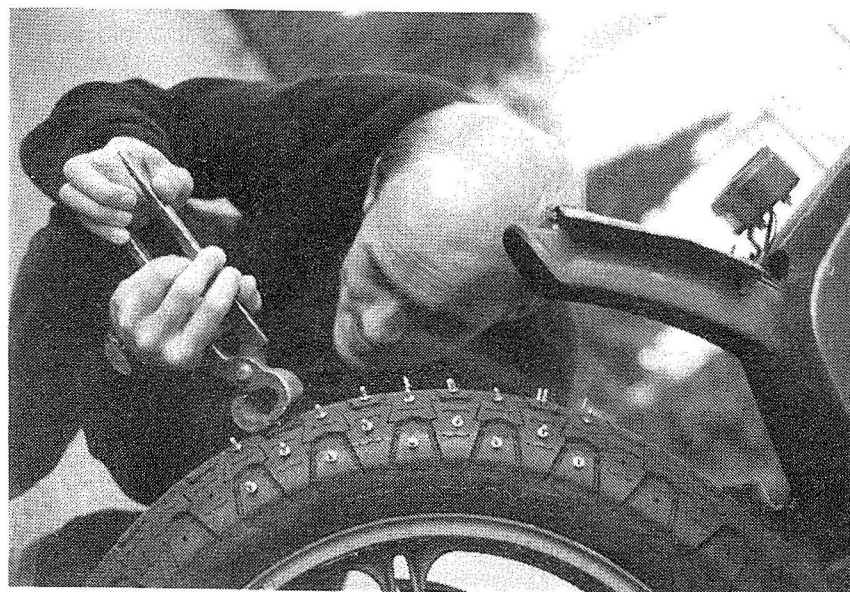


# Cucciolo



nr 2 1990  
nr 26 sen starten

TIDNINGEN SOM HELLRE KOMMER SENARE ÄN BLIR DUBBELNUMMER



NU ÄR DET DAGS ATT  
DRA UR DUBBARNA

Foto: Stefan Jakobsson



# Svenska **DUCATI**-klubben

## CUCCIOLLO

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 halv sida: 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: CUCCIOLLO 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 0303-91925

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, Åstorpsvägen 9A, 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.

## BANKOMMITÉ

Mats Håkansson, Storgatan 14A, 26131 Landskrona. 0418-22733  
Sven Cullman, Parmmätaregatan 1A, 41704 Göteborg. 031-232221  
Karin Olsson, Rinkebysvängen 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).

Per Skogman, Köpmannagatan 60A, S-95200 Kalix: Germany, Austria, Switzerland (correspondance in German please).

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



Jehepp, så va're dax igen. Om allt går som planerat läser du det här i mitten av April. Jag vet inte om det löst sig än, men det har varit lite problem med distributionen av Cucciolo. Om du bor i närheten av Kungälv kan du väl höra av dig till Lars Höjer. Vi behöver nämligen din hjälp med att få tidningarna i kuvert och postade. Arbetet är en kväll varannan månad. Ingen större uppoffring alltså. Men, det blir givetvis för mycket jobb för Lars som dels är redaktör i varje nummer och dels har svårt att komma ifrån på arbetstid då tryckeriet och posten har öppet. Ett enkelt problem som borde gå lätt att lösa, eller hur?

Medarbetare i detta nummer är: Pelle Skogman (PS), Leif Andersson (LA), en anonym BOTT-skribent, Mats Håkansson, Lars Höjer m.fl. Tack för alla bidrag. Under vintern har vi fått mer än vi har fått plats med, men till nästa nummer är vi nog i kapp (det brukar vara lite tunnare med material på sommaren).

Micke Werkelin (red för detta nummer)

#### INNEHÅLL

sid 4	Förord och innehållsförteckning!
5	Senaste nytt...
14	Ord från ordföranden/Nytt tryckeri
15	Roche vann superbike
18	Radialdäck, mera gummi i vägen
26	Ducati pressmeddelande
30	Ducati Superbike 851 1989 USA-versionen
37	En titt i försäkringsdjungeln
38	Daytona Pro-twins 1989 (OBS inte 1990)
46	Lars Höjer skriverier
48	Olja en nödvändig smörja
52	Ingenere T
60	Träffpunkt i Stockholm
62	Kommande evenemang
64	Borgo Panigale Torget

## SENASTE NYTT

*Med skvaller & logner*

### NYA 851 SUPERBIKE RACER

90 års modell av Roche och Falappas 851 Superbike blir inte mycket förändrad jämfört med -89:an enligt italienska Moto Sprint. Man ändrar bl a vevaxeln och ändrar givarna till tändning/insprutning. Vår vän Massimo Tamburini i Rimini håller dessutom på att ta fram en helt ny ram i runda rör (vad annars?) för enkelsving! Förmodligen kommer Monti och Broccoli att köra italienska superbikemästerskapen. 1991 räknar man med att ställa upp i Endurance-tävlingar då superbikereglementet skall gälla även där (idag gäller F1-reglementet i Endurance vilket förbjuder alla hojar över 750cc).

### ITALIENSKA DEKALER

Cucciolo har tidigare berättat om italienska dekal, om häftiga uttryck och bortfallna bokstäver. Vad sägs om Gileras senaste 125:a MX-R: "AUTOMATIC POWER TUNING SISTEM" (jo, det står SISTEM!)! En annan dekal på samma maskin talar om att det är en "TOP ENDURANCE"!

### DUCATI ALMANACKA

Den snygga tyska Ducati-almanackan finns nu att köpa i Sverige! Det är Biscaya (se annons) som tagit hem ett begränsat antal. Almanackan har mycket högklassigt färgtryck och hojarna är (med några undantag) inte sämre. I Januari hittar vi en tysk 250 racer med en hembyggd ram som Cucciolo ger betyget 2 (avdrag för den klumpiga vagg-ramen). I Februari hittar vi en racebild på en snygg röd/vit Pantah, betyg 4. I Mars hittar vi en mycket snygg röd/silver 900SS med upp- lagda Imola-rör och ekerhjul, högsta betyg 5. April bjuder på Marco Lucchinellis röda 851-racer, betyg 4. I Maj hittar vi en snygg 450 Desmo racer, betyg 4. Juni bjuder på almanackans enda bottennapp, en Schweizisk MOKO Ducati 900 där t.o.m. motorn målats röd! betyg 1. I Juli får man hålla sig hemma så man kan titta på den enormt fina racebilden på en röd/gul Pantah 750 i aktion. Betyg 5. Augusti: Pete Thomas 900 har vi sett i Cucciolo och den är ju inte vacker direkt, men den lär gå ordentligt fort och ser "hungrig" ut. Betyg 3. I September hittar vi en 750 Laguna Seca i originalskick. Betyg 4. Oktober visar Alan Cathcarts mycket snygga 350 Desmo racer, betyg 5. November bjuder på en röd 750 Sport (74/75 års modell). Den får avdrag för att den inte är orange och för att den har en dåligt placerad tankdekal, betyg 3. December: 750 Sport -88 röd/blå (original), betyg 4. Bildkavliteten och prisvärdheten på almanackan får betyget 5. Priset är 190:- .

#### DUCATIAFFICH

Rolf im Brahm i Västtyskland, ni vet han med Ducati-almanackan, skall ta fram en Ducati affich 70 X 50 cm föreställande en original 750 SS i turkos och silver, målad av en riktig konstnär. Affichen kommer att kosta DM 29,80 för de som beställer före 1/9 och DM 34 därefter. Förbeställning görs hos Rolf im Brahm, Wilhelmstr. 8, D-5802 Wetter/Ruhr 1. Skicka inga pengar! Leverans före årets slut.

#### STOR MC TRÄFF I ÖSTTYSKLAND

Det har trillat ner ett brev från Östtyskland med en inbjudan till en internationell MC-träff. DDR måste vara ett spännande land att besöka nu. Där händer allt på en gång. Nästa år så kanske landet inte existerar längre utan har blivit en del av det nya Tyskland. Träffen heter Internationell Krumbacher Motorcycle Camp och äger rum den 20-22 Juli (obs inga huliganer) ca 15 km n.o. om Karl Marx Stadt. Anmälningsavgift är 40 Mark som betalas vid ankomsten. Arrangerande klubb: Motorradclub Frankenberg, Bärbel Vogel, Fabrikstrasse 5, Krumbach, DDR-9251. Inga bilar tillåtna på träffen. Tyvärr nämns inte något om japanska MC. Program:

Fredag 20 Juli 15.00 Deltagare anländer. 17.30: Middag. 18.30: Deltagarna hälsas välkomna. 18.35: Disco. Lördag 21 Juli Till 10.00 är det fortfarande möjligt att anlända. Till 10.00: Frukost. 10.15: Avfärd till middagsmålet med fordonskortege. 14.45: Tävlingar mm. 18.00: Middag. 18.30: Countrydisco, prisutdelning, ev lägereld. Söndag den 22 Juli till 10.30: Frukost. 10.15: Avsked till deltagare. 10.30: Träffen avslutas. Under hela träffen kommer musik och mat att finnas tillgängligt.

Mats Arborelius

#### GILERA TILLBAKA I GP RACING

1991 väntas Gilera ställa upp med ett team i 250 klassen i road racing. Det var 40 år sedan man drog sig tillbaka från GP-racing med sina stora 4-cylindriga föregångare till MV-Agusta. Dags att komma igen alltså.

#### JAPS BROMSAR

Cagiva 900 Elephant har bromsar från den japanska tillverkaren Nissin!

#### OBLYAT

Enligt en notis i "Motalia" får alla nya Ducati från 750cc köras på oblyad bensin. Bra att veta i dessa prisstegrande tider.

#### BRA GNISTA

Dubbla tändstift, tre ventiler, fyra ventiler, fem ventiler, desmo... Knepen är många att uppnå en fin förbränning. Rotax håller nu på att ta fram en 600cc stänka med dubbla överliggande kammar, fyra ventiler och..... tre tändstift! Detta behövs tydligen för att tända på blandningen i det 97mm stora förbränningsrummet.

#### NYA RADIALER

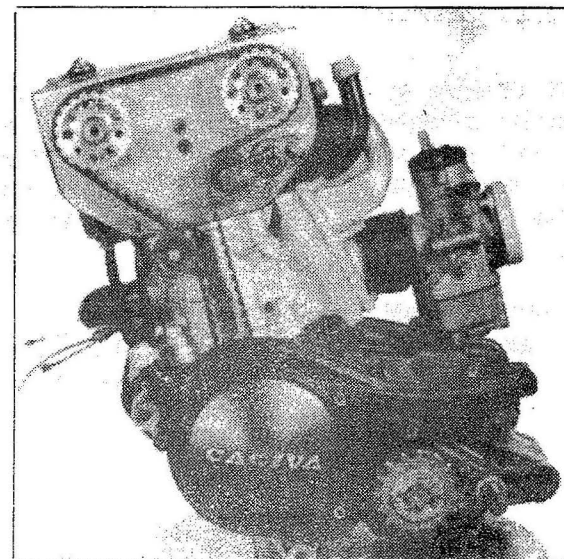
Metzeler kommer inom kort att presentera sitt första radialdäck. Finns endast som 17" förutom ett special 18" för BMW K1.

#### MV AGUSTA PÅ ISLE OF MAN

Sju stycken MV Agusta GP-hojar väntas åka runt på ett "Lap Of Honour" på Isle Of Man i år. Det blir 350 och 500 tripplar och fyror, en bränsleinsprutad 250 singel och kanske en 6-cylindrig!

#### HYBRID

En ingenjör på Sicilien har tagit fram en märklig motor. Som bas har han tagit en Cagiva 125cc tvåtaktare. På denna har han satt ett topplock från en Honda VF400. Enligt byggaren De Simone sugs bränsleblandningen in i vevhuset, som på en tvåtaktare. Men i stället för överströmningskanaler, leds den vevhuskomprimerade bränsleblandningen via en kanal till två stycken insugningsventiler, som på en fyrtaktare. Den lilla motorn varvar 12500 varv, drar 0,22 liter/mil och ger hojen en toppfart av ca 130 km/tim.



### RON HASLAM PÅ DUCATI!

När du läser det här har det kanske redan hänt. Ron Haslam väntas nämligen att köra en Ducati 851 i superbikeloppet på Donington. Men, han kommer att åka på sin egen då fabriken inte väntas ge honom en fabrikschoj!

### JOEY TILLBAKA?

Joey Dunlop har ett mål kvar i sin racekarriär: Att slå Mike Hailwoods antal segrar på Isle Of Man. Han är fortfarande inte återställd efter fotskadan som spolierade hela förra säsongen. Men, han hoppas vara återställd till racen på ön...

### NORTON BANNLYST

Som tur är väntas Nortons Wankel att bli jämställd med en tvåtaktare av FIM, och därmed bannlyst från Superbike och F1. Däremot blir den godkänd för GP-racing.

### HONDA OVALKOLVARE BANNLYST?

Alla fabriksteam, utom Honda, i Superbikeklassen vill stoppa Hondas ovalkolvare. Den skulle inte tävla på lika villkor anser man och den skulle fördyra klassen avsevärt. Cucciolo håller med.

### SUPERBIKE PÅ ANDERSTORP

Nu är det klart, det blir Superbike race på Anderstorp i Augusti 1991! Som pris får man avstå GP. Man får sedan tillbaka GP 1992 och väntas sedan alternera med GP och Superbike vartannat år. Vi tackar!

### FÖRGRYMMADE

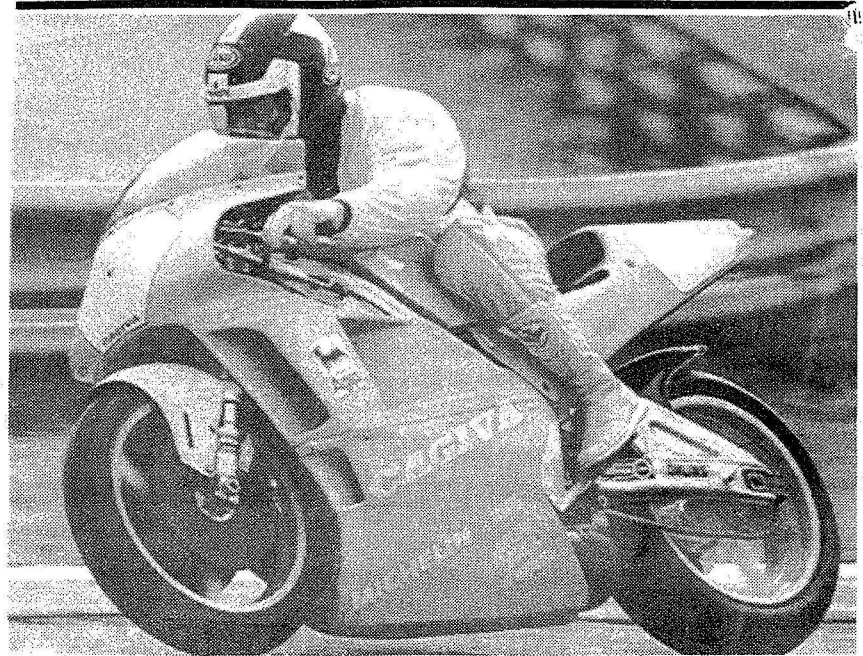
Den engelska MC-pressen är förgrymmade över att den italienska MC-tidningen Motosprint attackerar Norton i en ledare där de anser att Norton illegalt vill ha sin Wankel homologiserad eftersom man inte byggt de 200ex som erfordras. Den engelska MC-pressen frågar hur många 851:or Ducati hade byggt och hur många YB4:or Bimota byggt då Superbikeserien drog igång...

### HALVOFFICIELLT BIMOTA TEAM

Med hjälp av en amerikansk sponsor kommer australienaren Grant Hodson och jänkaren Mike Baldwin att köra för ett halvofficiellt Bimotateam i Superbike i år.

### CAGIVA V590 TESTAD

Ron Haslam, Randy Mamola och Alexandre Barros testade den nya Cagivan i Brasilien i Mars och var mycket imponerade över väghållningen. Fortfarande fattades det dock effekt. Ron var något snabbare än Randy, men de var ca 2 sekunder långsammare per varv än Lawson och Rainey på Marlboro Yamaha som testat där tidigare. Tyvärr är årets hoj fulare. Den Paso-inspirerade kåpan är borta och hojen ser mer konventionell ut. Hoppas den går konventionellt bra också, jämfört med japsarna.



Virginio Ferrari testar V590:an

### NY TREND!

Japsarna håller ju på att återskapa den gamla scootertrenden som Cucciolo kunnat rapportera tidigare. Honda har nu fått sån succé med sin 250 kromosom-scooter att man planerar en 750 scooter! Hoppas dom ägnar sig åt detta i fortsättningen.

### DUCATI-STÅNKA

Rykten om en Ducati-stånka duggar tätt. 400 och 650cc, 4-ventils Desmo säger ett (engelskt) rykte som också säger att den skall presenteras 1991.



## UPP OCH NER

Den italienska MC-försäljningen planade ut 1989 och väntas nu vända uppåt. Totalt såldes 109541 stycken motorcyklar och skotrar i Italien under 1989 och av dessa kom 8800 från Cagiva-gruppen. Med detta ligger man på 5:e plats totalt och man har faktiskt tappat marknadsandelar de senaste åren, främst till Honda, Yamaha och Aprilia. En intressant sak är också att off-roadtenden håller på att dö ut. De senaste åren har det sålts fler landsvägshojar än off-road vilket inte var fallet åren innan.

### Modelltoppen:

- 1) Honda 125 NSR (italienbyggd)
- 2) Cagiva 125 Freccia
- 3) Aprilia 125 AF1

### Märkestoppen:

- 1) Honda ca 27000st
- 2) Yamaha ca 16000
- 3) Aprilia c1 12200
- 4) Gilera ca 9600
- 5) Cagiva ca 8800

Tyvärr har italienarna tappat andelar till japsarna. 1982 hade japsarna 38% av marknaden i Italien och italienarna 55%. 1989 hade japsarna 55% och italienarna 39%. Cagiva hade sin topp 1983 då man sålde hela 26080 motorcyklar! 1989 års siffror är alltså ganska dystra, men förmodligen har man ökat exporten betydligt.

## FÖRSÄKRING MOT GARANTIER

I instruktionsböckerna på nya Ducati har man fått in en liten förmaning: "Never start a cold motorcycle". Alltså "starta aldrig en kall motorcykel"! I och med att de flesta förmodligen aldrig tappar ur oljan och värmer upp den varvid den hålls i igen innan man startar motorn har fabriken en liten hållhake om man får motorhaveri innan garantitidens slut? Cucciolo föreslår följande tillägg: "Använd aldrig en ny motorcykel". Förresten, det är kanske därför Ducati klarat bullerkraven i alla länder?.....

