid, med nyservad maskin. Inget för pateätare med andra ord.

Det var denna dagsetapp som Gilera kom 1;a och 2;a! Mängder av fordon fick bryta utefter maratonet. När det så att säga var stopp skickade föraren upp en nödballong, och vips så kom en helikopter och hämtade honom (eller henne, det var flickor med också). Fordonet lämnades där det stod.

På bilsidan vann Peugeot som vanligt. De har vunnit alla år de ställt upp. I år blev de 1;a, 2;a och kanske 3;a (minns inte riktigt).

Fabriken har nu proklamerat att de inte tänker ställa upp nästa år. Istället skall Citroen som ingår i samma industikoncern köra nästa år. Redan medan maratonet fortfarande pågick började Citrotrafolket värva Peugeots personal till sitt nya team.

Kanske kommer Citroen att helt fräckt lyfta av plastkarossen från Peugeots vinnarbil och lägga på en ny som liknar en Citroen (kan nämnas att Peugeotten har varit samma bil i alla år, Fransmännen har bara bytt plastkarossen beroende på vilken standardmodell de vill ge sportigimage det året).

Vi förutsätter naturligtvis att Citroen dessutom byter ut hastighetsmätaren till en av badrumsvågstypen, på bästa Citro maner.

Om man skall spekulera i vilken modell som plastkarossen skall likna, så hoppas jag det blir den gamla fina paddan. Eller möjligen CV2, nej kanske CX;en blir bättre..

Nej nu skall vi inte prata bilar längre utan går snabbt över till

Lastbilar!

Det finns två typer av lastbilar i maratonet; tävlingslastbilar och service-reservdelstransportlastbilar. Alla fordonsförnödenheter som teamen förbrukar måste fraktas med fordon som "deltar" i

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

HJÄLP SÖKES

Det ligger ett ganska stort arbete bakom varje nummer av Cucciolo. Utöver de som bidrar med artiklar och sätter ihop tidningen, så finns flera personer i hela landet som hjälper till med att ordna fram adresslistor, kuvert och liknande.

Sedan en tid så trycks och skickas tidningen från Kungälv.

Det har fungerat fint förutom att det har blivit lite för tungt med arbete för ett par slavar på orten. Detta föranleder att vi försöker få tag på några som kan hjälpa till.

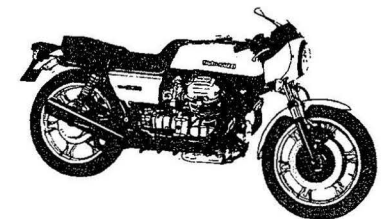
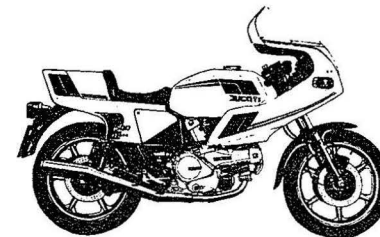
Vad som saknas är några som kan hämta de tryckta tidningarna på tryckeriet, stoppa i kuverten, för att sedan köra iväg alltihop till posten.

Väst kustbor!

Vad väntar ni på? Det hela brukar ta ungefär 2 timmar per utskick om man är två stycken. Naturligtvis är det roligare ju fler man är. Detta skall göras 6 gånger per år.

Ställ upp för Cucciolo och klubben!

Anmäl ditt intresse till Lars Höjer; 0303/91925

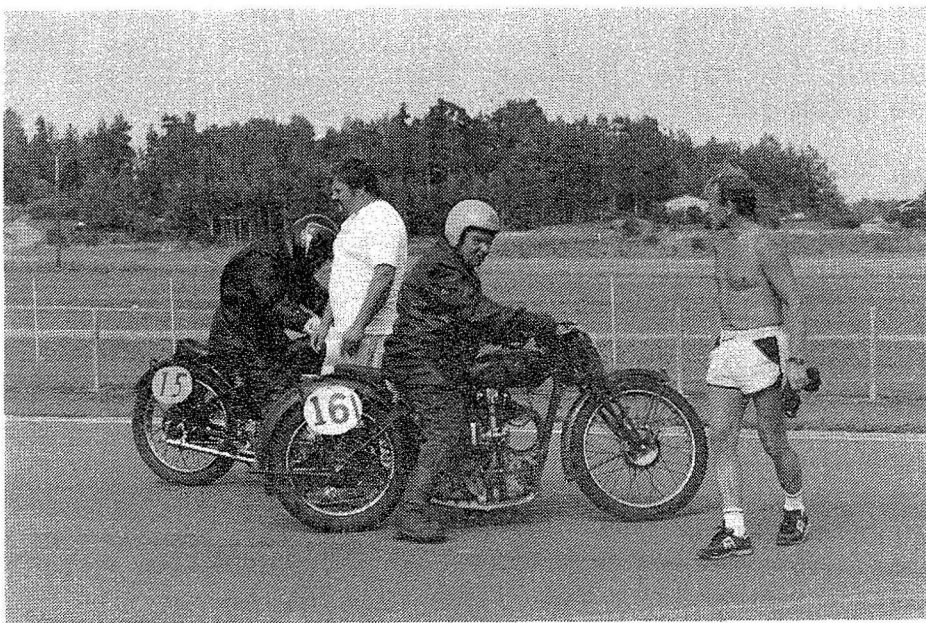


tävlingen. Transportlastbilarna är ganska standardmässiga 4 eller 6-hjulsdrivna terränglastbilar. Tävlingslastbilarna är däremot M O N S T E R med allhjulsdraft, massor motor, allhjulsstyrning (!) och metervis med fjädringsväg. När man såg hur de grävde ner sig i sanddynerna är det ett under att de kom i mål.

Vann gjorde Italienska Perlini-teamet som framfördes av totalt gaspedalgalna Italienare, tillika signalhornsfantaster. De bjöd verkligen på show; motor och signalhorn alltid på max!

