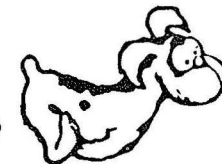


Cucciolo



Nr 3 1990
nr 27 sen starten

TIDNINGEN SOM INTE TÄNKER GÅ IHOP MED MC-FOLKET

DE HÄRDASTE MC-SKRIBENTERNA
SKRIVER OM:

DECIBELJAKT PÅ KNUTSTORP!
TRAFIKSÄKERHET!
FIKONSPRÅK GUIDE!
NY DUCCE-BIMOTA: BILDER!

MED MERA



Svenska **DUCATI**-klubben

CUCCILO

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

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

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

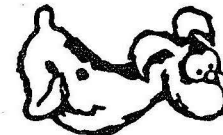
STYRELSE/BOARD

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

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

ADRESS

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



Cucciolo

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADRESSES

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

TRÖJOR OCH DEKALER

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

BULLERFONDEN

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

BANKKOMITÉ

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

LOKALA KONTAKTMÄN

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

FOREIGN COORDINATOR'S

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

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).

När detta skrivs så har ytterligare ett nummer av Cucciolo precis satts ihop. Bara innehållsförteckning kvar. Och vi kan återigen konstatera att Cucciolo inte räcker till. Det kommer in mer material än vad som kan tas in.

Vad göra?

Vi kan inte öka sidantalet, Cucciolon ligger redan lite över vad ett föreningsbrev får väga (100 gr).

Theoretiskt så skulle det kunna göras fler nummer per år. Klubbekonomin skulle nog klara detta, och BRA material finns bevisligen. Problemet ligger i att det är ett ganska stort arbete bakom varje nummer. Vem vill jobba med detta?

Men nu skall vi inte gå ner oss i detta. De här får årsmötet fixa.

Vi får istället glädjas åt vårt lyx-problem. Vilka andra klubbar har dessa problem!?

Det enda tråkiga är att vissa skribenter får finna sig i att vänta med att få sina alster i Cucciolo. Hoppas att ingen tar illa upp.

Men; Fortsätt att skriv! Skriv mer! Nya skribenter önskas också!

Innan jag börjar skriva innehållsförteckningen vill jag passa på att göra lite reklam för följande evenemang;

MCHK:s 25-års jubileum. Linköping 4 - 5 Aug.
Klassisk racing! Årets höjdpunkt. ETT MÅSTE.

Årsmötet i Norrköping 18 - 19 Aug.
Nästan obligatorisk närvaro.

B.O.T-racingen.
Alltid lika (=mycket) bra. Besök även tävlingarna i Finland och Danmark.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

sid

- 5 Avslöjande guide till annonsörens fikonspråk (PS?)
- 7 Superbike (MW)
- 10 Mickes somnotiser (MW)
- 13 B.O.T -90 (Björn A)
- 16 Battle of Brittain eller... (Mats & Johan)
- 24 Ståckholmsträff (MW)
- 25 Plagiat (MW)
- 26 Beware of imitations! (okänd)
- 27 Kultursidan (Kulturskribenterna)
- 28 MCHK:s jubileum
- 35 Inbjudan till Ducatklubbens årsmöte -90.
- 38 Decibelljakt på Knutstorp (Mats A, Anders I)
- 39 Moppe-race Lockarp (Uffe H)
- 41 Trafiksäkerhets-sidor (PS, TL)
- 45 Danska Duceklubben
- 46 Brev till fabriken (PS)
- 47 Pelles smånotiser (PS)
- 52 Simpsons mekaniska (TL)
- 54 Moppe-race Aspö, resultat
- 56 Mer Pelles smånotiser (PS)
- 61 Bimota Tesi 1D, en sensation! (MW)

Pga händelserna nedan har fikonspråk guiden lyfts ur. Den kommer i nästa nummer av Cucciolo istället

900619

PRESSTOP

DRAMATISK FÖRÄNDRING PÅ MC-BLASK MARKNADEN

CUCCILO ger bakgrund och vad som väntar

Från säker källa når oss nyheten att Superbikes ägare har köpt Mc-nytt.

Mc-nytt som är Sveriges äldsta Mc-tidning har besvärats av kraftgång en tid och har nu troligen börjat gå mot slaktbänken.

Bakgrund

Mc-marknaden har det senaste deceniet skakats om rejält. Det började runt 1980. Då blev det chick hos de pastellfärgade innefolket (eg de ville vara innefolket) att ha en hoj att posera på stan med. Då Sveriges befolkning till en stor del består av sådana personer fullkomligt exploderade markanden. Köpstarka personer utan kunskap om hojar köpte hojar i tusental...

De ville läsa Mc-tidningar. I 80-talets början surfade Bike skönt på den nya modevägen och var framgångsrik. Bike blev störst.

Mc-nytt som på den tiden leddes av en person från tidningen Soldat och Teknik lyckades inte med sin traditionellt kärva knuttestil ("Åke Wremp byter hjullager"; praktiskt men inte chickt nog) tilltala innefolket.

85 krachar Mc-nytt. Ett förlag i Malmö köper namnet Mc-nytt och tillsätter ny personal. Ur askan reser sig en fullständigt pastellindränkt tidning, allt för att blidka inne-folket.

Aldrig tidigare hade rosa trianglar på pistagefärgad botten synts i mc-pressen. Det var ett genidrag och Mc-nytt blev snabbt störst.

Andra halvan av 80-talet svänger modet. Mode-folket började spela golf eller vad tusan de började med....

Nu börjar rutchbanan ner för tidningarna som siktade in sig på denna målgruppen, Bike och Mc-nytt.

87 krachar bike. Folk från SMC-Stockholm köper dödsboet och startar upp under namnet Superbike. De traskar på i samma stil, om inte värre.

Tiden går och vad händer?

Mc-nytt tappar upplaga.

Superbike tappar upplaga.

Allt om Mc som inriktar sig på cross och den yngre läsekretsen (under 18) klarar sig.

MCM satsar på chopprar och ökar.

Vad hände nu?