## MER UR INSTRUKTIONSBOKEN

"Kör din motorcykel på vägar med mycket kurvor i kuperad terräng för att få en bättre inkörning av motor, bromsar och fjädring".

## TRIMNING AV NIPPON DENSO

En tysk, Wolfgang Lorenz, Uhlandstr. 20, D-7175 Kirchheim/Neckar bygger om dina fula Nippon-klockor så att de får vita snygga taylor. Det kostar DM 150 för båda instrumenten och då trimmar han in mätarna också!

## 943cc

Rykten säger nu, som Cucciolo redan tidigare spekulerat, att Roches Ducati får 4mm längre slag, dvs 943cc, i år.

## DUCATI WORLD MEETING, DUCATI POMPONE ITALIEN

Den 26-29 Maj är det dags för årets Ducati-träff i det lilla Valle San Liberale i norra Italien. Program: Lördag 26 Maj: 20.00: Ducati Party i Valle San Liberale. Söndag 27 Maj: 11.00: Tur till Mount Grappa. 22.00: Pizza twin. Måndag 28 Maj: 8.30: Avfärd till besök på Ducatifabriken, lunch på fabriken. Tisdag 29 Maj: 11.00: Besök på Laverda fabriken i Breganze. 15.00: besök hos Dainese i Molvena. För mer info kontakta Micke Werkelin: 08-7662284.



## SVENSKT JÄRN

Laverda har börjat gjuta vevaxlar till 3-pipen i Sverige enligt säkra källor, tjaa någorlunda säkra i alla fall. Den är lite modifierad, hur ser ni själva.

Stefan Josefsson



#### Dystra nyheter.

Ivriga köpare som väntar på Dr John replikan får bereda sig på förlängd väntan. Utvecklingen har stannat upp, troligen av finansiella skäl och introduktionen blir nog inte förrän i september. På annan plats läser vi att det möjligen blir någon sorts samarbete eller rent av fusion mellan Guzzi och Bimota. Vad det innebär i fråga om modellutbud och tillverkningskapacitet etc vet väl ingen i nuvarande skede.

PS

#### Tvåcylindrig Bimota GP-motor.

Tillsammans med en fristående ingenjörbyrå håller Bimota på att utveckla en tvåcylindrig 500 cc tvåtakts GP motor. Nya tekniska direktören Piercarlo Marconi håller i trådarna. Man vill troligen anlägga moteld för att möta ett eventuellt förbud mot flercylindriga maskiner. Värstingarna i dag utvecklar 150-160 HK. Det har talats om en handicapformel som skulle medföra en vikt fördel på ca 20 kg för tvåcylindriga maskiner och om så blir fallet har Bimotas Walter Semprini, redan vid Assen, meddelat att man är intresserade av deltagande i VM. Beroende på utgången kan man vänta sig en landsvägsmaskin på mellan fyrahundra och sexhundra kubik med GP motorn som grund.

PS

#### Chock och förvirring.

Cucciolos hårt prövade medarbetare tror inte sina ögon. Oriolis Paris-Dakarvinnande Elefant har gjort det med K-ih-n förgasare. Skam och nesa. Cucciolo kommer att låta sina medarbetare med dom grövsta skjutjärnen utreda orsaken.

PS

#### I Italien händer saker.

På snåriga omvägar når oss ryktet om det senaste i motorväg. En 851:a med ena cylindern avknipsad. Och detta pga. den i Europa allt populärare serien "Sound of singles". Ducati har ett mycket grundmurat anseende att försvara i encylindersammanhang, och vad är väl enklare än att fimpå en cylinder när man redan har en så gott som fulländad motor (851:an). Tyvärr får det inte plats med någon balansaxel i blocket så då tillfogar man en medsvängande massa som utjämnar förlusten av den andra kolven. Italienskt va?!

Inte nog med det. Bimota och Ducati har planer på ett nytt gemensamhetsobjekt (DB 1 kommer väl alla ihåg). Den i såna här sammanhang tämligen billiga luftoljekyllda supersportmotorn parad med en klassisk rörram.

Och så vår gamle vän Ferrarimotorn. Ett fasligt tjtat. Den här gången anses den hanna i ett navstyrkt chassi, utvecklat ur Tesin, men döpt till Cagiva. Nu påstår ryktet att motorn är på 750 cc och en radfyra som dessutom skall ersätta FZ:an i YBfyran.

Få se vad storpojarna har luskat ut nästa månad.

PS

Om Sound of singles kommer vi att få höra mer, eller i varje fall om dom ingående cyklarna.

Den som inte kan leva utan dingel runt halsen har här ett tillfälle av rätt sort. I München bor en Guzzi-åkare, tillika guldsmed. Vad ligger närmare till hands än att smida en mycket liten motor av ädla metaller. Lagom stor att bära i en kedja runt halsen. Urvalet är inte stort men desto smakfullare komponerat. Vad sägs om: Guzzi, Ducati, en och tvåcylindrig (gamla 900) och eftersom det var i München boxerBMW. Där finns också HD och givetvis en desmoventil med vippor men utan kamprofil. Upprörande slarvigt, och av en Tysk! Schrecklich!! Tyvärr meddelas ingen adress eller annan kontaktmöjlighet. Därför avslöjar jag priset. Från ca 3500 till 5100 kr. Dyrt? En nål med Guzziörnen eller ett desmosystem kostar endast fem- sex hundra. Denne förträfflige man heter alltså Jürgen Maehse och borde gå att spåra upp om andan faller på.

PS

#### DUCATI I TOPP PÅ DAYTONA

Jamie James vann stora BOTT-loppet på Daytona på en 851:a före Randy Renfrow som enligt vad Cucciolo erfar sadlat om från Honda till Ducati. På 14:e plats kom Jussi Hautaniemi från Finland på en 750 Ducati! Tyvärr gick det sämre för Jamie James i det öppna loppet (mot japsarna). Av startsiffran att döma (1) hade Jamie placerat sig bra förra året, och en omsadling från japs till 851 skulle väl bara vara positivt..... om det inte vore för engelsmannen Niall MacKenzie. Han tog ledningen före Jamie James, men bromsade för sent i första kurvan varvid Jamie inte kunde undvika att köra på honom. Loppet var därmed kört för båda.

#### NYTT SPRÅKRÖR

Pelle Skogman i Kalix har utnämnts till klubbens nya tyska språkrör. Han ersätter därmed Mats Arborelius som övergår till dykning! Pelle kommer att ta emot post från de tyskspråkiga Ducati-klubbarna och bevaka om de har nåt intressant att säga.

#### BRÖT

Ingen Cagiva kom i mål i årets första 500 GP tävling. Var det nån som hade väntat sig nåt annat?

#### PRESSTOPP

1990 körs en classic rasing cup med 6 heat vid 5 tävlingar. Programmet är följande:

12-13 Maj	Jyllandsringen, I samband med NM. En klass.
22 Juli	NMK Follo, Rudskoga, Norge
4-5 Augusti	25-årsracet, Sviestad, minst 3 klasser.
25-26 Augusti	Kortedala MK, Falkenberg, 2 klasser.
1-2 September	Hyllinge, Knutstorp. 2 klasser.

# ORD FRÅN ORDFÖRANDEN

Cucciolo, det officiella organet för svenskt Ducati-liv. Cucciolo, tidningen som talar där andra tiger, slår där andra duckar, går fram där andra backar.

Det slår mig när jag håller det allra första Ducati-bladet i min hand (ett tunt litet häfte, lite amatör-mässigt, men mycket entusiastiskt från klubbens barn-dom) att tiden verkligen inte stått stilla.

Vi skäms bort med utförlig information, färska nyheter, humor, kultur och mycket annat läsvärt.

Vi har all anledning att både vara stolta för vår tidning och tacksamma mot de personer som lägger ner ett oerhört jobb på detta "nav" kring vilket allt snurrar.

Jonas

---

## NYTT TRYCKERI

Från och med Cucciolo nr. 5 -89 har vi anlitat ett nytt tryckeri som kalaspinglan Carina Matsson funnit åt oss. Tryckeriet ägs och drivs av Kungälv's kommun. Tryckkostnaden är lägre trots att vi hade avsevärd rabatt hos Mats Håkanssons morsas tryckeri som trycker offset d.v.s. med plåt och vals vilket ger fint resultat men är mer tidskrävande och alltså dyrare. Kvaliteten på det nya tryckeriet är bra tack vare rastering av flertalet av bilderna men ändå är priset lägre. Tack vare detta kan vi eventuellt få pengarna att räcka till en bildtidning. Kanske t.o.m. till ett DUCATI-blad även i år förutsatt att någon vill lägga ned tid och arbete på detta annars får det eventuellt bli ett bild-DUCATI-blad. Så håll er beredda att leta fram era bästa bilder när och om vi får råd. Vi återkommer om detta.

## ROCHE VANN SUPERBIKE!

Knappt har världens ducatister hämtat sig från Paris-Dakar segern då Raymond Roche slår till och vinner båda heaten i första Superbike-racet den 18 Mars på Jerez banan i Spanien! Inte nog med det, Giancarlo Falappa tar andra platsen i andra heatet efter att ha knipit femteplatsen i första! I första heatet vann Roche med fyra sekunders marginal till världsmästaren Fred Merkel (som fortfarande åker Honda). Andra heatet vann Roche ännu mer komfortabelt: sju sekunder före Ducatikollegan Falappa, men det var hårt om andraplatsen. Falappa, Merkel och Mertens hade en hård fight om andraplatsen. Avgörandet kom inte förrän i sista kurvan, en 180° vänster. Falappa var först in i kurvan och åkte brett. Mertens tog ett vidare spår och Merkel, som var sist ut, tog innern i utgången och gav gas tidigt. Mertens stasade hårt på det rakaste spåret mot målflaggan varvid han drev ut framför Mertens som gjorde en allt för snabb manöver för att dyka in på Merkels vänstersida varvid man touchade i varandra, dock utan att gå omkull. Falappa var i alla fall i mål före Merkel och Mertens.

Heat 1. 1) RAYMOND ROCHE, F, DUCATI 2) F. Merkel, USA, H-a 3) S.Mertens, B, H-a 4) R.Phillis, AUS, Kwacka 5) GIANCARLO FALAPPA, I, DUCATI 6) F. Pirovano, I, H-a 7) T.Rymer, GB, Jama 8) R.McElnea, GB, Jama 9) Anders Andersson, S, Jama 10) E.Geschwender, D, Suki 11) DAVIDE TARDOZZI, I, DUCATI (snabbaste varv, Mertens, 135,2 km/tim. Heat 2. 1) RAYMOND ROCHE, F, DUCATI 2) GIANCARLO FALAPPA, I, DUCATI 3) Merkel 4) Mertens 5) Phillis 6) McElnea 7) Rymer 8) Pirovano 9) Geschwender 10) D.Amatriain, E, H-a 11) B. Monti, I, H-a(!) 12) Andersson (snabbaste varv: Roche, 135,6 km/tim. Sammanlagt: 1) Roche 40 2) Merkel 32 3) Mertens & Falappa 28.

## NYTT SUPERBIKERACE

I Cucciolos pressläggning står det klart att det blir ett Superbike-lopp på Assen. Det blir dock inte ett VM-lopp, utan ett lopp ingående i den engelska MCN-serien. Loppen går torsdagen den 28 Juni före träningarna till GP-loppen. Men, tyvärr kolliderar Assen tävlingarna i år med det betydligt intressantare Superbike loppet på Oesterrich Ring i Zeltweg, Österrike som Cucciolo rekommenderar varmt. Åk dit och anmäl er till träffen i Svenska Ducati Klubbens namn så kanske klubben vinner 1:a plats i längsta körsträcka (touringpriset) igen!

# 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**  
Dubbelsadel. 4 ventiler. Ur snabb.  
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

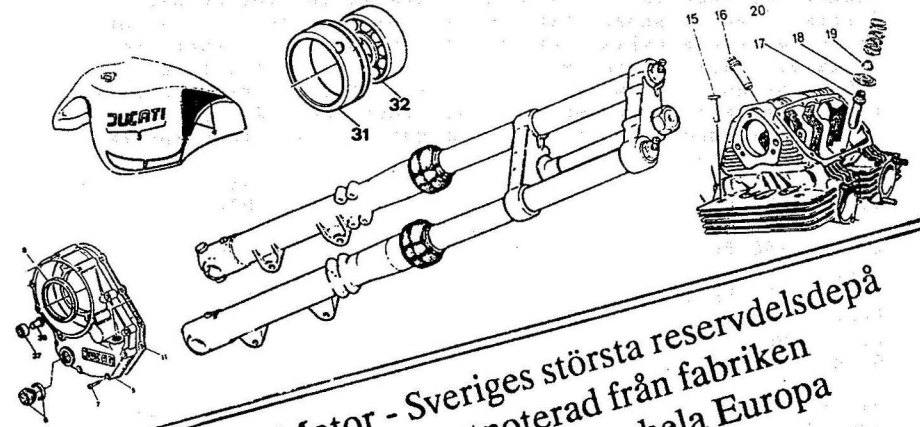
**DUCATI TRIM OCH OMBYGGNADSPRYLAR:  
DET MESTA DU KAN HITTA PÅ FINNS HEMMA**



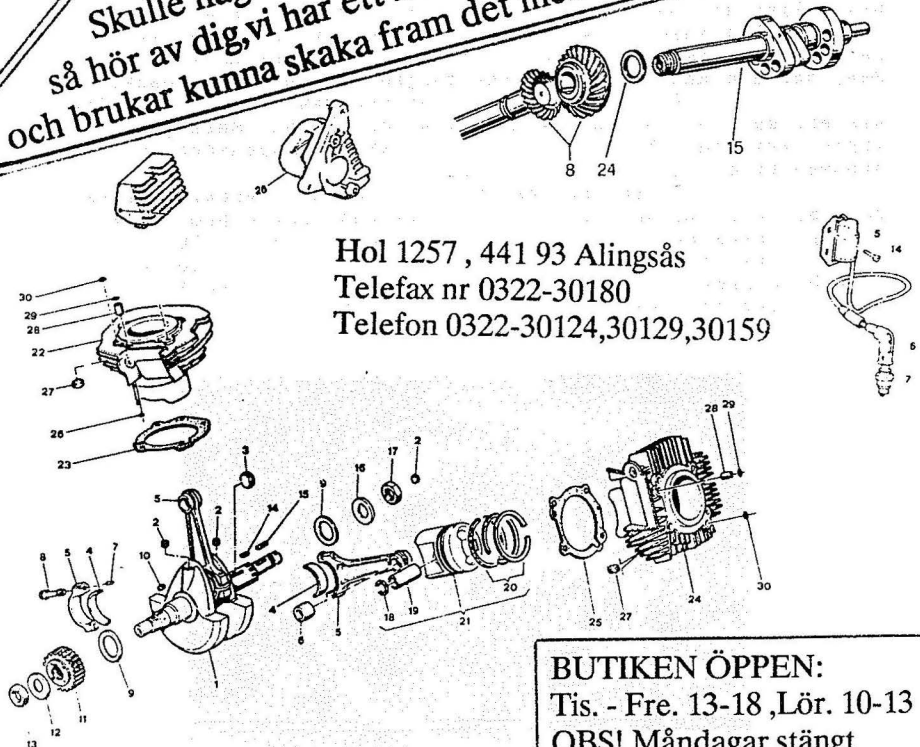
Butiken öppen:  
Tis.-Fre. 13-18 Lör. 10-13  
OBS! Måndagar stängt.

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

# DUCATI RESERVDELAR



Biscaya Motor - Sveriges största reservdelsdepå  
så hör av dig, vi har ett kontaktnät över hela Europa  
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



# RADIALDÄCK, MERA GUMMI I VÄGEN

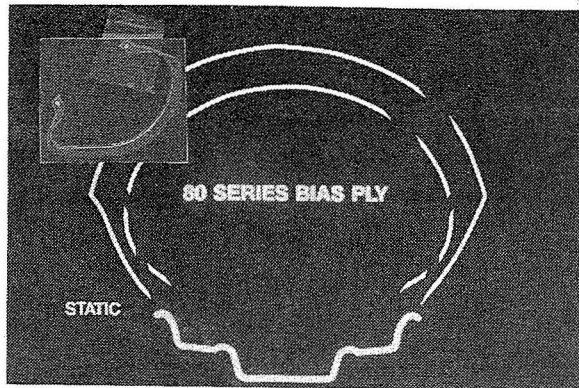
I början av 1988 läser vi en sorts redogörelse för marknadens olika MC-däck. Citat: "Under överskådlig tid kommer det ändå vara diagonalerna som gäller för de allra flesta". Två år senare har jag roat mig med att lite slumpartat kolla vad årets cyklar har för standarddäck vid leveransen. Radialer, kära läsare, enbart radialer. Och vilka dimensioner. 180/55 på en butiksmaskin. Om jag har förstätt rätt så kommer alla Ducatis landsvägsmodeller med radialer i år. 1990 alltså. Läs och begrunda min med möda hopfogade lista. Inte ens Panta var säker på alla dimensioner.

Ducati 851	120/70ZR-17	3.50	180/55ZR-17	5.50
Ducati 900 SS	120/70ZR-17	3.50	170/60ZR-17	5.50
	130/60ZR-17	3.50	180/55ZR-17	5.50
Ducati 750 Paso	130/60VR-16		160/60VR-16	
Ducati 906 Paso	130/60VR-16		160/60VR-16	
Ducati 750 Sport	130/60-16		160/60-16	
Ducati 750 FI	120/80V-16		130/80V-18	
Ducati 900 HR	100/90V-18		120/90V-18	
Gilera Saturno	110/70-17	3.00	140/70-17	4.00
Bimota DB 1	130/60VR-16		160/60VR-16	
Bimota YB 8	120/70ZR-17	TX11	180/55ZR-17	TX23
BMW K1	120/70VR-17		160/60VR-18	

Vafalls utbrister nu vän av ordning. Någon enkel förklaring finns inte men det är en klart skönjbar utveckling som naturligtvis leder sitt ursprung från rejsningsvärlden. Kom ihåg att det inte är så förfärligt länge sedan Senna och Mansell (förståndig man, har byggt hus på Isle of Man) och dom andra storpojarna började åka på radialdäck.

För MC-åkarnas del är övergången till radialteknik ett sätt att öka anliggningsytan mot banan. Mera gummi, lägre varvtider. Men vi får också beakta uppbyggnaden av stommen ty där döljer sig finesser.