Kontentan blir: Skaffa satellit-tv! Utbudet är mest skit, men Paris Dakar varje kväll i en månad är omistligt!

Lars Höjer



KULTURPERSONLIGHET I AKTION

Visst är han fin, allas våran professor.

Bilderna är från 24-års rejset i Linköping.

Harry kämpade med regndäck, fristadsställ och graninge kängor...

Foto: Lars Gunnarsson

DUCATI MOTORCYKLAR

*** 750 Paso**
Röd och härlig. Nytt avgassystem
Pris * 59.000:-

*** 750 Sport**
Läcker och billig sportmaskin.
Pris * 69.900:-

*** 906 Paso**
6 växlad. Vattenkyld. Urstark
Pris * 78.800:-

*** 900 Super Sport**
Värdig efterträdare. Klassisk Sport
Pris * 78.800:-

*** 851 Strada**
Dubbsadel. 4 ventild. Ursnabb.
Pris * 109.000:-

*** 851 Sport Production**
888 replica. Öhlins gaffel. Hypersport.
Pris * 134.000:-

*** (Moto Morini Dart 400)**
Udda Fågel. Pasolook. Läcker. Billig
Pris * 43.900:-

Biscaya Motor
Hol 1257
441 93 Alingsås

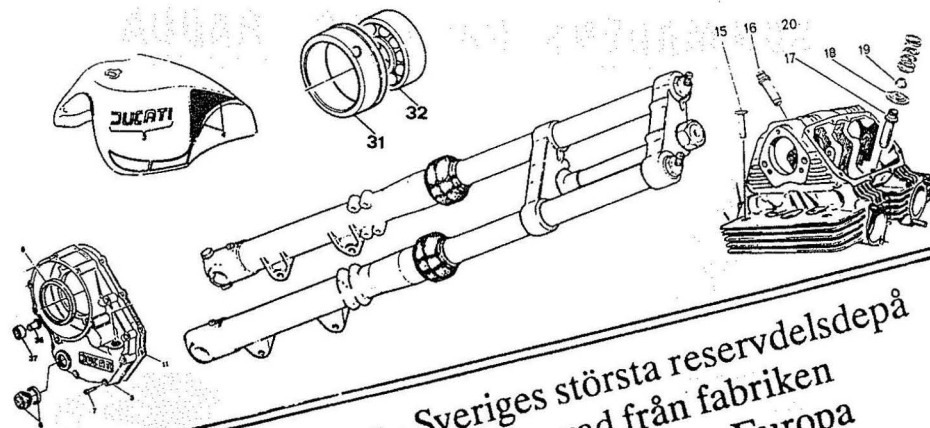
**DUCATI TRIM OCH OMBYGGNADSPRYLAR:
DET MESTA DU KAN HITTA PÅ FINNS HEMMA**



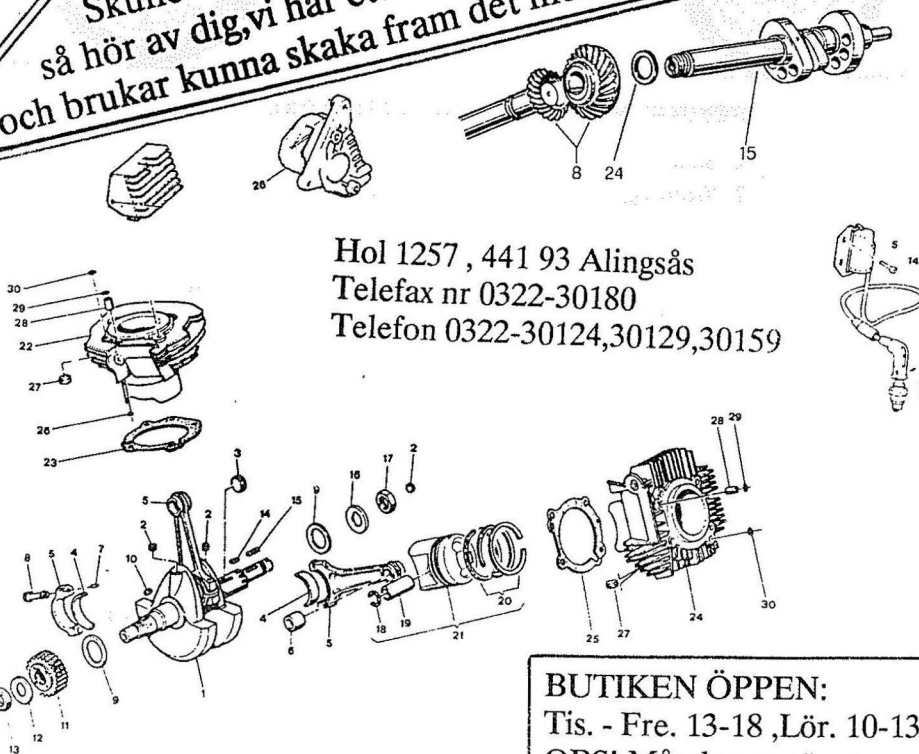
Telefax 0322-30180
Telefon 0322-30124,30129,30159

Butiken öppen:
Tis.-Fre. 13-18 Lör. 10-13
OBS! Måndagar stängt.