Här har Cucciolo inte haft total insyn men vi kan på ganska säker grund ställa upp följande scenario:

Båda tidningarna börjar gå med förlust (inte bekräftat men troligt). De marknads-segment de siktar in sig på räcker inte till två tidningar.

En av tidningarna måste bort.

Superbikes förlag har ingen annan produkt och måste agera omelebart mot förlusterna. troligen har ägarna tagit stora lån när de köpte Superbike.

Förlaget som äger mc-nytt har andra tidningar i huset, tidningar som gör vinst. De vill dock inte fortsätta med Mc-nytt. De vill tjäna pengar.

Det blir Superbikes ägare som får krypa till korset och köpa den förlust tyngda konkurrenten.

Så vad Mc-nytt gamla ägare gjorde var att välja att inte lägga ned Mc-nytt och gratis ge konkurrenten fritt spelrum; de lät dem betala för marknads-segmentet.

Framtiden

Att tidningarnas ägare kan ge ut två förlustbringande tidningar är orealistiskt. Det finns troligen två utvägar:

-En av tidningarna läggs ned. (På fikonspråk går de ihop)

-En av tidningarna får söka upp en ny målgrupp. Svårt. Det finns redan etablerade tidningar där.

Den daen förlaget lägger ned den ena tidningen hoppas vi att det blir namnet "Mc-nytt" som får leva vidare.

Det är ju faktiskt den tidningen vi läste på pojkrummet när vi växte upp.

Cucciolo kanske återkommer med en rädda namnet "Mc-nytt" aktion. Håll ögonen öppna.

LH

SUPERBIKE

15 APRIL, DONINGTON, ENGLAND

Efter chockstarten i Spanien skulle vi nu få se om Ducati var att räkna med i försättningen. Svaret blev JA! Falappa hade skadat ena handen vid en vurma på träningen, men kom till start ändå. Inte nog med det. Efter några varv var Falappa i ledningen i första heatet före Pirovano, Fogarty och Merkel som haft en dålig start. Roche, som också haft en dålig start, fick också snart häng på täten. Det blev Merkel som knep hem första heatet före Roche. Falappa blev sju trots sin värkande hand. Andra heatet blev hett, mycket hett! Falappa och Pirovano gick upp i täten direkt. Man hade till att börja med ett litet försprång före en klunga på fem hojar. Avståndet krympte allt mer och mot slutet blev det en rafflande fight mellan Falappa, Roche och Merkel. Merkel ledde ett kort ögonblick men gjorde ett misstag och blev omåkt av båda Ducati-förarna. Men, det var ingen kompisåkning mellan Roche och Falappa. Man körde tätt i bredd och hindrade i och för sig Merkel att köra om, men de hade lika gärna kunnat ställa till katastrof för sig själva. Falappa vann med ett par tiondelar före Roche som var minst sagt förbannad på Falappa efter racet. Marco Lucchinelli fick lugna ner de båda förarna. Roche ansåg att han var förstaförare och att Falappa borde hjälpt honom till seger. Uppenbarligen var Falappa av annan åsikt.

HEAT 1. 1) Fred Merkel, USA, H-a 2) RAYMOND ROCHE, F, DUCATI 3) Stephane Mertens, B, H-a 4) Rob Phillis, AUS, Kwacka 5) Fabrizio Pirovano, I, Yama 6) Carl Fogarty, GB, H-a 7) GIANCARLO FALAPPA, I, DUCATI 8) DAVIDE TARDOZZI, I, DUCATI 9) Udo Mark, D, Yama 10) Balsassare Monti, I, H-a

HEAT 2. 1) FALAPPA 2) ROCHE 3) Merkel 4) Niall MacKenzie, GB, Yama 5) Pirovano 6) Fogarty 7) Phillis 8) Mertens 9) Anders Andersson, S, Yama 10) Mark.

Snabbaste varvet kördes av Roche i andra heatet: 146,6 km/tim

29 APRIL, HUNGARO RING, UNGERN

Sammanlagd seger för Roche igen! Den här gången hade han inte några problem med Falappa som bröt första heatet och kom sju i det andra. Första heatet vanns av Merkel före Roche som hade problem vid några varvningar. I andra heatet tog Roche ledningen på fjärde varvet och behöll den in i mål. Merkel fick en dålig start och slutade sexa.

HEAT 1. 1) Merkel 2) ROCHE 3) Pirovano 4) M Campbell, AUS, H-a 5) R. McElnea, GB, H-a 6) Mertens 7) Andersson 8) T. Rymer, GB, Yama 9) Monti 10) Phillis

HEAT 2. 1) ROCHE 2) Campbell 3) Mertens 4) McEnea 5) Rymer 6) Merkel 7) FALAPPA 8) Pirovano 9) TARDOZZI 10) E. Weibel, D, Kwacka

Snabbaste varv i första heatet: Roche 131,0 km/tim

Andra heatet: Merkel 132,4 km/tim

6 MAJ, HOCKENHEIM, VÄSTTYSKLAND

Den snabba Hockenheim-banan borde passa Duccarna. Det gjorde den också, men det blev Fred Merkel och Hondas dag då Roche blåste en packning i motorn. Eftersom Merkel vann första heatet så var Roche inte i total ledning längre! Falappa var uppe och nosade på ledningen i början men fick nöja sig med en tredje plats efter en hård fight med Phillis, Campbell och McElnea vilken resulterade i att Campbell och Phillis vrupade! Tills det andra heatet hade vår hjälte Roche fått sin packning bytt och Ducati-fansen vrålade av glädje när Roche passerade Mertens och gick upp i ledning på det 12:e varvet. Innan hade Falappa gjort allt (inklusive att utnyttja gräset) för att passera Mertens, men misslyckats. Mertens lyckades dock passera Roche igen i slutskedet och Roche ville inte riskera värdefulla poäng med att försöka köra om igen. Merkel slutade trea och Falappa 4:a. Tardozzi placerade sig inte alls (var han inte med?).