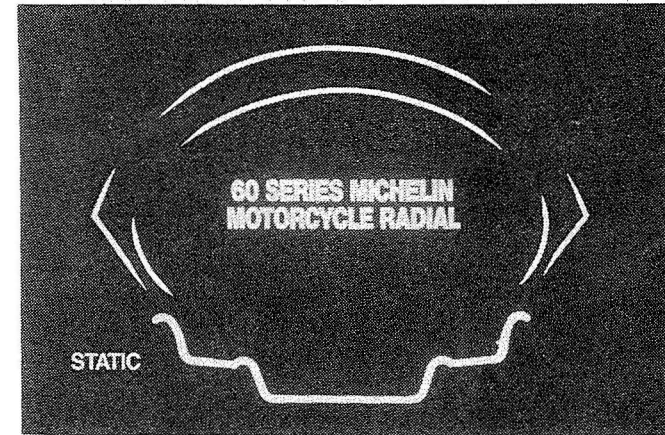
Ta tex kontaktytan mot vägen. Utvecklingen har gått mot allt bredare däck med motsvarande lägre profil. En vanlig dimension i dag är 160/60-16. Jämfört med 3.50-16 är fotavtrycket mot vägen alla gånger 20% större. Men det är inte hela sanningen. Tack vare den styva gördeln så förändras inte anliggningsytan mot vägen särskilt mycket.



Resningen på ett diagonaldäck vid 0 (static) resp 200 km/tim (dynamic)

Vi kan skilja på två fall, rakt fram och i kurva. 120/90-18 är en bekant dimension för gamla 900-rävar. Ett sådant däck har radien omkring 340 mm vid stillastående och vid 180 km/tim har centrifugalkraften töjt ut den till 348 och vid 210 till hela 351mm. Och detta på ett olyckligt sätt dessutom. Mitten på slitbanan reser sig mest och det har alla autobahnåkare säkert lagt märke till eftersom följden blir plattslitna däck. Tänk er sedan hur profilen påverkas och vi borde vara överens om att det är onyttigt. Radialdäcket reser sig visserligen också men likformigt och endast någon ynka millimeter. Gördeln behåller formen.

I kurva blir förhållandet lite annorlunda. Diagonaldäcket är högt och smalt och den klassiska Engelska stilen har föreskrivit höga hjul, inte minst med tanke på markfrigången, men skälet är väl att åstadkomma max kurvgrepp vid nedlägg, och då blir det en smal och lång kontaktyta. Så fungerar emellertid inte radialdäcket eftersom den styva gördeln bibehåller nästan samma kontaktyta även vid brutala nedlägg. Det är naturligtvis provat under jämförbara betingelser



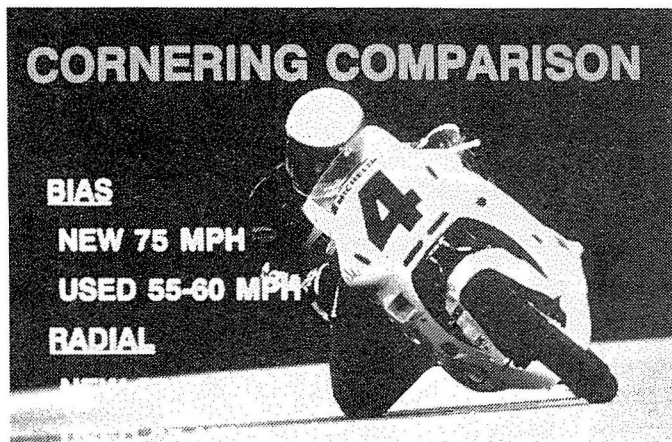
Resningen på ett radialdäck vid 0 resp 200 km/tim

och där radialdäcket oförtrutet snurrade på med 120 utan att förtröttnas tappade diagonalvarianten stinget och farten sjönk till 95. Om det var vid samma kurva varv efter varv eller cirkelbana förtäljer inte historien.



Vad är då denna gördel eller med andra ord bälte? Diagonaldäcket är uppbyggt av likformiga vävskikt som omsluter däckets som en gasbinda ett skadat finger, nästan. Betraktar man däckets vid kanttråden så ser man att alla vävlag-er går ända fram till tråden och viks runt denna och en bit runt på baksidan. Skärskådar man vinkeln under vilken väven möter sig själv och kanten på däckets så finner man att vävens olika skikt möts med en stor vinkel och vinkeln mot kanten bildar nästan 45° dvs så gott som diagonalt och därav benämningen. Då förstår man lättare hur centrifugalkraften kan töja däckets.

Jämför med vilken t-shirt som helst. Där har också forna tiders beteckningar med 4-lager osv sitt ursprung men det går vi inte in på för då hamnar vi i jämförelser med Egyptisk bomull av 1920 års skörd och vad den skall anses motsvara. Moderna däck har en sifferbeteckning som anger tillåten belastning. Vi tar vår vän här ovan: 120/90-18. Ett sådant däck har beteckningen 65 och det innebär en max belastning på 290 kg.

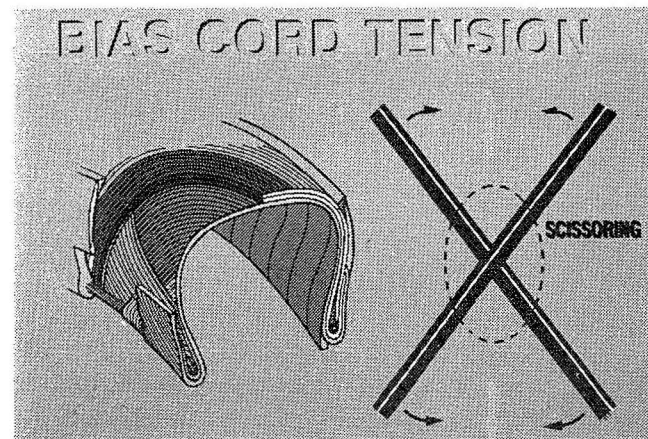


Jämförelse i hastighetskapacitet mellan diagonal och radialdäck, nya och begagnade vid kurvtagning

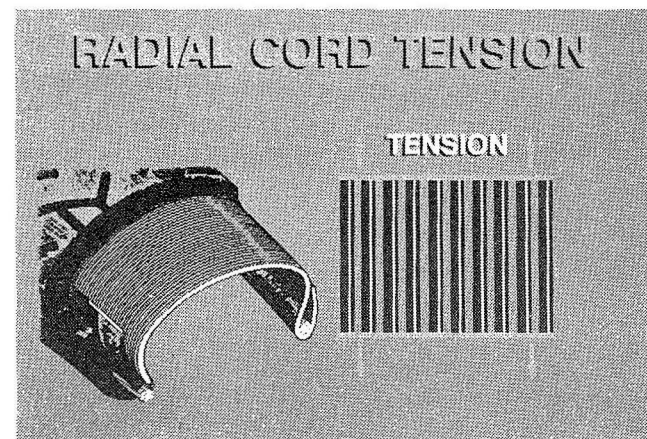
Tillbaka till radialdäcket. Om vi betraktar det på samma sätt som vår omoderna variant nyss så hittar vi kanske bara två lager som omsluter kanten och vi finner så gott som ingen vinkel alls mellan trådarna. Dom är i stort sett parallella. För att äntligen hitta den omtjatade gördeln så får vi bereda oss tillträde under slitbanan och se, där är den. Som ett tunnband närapå, och i flera skikt med trådarna i rät vinkel mot stommens trådar vilka ligger radiellt och där har vi efter mycket tjorv ursprunget till beteckningen "Radialdäck". Vanligtvis är också dom redan nämnda trådarna av stål. Vissa tillverkare framhärdar dock fortfarande med textil eller syntetiska material. Rayon nylon etc. Kevlar används allt mer.

En annan sak att lägga märke till är dom relativt få vävskikten i däckets sida. Det medför lägre vikt. Fråga en tävlingscyklist var man fördelaktigast sparar vikt och svaret blir, hjulen. Tubdäck för hurtbulle och tävlingsbruk saluförs följdriktigt i olika viktklasser.

Radialdäckets mjuka sida har större frihet att röra sig och gördeln bibehåller formen tack vare den styva uppbyggnaden. Hips vips så har vi mindre värmeutveckling och lägre rullmotstånd pga minskad friktion. Temperaturen är den största sabotören av slitstyrkan men eftersom vi fick lite bukt med den gratis så kan vi röra ihop en klubbigare gummiblandning utan att förlora i miltal och i stället vinna ökat väggrepp.

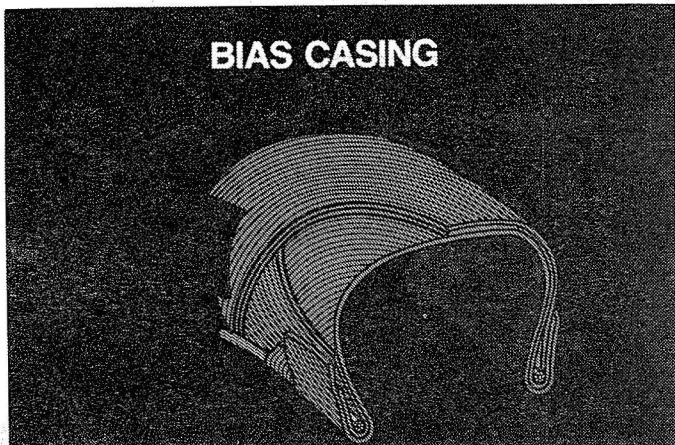


Resning av gördel i diagonaldäck pga gördelns T-shirtlikn. uppbyggnad

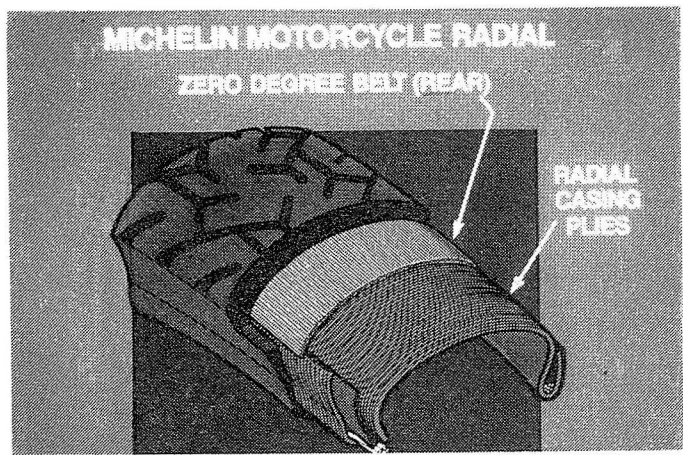


Samma resning av gördel på ett radialdäck

Ovan nämnde vi önskan att erhålla maximalt stor anliggningsyta mot vägen, i första hand för greppets skull men medaljen har en framsida i det här fallet. Tvärt emot vad man helt likgiltigt kan tro så ligger komforten i slitbanan. Eller kanske mest i dess bredd i förhållande till däcksidans höjd. Med den saken är det så att radial mc-däcket har en förhållandevis stum däckside och sålunda får slitbanan svara för komforten. Ju bredare desto bekvämare. Tänk er ett 55 profilsdäck. Den däcksidan sticker knappt ovanför fälgen. Hur bildäck är funtade bekymrar oss inte.



Diagonaldäckets uppbyggnad



Radialdäckets uppbyggnad

	CASING PLYS	BELT PLYS	CASING WEIGHT	CROWN WEIGHT	TOTAL WEIGHT
80 SERIES-BIAS 150/80 V 16 M48	3 NYLON	2 KEVLAR	4.250	4.340	8.590
80 SERIES-RADIAL 160/80 VR 16 M59 X	2 RAYON	1 KEVLAR	3.260	3.900	7.160
60 SERIES-RADIAL 160/60 VR 18 M59 X	1 NYLON	1 KEVLAR	2.440	3.400	5.840
80 SERIES-RADIAL 160/60 VR 16 M59 X	1 NYLON	1 KEVLAR	2.160	3.410	5.570
80 SERIES-BIAS 120/80 V 16 A49	3 RAYON	—	2.560	2.670	5.220
80 SERIES-RADIAL 120/80 VR 16 A59 X	2 RAYON	2 KEVLAR	2.560	1.940	4.500
60 SERIES-RADIAL 130/60 VR 16 A59 X	1 NYLON	2 KEVLAR	1.780	2.000	3.780

(weight in kilograms)

Skillnader i vikt mellan diagonal och radialdäck (i olika profil)

Därmed är huvudsakliga skillnaderna belysta och vi övergår till den praktiska tillämpningen. Där finns fallgröpar nämligen och det är på det hela taget syftet med den här genomgången att försöka visa hur dom kan undvikas.

Vi tar Ducati 900 SS, den nya alltså, som exempel. Den levereras med olika utrustning. 59:or eller Hi sport TX. Det är utprovade kombinationer med fabrikenas välsignelse. Likväl vill jag understryka att dessa däck är komponerade för att användas tillsammans. Kom ihåg ovan hur vi talade om klabbigt gummi. Det gäller i samma utsträckning om mönstrens beroende av varann. Se på bakdäcken TX23 och M59. Alldeles naket i mitten som ett slick, bara lite dräneringskanaler ut mot skuldran. Tacka för det, dom slipade teknikerna har låtit datan göra ett mönster på framdäcket som efterlämnar ett torrt spår. Vanurå?

Jo, framdäcket har fått ett u-format mönster som bryter igenom vattenfilmen och som dessutom har vinklade kanaler som medger hög bromsformåga både i kurva och rakt fram. Klurigt, va. Hi sport TX kan fö bara rekommenderas åt personer med välordnad ekonomi som är beredda att betala för extremt grepp. Milresultatet får komma i andra hand. Den som är ute efter höjdare ska veta att det finns men priset kan förorsaka hjärtsnörp.

En angelägen sak vill jag framhålla. Se listan med dom nyaste modellerna. Betänk att detta är nymodigheter. Få däckhandlare har någon erfarenhet, i synnerhet inte av Ducati. Kom ihåg att det är utomordentligt viktigt att varje däcksdimension monteras på absolut rätta fälgen. Inte ens en så liten avvikelse som en kvarts tum på bredden är tillåten. Att blanda Hi sport med vilket annat däck som helst är definitivt olämpligt. För att inte tala om diagonal radial kombinationer. Tyska Tüf skulle bli högröda om dom såg något sådant och aldrig sluta tjata om verboden och ungeeignet osv. I Tyskland är det fö så att varje mc-modell har en fastställd däckskombination med dimension och fabrikat angiven. Allt annat är otänkbart, och inihelvete verboden.

Nu spanar ägare av äldre cyklar förgäves efter räddningen och lite kan jag väl säga till tröst, mig själv inbegrip-  
 en. Principen för utbyte är att det är fälgen som avgör vad  
 som passar. Vidare skall fram och bakhjul ha samma diameter. (se  
 på BMW, dom har blandat, 17 fram och 18 bak och mycket riktigt  
 så dalar försäljningen. I Sverige så till den milda grad att  
 man måste komplettera med Gilera Saturno. Inte enbart jämmer  
 som synes) Tyvärr så föreligger inte årets prislista men vi åter-  
 kommer i ämnet när besked står att få om tillgängliga dimensioner.  
 Att ta till så våldsamma metoder som att byta fälgar är väl att  
 skjuta över målet men den som är beredd att kosta på klenoden  
 ska veta att den smalaste fälg som ett A59X accepterar är 2.50  
 tum. En 900:a av gamla rejäla sorten skulle då tänkas använda



HiSport Radial Tx11 fram, Tx23 bak

110/80-18 fram. Det däckat är Z-märkt och  
 klarar över 240 knutar vilket torde täcka de flestas behov. Bak  
 blir betydligt knepigare eftersom urvalet finns i sju ton tum,  
 men två M59:or finns som skulle kunna gå an. 160/60ZR-18 är den  
 ena och 150/70ZR-18 den andra. 160 mm däckat kräver 4.50 tums  
 fälg och med frigången i svingen kan bli magert. Det andra däckat  
 är den enda artontummaren där två fälgbredder är godkända, nämligen  
 3.50 eller 4.00 tum.

Tro nu inte att jag är specialist eller expert  
 men vänta er ingen förståelse hos däknisse & co. Den som känner  
 sig stå inför olösliga problem uppmanas att höra av sig. Jag  
 vet var dom rätta svaren finns att få och det är den yttersta  
 meningen med dessa rader. Forskning pågår och villrådiga läsare  
 kan vänta sig lite mera kött på benen så snart sig göra låter.

Kom ihåg att jag varken förbjuder eller avråder på minsta vis,  
 Ducatiägare är kända för att kunna använda knoppen utan inblandning  
 av myndigheter eller ens SMC....

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 bromsslangar

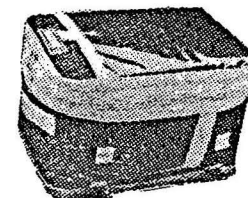
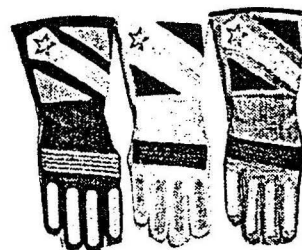
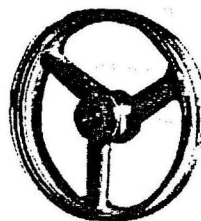
CLOVER tankväska med sugkoppar(perfekt till alutank)

EQUIPMENT ELITE packväskor m.m.

För vidare information om produkter och återförsälj-  
 are ring Italienspecialisten,

S V I T A L   A B

Tel.08/441154   Mobiltel.010/100808





Date 3 aprile 1990

Fax # \_\_\_\_\_



**CAGIVA** commerciale s.r.l.

From :

Phone : (51) 405049  
Telex : (51) 5104921  
Telefax : (51) 405801

Name : NADIA PAVIGNANI - PUBLIC RELATION

To : \_\_\_\_\_

PRESS HANDOUT

Attn. of : \_\_\_\_\_

SUBJECT: HOSPITALITY DUCATI

For most of the European races of the Superbike 1990 World Championship, **D U C A T I** will arrange for a large hospitality tent in order to receive journalists, authorities and customers of the Cagiva Group.

This action will be carried out with the help of the importers in the countries, where the Grand Prix will be held. It is meant to give all the lovers of Cagiva Group products the opportunity of better knowing the fascinating world of Superbike competitions, where the twin-cylinder Ducati 851 plays a very important role.

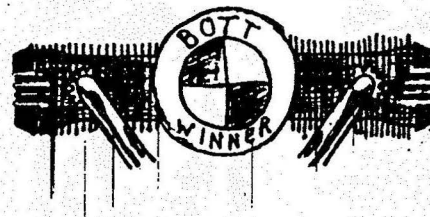
On the racing days, in the intervals between the races, Raymond Roche and Giancarlo Falappa, members of the Ducati Racing Team, together with Team Manager Marco Lucchinelli will be happy to answer the questions of all the journalists and guests of the Ducati hospitality tent.