DUCATI RESERVDELAR



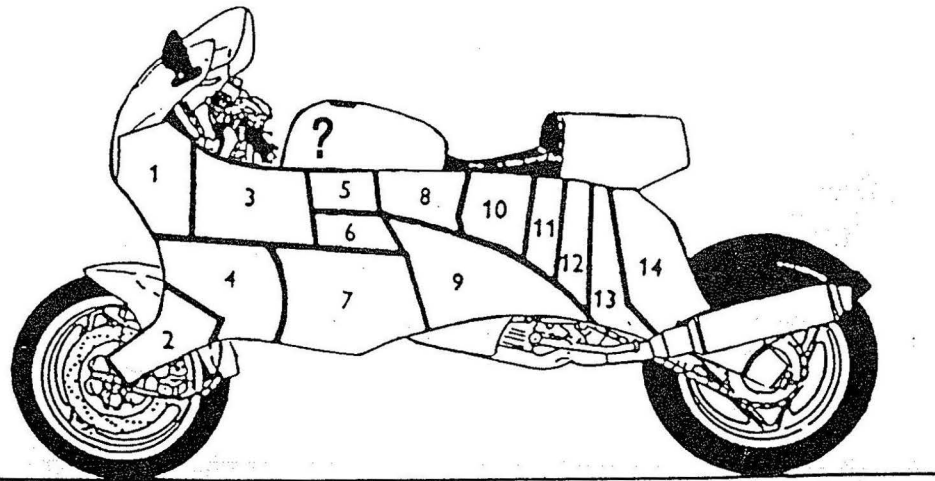
Biscaya Motor - Sveriges största reservdelsdepå
Skulle någon del vara restnoterad från fabriken
och brukar kunna skaka fram det mesta.



Hol 1257, 441 93 Alingsås
Telefax nr 0322-30180
Telefon 0322-30124,30129,30159

BUTIKEN ÖPPEN:
Tis. - Fre. 13-18, Lör. 10-13
OBS! Måndagar stängt

SOMMARENS GRILLFEST, RÄDDAD!



STYCKNINGSSCHEMA FÖR NIPPONOXE.

- | | |
|-------------------------|-------------------------------|
| 1. halsrev | il collo |
| 2. framlägg | la canella |
| 3. högre | le coste della noce |
| 4. märgpipa | l'osso buco |
| 5. entrecote | la schiena (il falso filetto) |
| 6. bringa | il petto anteriore |
| 7. bringa | d:o |
| 8. filé | il filetto |
| 9. källap | il petto posteriore |
| 10. biff, T-benstek | la bistecca |
| 11. rostbiff | lo scannello (il rosbiffe) |
| 12. lilla fransyskan | la coscia |
| 13. tjocka fransyskan | il soccoscio |
| 14. ytter- och innanlår | il culaccio, il soccoscio |
| 15. baklägg | il cosciotto |

MÄRRAN-89

EN CARLSKRONA DUKE BROTHERS IDE



NORSK DUCATI FORENING DESMODROMENE

Ble startet i 1989 etter at det over lengre tid hadde blitt ytret ønske om en egen forening for Ducatister. Foreningen er et samlingspunkt for de som eier og kjører Ducati - enten på vei - eller i race - og også andre som er interesserte i Ducati - eventuelt som potensielle kjøpere.

Målsettingen for foreningen er: Å markere Ducati - å bidra til å holde flest mulig sykler på veien - å gi Ducatister mulighet for et sosialt fellesskap med likesinnede gjennom turer/treff/stevner. Andre aktuelle viktige områder vil kunne knyttes til foreningens aktiviteter etter medlemmenes ønsker og behov.

Ved det første møtet den 02.08.89 fant en ut at en ikke ville forme et formelt styre. Det var enighet om at enkeltmedlemmer kunne ha hånd om oppgaver for en sesong av gangen. Dette betyr at vi prøver å legge aktivitetene opp på et realistisk nivå - uten å være for ambisiøse og hvor enkeltmedlemmene har frihet til å gjøre det en vil ut av oppgavene.

Noen oppgaver er fordelt: - forberedelse til fester - arbeid med turer og treff - kontakt/informasjon om racing - medlemsoversikt/utsendelse - Ducati-register - redigering av stoff til MC-presse - kasserer - utforming av logo - referatskriving - kontaktperson for medlemmer - kontaktperson for utenlandske klubber - skriving av invitasjoner-formannsoppgaver.

Samlingsted vil kunne variere fra samling til samling og har naturlig sammenheng med at foreningen skal ivareta interesser til medlemmer også utenfor det sentrale østlandsområdet hvor de fleste Ducati's er registrert. 51 har meldt sin interesse for foreningen. Det er sendt ut tilbud om medlemskap til disse. Hvor ofte en vil treffes er helt avhengig av medlemmenes interesse - og for de som har en oppgave er dette basert på den positive entusiasme og på den enkeltes overskudd. Dette er grunnen til at vi har valgt å ikke prioritere et klubb-blad. Formen vi har valgt - er informasjon til medlemmene sammen med invitasjon til møter/treff o.l.

OM - SVENSKA DUCATI KLUBBEN - OG - NORSK DUCATI FORENING DESMODROMENE.
Noen av den "eldre" garde av norske Ducatister har over tid hatt kontakt med Svenska Ducati Klubben blant annet ved deltakelse i BOTT - hvor det også er blitt noen fine plasseringer. Vi håper på en fortsatt positiv konkurranse-ånd og på samarbeid forøvrig om formål som tjener Ducatistene interesse.

Noe program for 1990 har vi ikke satt opp. Ved den første samling den 09.12.89 vil vi starte med å finne ut av hvilke aktiviteter som har størst interesse for neste sesong. Noen aktiviteter har allerede vært nevnt: Deltakelse på BOTT's i Sverige - Forarbeid for eventuelt baneleie på det nyåpnede motorsenteret V/Rudskogen-Østfold fylke - Vårtreff i Norge - Deltakelse på andre av Svenska Ducati Klubbens arrangementer ...