HEAT1. 1) Merkel 2) McElnea 3) FALAPPA 4) J Suhonen, SF, Yama 5) A. Hoffman, D, H-a 6) Mark 7) Andersson 8) Pirovano 9) D.Amatriain, E, H-a 10) R.Stringer, GB, Yama

HEAT2. 1) Mertens 2) ROCHE 3) Merkel 4) FALAPPA 5) Pirovano 6) McElnea 7) Rymer 8) Hoffman 9) Campbell 10) Suhonen

Snabbaste varv heat 1: Merkel 190,8 km/tim

Heat 2: Roche 191,0 km/tim

Ställningen i Superbike-VM efter Hockenheim:

1) Merkel 132 2) ROCHE 128 3) Mertens 96 4) FALAPPA 94 5) Pirovano 82



Giancarlo Falappa

GIANCARLO FALAPPA

Falappa är en av de mest omskrivna förarna i Superbike tack vare sin mycket spektakulära körstil. Den f.d. cross-åkaren hittar ständigt nya spår genom kurvorna vilket är till stort förtret för de som ligger bakom och försöker lura ut ett bra omkörningstillfälle. Den glade Falappa drar sig inte för att utnyttja terrängen bredvid banan för att vinna placeringar! En hjälte.

MANFALL I USA:S 500 GP 8 APRIL.

Schwantz bröt en vrist, Gardner kraschade, Lawson kraschade på träningen och skadade en hand, Magee kraschade och skadade sig svårt och Mamola bröt en vrist under ett våldsamt släpp men fullföljde. Efter detta svarta race har det höjts röster om att slopa 500-klassen och ersätta den med en enklare och mindre klass. Man jämför också med Superbike som har överfulla startfält. I USA:s GP kom det 15st till start i 500-klassen varav 10 kom i mål! Mamola och Barros på Cagivorna blev varvade och slutade som 7:a och 8:a som sista fabriksbikar. Peter Linden kom 9:a på en gammal Honda, också varvad en gång. Haslam fick bryta. I Spanien den 6:e Maj kom ingen Cagiva till start pga skador, och det var väl lika bra det så slipper vi skriva om eländet.

RON KÖRDE INTE PÅ DONINGTON

Ron Haslam valde att avstå från Superbike på Donington då han inte fick någon fabriksbikar som vi sa i förra numret av Cucciolo.

DUCATI PÅ ISLE OF MAN

Isle Of Man har körts när du läser det här. Då kan du kolla om det var sanning i det här ryktet som säger att Roger Marshall skall göra comeback på ön, på en fabriks 888 Ducati! Marshall har hunnit bli 39 år och har kommit tvåa på ön två gånger, 1984 och 85.

MAMOLA-HASLAM ROCHE-FALAPPA KÖR DUCATI PÅ SUZUKA!

Om de fått dispens eller om reglerna ändrats förtäljer inte ryktet. Men, Ducati skall ställa upp med två team på Suzuka 8-timmars i Juli och slå japsarna på hemmplan! Hojarna skall ha Tamburinis nya ram som har rör med större diameter och enkelsving. Förarna blir inga mindre än Randy Mamola och Ron Haslam på den ena hojen och Raymond Roche och Giancarlo Falappa på den andra!!!!!!

ELEKTRONISK INSPRUTNING PÅ 125:OR

38 hästkrafter räcker inte. Nu skall Gilera och Cagiva få Dellorto insprutning på sina 125:or för att ytterligare skrämja upp effekten och för att lämna japsarna ännu längre bakom....!

LTD BOLAG

Ordnas på Isle of Man.
Skatteförmånligt,
skyddad insyn.
Snabbt handhavande.

ROTARUS AB
Tel 031-50 88 33
Fax 031-50 88 35

DUCATI 851 SP 2

Så kallas den nya Sport Production, i alla fall när man testar den i Motociclismo. Cylindervolymen har blivit på 888cc genom att man ökat borrningen från 92 till 94mm. Följande siffror mättes upp av Motociclismo (vanliga 851:an -89 inom parentes): Bakhjulseffekt/varv: 107,75/10600 (85,60/8000), Vridmoment på bakhjulet/varvtal: 8,19/8500 (6,88/6000), 400m: 11,025s (11,265s), sluthastighet 400m: 204,54 (192,98), toppfart: 255 (233,6), soppaförbrukning: 0,71 (0,59), vikt utan bensin: 199 (202). Mycket imponerande siffror. Man kan jämföra med t.ex Bimota YB4 E.I. där man mätt upp 99,6 bakhjulshästar, Honda RC30: 98,93hk och Suzuki GSX-R 750: 93,95hk. Duccens bakhjulseffekt motsvarar 118,14 hästar på motoraxeln! Varje ex av den exklusiva motorcykeln är numrerat på en elefant-försedd aluminiumskylt på övre gaffelkronan.

JAPSAR SÖKER SAMARBETE MED DUCATI!

I ett försök att komma in på EG-marknaden söker den japanska industrimotortillverkarjätten Yanmar samarbetspartner i Europa. Yanmar tillverkar 600000 motorer per år med en storlek från 3 till 6000hk. Ducati tillverkar industrimotorer upp till 100hk som är luft och oljkylda och ärvdes av den gamla statliga ägaren VM-gruppen. Det behövs alltså lite förnyelse i Ducatis industrimotorprogram och Cagiva anser tydligen att samarbete med japsarna är den bästa lösningen?! Men, inget är klart än. Vi får se hur det går. Man gör ju Ferrarimotorer, det klarar man sig väl bra på? Fast, det är väl inga jättemängder precis.

TARDOZZI VANN I ITALIEN

De italienska Superbike-mästerskapen har dragit i gång och Davide Tardozzi vann totalt genom att komma tvåa i första heatet efter Pirovano och etta i det andra före, ja just det, Pirovano. Den matematiskt kunnige kan alltså räkna ut att de fick dela på totalsegern. Andra Ducatiförare som placerade sig bra var G. Cantalupo: 3:a (4:a & 9:a), Massimo Broccoli: 6:a (- & 3:a) och F. Monaco som kom 5:a i andra heatet. Racet gick 25:e Mars på Misano.