Food and drinks will be served to make the stay of all the guests even more enjoyable.

ATT: "OLLENELLI"

Bättring och Bot önskas för 1990.

PRESSRELEASE för fri och omedelbar publicering:



NYTT HEMLIGT VAPEN AV "OLLENELLI".

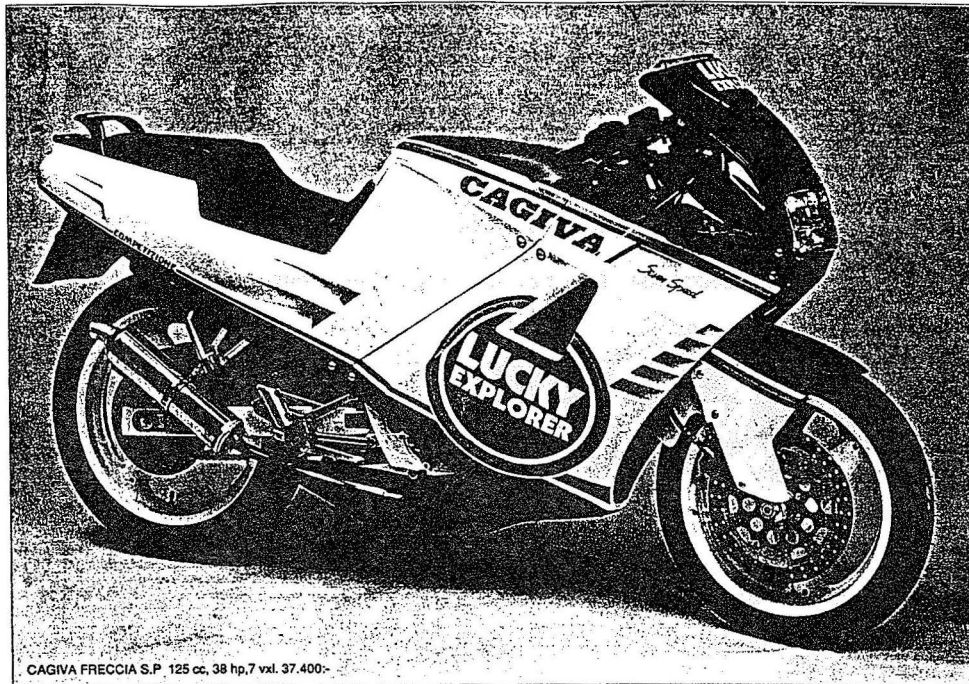
I sin strävan att göra "hat trick", dvs vinna Bot-cupen tre gånger i rad, har Ollenelli nu tagit till ett nytt fantastiskt vapen: BMW. (Be Ämm dobbelVee)

En motor som Olle har köpt (för hemlig summa) har han utrustat med de senaste nyheterna, såsom brytalös kick, elektronisk förställning av gasvajern och dubbla luftburkar. Dessutom sägs det att han har trimmat motorn, genom att lägga ner över fyra timmar på att putsa ihop cylinderfotens passning mot emblemet, och fasa kanterna på ventilkåpan för maximal anliggningsyta mot Kvällsposten-kurvan på Knutstorp.

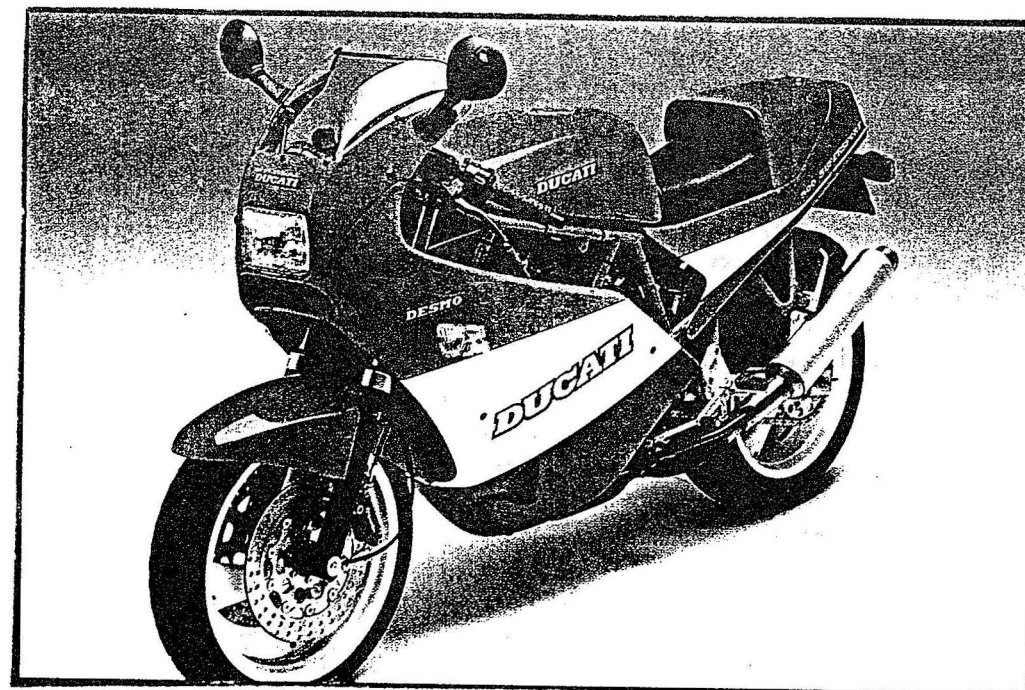
För att vara på den säkra sidan för djupa nerlägg har han dock monterat motorn i längden i ramen. (Som kommer från en Moto Guzzi V65 Florida, där kåpglasat är kvar) Ramen blir på detta vis längre, och får därmed en längre hjulbas, vilket Olle säger sig uppskatta.

Den i övrigt mest iögonfallande förändringen på motorn är att den är ombyggd till 2-takt, som Olle gillar bäst...

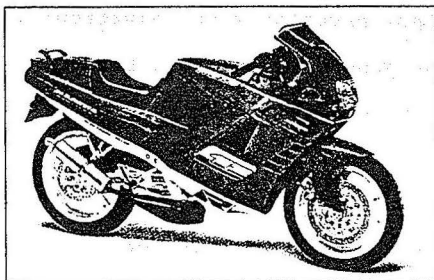




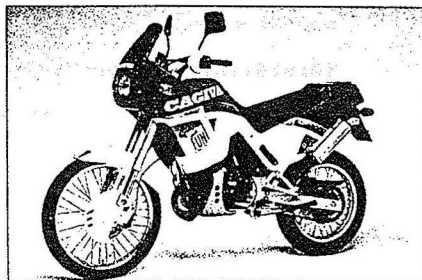
CAGIVA FRECCIA S.P. 125 cc, 38 hp, 7 vxl. 37.400,-



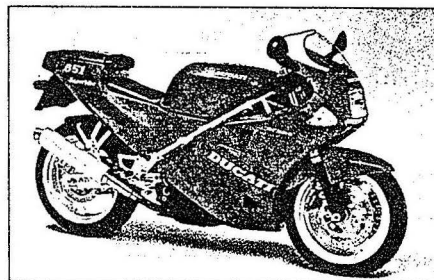
## EN MODELL FÖR VARJE PERSONLIGHET



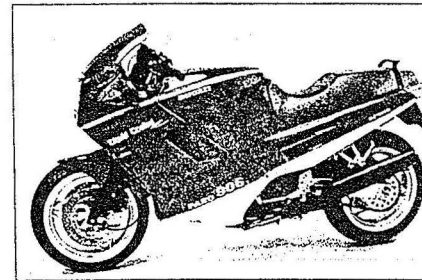
CAGIVA FRECCIA C 12 R, 125 cc,  
32 hp, 7 vxl. 32.900,-



CAGIVA N 90 125 cc, 31.5 hp,  
7 vxl. 31.900,-



DUCATI 851 S.P. 126 hp, 134.000,-  
DUCATI 851 STRADA, 104 hp, 109.000,-



DUCATI 906 PASO. 88 hp. 78.900,-  
DUCATI 750 PASO. 75 hp. 64.900,-

DUCATI 900 SS 83 hp. 79.000,-  
DUCATI 750 SPORT 75 hp. 69.000,-

BISCAYA MOTOR, ALINGSÅS, 0322-301 29  
CYKELVERKSTADEN Ö. VISBY, 0498-782 82  
HALVARS MOTOR, ESKILSTUNA, 016-35 10 46  
KARLENS MOTOR, LINKÖPING, 013-21 11 18  
KARLSTRÖMS MOTOR, SALA, 0224-111 66  
KNÅDA SPORT, EDSBYN, 0271-340 75  
MC-CITY, MALMÖ, 040-868 70  
MC-HÖRNAN, SÖDERTÄLJE, 0755-635 31  
MC-PADDOCK, KLIPPAN, 0435-157 20  
MALMS MOTOR, JÖNKÖPING, 036-18 73 47  
MOTOR TEMA, KALMAR, 0480-115 65  
NMI, ÖDAKRA, 042-20 58 00  
OVES MOTOR, OLOFSTRÖM, 0454-423 55  
PEMAS RACING, ÖREBRO, 019-18 99 44  
SAMURAJ MOTOR, SOLNA, 08-83 27 28  
SPORTSER TOOLS, KINNA, 0320-129 82

  
**DUCATI CAGIVA**  
 IMPORTÖR:  
**NORDBECKS  
 MOTORIMPORT**

ÖDAKRA. TEL. 042-20 58 00

## DUCATI SUPERBIKE 851 1989 USA- VERSIONEN

Äntligen har den kommit till USA. Denna karismaomsusade åttaventilars desmomaskin finns nu vanligt gatåka även för oss amerikaner. Genom kurvorna flyger den lika stadigt som en gammal kamskaftare, och ur böjarna drar de åttio bakhjulshästarna lika kraftigt som en multicylinderhoj av helt annat ursprung. Vi kan lika gärna avslöja redan nu att superlativet "SuperBike" inte bara är en dekal på den här hojen!

Första gången vi såg 851:an var i Italien i september 1987. Då var det frågan om en förserie för racing. 1988 importerades ett femtiotal produktionsracers hit för det facila priset av över 20000 dollar styck. I Europa kunde man köpa Stradan, men ingen importerades officiellt hit. Som vanligt med Ducati har produktionen varit ojämn, och komponenter som bromsar och hjul har varierat i fabrikat. Den modell som vi testat är en sen produktionshoj från Europa. Likheten med förra årets racehoj är slående, dock är priset sänkt till ca 12000 dollar!!!, mycket tack vare anpassning till massproduktion. Delar till fjädringssystemet i bak frästes på 88:orna för hand, numera är det smidda och gjutna grejor. Det handlagda glasfiberkomponenterna är också utbytta mot formgjutna dito.

89:an har 17-tumshjul som racern och batteriet är nedflyttat från bakändan till motorn, allt för en bättre viktfordelning. Kåpan är smidigare i sin utformning än Stradans. Chrome-Molyramen är likadan som på Dale Quarterleys SuperBike 851:a. Motorn är densamma dock. Den grundar sig på den gamla Pantah-designen från 1980 då med 500cc (74mmx58mm) och nu med 851cc med måtten 92mmx64mm. Det är dock inte mycket kvar av 500:an. Nytt vevhus med vevaxel i ett stycke, vevstakar med H-tvärnsnitt, och en sexväxlad låda med ny hydraulisk torrkoppling som manövreras med stång som går igenom huvudaxeln i lådan. De riktiga juvelerna är dock de fyrventilade topparna och bränsleinsprutningen.

Varje topp är ett litet mästerverk i ingenjörskonst. Bordi har lyckats få in två kamaxlar, fyra ventiler, åtta vipparmar och raka fina insugningskanaler i samma form. Varje topp har sin kuggrem som drivs av en mellanaxel på motorns högra sida. Högeränden av kammen är kullagrad medan andra änden löper i ett välsmort glidlager. Ventilerna 32/28, sitter med 40graders vinkel vilket ger ett kompakt förbränningsrum med snabb förbränning som följd. De gamla tvåventilsmotorerna hade 60 graders ventilvinkel. Fördelen med fyrventilstoppar är dels att ventilerna är lättare

och följdaktligen tål högre varv, samt att flödesarean blir större, om man jämför 904cc motorn med 43mm ventiler med 851:an, så ger den mindre motorn tio procent större flödesarea!!! Desmosystemet har inte blivit lättare att justera med fyrventilstoppar, tvärsom. Vissa handlare uppger 6 timmars arbetstid för en komplett ventiljustering, andra åtta timmar. Tack vare att systemet fungerar bra trots alla delar behöver inte nödvändigtvis ventilerna justeras vid varje kontroll, och tur är väl det för de bör kollas var trehundra mil enligt fabriken.

Insprutningssystemet från Weber ligger ljusår före de konventionella Weber- och Dell'Orto förgasare som vanligtvis sitter monterade på andra Ducatihojar. Trots en trottelloppning på 50mm fungerar systemet perfekt från tomgång till rödmarkering. Datorn som styr processen, programmerades först i bromsbänken. Den ger optimalt med bränsle vid varje varvtal. För racebruk räcker det programmering vid varje 500 varv, men när respektive lands miljö och trafikutskott skall godkänna maskinen krävs en avsevärt noggrannare programmering. Sensorer känner av lufttryck och temperatur i luftboxen, temperaturen på kylvätskan (ingen choke behövs), trottelnns läge och rörelse, samt varvtalet på motorn. Datorn bearbetar alla data och öppnar sen injektorerna rätt antal millisekunder, samt ger tändsystemet signal att nu är det dags att tända på blandningen!!! Systemet funkar perfekt så länge ingen rör luftbox, ljuddämpare och andra fasta parametrar. När det blir tal om trimning får 851-ägaren göra som biltrimmarna idag, leta rätt på "heta chips". Nu behöver 851:an ingen trimning. Med 80 hästar på bakhjulet åkte vi som bäst 11.61 sekunder på kvartsmilen, att jämföra med en 90-hästares Suzuki GSX-R 750 som klarade 11.06 sekunder. Så nära en supersnabb japansk fyra har väl aldrig en italiensk V-twin varit. Ducati 851 är utan tvekan den snabbaste produktionstvinnen vi testat. Dessutom är Ducatin lättare att åka fort med än Suzukin, tack vare en jämn och flack effektkurva. Maskinen varvar lätt upp till rödmarkering vid 9000r/m, men det går att åka ruskigt fort utan att överskrida 5000r/m. Vid det varvtalet ger 851:an 40 hästar mens Suzukin bara presterar 31 !!! För att prestera samma vrid som Ducatin vid 3500r/m måste Suzukiföraren varva till 7500r/m. I praktiken betyder det att Ducatiföraren kan köra mycket mer avspänt när det går fort, och koncentrera sig mer på vägen än på maskinen. Motorn går smidigast under 5000r/m och över 7000r/m. Däremellan finns en liten svacka i vridet och vibrationerna ökar. Våghållningen är superb, och mycket måste de suveräna Michelin-Hi-Sport Radialdäcken krediteras för. Chassits geometri har ungefärliga mått som alla andra sportmaskiner och är urstadigt.

Det feta bakdäcket ett 180/55, samt ett lågt smalt clip-onstyre i kombination med det inte alltför snabba chassit, gör att det krävs armstyrka om hojen skall kastas genom tvära kurvor. Men det är ingen nackdel, för chassit överraskar aldrig föraren. Istället är maskinen en klippa på vägen och far fram över gupp och ojämnheter med ett orubbligt lugn. En del av det fina uppförandet kan förklaras med chassits korta fjädrings väg. Trendigt som sig bör sitter en 42mm Marzocchigaffel med justerbar dämpning på hojen. Fjädringsvägen är blott 99mm jämfört med Pasons 140mm. Nu kräver dock en kortare fjädringsväg en mer noggrann justering för att inte systemet ska komma i obalans. 851:an har alla justeringsattribut för att göra slika inställningar. MR1-gaffeln har fyra dämpningslägen att välja mellan. Stötdämparen i bak är också en Marzocchi, justerbar både i dämpning och retur samt förspänning av fjädern. Dessutom är stötdämparen infäst i toppen med en eccentler som är som är ställbar, vilket gör att man kan justera in hojen i höjled utan att ändra på fjäderförspänningen. 851:an är inte på något sätt för känslig hur eccentern står, men en klar skillnad i responsen i styrningen märks.

En nagel i ögat på testhojen var de svampiga bromsarna i fram. Luftning gjorde ingen skillnad. Fram sitter maffiga 320mm rostfria skivor som är flytande upphängda i radiell väg. Svarta fyrkolvsok från Brembo nyper åt skivorna. I bak sitter ett tvåkolvsok som bromsar en 245mm skiva.

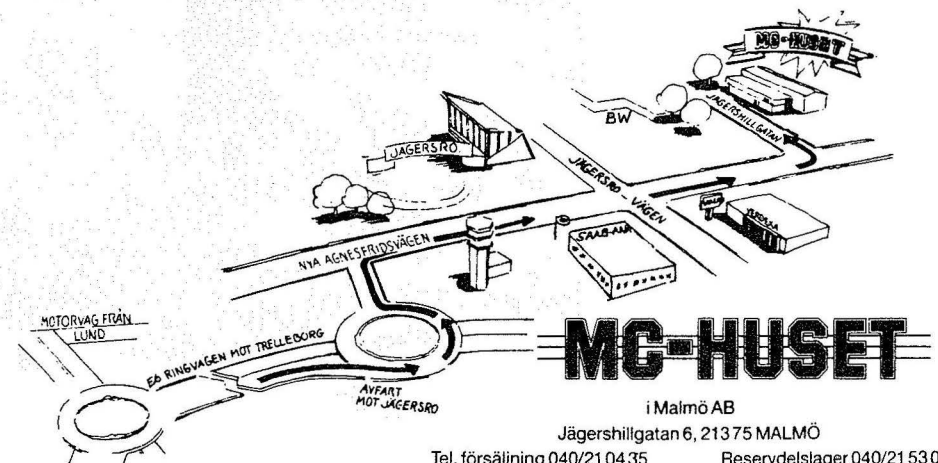
På minussidan hamnar också varningslamporna som är nästan omöjliga att se i dagsljus. Det finns ingen bensinkran, utan en blinkande röd varningslampa som sätter ingång redan när tanken är knappt halvfull. Den är svårstartad med kall motor trots datorn och alla sensorer. Ässå den hopkrypta körställningen, som får en FZR1000-förare att känna sig som på en Guldvinge !!! Stuket är racigt, och man får inte vara alltför lång för att sitta bra.