På gjensyn - for foreningen

Erik Mons Lid



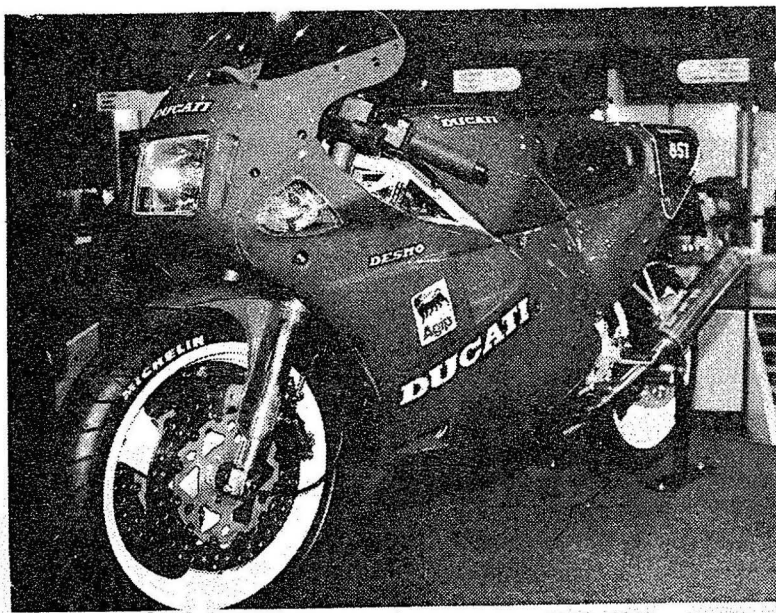
MORGENSTEMNING - FELLESTUR



FEST HOS GURO OG ØISTEIN I HEGGEDAL
NORSK SAMLING I BOTT-TELLET

FØR ASFALT PÅ RUDSKOGEN - BANEN KLAR FOR *PRØVELØPING*!





ITALIAN HELP NO. 4

Hej Micke! Jag mår superfint! Jag har försökt att ordna mer stöd till er från fabriken, men du vet hur den knasiga situationen på fabriken är. Det är verkligen dålig PR de gör för oss. På Sicilien hade Team Lucky ingenting, inga dekaler, inga afficher och bilder. Jag vet inte på vad de spenderat alla pengar. Förutom detta har jag haft stora problem på min resa och jag vet inte vad jag skall göra om de inte hjälper mig nästa gång.

Semestern är över och det är dags att gå över till "Pomponé" service. Jag åkte till Pergusa på min Cagiva 750 för att se på superbike racen på Pergusa. Det var första gången jag fick beskåda 851:or i en officiell tävling och därtill med de två superförarna Roche och Monti. Mitt hjärta slog med 12000 rpm plus... Jag hade också nöjet att få träffa Mr Conti och Mr Franco Farne med vilken jag snackade i över en timme om hans gamla dagar som Ducati-förare.

Från Sicilien åkte jag till Grekland och sen till Israel där jag tillbringade sju dagar som gäst hos Ducati Club Israel. Detta land blev en mycket vacker upplevelse, och med det digra programmet de ordnat med sightseeing varje dag med morocykelguider gick inte en minut till spillo. Ett stort och vänligt tack till Mr Eli Ziv, ordförande i den israeliska Ducati klubben, som gjorde allt möjligt. Tänk också på att det inte är lätt att vara motorcyklist där helt enkelt därför att skatten i Israel är ungefär 230% Det är helt otroligt. Jag vill också tacka importören "Sela Motorcycles Ltd" som lånade ut sin verkstad och erbjöd sin hjälp under min vistelse. Min resa tillbaka genom Grekland, Jugoslavien och Ungern, en total stäcka på 8000km, var mycket intressant. När man åker Ducati möter man många olika förare, och som vanligt hade jag en helvetes bra resa. Tack Cagiva, tack Ducati.

BESÖK PÅ CAGIVA

Tisdagen den 31 oktober. Med Mr Fiorenzo Pennatis hjälp (MORO) kunde vi arrangera ett besök som började med en utsökt lunch på Marios restaurang ett stenkast från fabriken där du alltid kan hitta folk från fabriken, fabriksförare, stallchefer och väldigt ofta Mr Castiglioni. Vi var åtta stycken. Produktionen av småhojar var inte så inressant, men när vi gick igenom racing avdelningen och såg Mr G. Milani tickade våra hjärtan fortare. Alla racehojar var klara att transporteras till Spanien där Haslam och Barros skulle testa dom. Vi såg också en GP-hoj med kolfiberram.

BESÖK HOS EN SAMLARE

Vår vän Fiorenzo hade ytterligare en överraskning åt oss. Vi åkte till Mr Taglioretti och blev förtummade av åsynen. Där, framför våra ögon, stod minst 200 hojar, om inte flera, och för att nämna några så fanns däe bl a: Mondial Bialbero, MV Corsa och en av de berömda (4 eller 5) GP Ducati 125 Bialbero... Jag kan inte berätta allt man kan se där så jag föreslår att du åker dit. Ägaren såg först lite reserverad ut men började efter ett tag berätta stors om hans många tävlingar, hans vedermödor att hitta reservdelar etc. Jag hade faktiskt svårt att lämna detta Mecca. Du måste se det! Adress. AUTO-MOTO TAGLIORETTI, Via Abbiate N.9, 21050 Varese tel 0331-360180.

KLUBBPRYLAR

ÖRONPROPPAR

Nu när våren närmar sig och vaxpropparna börjar släppa då behöver DU hörselproppar. Beställ nu för säker leverans av testvinnarna i Cucciolos hörselproppstest.

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



COLLEGE T-SHIRT

OBSERVERA ATT ALLA STORLEKAR INTE FINNS

DUCATI

STORLEKAR M, L
Pris 130:-

STORLEKAR L
Pris 85:-

BLÅ MED VITT TRYCK

750 F1

STORLEKAR M, L, XL
Pris 130:-

STORLEKAR M, L, XL
Pris 85:-

VIT MED GRÖNT TRYCK

*Mike Hailwood
replica*

STORLEKAR M, L, XL
Pris 130:-

STORLEKAR M, L, XL
Pris 85:-

RÖD MED VITT TRYCK

**900
SUPER SPORT**

STORLEKAR M, L, XL
Pris 130:-

STORLEKAR M, L, XL
Pris 85:-

RÖD MED VITT TRYCK

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:

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

TYGMÄRKE SOM KLUBBDEKALEN 25:-/st.

KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.

ÖRONPROPPAR TESTVINNAREN I CUCCILOS 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 UPPSATT PÅ MONTERINGSTEJP 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

NUMRETS ROS

Numrets ros går denna gång till MC-nyttts chefredaktör, Tommy Bernquist. I dagarna fyllde han 40 år. Våra gratulationer!

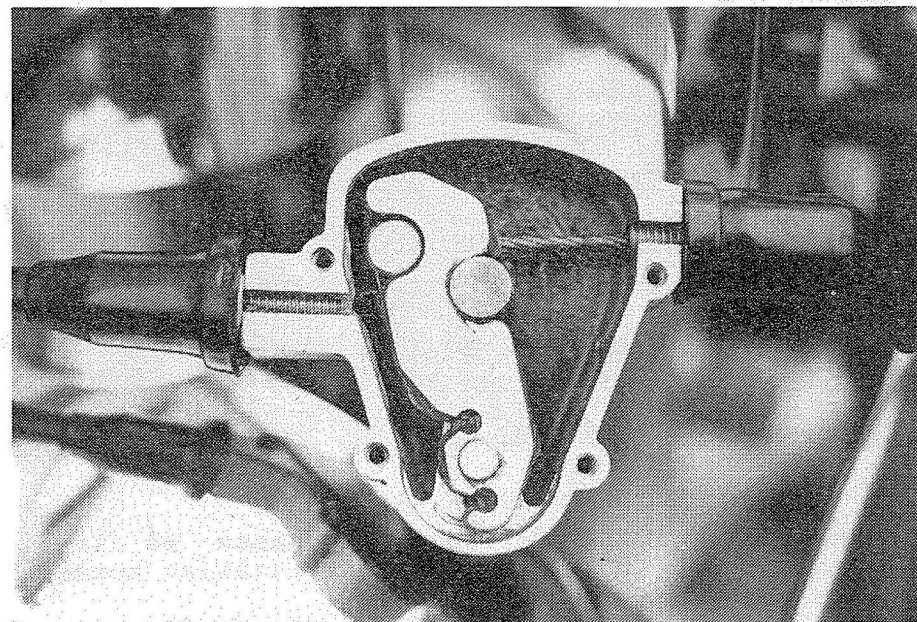
NUMRETS RIS

Numrets ris går också till MC-nytt. Dock inte till Tommy Bernquist, utan till hans medarbetare Clifford Johansen. Orsaken är att Clifford har kört ner Bernquists Volvo 740 kombi i en å!!! Clifford fick under dramatiska former räddas ur nödsituationen av en tillrusande grävskopa!!

MEKTIPS I Hårdarbetade kopplingar

"Easy clutch" är en liten USA-tillverkad mojäng som har visat sig fungera bra på min gamla 900 SS.

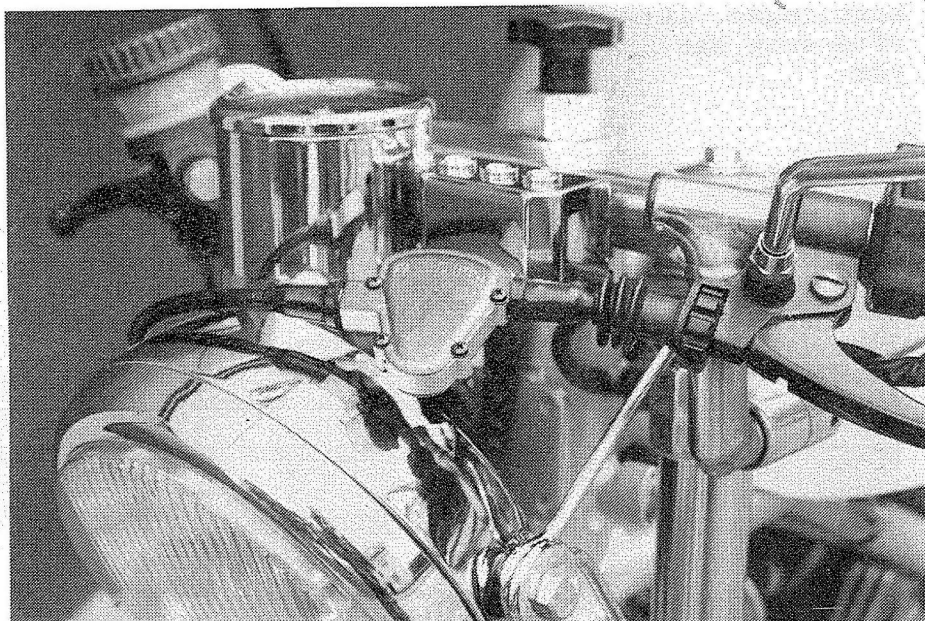
"EC" består av en utväxling ställbar i tre olika lägen, och en kort wirestump som monteras mellan originalwiren och handtaget. Det är dock mycket viktigt att båda wirarna justeras perfekt för att kopplingen inte skall dragga när den kopplas ur, eftersom den kraft man vunnit samtidigt förlorats i väg.



Kostnaden är ganska hög (ca 400:-) men man sparar mycket svordomar i stadstrafik och på krokvägar där man måste växla ofta.

Jag har köpt den på "Cottans Motor" här i Nyköping, en affär som inriktar sig mest på cross, men det borde gå att få tag på "Easy clutch" i liknande affärer runtom i landet.

Det är också möjligt att om man är händig tillverka en liknande anordning, vilket en kompis till mig bevisat. Man kan också om man tillverkar wirarna själv placera den under tanken, om man tycker det är snyggare.