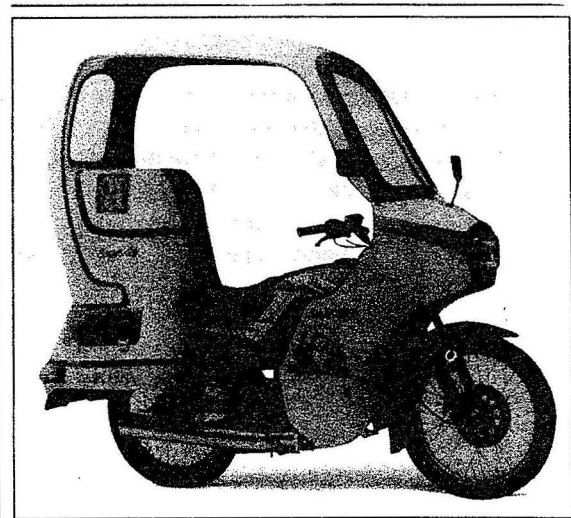
Cagivorna fortsätter att skämma ut sig i 500-klassen. Enligt de allra senaste uppgifterna Cucciolo fått in så kom Randy 7:a på Misano, varvad en gång... På Nürburgring blev han inte varvad och kom förmodligen 7:a där också. 7:a i två race kanske låter bra, men då skall man komma ihåg att nästan alla är skadade i 500-klassen (inklusive Mamola) och att Cagivorna brukar gå i mål som absolut sista fabriks-hojar. Cucciolo uppmanar: lägg ner 500-stallet och sätt alla förare på att sopa rent i Superbike. Det skulle ge reklam!

MERA NYTT OM BIMOTA-DUCATI TESI

Bimota har tecknat kontrakt med den australiensiska föraren Grant Hodson. Han skall debutera med den navstyrda Bimota-Ducatin i den italienska BOTT-tävlingen den 3:e Juni på Magione-banan (förmodligen). Han väntas också debutera med den 2-cylindriga 500GP Bimotan (115kg) i Frankrikes GP i Juli.

CASTIGLIONI UTÖKAR MED BILFABRIK!

Bröderna Castiglioni har nyligen köpt Mini Moke fabriken som ligger nästan på de brittiska öarna. Fabriken tillverkar nåt man kallar för "fun car", men hur dessa ser ut och varför bröderna köpt fabriken känner inte Cucciolo till. Bröderna tycker tydligen att produkten är så viktig att man försett fabriks-Cagivorna med Mini Moke dekaleringar! (((om det nu skulle va nån reklam att ha dekaleringar på Cagivorna))).



Förändringarnas tid är kommen. Som ni kanske läst på annat håll har man hittat en 2500 år gammal boplats på den mark danska Nordsöringen ska byggas på. Man fick ställa in asfötläggningen och hela arbetet blir försenat minst tre månader. Inga tävlingar där i år, det säger till och med arbetsgruppen bakom banan. Detta plus en redan inställd tävling (Ring Djursland 19-20/5) decimerade snabbt Danska Mästerskapen till två race. Nu har man dock hittat två nya datum och den danska serien ser ut så här:

Anderstorp	30/6-1/7	Ny tävling
Knutstorp	14-15/7	
Anderstorp	28-29/7	
Mantorp	1-2/9	Ny tävling

Som ni ser krockar Mantorstävlingen med Hyllinges race på Knutstorp som skulle innehållit bli fjärde deltävlingen i cupen. På grund av det här med Nordsöringen måste vi göra vissa omändringar i programmet. Falkenbergs SM-deltävling som ändå ska innehålla ett BoT-race kliver in i cupen som fjärde racet och finalen körs på danskarnas Mantorprace. Alltså:

MC-Nytts Battle of the Twins Cup 1990.

Kemora, Finland	7-8/7
Rudskogen, Norge	21-22/7
Anderstorp, Sverige	28-29/7
Falkenberg, Sverige	25-26/8
Mantorp, Sverige	1-2/9

Hyllinge har lovat att köra ett debutant-BoT-race på sin tävling 1-2/9 trots detta. Kravet är dock ett hyfsat startfält, helst minst 20 man. Därför vill jag uppmana alla debutanter att öka till Knutstorp första helgen i september och göra upp om uppklassningspoängen. I år har vi två uppklassningsrace, Falkenberg och Knutstorp. De "vanliga" debutanterna har ju faktiskt bara tre. För att locka er debutanter till Knutstorp står BoT-kommittén för anmälningsavgiften. Mer detaljer om det i senare utskick.

Aktuella inbjudningar

Anderstorp 30/6-1/7 Anmälan senast 20/6 till
AMK, RR-udvalget
Viborgvej 720
8381 Mundelstrup, Danmark
Startavgift 450 DKR skickas med check eller sättes in på pg 2 02 43 73.

Kemora 7-8/7 Anmälan senast 22/6 till
Saarijärven Moottoripyöräurheilijat r. y.
c/o Seija Niemisto
Vallitie 1
43 100 Saarijärvi, Finland
Startavgift 200 FMK betalas vid ankomst till banan.

Knutstorp 14-15/7 Anmälan senast 29/6 till
Fyens Motor Sport
Arevaenget 18
5210 Odense NV, Danmark
Startavgift 450 DKR insättes på postgiro 4 62 51 96 senast 23/6.

I övrigt fungerar det som förra året. Vid de tävlingar som ingår i cupen (plus deb-racet på Knutstorp) får du anmälningssavgiften tillbaka. Du betalar den som vanligt och får pengarna i handen av mig under helgen.

Jag måste också passa på att pusha för de finska arrangemangen som alltid är mycket bra. Tyvärr har uppslutningen varit klen från de övriga nordiska länderna så arrangörerna börjar tvivla på om de verkligen kan satsa på BoT. I år har vi bara en tävling i Finland medan finnarna har fyra i Sverige/Norge. Det är klart att det är dyrt att åka färjan, men om man samöker blir det inte så farligt. SVEMO har försökt att få till stånd ett avtal med Silja eller Viking Line, men det fanns tydligen inget intresse från rederiernas sida. Man kan erhålla viss rabatt om man är medlem i M eller t ex Statoils Premium Club. Undersök dina möjligheter. Om du har bra kontakter och kan fixa bra priser även åt oss andra, eller om du vill åka men inte har någon att samöka med, så hör av dig till mig snarast. I skrivande stund vet jag inte om det finns möjlighet att träna på fredagen 6/7 på Kemora, men det har varit så tidigare år, så jag förmodar att det är så i år också.