En verkligt seriös Ducatisti med 12000 dollar att spendera, bryr sig nog inte så mycket om dessa små bagateller, utan ser hellre på att 851:an är utan tvekan den bästa och vassaste Ducatin för gatan någonsin. Den är en härlig rööööd dröm av morgondagens teknik blandad med känsla för hur en hoj ska vara byggd och hur den ska uppföra sig. Om den bara vore hälften så dyr..... Copyright Cycle sept-89/LA

## Välkommen till



## Ett helt hus med motorcyklar, mopeder reservdelar och tillbehör



i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 21375 MALMÖ

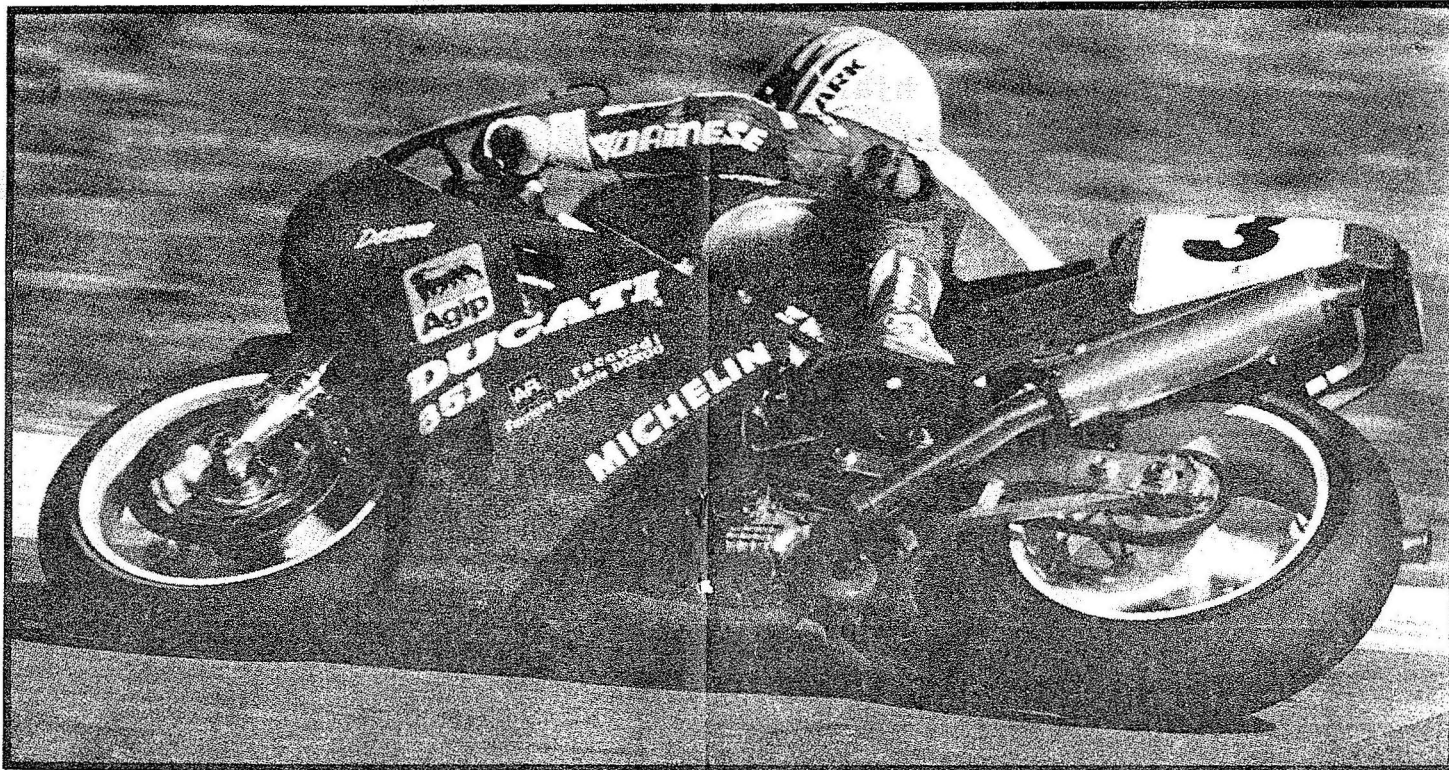
Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00





Ovan: Pirovano (6) tar starten. Nedan: Roche på väg mot V2-victory!





# 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

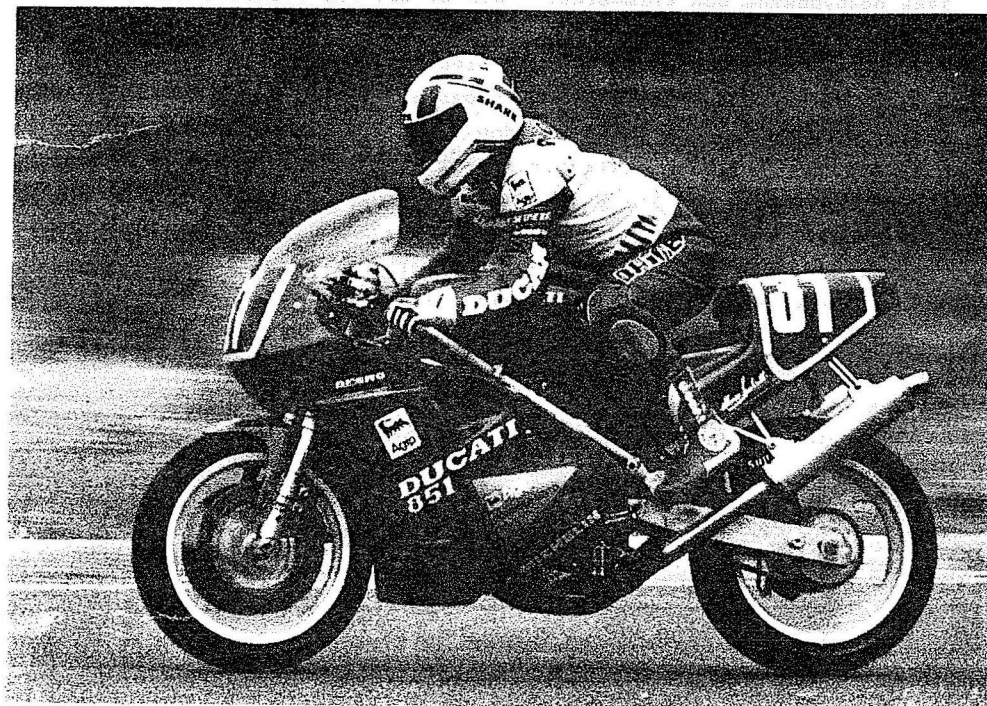
(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

## EN TITT I FÖRSÄKRINGSDJUNGELN

När du läser det här kanske du redan har ställt på hojen, men har du kollat din försäkring? Vad jag menar är: har du valt det billigaste försäkringsbolaget? Här finns mycket stålar att spara. Försäkringsbolagen har en hel djungel av olika rabatter och erbjudanden vilket gör valet svårt. När man jämför försäkringskostnaden skall man jämföra årskostnaden. Lägg ihop din årskostnad du har idag (inkl garageförsäkring) och jämför med andra bolag. Som exempel hade min Alazzurra 650 dubbelt så hög garage försäkring hos Holmia jämfört med Trygg Hansa (detta troligtvis för att Holmia skall "motivera" sina kunder att teckna en sk årsförsäkring). Många bolag lämnar en hyfsad rabatt om man samlar sina försäkringar i bolaget (t.ex hoj, bil och hemförsäkring). Holmia ger 5% rabatt efter att bonusen dragits av om man är medlem i SMC. Alltså finns det många faktorer att kolla om man vill se över sina försäkringar. För att få behålla sin bonus skall man byta försäkringsbolag på huvudförfallodagen eller om fordonet varit avställt en viss tid (jag kan inte den exakta tiden tyvärr). Själv sparar jag ca 2000:-/år genom att byta och samla försäkringarna i ett bolag. Det finns alltså anledning att kolla. Lycka till.

Micke Werkelin



Raymond Roche

## DAYTONA PRO-TWINS 1989

I åtta mil höll de på, Dale Quarterley på sin FBF-Ducati 851, Paul Lewis på sin V-twin Honda. Ducatin hela tiden pressande mot sin rival. Ömsom före, ömsom efter, ibland innanför och ibland utanför. Hondan var dock oftare före när duon passerade mållinjen. Jimmy Adamo låg på en säker avvaktande tredjeplats på en snabb 851:a. Med lite tur kunde han ha klippt både Lewis och Quarterley vid mål-gång.

Som på de flesta täta race på Daytona, började målgången i utgången på chikanen efter korta rakan, Lewis låg i ledning med Ducatin slickande hans bakhjul. Adamo missade en varvning, och därmed chansen till en första eller andraplacering. På bankingen i kurva fyra gick Ducatin upp ovanför och jämsides med Lewis. Quarterley körde tufft och tvingade ner Lewis mot bankanten. Lewis klarade inte av pressen utan fick ge sig. Dave Quarterleys attackerande och aggressiva åkning vann det bästa racet på hela Daytona Bike Week med en meters marginal.

Pro-Twinsracet var inte bara det tätaste racet. Klassen visade även upp det mest tekniskt raffinerade maskineriet. SuperSport- och SuperBikeklasserna har urartat till en tråkig massa av likformiga fyrcylindriska japanska sportmaskiner!!!!

Likformigheten har framtvingat andra klasser för de riktigt entusiastiska hojbyggarna och trimmarna. I USA är det Pro-Twins, i Australien är det BEAR (British European American Racing), Tyskland har Twins Racing och i Japan kör de Sound of Singles.

Pro-Twins föddes för tjugo år sedan på klubbnivå som Battle of the Twins. Då gällde det att komma undan de dyra klasserna med fabrikshojar ovch liknande. Klassen växte sig snart ifrån klubbarna och togs upp på nationell nivå. Då kom problemen. Det gick inte längre att köra veteranhojar tillsammans med prototyper kapabla för 250 knyck. Konkurensen hårdnade och man sållade agnarna från vetet. Nu började klassen att mogna. Vackert byggda hojar, skapade av entusiaster, visade upp sig på banorna. Vem minns inte bataljerna mellan Lucifer's Hammer med Gene Church och Jimmy Adamo eller Marco Lucchinelli på Cagiva/Ducati.

Pro-Twins har blivit en skola för kreativitet och nytänkande. Av vinnaraspiranterna på Daytona är det bara Ducati som har en produktionsracer i egentligt syfte. Det krävs dock både skickligt folk som preparerar och goda kontakter med fabriken för att få den att gå riktigt fort. Bäst på båda punkterna i USA är Eraldo Ferraci. Förra säsongen körde team Ferraci med motorer med standardborrning och slag (92X64) och även ljuddämpare, för han fick inte tag i chips som funkade tillfredställande med öppet avgassystem.

Ventilerna var 32mm respektive 28mm. Han visste dock att en del racemotorer i Italien gick med 34/30 ventiler. Den här säsongen kör han en gyllene medelväg med 33/29 ventiler och 2mm större borrning som ger en cylindervolym på 888 cc. Teoretiskt borde en maskin med de här värdena ge omkring 116 hästar vid 9500rpm, och det låter faktiskt lite lite. Maskinen andas i alla fall klart bättre i år, och tillsammans med diverse småändringar har han lyckats få en hoj som är lättare att både serva och justera för olika banor. Ferraci är väldigt försiktig i sina göranden, nästan konservativ, men det är en synnerligen effektiv konservatism.

Reno Leoni, vars förare Jimmy Adamo har segrat på Daytona förr om åren, hade ett mycket dåligt 1988. Deras 851:a gick aldrig riktigt bra och de skiftade mellan insprutning och förgasare under hela säsongen. (som jag har hört från USA så var det ingen egentligen utom Ferraci som fick snurr på sin 851:a pga brist på chips, översätt. anm.) . I år visade dock Adamo med sin tredjeplats att teamet är med i täten igen. Frågan kvarstår dock bland Weber-Marelli åkarna vem som får de värsta chipsen !

Dr. John Wittner har slutat sitt alldagliga liv som tandläkare, och helt övergått till sin älskade Pro-Twins-Guzzi. Han är upptagen i hovet av Guzzitekniker och av stormogulen Alejandro DeTomaso. Wittner har fört sin Guzzi den långa vägen. 1987 vann maskinen Pro-Twins med stötstängstyrda tvåventilstoppar, utvecklat under flera år i den amerikanska enduranceracingen. Förra året kom Guzz-fabriken till undsättning med 4-ventilstoppar. I år sitter det ett 52 mm Weber-Marellisystem med chips på hojen. Genom att göra om förbränningsrummet har Wittner kunnat ta bort halva kolvdomen, och på så vis få bättre utrymme för gasrörelsen före och under förbränningen. Nu sker förbränningen över hela kolven istället som förut, en ellips i kolvens mitt. Kompressionen är 12,2:1. Trots ett vackert Muzzy-byggt avgassystem låter maskinen mycket, oerhört mycket.

Enligt Wittner är 1989 ett motorår. Dvs ryggradsramen med sitt flytande kardarhus och framgaffeln med centraldämpning får leva sitt egna liv under tiden man försöker sortera ut alla ändringar på motorn. Kuriöst nog tappar motorn oljetrycket ett par tre gånger per varv. Troligen följer oljan med vevaxeln. På frågan om hur motorn överlever, svarar Wittner att varje vevaxeltapp håller 30-40 ccm olja och att det räcker som reserv vid dessa tillfällen!!! I racet satte en brusten kamrem på näst sista varvet stopp för en tämligen säker fjärdeplats.

I samma verkstad som Wittner stod Don Tilleys modifierade Buell-Harley. Ett tio år gammalt projekt som började med Lucifers Hammer. Det har varit ont om H-D i tätstriden de senaste åren, mycket tack vare att de övriga har haft någon form av fabriksstöd. Gene Churh, som är chaufför åt Tilly, lyckades inget vidare förra året, trots Buellchassiets låga vikt och vibrationsfrihet.

Till i år hade Tilly skaffat en Öhlinsdämpare. Problemet med Buells chassi är dock att stötdämparen arbetar bakvänt. Det fixade Öhlins med en specialare och enligt Tilly så funkar fjädringen perfekt för första gången. Det klumpiga plastkarosseriet är borta, ersatt av betydligt smidigare saker. Vid en vindtunneltest i Canada nyligen fick hojen bättre värden än en standard Buell och en ny Suzuki GSX-R. Tilly tror på toppfart på bortåt 270 km/t. Tilly berättar att vid portning av toppen så slipade och slipade dom tills helt plötsligt de befann sig i luften. Nu håller portarna en D-formad öppning med plan botten och välvd tak. Mikuni VM44 modifierade till smoothbore 42:or sköter om topparna. De är ett arv från XR750 motorerna och de ger faktiskt större flöde än de senaste flat-slideförgasarna. Toppeffekten ligger runt 118 hkr vid 8000 r/m, med värsta vridet på knappt 5500 r/m. Det gamla problemet med rullhållaren förvevstakslagret är borta i och med att en ny typ med annan konstruktion och mindre rullar används. Vevaxeln är en modifierad XR750 variant och vevhuset är modifierat med stålbusningar för att hålla i de tvåradiga rullagren till vevaxeln.

H-D fabriken övertalade Tilley att åka på Daytona i år, trots Tilleys protester om att vissa bitar i motorn var så gamla som nio år!!! Växellådan, en femväxlad sak byggd för fabrikssteamet för tjugo år sedan fungerar visserligen alldeles utmärkt, men händer det något, ja då är det slutkört.

På racet fick Church ge upp tidigt då hojen bara gick på en cylider. Eftersom Tilley saknar både pengar och nya delar, börjar han misströsta efter alla besvikelser. Han vill helst ställa undan maskinen och vänta på den nya SuperBike/Pro-Twins motorn från H-D.

Den verkliga värstingen på Daytona var nog Britten, ett alldeles privat projekt av John Britten från Nya Zeeland. Om vi undantar Marvichjulen, White Powergaffeln, bromsarna från Lockheed och diverse småkrafts, är allt på denna vattenkylda 60-graders V-twin konstruerat och byggt sedan juli förra året. Chassit består av en triangulär kropp som sammanbinder styrhuvudet med motorns topplock. Kroppen är uppbyggd av rör som lindats med kolfiber i dränkta med flytande epoxi och hela proceduren görs under en

viss förspänning så högsta bärighet uppnås. Eftersom kolfibern är blöt av epoxi tillrättalägger sig fibrerna i rätt riktning under förspänningen. Denna lilla låda fylls med skum och plätas in med en matta av kevlar/kolfiber. Svingarmen är gjord på liknande sätt, och tillsammans väger chassit 7 kg. Motorn fungerar som bärande del emellan chassits två delar. Svingen är lagrad i motorn, och är kopplad via stänger och hävarmar till en singelstötdämpare vertikalt framför motorn !!! Växellådan är femväxlad. Eftersom Britten ville motorn långt fram i chassit men ändå en kort hjulbas byggde han V-motorn med 60 graders vinkel. De fyra överliggande kamaxlarna drivs av en enda kuggrem från vevaxeln. För att få en smal motor lade Britten generatoren bakom den bakre insugningskammen. Ett dubbelt tändsystem, ett för varje cylinder, får sin energi från en magnet på vevaxeln. Motorn är smal och lågt placerat i chassit. Det sandgjutna aluminium blocket är horisontellt delat med cylindrar och övre delen av vevhuset i ett stycke. Konstruktionen är mycken ren i designen utan en massa vebbar och förstyrningar som är så vanligt idag. I topparna sitter insugningsvebntiler av titan med en inbördes vinkel av 30 grader. Borrning och slag är 92x72. Vevstakar av titan från en Cosworth-DFX Turbo-Indy-motor med borrade oljekanalerna sitter i, exklusivt så det förslår.

Insprutningssystemet är ett hopkok av Britten och ett Bosch-system som byggs i Nya Zeeland och som har används på ett trettio-tal racingbilar. Britten anger toppvarv till 9500r/m och motorn ger då bortåt 118 hästar, och det låter rimligt, för när hojen gick då gick den fort. Britten är övertygad att maskinen har utvecklingspotential med bortåt 130 hästar, och kan bara den ekonomiska biten lösa sig så bör maskinen bli en vinnare. Britten kan även tänka sig att tillverka fler exemplar om någon är intresserad. På träningen hade teamet problem med en givare till insugningssystemet, och vid starten var det elektronikboxen som inte ville vara med, så hojens riktiga potential fick vi inte se.