Jag vill samtidigt redan nu passa på att be om ursäkt för att jag nästa säsong istället kommer att köra min Moto Bussi California. Hoppas att ni har förståelse för en åldrande mans behov att räta på ryggen ibland.

medlem nr: 37 Hans-Ola Lövgren

MEKTIPS I I

Man kan köpa koppar, fjädrar och brickor från 900'a eller Mille, med torrkopplingen och ändra på tryckplattan så att dessa bitar passar.

De nya kopparna skall ha hålet $\varnothing 26\text{mm}$ för att passa, men dessa har ju större diameter än original så att hålen måste tas upp offset för att gå fritt gentemot kopplingscentrumet.

Innerdiametern på kopplingskorgen är 87mm (på min i alla fall, mät detta på din egen först).

Jag gjorde 1mm frigång från koppen till kopplingskorgen vilket ger 85mm max mellan 2st koppar, mätt över centrum. Då koppen är $\varnothing 26\text{mm}$ kommer centrum på koppen att hamna på 29.5mm radie från tryckplattans centrum ($85/2=42.5$ $42.5-13=29.5$).

Jag gjorde nya hål på radien 29mm med en plan försänkare och tryckplattan uppsatt i delningsdocka. Kopparnas kragar måste sedan slipas av så kopparna går fritt gentemot förstärkningsribborna i tryckplattan. Märk sedan koppar och hål då de blir individuellt avpassade till varandra.

Använd sedan standardlameller och skivor.

Glasblästra gärna skivorna när du ändå har isär grejerna.

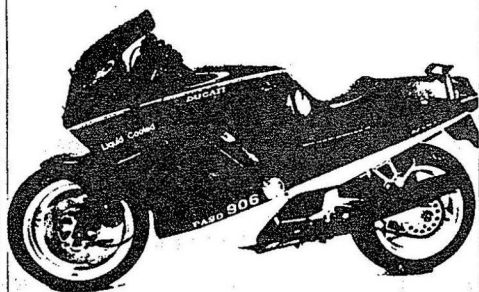
Eventuellt måste ett mellanlägg tex bricka användas under den stora brickan så inte fjädern bottnar...

Kent Jörnwall



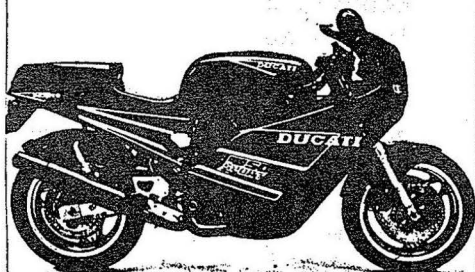
DUCATI

kraft och känsla



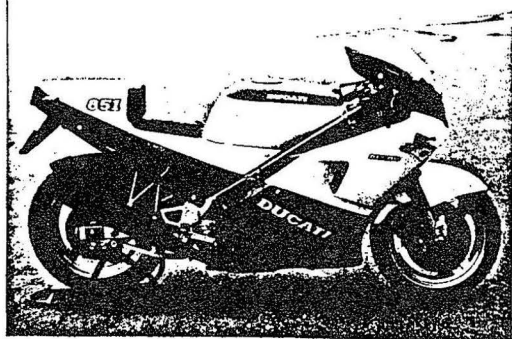
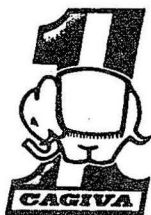
DUCATI 906 PASO

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:--



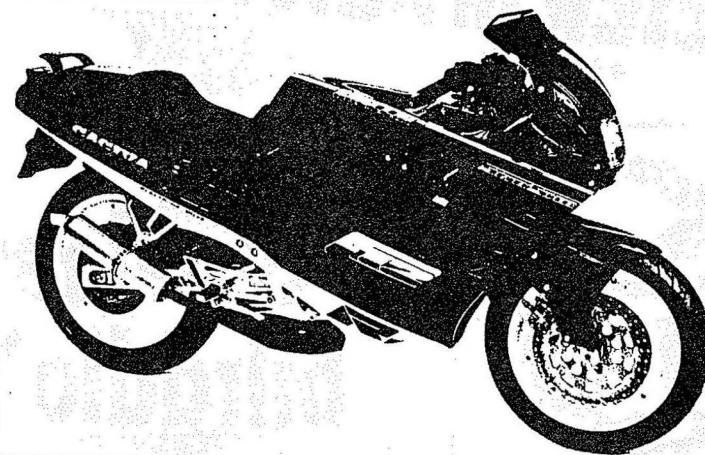
DUCATI 851 SUPERBIKE

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

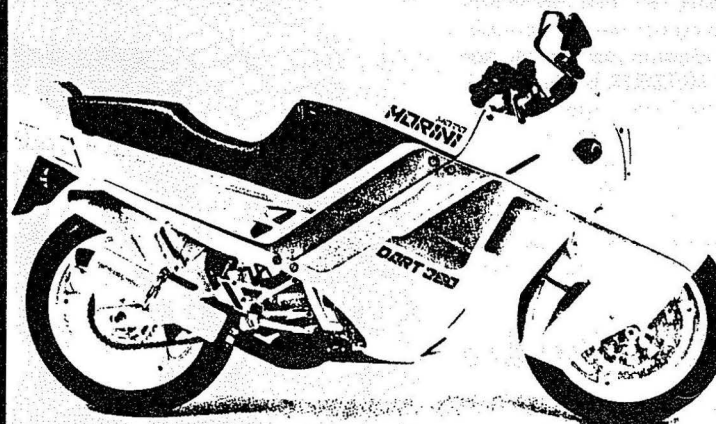


Marknadens bästa 125:a enligt test i SuperBike nr 9/10-88.