Försäljningen av tröjorna går strålande, köp medan det finns kvar. För er som kommer till Knutstorpnu till helgen 9-10/6, kommer jag att finnas där och ha tröjor med mig. För er som inte kommer dit, sätt in 100:- per tröja plus ett par tiotior för porto på personkonto (PK-banken) 660801-3618. Välj mellan medium, large och extralarge.

Vi ses och hörs

Björn Andersson
Gribbylundsvägen 44 4tr
183 68 Täby
tel hem 08-7323724
tel arb 08-7740240, fax 08-7745560

HOS SVITAL HITTAR DU VÄRSTINGPRYLAR TILL DEJ OCH

D U C A T I

TERMIGNONI avgassystem

MARCHESINI magnesiumsfälgar

REGINA KEDJA

NEWFREN bromsbelägg och lameller

MARVIC streetline fälgar (componibla)

MIGRIPS gummihandtag (original på 851 m.fl.)

CORNER skinnställ

JOLLISPORT handskar (mod.Lucky eller Mamola)

FREN TUBO stålomspunna bromsslängor

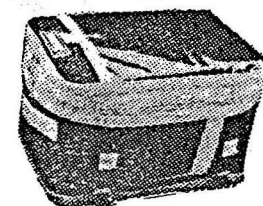
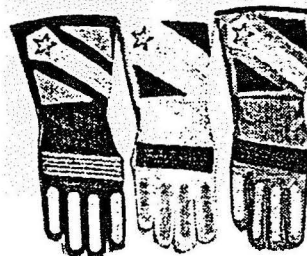
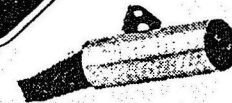
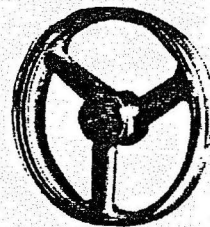
CLOVER tankväska med sugkoppar(perfekt till alutank)

EQUIPMENT ELITE packväskor m.m.

För vidare information om produkter och återförsäljare ring Italienspecialisten,

S V I T A L A B

Tel.08/441154 Mobiltel.010/100808



Tva svettiga bikers någonstans i Wales. En drömmer om en nykokt kedja, den andre om sidovindar och bakdäck. Tredje bikern strandsatt med en motorlös NCR-ram någonstans i Potton. Semester. "Fan trott". Två svettiga bikers vaknar upp.

Trötta och möra efter 50 61 och 25 mil road racing.

Hm, tvärtom var det nog. Folk yrar om Italien.

Cornwall, Devon, Somerset o Wales.

Hit the road, Jack.

Ah, vi tar det från början. Battle of Britain till sjöss, till lands och i luften.

Goods to declare ?

-Yes, Kent Jörnevall.

Brancato, 8 mil bort. Stainless steel. Dregel.

Abbot ale och homemade Gaelic coffee.

Completely pissed. Totally wasted.

Plötsligt insåg man varför kloka bikers kör med öppen hjälm. Utan hjälmhuva.

-So Mats and Johan didn't behave last night ?

Beställ in en Hamsandwich och du får in hela köket, plus sallad. Vi körde hem till en Hailwoodfrände i Widdington.

Insane, pshyco o maniac. Allt i ett.



Till sist avrundar man med en jämförelse mellan de nya superbreda 180/55 däcken och dom mera mänskliga 170/60. Skillnaden kommer inte fram förrän vid den yttersta gränsen som tex vid Bot och liknande. Här kommer också fram att för verkligt sportig körning så har Michelin en häftigare variant. Det känner Cucciolos välinformerade läsare självfallet redan till. Så avrundar man med lite allmänna råd om montering tex. Kolla lufttryck. Håll uppsikt på skador. Ge akt på monteringen så att inte rullriktningen har blivit omkastad. Det ger oönskade köregenskaper och föreligger dessutom risk att slitbanan helt enkelt delar sig om den får ett slag just där ändarna är förenade. ps

Författaren saknar ett stort däckfabrikat från Italien och det kan bara bero på att delar av provet ägde rum på Vizzola- anläggningen. Caesars hustru fick inte heller misstänkas och det är nog anledningen i det här fallet också.

Sound of singles äger rum i Italien enligt nedan:
Verano 10 juni, Monza 15 juli, Vallelunga 2 sept,
Monza 16 Sept.

I England rejsar man som följer:

10 juni Mallory Park sos

8 juli Scarborough sos och bot

15 juli Snetterton sos

22 juli Knockhill sos

12 aug Prembrey bot

27 aug Cadwell Park bot

22 sept Oulton Park bot

28 okt Donington Park bot

Trogna Läsare!

Eder hårt prövade rapportör fick en allvarlig påminnelse om sin dödlighet och om nitroglycerinet varit utom räckhåll hade dessa rader aldrig nått er. Själva jordaxeln tycktes vickatill en aning en kort sekund. Varför? JO, mina ögon råkade falla på en annons i en tidning utgiven på en ö bortanför Nordsjön där mycken MCåkning pågår. Där utbjöds en Ducati 750 SS 1974 original och välputsad för endast 19000.... PUND !!!!!!! Jo det står så. Jag har varit tvungen att läsa om och om igen men jo, tyvärr, eller lyckligtvis för alla 750 ägare, det är faktum.

Samme herre har lite annat krafs också. En 900:a ss för 3000 och en NCR 900 ss med crommolyram för 4500. En 750 Desmo Racer med dubbla tändstift, snabb och vacker är förståss rena fyndet för bara 6000. Pund så klart, men i alla fall. Bor man i Turin så kanske det är normalt att rensa ut skräp som samlats i källaren, men det här måste tveklöst betecknas som att gå till överdrift. Ägare av likvärdigt skrot uppmanas att hålla för öronen när investerande klippare kommer klampande. Snacka med Kyander. Han kan redogöra för vad som krävs för att komma sig ut på banan med åldringar som dessa. Inte så mycket som man kan tro. Bestämt, ryckte det inte till i jordaxeln igen...