Förra årets vinnare, Quantel-Cosworth, fick vi inte se i år, men dess största konkurrent, Commonwealth-Hondan var där. Den är ett hopkok av RS 500 fjädringskomponenter, en Caffreybyggd ram och en RS750 dirt-track motor. Motorn är borrad till 857 cc och maxvarv ligger på 10000r/m. Eftersom fjolårsmaskinen var för lätt i nosen, flyttades tank och förare fram ca 40mm till i år för bättre viktfordelning. Gaffeln är utbytt mot en dito från VFR750.



Motoroljan är numera flyttad från ramen till en egen tank, då vissa problem uppstod förra året med oljetillförseln. Effekten ligger runt 115 hästar vid knappt 10000r/m. Hojen är lätt, den väger ca 13 kg mindre än Ducatin, dvs ca 158 kg.

Närvarande var också tre mycket speciella BMW. Det var en -88 och en -89 Handrich-Mayer Special, byggda för den tyska BOTT-serien av en tysk handlare, körda här av Dave Emde som kom tia och tysken Herbert Enzinger som placerade sig som sjua. Den tredje BMW:n var en multinationell historia, en AMS-Fujii, en tysk maskin, byggd i Japan, för att tävlas med i USA.

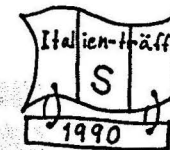
Den äldre H-M maskinen består av en standardbaserad ram med en förgasarmotor med Krausertoppar med fyrventilteknik. Den nyare maskinen använder en likadan motor men ett chassi där motorn är flyttad 5mm åt sidan och i 7graders vinkel för att få plats med ett fetare bakhjul. I grunden är chassit ett Krauser fackverk-chassi. Båda hojarna använder BMW:s egna parallelogramsvingarm. Nya hojen avfjädras i fram av en upp-och-nedvänd WhitePower gaffel. Bensintanken sitter långt framme i fackverket, och föraren får krypa ned på en attrapp på rakorna. Effekten på H-M maskinerna ligger på ca 105 hkr vid 8200 r/m.

Den japanska BMW:n var byggd på ett specialchassi och sving. Motorn hade dock bara tvåventilstoppar och effekten uppgavs till ca 95 hästar. Maskinen kom 11:a i racet, så den tyska trios resultat får väl anses klart godkänt.

Det är inte bara i täten som specialarna finns. Hela fältet var fullt med underbara skapelser.

Just nu är Pro-Twinsklassen inne i en guldålder. Den andas kreativitet som den värsta fyrtakts-Grand-Prix-racing. Racen är mycket spännande och täta. På Daytona vann Ferracis 851:a Pro-Twinsracet, en annan ledde SuperBike racet, frågan är vilket som är huvudklassen egentligen!!! Copyright Cycle June-89/LA

## ITALIEN-TRÄFF S



Träffen kommer att hållas den 15 - 17 JUNI i Hjärtasjöbadet utanför Lönsboda. Kommer ni norr ifrån så ta väg 121 utanför Älmhult mot Olofström. (Lönsboda ligger i nordöstra Skåne)

Campingen är belägen vid en sjö. Vi öppnar fred. kl. 16.00 med försäljning av mat och dryck. Det finns riktiga toaletter och varmvatten duschar.

Vi kommer att ha sedvanliga lekar för Italien frälsta t ex Kast med liten Japan produkt. På kvällen kör vi disco i ladan och på lördagskvällen kommer ett band att spela. Vi planerar även i år att ha en utflykt på lördagseftermiddagen. Målet är ännu inte bestämt.

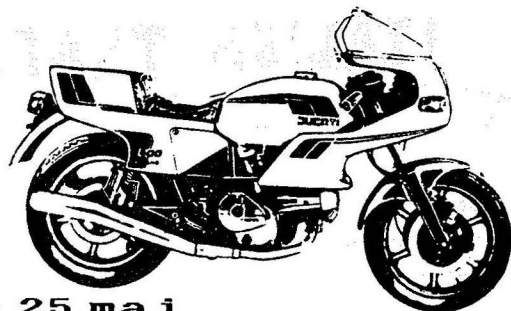
I och med vi inte har någon klubb som stöttar oss ekonomiskt måste vi ha förhandsanmälan. Det sker via PG 424 76 29-1 till Ulla Dagsberg. Priset är 40:-/pers inkl. fika och camping. Senast den 1 JUNI vill vi att ni skickar in pengarna.

Undrar ni efter något så hör gärna av er till Ulla Dagsberg 0456-54296 el 52521 eller till Clay Torstensson 044-41900. PS Uppgifterna står även i SMC Kalendern!


BENVENUTO, CIAO Ulla

## BANKÖRNING PÅ GÄLLERÅSEN


**"WHEN  
ONLY  
THE BEST  
WILL DO"**



**Fredagen den 25 maj**

Crobb-a-croob-poff-poff-skrap-brumbrumbrum  
Tjoflöjt på er rejsnissar och promenadåkare. Nu hyr vi bana igen! I Duceklubbens Eriksgata genom landet har nu turen kommit till  välkända Gälleråsen utanför Karlskoga. Det var på denna klassiska bana storheter som Lucchinelli, Barry Sheene, Kenny Roberts och Johnny Cecotto slogs i samma heat i 500 WM 1978.

Vad kan man mer begära?

Nu i Svenska -90-talets Sverige har överstatliga kontrollmyndigheten inte ha roligt SVEMO  ansett sig kunna ge tusan i att ge detta historiskt tyngda äroslagfält någon banlicens, vilket resulterar att vi finsmakare måste registrera våra objekt för att få köra dem på bana (pu vilken mening men jag är upprörd).

Men vi har ännu inte lagt oss ner för att rosta bort; VI HYR BANAN ÄNDÅ!! Följande gäller:

Vi, Svenska Ducatklubben, hyr Gälleråsen den 25 maj mellan klockan 09.00 och 17.00. Hojen måste vara registrerad och i trafik (=vara trafikförsäkrad). Kostnaden blir 100:- per förare. Åkningen kommer att vara indelad i olika grupper, allt efter hur fort man vill köra. Ingen behöver alltså vara orolig för att ..., tja ni förstår!

**Väl mött**

ps. sola i Karlstad har lovat att dyka upp. ds

Frågvisa kan plingla till Cullamannen 031-232221



**BULLERFONDEN LEVER! ! ! ?  
BULLERFONDEN LEVER! ! ! ?  
BULLERFONDEN LEVER! ! ! ?**

Betala till bullerfonden-DIN försäkring mot myndighets-trakaserier

Försäkringen är ett skydd mot böter du och din Duce får pga "felaktig ljuddämpning" och "avsaknad av flamskydd". För sådana triviala saker får du hela boten ersatt. Även avgiften för ombesiktning ersätts av bara farten... Fonden knusslar inte!

Något så småaktigt som självrisk befattar sig fonden naturligtvis inte med, men skriv gärna i Cucciolo om myndigheternas övergrepp mot dig.

Böter pga "störande beteende" kan fonden tyvärr inte ersätta, men stå på!

Gör så här;

Betala 40 kr på postgiro 20 40 12 - 9, betalningsmottagare Ducatibuller. Ange ditt namn, hojreg-nummer, favoritost och medlemsnummer.

försäkringen gäller till årsskiftet eller tills pengarna tar slut.....

Frågor besvaras av herr Sven Cullman 031-232221

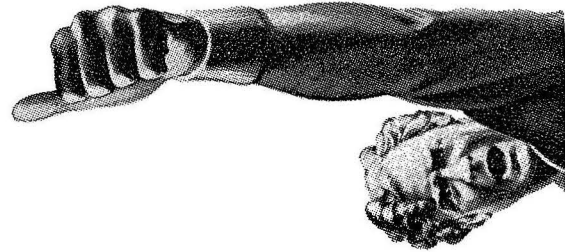
# Cucciolo's

## BATTLE OF THE

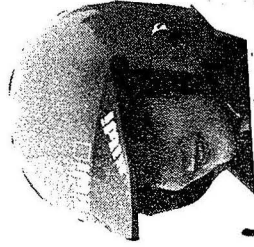
## MOTORVELOCIPEDS

Starten i denna gastkramande tävling sker lördag 26/5 kl. 10.00 (i mål 16)  
Vi tämltar vid banan efter att under fredagen tränat med motorcykel på Helleråsen. Anmäl dig till mopedracet på telefon: Pinnkopp 050215103 Pinnoccio 050214285

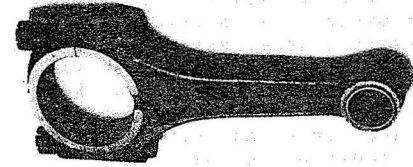
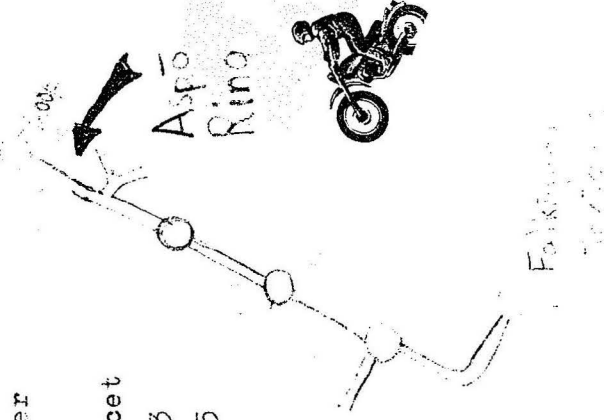
Mar 2000



**PIRELLI**



# Välkommen!



## MASKINREGLER Battle of the Motorvelocipeds

Följande ändringar får göras på en 50cc mopedmotor:

- Ändring av insug och avgaskanaler
- Planing av topplock
- Fritt val av avgassystem
- Jackning av kolv
- Omdrevning
- Uppborrning av original förgasare



### Övrigt

Minst 2, max 4 förare varav minst 52% skall vara medlemmar i Svenska Ducatiklubben.



## OLJA, EN NÖDVÄNDIG SMÖRJA

Att en modern högprestandamotor över huvudtaget håller mer än tusen mil måste anses anmärkningsvärt. Tiotusen varv, höga vridmoment, enorma yttryck på lager och kugghjul vid forcerade växlingar och det enda som förhindrar ruinerande haverier är den hårt plågade oljefilmen. Den skall dessutom transportera ansevärliga mängder värme utan att brytas ned och hindra frätande förbränningsrester från att äta upp motorn. Men den är sinnrikt ihopsatt.

En vanlig gammaldags motorolja framställs genom att destillera och raffinera råolja som hämtas ur jordens inre. Den får sedan egenskaperna tillrättalagda genom tillsatser av olika slag. Där finns en gigantisk marknad för hysch, hysch. Jag läser direkt från en flaska som står till hands: "Innehåller "molbaumin", särskilt upfunnet för att möta rasertävlandets extrema krav". Klart som korvspad och ungefär lika upplysande. Personligen blir jag rasande av såna formuleringar. Svammel, man har tamen nåt att dölja.

Till ordningen. En syntetisk olja av i dag är en komplicerad produkt. Den är sammansatt av mikroskopiskt små gasformiga molekyler som bildar långa kedjor av kolväten som kemiskt sett är estrar och, eller polyalfaolefiner. Det betyder att dom nya, syntetiskt, framställda molekylerna är extremt rena och sinsemellan identiskt lika. Nåja, inte alldeles men i mycket högre utsträckning än i en naturlig olja som utgör en blandning av många olika molekyler. Dom här gasformiga småmolekylerna som gaddas samman är i sig framställda ur råolja, men riktigt hur tror jag vi hoppar över. Elektroniskt, kanske.

Genom att dom här estrarna etc är framställda på konstgjord (syntetisk) väg så kan man ge dom alldeles bestämda och önskvärda egenskaper. Då har man fått en oljebas som är född till att bli motorolja i vuxen ålder. Riktigt så är det inte med mineraloljor. Där får man ta den råolja man kommer över och raffinera och hålla i tillsatser och så får det bli därefter. Så mycket som tio procent av den färdiga oljan kan utgöras av olika tillsatser.

En köpare i butiken ser kanske i första hand enbart priset. Är dubbla priset för en syntetolja försvarbart att kosta på ögonstenen? Oljan är framställd för att fylla vissa bestämda högt ställda krav. Krav som går att mäta och väga, inget svammel om fantsifulla tillsatser. Det kan man läsa på förpackningen. "Uppfyller API services SE, CD" tex. Då betyder det att det är provat såväl i laboratorie som i levande livet och det är allvarliga saker som ingen tillverkare skulle våga fiffla med bla av konkurrensskäl.

Vad mäter och väger man? Jo, tex viskositetsindex som inte ska förväxlas med viskositetsklassen som står på flaskan (20W-50tex) utan det är ett mått på hur mycket viskositeten (flytförmågan) förändras med varierande temperatur. Idealiskt vore att viskositeten inte ändrades alls utan oljan förblev lättflytande vid låga temperaturer och inte alltför tunn vid höga och man har kommit långt redan.

Detta förhållande skyddar motorn från onödigt slitage vid kyla och oljefilmen bryter ändå inte ihop vid höga temperaturer som vid hög fart under långa perioder på autobahn tex. Vanliga högvärdiga mineraloljor sköter sig hyfsat men överträffas ändå lätt av motsvarande syntvariant. En annan skillnad är den högre termiska beständigheten. En mineralolja mår inte väl av långvariga temperaturer över 130°C. Den förångas bla och den kemiska stabiliteten börjar förändras. Resultat, hög oljeförbrukning. Hemligheten med syntetoljans bättre stabilitet ligger i dom små tvillingaktiga molekylerna som vi berört tidigare.

Sen har vi hela raddan med additiver. Några kan vi räkna upp. Basiska lösningsmedel för att neutralisera sura förbränningsrester, viskositetsindexförbättrare som förminska oljans temperaturberoende. Dispersanter som tar upp föroreningar och förhindrar avlagringar att fastna i motorn. Skumhämmande tillsatser, rosthämmande (jodå)tillsatser, slithämmande tillsatser (zink ditiofosfat) gör ett jättejobb för att rädda kamnocker och lyftare från förtidig död.

Det finns antioxidationstillsatser som förhindrar att oljan bildar skadliga produkter tillsammans med syret i luften, särskilt vid höga temperaturer. Alla dessa tillsatser tycks göra bättre verkan i en syntetolja och det hänger återigen ihop med den målinriktade sammansättningen av oljebasen.

I alla lägen är inte det här enbart av godo. Under inkörningen vill man att alla ytor skall slita in sig mot varann på ett kontrollerat sätt. En viss japansk tillverkare rekommenderar att man undviker syntetprodukter vid den här processen.

Finns då inga nackdelar? Det skulle möjligen vara att man slarvar med bytesintervallen i tron att den superdyra oljan klarar vad som helst. Här är rätta platsen att inflika ett varningens ord. För att undvika krakel i eventuella garantiärenden så rekommenderas att ni håller av Ducati angivna bytesintervaller. Den som inte behöverta sådana hänsyn håller sig till oljetillverkarens rekommendationer. Fråga efter produktbladet och se lagom grym ut. Då tror dom att ni är väl insatta i ämnet och bockar djupt och lämnar svindlande rabatt. Tyvärr så är det inte troligt att hoppetossorna i kassan klarar så avancerade uppdrag. Panta har förstås olja och den är minsann provkörd men kanske inte syntetisk.

Den som slår på stort och byter bör känna till att förbrukningen kanske kan stiga temporärt och rekommenderas ett lite tätare bytesintervall till att börja med ifall den nya oljan skulle frigöra avlagringar. I så fall följer dom med bytet och motorn förblir skinande ren invändigt.

En gång hade jag förevisningsövning på jobbet för ungvärlarna. Tre högteknologiska motorer låg isärplockade. En hade tillhört min far sedan den var ny och åtnjutit kompetent vård kontinuerligt (min mycket kunnige bror) De två andra hade italienskt ursprung fastän diffusare tidigare ägarförhållanden. Det syntes. Min faders precisionsgjutna italienska oljepump glänste som ny, medan dom andra två fick rengöras med avfettning och alkaliskt tvättmedel och tinner för att kunna identifieras. En visning som gjorde intryck.

Så några ord om vad det här med "service applikations" betyder. Vi berörde det lite ovan. American Petroleum Institute har utarbetat normer. Dom finns på förpackningen, om inte köp en annan olja. I API-systemet är oljorna indelade i två klasser. C och S. C står för combustion engines dvs diesel och dom befattar vi oss inte med. S står för spark engines och betyder Ducati och möjligtvis någon enstaka annan högteknologisk motor, Ferrari tex. Om det står tex: "exceeds API Services SF" på flaskan kan du lugnt hålla den i din ögonstens motor och ge så mycket av järnet som samvetet medger. Händer nåt otäckt så inte är det oljans fel. Märk att oljan kan vara både syntetisk och med mineralbas. Då är en sådan olja fullproppad med vetenskapens alla kluriga tillsatser som närapå kör cykeln åt dig. Jag tror tom att dom allra nyaste syntetoljorna är så ohyggligt högvärdiga att dom fått en ny och ännu strängare klass som heter SG. Där återfinns Shells helsyntetiska TMO och även Helix. Helix innehåller tillsatser med fantasifulla namn men fantasin räckte inte till att klart ange huruvida basen är mineral eller ens om den kanske är syntetförstärkt. Både svagt och löjeväckande.

En särskild grupp utgör dom speciella MC-oljorna. Då hoppar jag över R-oljorna. Speedwayentusiaster behöver inte min hjälp. Det finns en tillsats som vi inte har talat om. Den kallas antifrik-tionsnedsättande eller så. Dess viktigaste egenskap är att bilda en tunn film på alla motorns invändiga ytor och tillförsäkra att delarna glider och inte nöter mot varandra. Det är precis vad som händer med kopplingen, glider alltså. Stavas slirar. Så den tillsatsen hoppar man över och vips har man en specialolja för MC. Eftersom det är för fritidsbruk så kan man klämma ut en tia till per liter. Därmed har lyckliga ägare av torrkopplings-

maskiner ett ännu bredare utbud. Emellertid lovar och svär tillverkarna på att dom tidigare slirningsproblemen förknippade med syntetoljor är övervunna numera. Hur dom burit sig åt förblir en hemlighet.

Till allra sist ska vi nämna ett exempel ur vetenskapens underbara värld men det är också allt vi orkar med. Dom här alfa-olefinerna som läsare med gottminne erinrar sig. Om man blandar dom i rätta proportionerna med dom övriga syntetiska beståndsdelarna i oljan så kan man åstadkomma att o-ringarna och övriga gummitätningar i motorn sväller en liten aning utan att för den skull lösa upp gummit helt och hållet. Det är välgörande för tätheten ska ni tro. Om man satsar på andra beståndsdelar så kan man få gummit att krympa i stället. Inte så lyckat med tanke på rådande literpris. Alla ni som haft ärende i motorns innandöme har säkert lagt märke till att i synnerhet längre o-ringar har en tendens att vara för stora för spåret där dom hör hemma. Nu vet ni varför. Om ni har orkat läsa ända hit så är ni väl så förvirrade vid det här laget att ni glömmar både oljebyte och att kolla oljenivån. Panta får väl sälja desto fler reservdelar.