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
Bakfjädring: 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
Topplart: "Tillräckligt"
Cirkpris: 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
Bakfjädring: Progressiv "Morini System"
Bromsar: Brembo med 300 mm skiva fram och 240 mm skiva bak
Vikt: 150 kg torr
Topplart: "Tillräckligt"
Cirkpris: 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

METZELER är MIN MELODI



säger

"Sveriges bilradio"

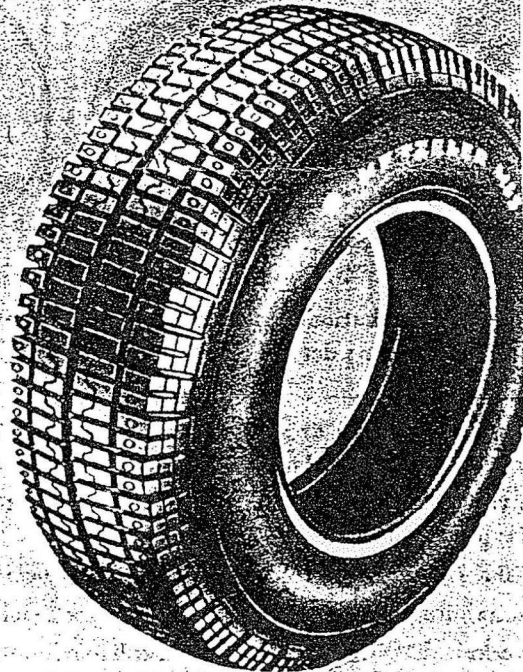
C.-G. Hammarlund

METZELER-däckens mönstring är just så mjuk, att den garanterar slirfri drivning och perfekt sidstabilitet. Hur vägarna än ser ut, kan man med METZELER bromsa precis som på barmark. Speciellt uppskattar jag finessen att lämlerna rensar sig själv, så att inte snö och is stannar kvar mellan dem. METZELER är dessutom både tystgående och slitstarka, säger populära "Sveriges bilradio" C.-G. Hammarlund.

Fackfolk föredrar

Erfaret fackfolk ställer höga krav på sina däck och vet, att de är förutsättningen för säker körning. Drag nytta av deras erfarenhet och gör som fackfolk — byt till METZELER!

För en lång rad tävlingar, och många glada mils nöjeskörning har METZELER visat sig vara ett pålitligt och säkert däck, som gör körningen till ett nöje i alla väglag.



12th January, 1990.

Ducati Club Sweden
Lars Ekeman
Sandviksvägen 5
16240 Vallingby
SWEDEN.

Dear Sir,

I am writing in the hope that you might bring this letter to your members' attention.

I will be in Sweden during June of this year and would be very grateful if any of your members would be willing to provide accommodation for one or two nights of my trip.

The towns I will be travelling through are Gothenburg, Lulea, Asele, Östersund, Mora, Stockholm, Kalmar and Malmö.

I have been a member of the D.O.C. of New South Wales for over 10 years and have owned a 250 Desmo, 450 R/T, and 750 SS, the last for 11 years.

Thank you for your co-operation.

Yours faithfully,

Phil Aynsley
PHIL AYNsLEY.

MY ADDRESS:

63 BURDETT STREET
HORNSBY. N.S.W. 2077.
AUSTRALIA.

PHONE: (02) 477-4580.



Cucciolo fick, tack vare Ulf Norbeck, förmånen att få snacka med

CUCCILO TRÄFFAR GIACOMETTI

Tack vare Ulf Nordbeck fick Cucciolo förmånen att träffa Cagivas försäljningschef Giacometti. Då gäller det att få fram alla frågor man har på lager. Något kanske man glömde, t ex om Indianan gått ur produktion (vilket den troligen har). Giacometti hade i alla fall följande att säga:

DUCATI: Efter man köpte Ducati fick märket genomgå en stor moderniseringsprocess vilken nu är genomförd. Vi skall alltså inte vänta oss några större förändringar den närmaste framtiden. Man skall behålla Ducatis image med Desmo vilket innebär att den nya 4-cylindriga Ferrariutvecklade motorn hamnar i en Cagiva. 851:an skall göras i tre versioner: Den vanliga (strada), Sport Production samt 20st värstingar som blir dyra och bara för racing. Detta innebär att flera privata team kommer köra Ducati i Superbike nästa år. Fabriksförare nästa år blir Raymond Roche och Giancarlo Falappa. Davide Tardozzi skall köra Ducati i ett privat team. Merkel kommer troligen inte att köra Ducati. Enligt Giacometti skall 750 motorn fortsätta att produceras. 750 Sport och 750 Elefant finns kvar.

CAGIVA: Det är alltså åt Cagiva som Ferrari utvecklar en motor. Det blir en rak tvärställd fyrcylindrig motor. Nu kan man alltså stryka alla felaktiga rykten. Cagiva är ute efter att köpa en MC-fabrik i England, eller snarare att uppföra en fabrik med ett gammalt klassiskt namn. Cagiva vill liva upp MC-produktionen i hela Europa ser därför gärna att det MC-historiskt betydelsefulla England åter blir MC-producenter i stor skala.

HUSQVARNA: Husqvarna var märket som fick genomgå en förnyelseprocess efter Ducati. Man har nu ett mycket konkurrenskraftigt program för cross och enduro. Fyrtaktaren finns även som 350 och kommer som 600 nästa år.

MOTO MORINI: Här skall man sätta in en förnyelseprocess i år vilket kommer att bära frukt om ett år ungefär. Moto Morini skall bli "mellanklassmärket". Vi kan alltså få se en Morini prototyp färdig om ca ett år, samtidigt som Ferrari-Cagivan skall vara klar som prototyp. Spännande.