PS

ps Ögat halkar ner två centimeter:

MV AGUSTA 1975 original, full historia
20000 KM

TRETTISEXTUSEN PUND !!!!!!

OGH EFTER SJU CM TILL:

MV AGUSTA AMERIKA 15000KM kåpa nya reservdelar

FEMTINIOTUSEN DOLLAR !!!!!!

Nu slänger jag tidningen. Orden tryter, ur led är tiden, ja vad ni vill, jag blir så upprörd att det inte går att fortsätta!

John Smith.

En äkta kelt av den gamla stammen i Cornwall som uteslutande ägnade sig åt Ducatisinglar. He gave up, sa en nära vän.



Tider skola komma då De rättrogna åter skall besitta jorden.

Fy fan..4 Pund för att komma in på ett nöjesfält. Lands End hette det visst.

Pubbrunda.

-Are you from Spain ?

-Oh, Swedes, all people from the north: Danish, Norwegians and Swedes, down here we call them scanwegians: heavy drinkers, you see !

-Laying on the floor making a mess of themselves!

-Indeed.

Värdfolket visar sig vara bikers av högsta rang.

För tillfället körkortslös efter att ha blivit filmad från en polisbil. Slår på sin video.

V-four Victory. Kult.

-Have safe ride !

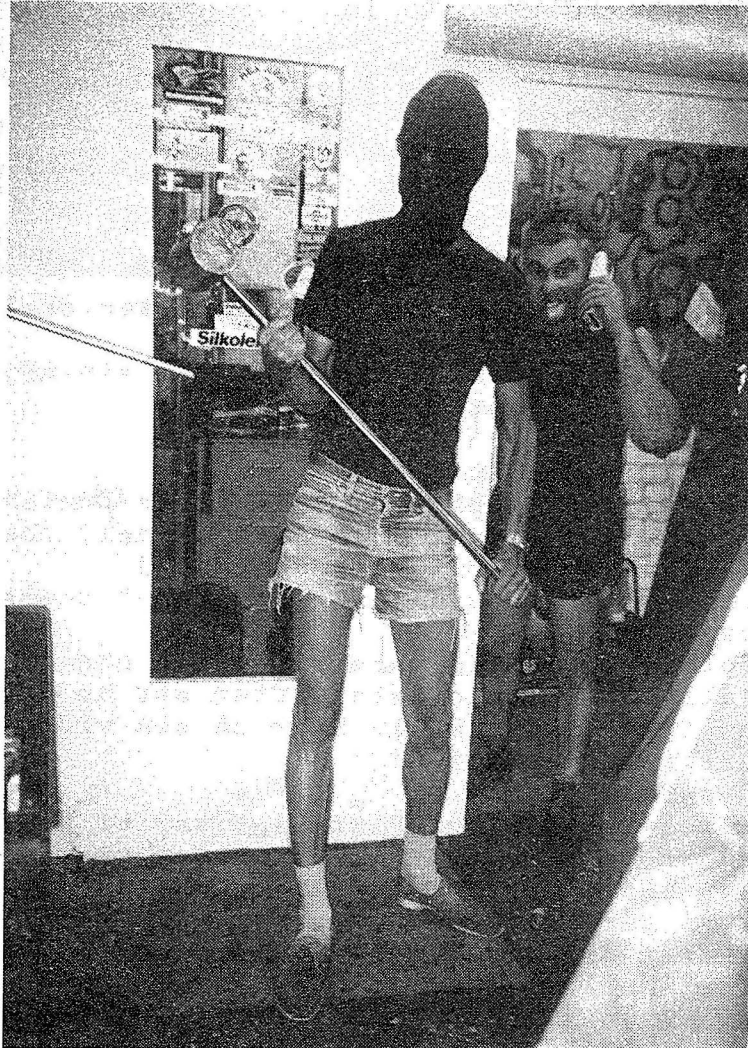
100 miles roadracing. Plötsligt var vi bara en. Den andre behövde tre försök och en timma extra för att klara vägskälet. Fan, vad båten lutar !

-Bäst vi går in här och tar oss några pints medans vi nyktrar till igen.

One for the road, Jack ?

Bridgwater nästa.

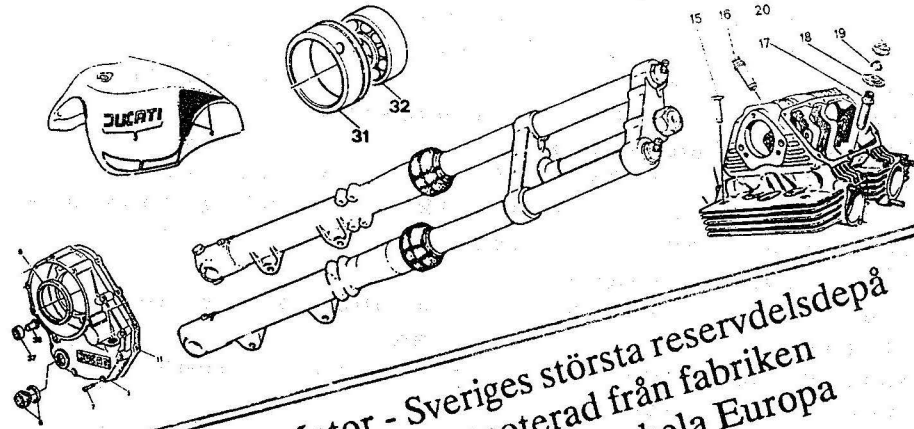
till nattklubb. Slut på kläderna.
Mucka inte med en biker, han är för många !
De svettiga styrde mot Wales. Vägrade betala på
Severn bridge. Vad möter vi på bron om inte en
900 SS på väg hem från the happy hunting grounds
för Ducati. Så jävla vackert !
Plötsligt var vi bara en igen. Bättring. Bättring.
Möttes på en pub efter två minuter.
Högfartskurvor, murar och hjälmskrap.