PS

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:-

VIDEOBAND!!!

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

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

NARROW EDGE  
GP-såsongen -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:-

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



## INGEGNERE T

På många sätt är historien om Ducati Desmo samma sak som historien om Ingegneri Fabio Taglioni. Fabio Taglioni -en av Italiens största motorcykelkonstruktörer. Som jag redan sagt i mina föregående böcker om det legendariska MC-märket -Ducati Singles och Ducati Twins (Osprey Publishing), är det till Taglioni svärmar av anförtrödda Ducati-entusiaster runt om i världen ser upp till som fadern till företagets motorcyklar.

Men märkligt nog har egentligen ingenting, förrän nu, utkommit i skrift som avslöjar mannen bakom namnet. Mycket få utanför fabriksgrindarna har någon som helst aning om ven denna nästan gud-liknande figur, helt enkelt känd för många som dr T (en titel som han händelsevis inte tycker om), verkligen är. Så det är bara passande och bra att den här boken, som beskriver Ducati Desmo modellernas hela utvecklingshistorik, sätter modellernas skapare i rampljuset.

Fabio Taglioni föddes den 20 September 1920 i en liten by som heter "Ducato di Fabriago". Den verkliga adressen var Via della Viola 13. Byn ligger ungefär 10km norr om Lugo (mellan Bologna och Ravenna, MW:s anm) i nordöstra Italien. Lugo ligger i området som är känt som Emilia Romagna, dit också Ravenna, Ferrara och Forli hör, och man har en folkmängd på ungefär 50000 personer. Regionen har en gammal tradition för all form av motorsport och mekanisk ingenjörskonst. Regionens inkomst, som förr dominerades av jordbruk, domineras nu av industrin.

Hans far, Biagio, var en ingenjör som drev en egen firma som specialiserat sig på reparation av jordbruksmaskiner, speciellt motorer. Redan i unga år var Fabio som lyckligast när han fick hjälpa sin far och ta lärdom av honom, och han visade en stor naturbegåvning när det gällde allt mekaniskt. Han växte upp i Lugo där han började sin skolgång. Han var den äldsta av tre barn. Förutom Fabio var det en bror, Athos, som föddes 1922 och hans syster Maria som föddes 1926 och därmed var yngst. Athos var under många år anställd hos skogsbolaget i Forli där han bosatt sig och nu är pensionär. Maria är hemmafru och bor fortfarande kvar i Lugo.

Efter grundutbildningen i Lugo fortsatte han utbildningen i Imola och sedan Bologna universitet. Hans utbildning blev dock avbruten av 2:a världskriget i vilket Italien drogs in i Juni 1940. Vid 21 års ålder blev Fabio inkallad till militärtjänstgöring i Februari 1941. Han var



Fabio Taglioni, 70 i år!, i sin Innocenti. Foto:MW

först i armén i "Carristi Divisione Ariete" (stridsvagnsdivisionen i Ariete). I Maj 1942 blev han omplacerad till Mekanisk Transport. Snart hade han hand om en verkstad på Sicilien där man reparerade militärfordon. Inte bara saker som lastbilar och fältmässig utrustning, utan även flygplan som skjutits ner eller skadats på marken under häftiga strider som ägde rum både i Nord Afrika och senare på Sicilien.

Det var under denna period som Taglioni först fick närmare kontakt med förfinad ingenjörskonst. Han fann att kolv-flygmotorer var konstnärliga byggen. Och som Massimo Clarke så riktigt säger i "La Moto Classica": "Det här var en mycket betydelsefull erfarenhet". Utvecklingen av tävlingsmotorer, och senare även av produktionsmotorer, drog verkligen nytta av de tekniska framsteg man gjort på dessa flygmotorer långt efter de ersatts av jetmotorer.

Det var också under sin tjänstgöring på Sicilien som han fick sitt tidigare intresse för motorcyklar förnyat. Bland de motorcyklar han körde minns han bäst en Motosacoche med remdrift, en Peugeot från 20-talet, en 1924 AJS toppventilare, en Rudge Ulster, en BSA Gold Star och en Guzzi Arione 250. Men de enda maskiner han kom i kontakt med på Sicilien var olika italienbyggda militärhojor som Guzzi och Gilera enstånkor vilka han brukade trimma på sin fritid.





MW överlämnar gåva till Taglioni från klubben. Foto Jan Johansson

När de alierade landsteg på Sicilien blev han sårad och slutligen förflyttad till ett militärsjukhus med allvarliga skador i sitt vänstra ben. Efter han blev utskriven från sjukhuset den 8 September 1943, fick han under sina nästkommande två år instruera aremérekryter om bland annat motorer och kardaner, detta tack vare sitt mekaniska kunnande. 1945 blev han fri från militärtjänstgöringen.

Efter kriget återupptog han sina studier vid Bologna universitet där han 1948 tog sin ingengörsexamen i mekanisk industrikonstruktion, och även vid F.Alberghetti Istituto Magistrale (lärarinstitutet) i Imola. När jag frågade honom vad han skulle velat göra om han inte varit ingengör svarade Taglioni faktiskt, "lärare i tekniska ämnen".

Det var medan han höll på att avsluta sina studier som han först blev involverad i MC-industrin -som konsulterad konstruktör hos Ceccato koncernen som just startat sin produktion. Året var 1950 och även om inte Ceccato var något större märke, var det relativt inte desto mindre betydelsefullt bland tillverkarna av ultralätta motorcyklar under denna tid. Företaget producerade ett brett utbud av maskiner, både två och fyrtaktare, från 49cc till 173cc. Hos Ceccato assisterade Taglioni mest i utvecklingen av deras "top of the line" modeller med överliggande kam, först 75cc och senare 100cc. Inte bara det, han gjorde också ett topplock med dubbla överliggande kammar som, även om det slutligen inte användes, klart visade hans skicklighet under sin tidiga karriär.

Hans första riktiga noterbara utnämning kom när han anslöt sig till FB (Fratelli Boselli) Mondial fabriken i Milano. Vid denna tid hade Mondial vunnit tre framgångsrika 125cc VM i road racing och var därigenom världsledande i utveckling av lätta fyrtaktsmotorer. Alla tre Mondial-titlar hade med händeende på konstruktion tilldelats Alfonso Drusiani.

Taglioni hade dubbel tur, för han fick börja jobba direkt på Via Corso Vercelli firmans race avdelning. Bröderna Boselli var raceentusiaster som tillverkat trehjuliga lastbilar före kriget. Tvåhjuls produktion återupptogs 1948 och följande år tog deras förare, Nello Pagani, det första 125cc världsmästerskapen överhuvudtaget. Man upprepade det nästa år genom Bruno Ruffi och 1951 gjorde man "hat trick" med Carlo Ubbiali i sadeln. Samma förare hade slutat trea de båda föregående åren.

En av Taglionis första uppgifter hos Mondial var att vidareutveckla deras 125cc motor med dubbla överliggande kamaxlar. Senare utvecklade han också en 174cc motor att användas i italienska junior-tävlingar. Den hade en överliggande kam som drevs av en serie kugghjul hämtade från 125cc motorn. Efter detta började han de första testerna av den encylindriga 250cc DOHC motorn som skulle komma att ta VM 1957.

Men, i April 1954 slutade han hos Mondial för att den 1:a Maj börja hos Ducati fabriken som deras chef över de tekniska-, planerings- och experiment -avdelningarna. Som chefskonstruktör med andra ord. Hans snabba väg till berömmelse var en klar indikation på hans förmåga. Ducatis chef, dott. Montano, hade insett hans talang och vänt sig till Taglioni. Hos Mondial fick Taglioni inte riktigt den frihet och uppbackning som den större Ducati-fabriken kunde erbjuda. En annan anledning var att Mondial inte lyckades i racing efter sina tre succéår förrän man tog dubbla VM-titlar 1957 -efter vilka man drog sig tillbaka från sporten för att aldrig riktigt gå bra igen tills man slutligen fick stänga för gott 1979.

I kontrast till detta hade Ducati under Montanos ledning växt snabbt. Taglioni började jobba där just efter man omorganiserat företaget genom att separera ut den mekaniska divisionen som därmed blev Ducati Meccanica S.p.a. Hans första uppgift var att konstruera en 50cc motor för en tänkt rekordmaskin. Den skulle vara kompressormatad, men kort efter projektet satts igång lades det ner när Ducatis styrelse bestämde att det skulle vara mer fördelaktigt att ge företaget publicitet genom andra typer av sport. Taglioni blev sedan ombedd att gå igenom och preparera trimmade versioner av 98cc stötstångsmodellen för både Reglarita (enduro/tillförlitlighet) och road racing.



Men, trots att fabriken förare placerade sig på en god 3:e plats i detta års ISDT och visade att den lilla stötstångsmotorn var relativt tillförlitlig i flera av dåtidens långa gatrace som Giro d'Italia och Milano Taranto, insåg Taglioni snabbt att framgången fabriken sökte inte skulle kunna uppnås utan en helt ny konstruktion. Resultatet blev en helt ny motor med kamskaftsdriven överliggande kam. Trots att motorn var på 98cc var den tänkt att bli en 125:a. Den mindre cylindervolymer användes inledningsvis för att den tillät fabriken att ställa upp i den lilla 100cc klassen i de italienska gat-racen. Denna första modell, 98 Gran Sport, var en omedelbar framgång som inte bara vann sin klass i sin första tävling, utan fick tjäna som prototyp för en hel rad av stånkor under de kommande två decennierna.

Dessutom gav en vidareutvecklad motor ur detta koncept på 125cc världsberömmelse åt sin konstruktör och fabrik genom att vara den första motorcykelmotor som använde tvångsstyrda ventiler, Desmo, framgångsrikt. Senare tog Taglioni fram världens första produktions-Desmo, och slutligen skulle alla Ducatis modeller från och med 1980 innehålla denna innovation vilket fortfarande gäller och gjort Ducati unika (om man inte räknar andra fabrikers prototyper och hemgjorda specialare!) i den tvåhjuliga världen.



Franco Valentini och Taglioni, som just fått upp gåvan Foto Stefan Josefsson.

Men varför Desmo? Taglionis svar är, trots att desmodromisk ventilstyrning hade varit känt sedan början av 1900-talet blev den attraktiv bara på grund av ventilfjädrarnas dåliga tillförlitlighet i tävlingar - en av de största problemen under det tidiga 50-talet. Det är därför man använde utanpåliggande hårnålsfjädrar som kunde bytas på kort tid utan att man lyfte av toppen. Många gav sig faktiskt iväg på långrace fördedda med åtskilliga reservfjädrar och specialverktyg för att kunna byta dem!

Och glöm inte att Taglionis tid hos Mondial hade satt in honom i problemen att utveckla en liten högvarvig motor. Vad som verkligen begränsade effekten hos 125:an med dubbla överliggande kammar, som kom före Desmon, var just hårnålsfjädrarna. Det första han kom på var att använda en i mitten liggande kamaxel med iverterad slipning för att stänga båda ventilerna - med andra ord att stänga ventilerna med hjälp av två vipparmar i stället för att öppna dem, och samtidigt använda dubbla kamaxlar för att öppna dem. Och det var precis så den första trippelkam-Desmon kom till.

Taglioni hade insett fördelarna med Desmo tidigare när han studerade för sin ingenjörsexamen vid Bologna Universitet. Men, liksom flera andra idéer han kom på vid denna tidpunkt kunde han inte använda den omedelbart av förklarliga skäl.

Vid sidan av sin värld av motorcyklar och konstruktion gifte sig Fabio med sin fru Norina som var mer hemmafru än karriärskvinna. De fick en dotter, Piera, som senare blev en framstående lärare i matematik. Paret Taglioni blev morföräldrar 1977 när Pera födde en son, Luca. Fabio Taglionis andra kärlek förutom sin familj och motorcyklar har varit, och är fortfarande exotiska blommor. Speciellt hans orkidéer har gett honom stort andéende.

Nu när han är pensionär tillbringar han mycket av sin tid med att sköta om sina älskade blommor i sitt växthus hemma i Bologna. Hans intresse för känsliga blommor är på många sätt passande i skarp kontrast till hans mycket snabba tvåhjulsskapelser. Men även om det är så, visar det mer än något annat den verkliga mannen. Han är tålmodig, tystlåten, anspråklös och trogen. Han är en som gillar lugn och ro, men han har samtidigt haft möjlighet att visa sin racebegåvning när hans skapelser lämnat ritbordet och förvandlats till kall metall. En man som skapat några mycket speciella motorcyklar som klart har kännetecknen från en enda person - inte en hel utvecklingsavdelning, och som kombinerar det tekniska hos en ingenjör med det sköna hos en konstnär.



Och vilka bilar har han ägt? En Porsche eller en Ferrari kanske? Nej, han har inte ägt så många bilar. Några Alfa Romeo -en Guiletta 1300 och en GTV 1750, en Simca 1100, en Austin 1000 och en Innocenti 1000 med halvautomat -en konsekvens av hans gamla krigsskada. En fråga som alltid väckt min nyfikenhet är varför han stannat hos Ducati så länge? Hans svar är enkelt och koncist -trofasthet. Med andra ord är inte Fabio Taglioni bara en trogen man, utan korrekt också, en av den gamla skolan. Han tror på gamla värderingar, en som en gång givit sitt ord håller det, och han har fört sitt liv baserat på moraliska principer. Dagens komersiella krigföring är inget för honom där gårdagens löften och välvilja glömts i jakten efter extra profit för dagen.

Till exempel svarade han inte när jag frågade honom vad han ansåg om de personer som styrt på Ducati under hans år där. Och på hans begäran att bara skriva hans exakta svar skall jag inte ta upp detta ämne mer här, men läsaren kan ju bilda sig en egen uppfattning efter att ha läst de fakta och händelser som står på följande sidor (efterföljande kapitel i boken, MW:s anm.).

Det fanns dock andra frågor han mer än gärna svarade på vilket var en rik erfarenhet för mig. Tidigare har det som skrivits om Ducati i huvudsak handlat om själva maskinerna, sällan om personligheterna bakom dem -vilket naturligtvis betyder att mycket lite har skrivits om Fabio Taglioni. Hans åsikter om förarna som kört hans maskiner genom åren är upplysande. Han har uppenbart en stor aktning till de flesta av förarna som kört för honom. Men två nämner han speciellt -Degli Antoni och Mike Hailwood. Degli Antoni för att "han var den första verkliga medarbetaren till att ta fram Desmon" och Hailwood för att "han var en oslagbar race-förare". Andra som får speciellt omnämmande är Franco Farné -"en mycket god förare samt även på senare tid en underbar medarbetare och en mycket bra trimmare". Paul Smart -ett exempel på kurage och framhärdighet". Andra som nämns är Francesco Villa, Bruno Spaggiari och den fyrfaldige F2 världsmästaren Tony Rutter.

Men vilken konstruktion är hans favorit, den som ligger närmast hans hjärta? "De encylindriga 100/125 Gran Sport som körden i evenmang som Giro d'Italia, Scrambler (gat-scramblern som var en bästsäljare i Italien i slutet av 60-talet och början av 70-talet), Imola 750:n 1972 och efterföljande modeller med kamskaft samt Pantah-serien.

Och vilken är enligt hans mening den viktigaste segern som utförts på någon av hans konstruktioner genom åren? "Giro d'Italia, Milano-Taranto, Barcelona 24 Horas och andra endurance tävlingar där man inte bara ser effekten på motorerna utan även deras tekniska kvalitéer vilket är nyttigt för vanliga produktions-motorcyklar". Varför byggde inte Ducati racers att sälja till allmänheten som Aermacchi eller Yamaha? "Alla race-Ducatis gjordes i första hand för att gagna produktionsmodeller eller för att ge dem publicitet, inte bara som självständiga racers".

När han tillfrågas vilka andra motorcykel-konstruktörer han har aktning för svarar han typiskt enkelt och direkt: "alla dom som gjort något som skiljer sig från de övrigas, men riktig, förnuftig och funktionell". Och om alla konstruktionerna som inte blev av? Det var V4 prototypen från tidigt 80-tal som han beklagar mest att den inte fullföljdes. "Den utvecklades med mycket gott resultat, men ingen i fabriken ledning såg vid denna tidpunkt någon lämplighet att göra den i serieproduktion.

Vad anser han då om dagens och framtidens utveckling inom MC-industrin? Enligt hans mening har många moderna maskiner blivit "sostifikerade bilar på två hjul och om utvecklingen fortsätter kommer de bli som flygplan utan hjul". Inte så långsökt som det verkar! "Elektronisk tändning är ett stort framsteg som ger resultat som inte kan uppnås med någon annan metod". Angående vattenkylning ser han det som tillkrånglande och viktökande. Men det är egentligen oumbärligt på den senaste generationens motorer med fyra ventiler per cylinder och så höga prestanda. Vatten kan fås att gå vart man vill och kyla på exakt rätt ställen.

Händelsevis tycker han att fem ventiler mer är en marknadspryl än något annat -Yamaha ta lärdom. Han beklagar också att det inte varit möjligt att bevara en samling av hans skapelser hos Ducati-fabriken (som hos till exempel Moto Guzzi och Gilera). Ett antal senare prototyper har överlevt, men de är faktiskt i ett helt orenoverat skick och gömda utom synhåll djupt inne i fabriken inre. Men denna brokiga samling är knappast värd vad detta kreativa geni gav under sina mer än 30 år hos Bologna märket -det är en stor synd enligt min mening.



I sin bok "The Illustrated Encyclopedia of Motorcycles" beskriver den numera bortgångne Erwin Tragtatsch de mest berömda motorcyklarna som "de som varit så bra att de producerats i många år med ett minimum av modernisering och utveckling". Om man använder detta som måttstock kan Ing. Fabio Taglioni inte bara utnännas till en av Italiens främsta konstruktörer, utan en av världens bästa också. Hans konstruktioner som kamskaftstänkorna, kamskaftstännarna, remtännarna och Desmosystem för både racing och gata har klarat testen genom åren med ett minimum av modifieringar.

För mig sitter namnet Taglioni bland de allra bästa konstruktörer motorcykelindustrin har skapat, män som Page, Patchett, Küchen, Remor, Moore, Carroll, Craig, Riedel, Carcano och Kaaden -utan speciell ordning- men alla värdiga högsta omnämmande liksom den ledande spelaren bakom Ducati Desmos historia, ing Fabio Taglioni.