MW

Säljes
DUCATI GTV 350cc 1981. Körd 600 mil, säljes eller bytes mot encylindrig italiensk eller engelsk maskin.
Einar Lindqvist 0141-11572

Säljes
En fin DUCATI 750 F1 -85 som gått bra i 2000 mil måste, av olika skäl, säljas. Mitt pris är 59000:-, vid raska affärer lämnas rabatt. Har komplett "race kåpset" till F1 för 1500:-
Kent 042-72635

Säljes
DUCATI 750 F1 -86, 1865 mil. Perfekt originalskick, Pirelli MP7:or, lackskyddsbehandlad. 62000:- eller högstbjudande, ej byte.
Tor Arb 054-161180, bost 054-165493

HONDA CX500C -80, 6800 mil. Blå flake, bes. sep. -89 u.a. 10000:-
Sylvia 0570-18475

Köpes
Motorcykeln som vände upp och ner på allt i hop: HONDA CB 750 FOUR års mod 69-70. Ej ombyggd, gärna originalskick!
Anders Ingvarsson 031-279718

Säljes
Campagnolo hjul par. Bak 4.00X18 med 260 ISR skiva. Fram 2.50X18 med 280 originalskiva. Passar alla 900 och Pantah med original ryckutjämnare. 900 sadel ensits med dragkedja samt ensitssadlar "plastbit", bromshandtag för separat behållare 15mm kolv.
Kent Jörnevall a:031-597031 h:031-256089

Säljes
Mick Walkers böcker: "SINGLES" och "TWINS". Verkstadshandböcker Haynes och Clymer, till 1-cyl Ducati. Pris 150:-/st.
Oscar Ekstrand 0451-65058

Säljes
Delar till Laverda 750 SF. Bl a vevhus och ram med papper. Många andra delar finns...
Oscar Ekstrand 0451-65058

Säljes
Ducati 750 sport -89. Röd, 1600 mil, nya däck, nyservad, 2-1 avgassystem. Håkan 0457-14136

Köpes
NCR-KAROSS (tank/sadel), CERIANI framgaffel 38 (GTS/GT) OLJEKYLARE NCR el liknande, BREMBO-ok std. fram/bak, SKIVOR med alu-centrum fram/bak, laddrelä + div el/tändprylar, allt till 900 mod. skriv helst/ el ring:
Torbjörn Lindgren, Pl 4651, 38700 Borgholm, tel:0485-54247

Köpes
DUCATIBroschyrer 1960-70 cirka, allt av intresse, ev byten finns..... bra betalt! Hör av er för vidare info!
Torbjörn Lindgren, Pl 4651, 38700 Borgholm, tel:0485-54247

Säljes
PASO 750 -88 vit.
Kjelle Pettersson 0764-65084

Säljes
DUCATI 750 F1 -86, 1865 mil. Perfekt originalskick, Pirelli MP7:or, lackskyddsbehandlad. 62000:- el. högstbjudande, ej byte.
Arb. 054-161180, bost. 054-165493.

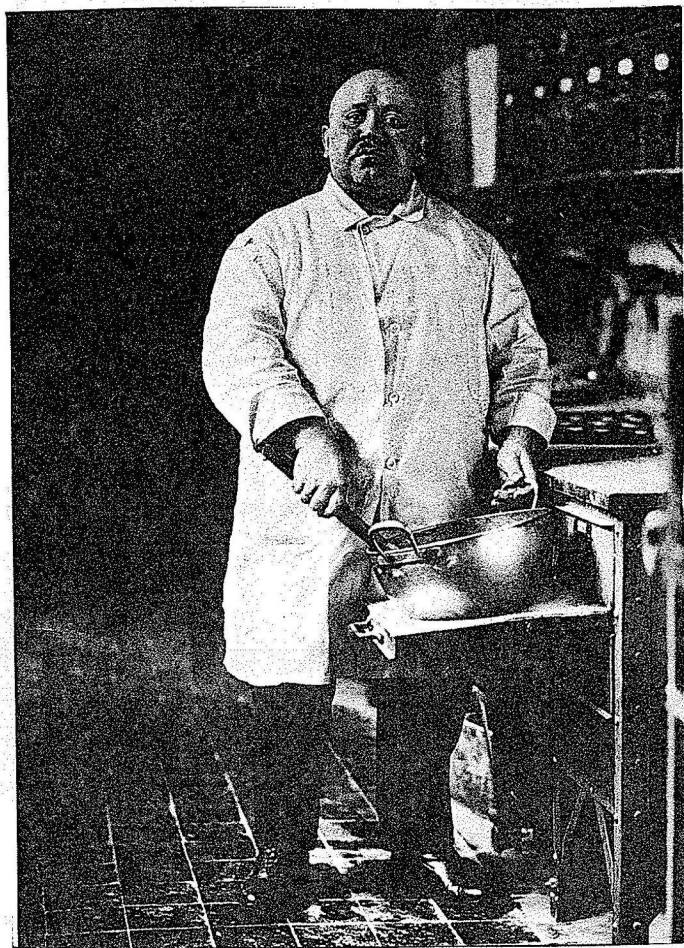
Säljes
MILLE REPLICA -85. 2900 mil, nya Conti replicor, Öhlin, fin. Dyr.
Morgan Larsson h:0371-12433 a:0371-12015

Säljes
DUCATI 600 PANTAH -82. Toppskick? Pris 25000:-
Claes Erik h:0158-20586 a:0158-10101

Säljes
DUCATI SD -82. 4000 mil, totalt nyrenoverad, allt nytt, portad mm. Pris 33000:- eller högstbjudande.
Peter 031-493011

Säljes
860 GT -75. Påbörjat renoveringsobjekt säljes pga tidsbrist. Pris: 10000:- skr (c:a 2.000.000 lit)
Binge 08-422672

Säljes
DUCATI 750 SPORT -89 300 mil. Säljes eller bytes mot billigare italienare.
Magnus Flink 0476-12607



IL CUCCILO

Fine Italian Food

12 DENMAN STREET
PICCADILLY CIRCUS, LONDON, W.1.
Reservations: 01-437 0302