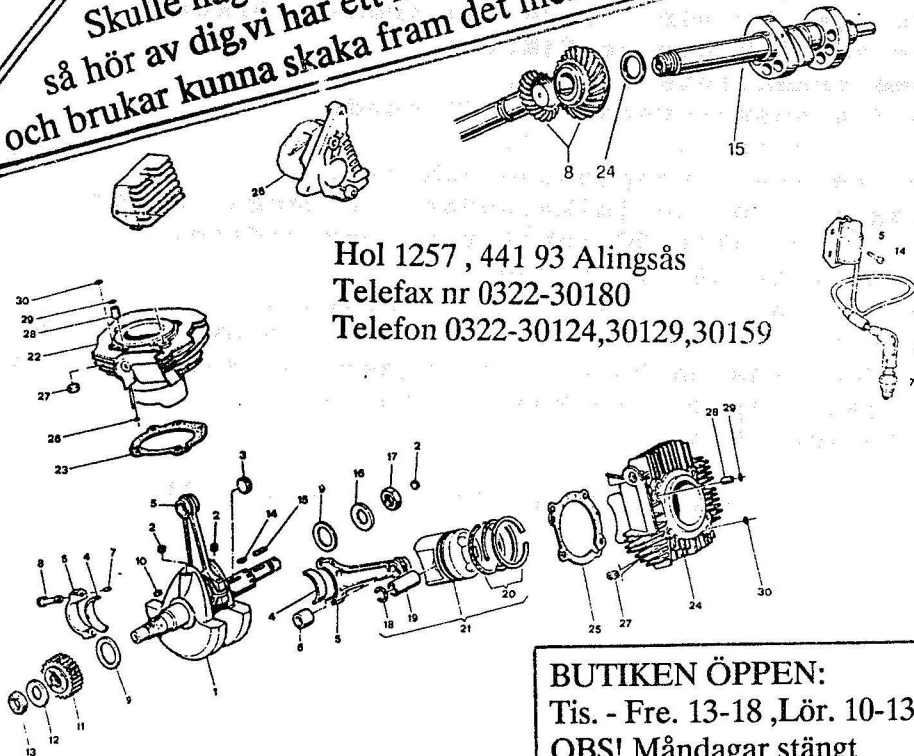
En gata och en pub. Dinas mavoy. 10 rund senare
insåg vi att vi var tvungna att sova över.
Cullman morgonpig.
Vätska dryper från bromsoket, efter en timmes
meckande varseblir vi en flinande hund strax
intill. Ridå. Det var bättre förr.
Sprit var sprit, män var män och kvinnor var
klädda i löv. På tal om löv. En canadensare
intresserade sig för våra maskiner.
-I've got a Manxmother you see. I've been to
every TT since 1936. I fought the japanese in
the Pacific War. I've disliked anything japanese
ever since. Indeed. Photosession.
På fel sida av vägen.
Lärde oss att se den inre skönheten hos den
brittiska kvinnan. Transparent.
Blackboy Inn. Två svettiga bikers. Indeed.
Snowdon Happy Hours.
Två Vincent, en Gold Star och en Mean Machine.
SS.
No Woman, No Cry. Åter till verkligheten.
-Vad jag är mör ! sade den tredje "bikern"
när han dök upp ur fjärran.
Gome crank, lots of cry.
De Tre Musketörerna återförenade.
Öl för alla, alla för öl.
De tre äter svamp, bacon och ägg.
-Jag mår som en julkalender, för många luckor !
I maklig takt (100 mph) tar vi oss vidare.
Skjut inte på pianisten !
Dirty old town. Hyrde en rivningskåk.
National Motorcycle Museum. Too bloody british.
Corden syns på bakdäcket, avgasröret spricker och
kedjan släpar i marken. Up Yours.
Autobahn nästa.

En sann story av Mats(209) och Johan(62).

DUCATI RESERVDELAR



Biscaya Motor - Sveriges största reservdelsdepå
 Skulle någon del vara restnoterad från fabriken
 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

DUCATI MOTORCYKLAR

Biscaya Motor
 Hol 1257
 441 93 Alingsås

* **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 ventild. 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:-

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



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

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

STÄKKHOLMSTRÄFF

Så fick folk från Stockholm med omnäjd äntligen krypa ut ur sina vinteriden. Tack vare ett ilmeddelande kunde berörda nås trots att Cucciolo var försenad. Alla var där, inklusive solen! Platsen var Skokloster utanför Stockholm och dagen var Lördagen den 5:e maj. Temperaturen var så het att de flesta Ducatisterna låg alldeles apatiska på gräsmattan intill de prydligt uppställda hojarna som ivrigt fotograferades av allmänheten. En och annan Moto Guzzi hade också lyckats snappa upp att det skulle va träff. Efter ett besök på motormuséet tyckte Carla Alvik att folk var lite väl slöa. Han tog täten mot ett fik han snackat sig varm om i närbelägna Sigtuna. På fint krokiga vägar ledde han oss i ett led om ca 15 hojar till Sigtuna och.... givetvis så hittade han inte. Efter att ha spridit Ducati-musik bl.a. i ett radhusområde och mitt i en klunga kyrkbesökare hittade han fiket mer eller mindre av misstag! En värdig avslutning på en mycket lyckad dag.

MW



DUCATI-PLAGIAT

Vid besöket på Skoklosters Motormuséum avslöjade några observanta medlemmar ett märkligt plagiat. En EIRA 50cc moped från den inte allt för kända EIRA Meccanica fabriken i Milano. Inte nog med att man nästan plagierat Ducatis snygga tankdekal. Man hade dessutom nästan plagierat Ducatis första 2-taktsmoped: Brisk. För det kan väl inte ha varit tvärtom? NEJ.