Detta är första kapitlet ur Mick Walkers bok "DUCATI DESMO" som finns utgiven på förlaget Osprey.



Til  
SVENSKA DUCATI KLUBBEN !!!!  
=====

DUCATI KLUB DANMARK fejre sin 5 års fødselsdag den 11. maj 1990 til den 13. maj 1990. Festen bliver afholdt i Egense nær Svendborg på Fyn. Det ville derfor glæde os, at indbyde medlemmer af den SVENSKA DUCATI KLUBBEN til at fejre dagen med os, og andre ducativenner fra Europa.

Dagen vil blive fejret på behørig vis med bla

DANSK ØL  
MUSIK  
ÅBEN GRILL  
HAPPY HOUR  
VIDEO  
LØGNEHISTORIER

DEREFTER

MERE DANSK ØL  
MERE MUSIK  
HAPPY HOUR IGEN  
FELLES TUR TIL BIL & MC MUSEUM PÅ EGESKOV SLOT  
DUCATI QUIS  
SLOW DRAG  
FLERE LØGNE HISTORIER:::.....

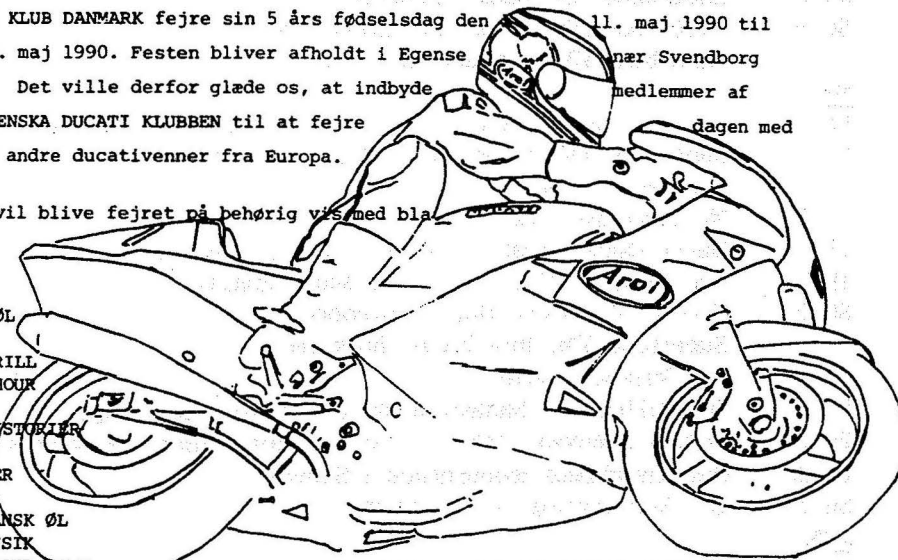
ENTRE : Gratis

Søndag vil der være fallestur til JYLLANDSRINGEN, NM I RR.

Adressen er : FALKENE SYDFYN  
HØJENSVEJ 199  
EGENSE  
DK 5700 SVENDBORG  
TLF62 21 00 43

YDERLIGERE OPLYSNINGER : PETER S. LEISTED  
ÅHORNØENGET 13  
DK 3200 HELSINGE

TLF: 48 79 40 49



## TRÄFFPUNKT I STOCKHOLM

Till att börja me tänkte vi träffas vid Motormuseet i Skokloster Lördagen den 5:e maj klockan 13.00. Vi har inget speciellt program, men vi kan väl ev. åka en sväng och krubba nånstans.

Annars träffas vi som vanligt vid brostugan på Kärsön vid Drottningholm på Onsdagar vid 19-tiden. Det brukar va lite stökigt där så vi får se om vi byter ställe sen. Har du nåt tips?

Ni som inte har nåt speciellt för er den 12 maj kan komma och kolla på Lidingö MC-klubbs MC-dag den 12/5 (så man kan försvara sig mot japsåkare och annat löst folk).

Micke Werkelin

*Werkelin*  
*Peter S. Leistad*

# KOMMANDE EVENEMANG

## APRIL

- Sö 8 GP, Laguna Seca, USA  
Italienska Superbikemästerskapen, Varelunga  
Må 16 Superbike VM Donington, England  
Sö 22 Endurance, Le Mans, Frankrike  
Sö 29 MCHK banträff, Sviestad, Linköping  
Superbike VM, Hungaroring, Ungern

## MAJ

- Lö 5 Ducati (italien) träff, vid 13-tiden, motormuséet Skokloster  
Sö 6 Superbike VM, Hockenheim, Västtyskland  
GP, Jerez, Spanien  
Lö 12 MC-marknad, Svansta motorstadion, Nyköping  
11-13 Dansk Ducati-träff i Egense utanför Svendborg  
19-20 1:a danska BOTT, Ring Djursland, Danmark  
SÖ 20 Classic TT, Stora Holm, Göteborg  
Superbike VM, Interlagos, Brasilien  
GP, Misano, Italien

- Fr 25 Ducatiklubbens banåkning på Gelleråsen, Karlskoga  
26-29 Ducati Pomponne, träff i norra Italien. Info: 08-7662284  
Lö 26 Ducatiklubbens moperdrace i Skövde  
Sö 27 GP, Nürburgring, Västtyskland

## JUNI

- Lö 2 Classic Motor festival, Annaboda  
Superbike, Mosport, Canada  
SÖ 3 Italienska BOTT, Magione, Italien  
Sö 10 Superbike, Brainard, USA  
GP, Salzburgring, Österrike  
Italienträff Lönnsboda (?)  
15-16-17 Italienträff, I.M.C. i Belgien. Info: Vangelhuwe, 2 Marnix,  
Osselstraat 12, 8698 Passendaele, Belgien  
16-17 MCHK banträff på Falkenberg  
Sö 17 GP, Rijeka, Jugoslavien  
Lö 30 GP, Assen, Holland

## JULI

- Sö 1 Superbike VM, Österrich Ring, Zeltweg, Österrike  
Lö 7 MCHK banträff på Knutstorp  
Sö 8 GP, Spa, Belgien  
Italienska Superbike, Imola, Italien  
1:a MC-Nytt Nordic Cup BOTT, Kemora, Finland

- 14-15 2:a danska BOTT, Knutstorp  
Sö 15 Italienska Superbike, Imola, Italien  
20-22 Internationell MC-träff i Krumbach, DDR  
Internationell Ducatiträff Österrichring, Zeltweg, Österrike  
Sö 22 GP, Le Mans, Frankrike  
2:a MC-Nytt Nordic Cup BOTT, Rutsbogen, Norge  
Sö 29 Endurance, Suzuka 8h, Japan  
3:e MC-Nytt Nordic Cup BOTT+ danska, Anderstorp

## AUGUSTI

- 4-5 MCHK 25-årsrace, Sviestad, Linköping  
Sö 5 GP, Donington, England  
11-12 Endurance, Spa 25h, Belgien  
Lö 11 Italienska BOTT, Misano, Italien  
Sö 12 GP, Anderstorp  
Italienska Superbikemästerskapen, Misano, Italien  
18-19 MCHK banträff på Gelleråsen  
18-19 Svenska Ducati Klubbens årsträff (prel i Norrköping)  
Sö 26 Superbike VM, Sugo, Japan  
GP, Brno, Tjeckoslovakien  
BOTT inbjudningslopp på Falkenberg

## SEPTEMBER

- Sö 2 GP, Hungaroring, Ungern  
4:e MC-Nytt Nordic Cup BOTT, Knutstorp  
8-9 Ducati Clubrace på Assen  
Sö 9 Superbike, LeMans, Frankrike  
Italienska BOTT-mästerskapen, Magione, Italien  
5:e MC-Nytt Nordic Cup BOTT+4:e Danska, Nordsö Ring, DK  
Sö 16 GP, Philip Island, Australien  
Italienska Superbikemästerskapen, Pergusa, Italien  
Italienska BOTT-mästerskapen, Monza, Italien  
22-23 Endurance, Bol d'Or 24h, Frankrike  
Sö 23 5:e danska BOTT. Nordsö Ring, Danmark  
Lö 29 GP, Interlagos, Brasilien

## OKTOBER

- Sö 7 Superbike VM, Monza, Italien  
Sö 14 Italienska Superbikemästerskapen, Varelunga, Italien

## NOVEMBER

- Sö 4 Superbike VM, Shah Alam, Malaysia  
Sö 11 Superbike VM, Phillip Island, Australien  
Sö 18 Superbike VM, Manfield Park, Nya Zeeland FINAL, ROCHE TAR VM

# BORGO PANIGALE TORGET

*Medlemmarnas privatannonser*

Köpes

Seeley-plattorna till fastsättning av bakhjulet (de halvmånformade aluminiumplattorna) till 900 (eller Pantah). Imola plasttank och 1-sits till 900SS. Upplagda Imola-rör, framskärm, 900SS halvkåpa och ekerbakhjul (komplett med ryckutjämnare).

Micke Werkelin h:08-7662284 a:08-7316440

Bytes

MARZOCCHI M1R FRAMGAFFEL med 38mm gaffelben, aldrig använd utan kronor, bytes mot oskadad gammal Marzocchi eller Ceriani framgaffel med 38mm ben och med kronor. Ja behöver åå fotpinnar till 900SS eller liknande, årsmodell -76-78.

Carla Alvik, Diamantstigen 29, 19633 Kungsängen. 0758-74881

Säljes

BIMOTA DB1 -86, 120 mil, ramnr 30, troligtvis den med lägst eller näst lägst nummer i Europa. Vässad Ducce eller annan lämplig BOT-racer kan tas i byte. 86000:-

Erik Tombrock 08-7988107

Säljes

PRO STOCK COMPACT. VM 4:a 1989. Nyrenov. 50cc Sachs, ÅEB preparerad. Garanterad gångtid 12h 45min, går mkt bra. Utrustning: centralrörssram, snabbtankningssadel, snabbgashandtag, nyrenov. bromsar o hjul, nya däck, specialutvecklat kylsystem till topp o tändsystem. Går mkt bra. Färdig att köra i 1990 års VM. Lite delar medföljer. Byggkostnad 3000:- Säljes till högstbjudande. Se Cucciolo nr 5/89 sid 58 (7).

Åke 0451-85345 Stig 0451-89112

Säljes

DUCATI 750 SPORT -88. Röd/silver, 1426 mil, kanonfint skick. Helt original förutom nytt bakdäck, original sitter på fram men nytt medföljer.

Rickard Nilsson h:040-910019 a:040-163775

64

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

DUCATI-broschyrer 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 -87. Röd, 500 mil, Campbell-ljuddämpare.

Bengt Brinkåker h:046-294836 a:040-228250

Köpes

MHR Mille.

Bengt h:046-294836 a:040-228250

Säljes

860 GTS -76. En ägare, pris 18000:-

Lennart Harlén h:0250-44504 a:0250-17703

Säljes

Delar till 860GT & GTS. Tank till GT, skärmar, sidokåpor, verktygsfack, nummerplåtshållare (1 ny!), nytt bakljusglas, reglage, nytt gashandtag, hållare för mätare, luftrenare, blinkers (GT & GTS), nya bromsbackar, nya fotpinnsgummin, bromspedal, fotpinnar, växelpedal, bakljus, säkringsdosa, Lafranconi ljuddämpare, sidostöd, lamphus (GT), stålfälgar...

Micke Werkelin h:08-7662284 a:7316440

Säljes

DUCATI TT2. Ducati Meccanica-NCR, Brembo 4-k, ISR, Verlicchi, M-Pulsar, Marvic, Campagnolo, 80hk, 110kg. 50000:-  
042-182364

FÖDDA

Vår dotter. Cicilia Wittek-Nuija Gunnar Nuija

65



#### Köpes

En modern "veteran". HONDA CB 750 FOUR -69-70, gärna i originalskick. Helst ej ombyggd.  
Anders 031-279718

#### Säljes

900 S2 -84 1980 mil. Dellorto 40mm, K&N luftfilter, Campbells ljudförs-  
tärkare (Silentium medföljer), Heavy Duty koppling, nytt batteri, nytt  
framdäck. 50000:-  
Jan 054-42979

#### Wanted

Contact with any Ducati collector/enthusiast with original Ducati  
factory books and sales brochures etc. I have many original items  
and photocopies from Cucciolo to 851 to exchange for other originals  
and photocopies. Also I would like to contact people who attend auto-  
jumbles and swapmeets and would be intrested in keeping a lookout  
for Ducati books, sales brochures etc for me. All costs and postage  
charges paid. Gary Connel 120 McKenzie St, Wembley, WA 6014 Australia

#### For Sale

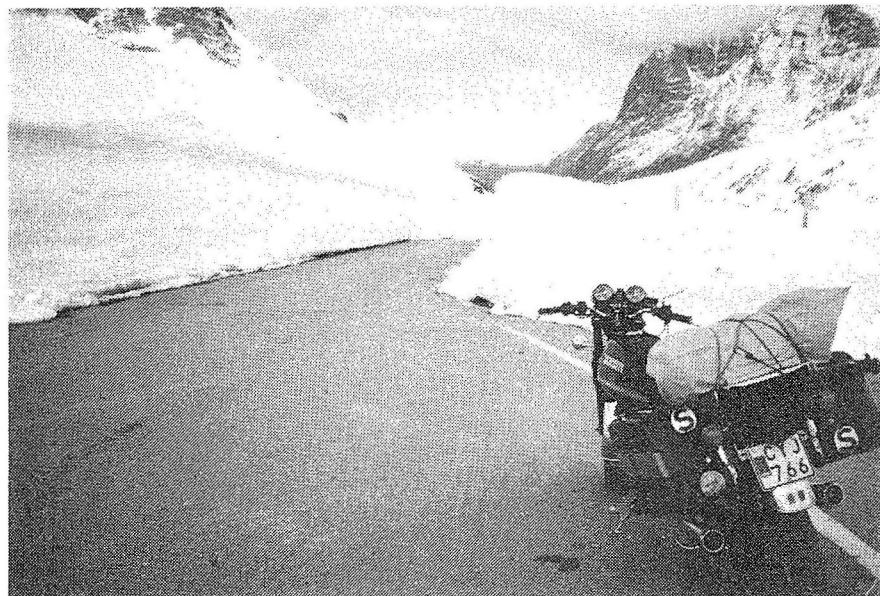
DUCATI 950 NCR 1981 ENDURANCE RACER. Privately imported to Australia  
in 1985, concours condition, new engine, 95hp at rear wheel, 12:1  
comp., 60° heads, 45mm in, 39mm ex valves, factory race cams, 42.5mm  
Malossi race carbs, 160kg dry wt, magnesium Campagnolo GP race  
mags, Brembo Goldline Brakes, Marzocchi air forks, etc. Engine spares,  
spare mags, 16" front race wheel. Collectors item ready to race.  
AUS \$12000 includes freight from Australia. Write to Garry Connel,  
120 McKenzie st, Wembley W.A. 6014 Australia.

#### Wanted

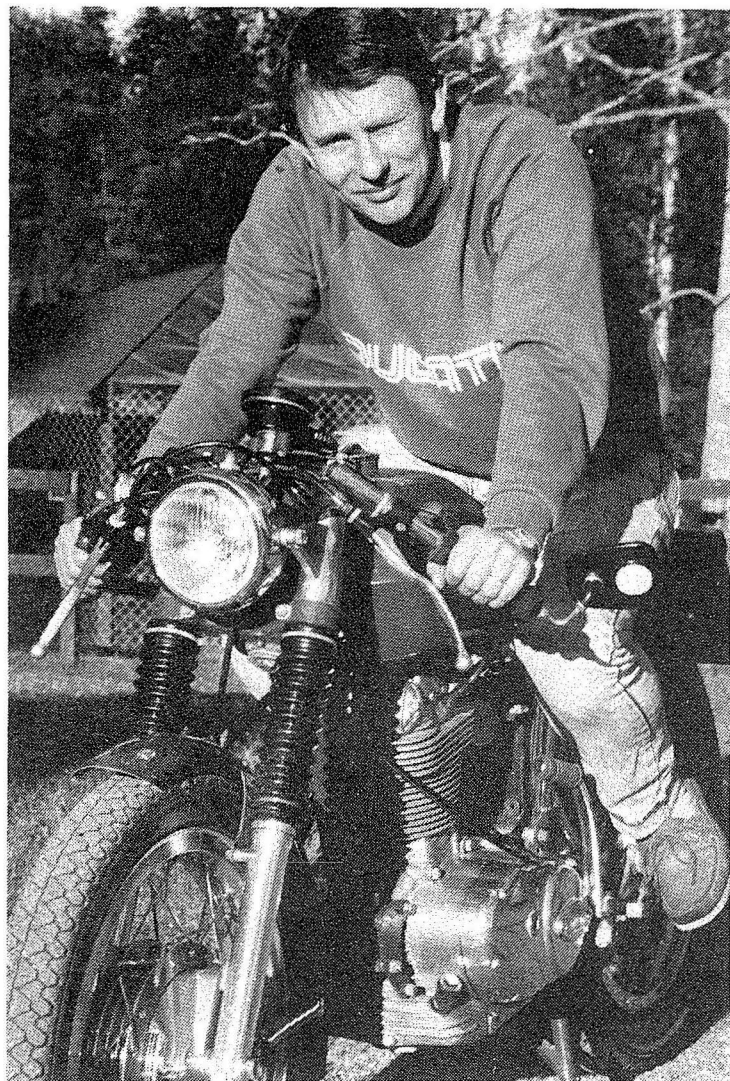
Original Ducati factory books, sales brochures and posters, to buy  
or swap. -Owners handbooks and supplements, -Workshop manuals and  
tuning updates etc. -Parts catalogues and supplements. -Sales brochures  
and posters. For all models 1948 to '90, new or secondhand items,  
any contition, in some cases photocopies are OK. Good prices paid.  
I have some extra originals for exchange for other originals, and  
will gladly exchange photocopies. I will gladly pay for any cost involved  
with the purchase of the items and postage charges.  
Garry Connell 120 McKenzie St, Wembley, WA 6014 Australia.

#### Säljes

DUCATI 600 PANTAH -82. 3700 mil, 2-1 system, bra skick. Pris 30000:-  
Peter 08-7504618 08-7581765



Ovan: Min hoj på resa i Norge. Var? Trollstigen förstås. Första snö-  
stormen kom när vi passerade in i Norge vid Idre-trakten. Det blev  
en lite svalare resa än tänkt. Fast det var i slutet på Maj.  
Baksidan: Lasse Ekeman när han torrbryter vid årsmötet i Stockholm.  
Seppo Myllyaho



ORGAN FÖR SVENSKA DUCATI KLUBBEN