MW



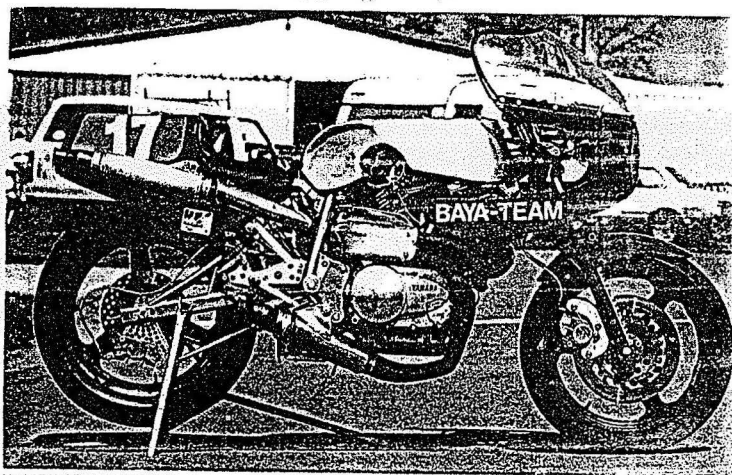


BEWARE OF IMITATIONS!

日 本

MADE IN JAPAN

WIND FROM LUBMAN



しとろワフワフ425ccに自ら仕上げたフレーム、
MSDのホワップバルブ、11-10-100。



WORLD TC 西ドイツでもシリーズ優勝 日本製BOTTEエンジンの活躍

ドイツのモトクロス界は、今や日本製のエンジンが活躍の場を広げている。その中でも、西ドイツでシリーズ優勝を収めた日本製BOTTEエンジンの活躍が注目を集めている。このエンジンは、軽量で高回転域で優れたパフォーマンスを発揮し、多くのライダーに愛用されている。特に、その信頼性と耐久性が、過酷なモトクロス競技に不可欠な要素となっている。また、メンテナンスが容易で、修理も簡単という点も、ライダーにとって大きなメリットである。今後も、日本製エンジンの技術力が世界に広がり、さらなる発展を遂げることを期待されている。

KULTURSIDAN

Vänner. Denna gång tänker vi tipsa om en av landets största författare, Ivar Lo Johansson. Men vi börjar med en insändare.

Den som inte läst "Den tappre soldaten Svejk" på länge kan gåna göra det igen. Det är ett verk i sann Ducatianda. Röde ORM duger också bra för den som ämnar sig i västerled. (Förf. Frans G Bengtsson)

Vi tackar Per Skogman för insändaren
Gör en insändare även du. Tipsa om din favoritförfattare.

vi går raskt över till ett av de djärvaste romanexperimenten i den Svenska moderna litteraturen.

Romanen är ett mäktigt epos om jordens, lantarbetar-kollektivets och landsbygdens förvandling i statarsverige vid tiden för andra världskrigets tragedi.

Oj. Nu glömde jag att börja med att berätta vad boken heter; Traktorn av Ivar Lo Johansson.
Låna traktorn på ditt bibliotek.

Vi går vidare. Programmet som gjort ett alldeles för långt uppehåll är tillbaka! V 30-35 i P3 lördagar kl 12-13, kommer vi åter att kunna avspisa ett med rätta sällan hört vax i radion. Plattetyder är tillbaka!

Vi hinner med ett boktips till. "Performance Tuning in theory & practice" av A Graham Bell. En mycket intressant bok om 4-taktsmotorn. Kostar 8.50£ hos

The Millhouse Books
The Millhouse Eastville
Boston Lincolnshire
PE 22 8LS England

4-takts trimning är finkultur.
Kent Jörnevall, tack för ditt tips.



MOTORCYKELHISTORISKA KLUBBEN

4 - 5 augusti 1990



sidan 2

Stockholm 1990-04-20

MCHK FIRAR 25-ÅRS JUBILEUM MED STOR-EVENEMANG PÅ SVIESTAD

Ingen med intresse för riktiga motorcyklar kan väl ha undgått höra talas om (eller varit åskådare på) MCHK Racingsektionens och LMS fantastiska veteran och classic racing tävlingar.

Att se och höra ett koppel Manxar, Aermacchin, Ducati, Triumphar i alla former, AJS, BSA, (listan kan göras nästan hur lång som helst) i full fart tampas om att komma först i mål är inte längre något som endast kan upplevas på gamla video rullar!

Förra året (24-ÅRS RACET) hade vi nöjet att ha ett antal brittiska toppförare som deltagare. Nu har ryktet om svensk classic racing spridit sig, ett mycket stort antal utländska förare (inklusive världens troligen frmgångsrikaste team från USA) har kontaktat MCHK eller LMS för att få delta på Sviestad.

De riktigt gamla maskinerna och förarna som inte vill köra licensierade hastighetsrace kommer att visa sina dyrgripar i uppvisningslopp.

Men det blir inte bara road racing, det är ju hela MCHK som firar!! MOTO CROSS (tävling och uppvisningar), SPEEDWAY (uppvisningar), årets största VETERANRALLY, utställningar av MILITÄR MC, SCOOTERS och oregistrerade VETERAN-RARITETER.

Du och Din klubb är hjärtligt välkomna till denna oförglömliga helg. Kanske kan vi även ordna en speciell parkeringsplats för Era hojar, hör av Dig och diskutera detta med LMS (Rolf Svensson) eller undertecknad. Men framför allt : Hjälp oss att sprida information till

Dina klubbkamrater så att ingen behöver missa detta p.g.a att de inte hört talas om evenemanget. Vi jobbar med begränsad budget och kan därför tyvärr inte annonsera i den utsträckning vi skulle vilja i rikspresen.

Detta är ett evenemang av mc-entusiaster för mc-entusiaster. Därför blir också entre avgifter mycket rimliga och dessutom kommer barn in helt gratis, så ta med hela familjen.

Depåerna är som tidigare helt öppna för publiken.

Camping möjlighet finns inom Motorstadium.

Det blir både träning och tävling BÅDE lördag och söndag.

För vidare information kan Du kontakta:

Mikael Kyander (ordf. MCHK Racingsektionen)

Tegnergatan 55

111 61 Stockholm

Tel.: 08-10 32 24 (kvällar)

Eller LMS enligt nedan

Vi ses den 4-5 augusti


Mikael Kyander

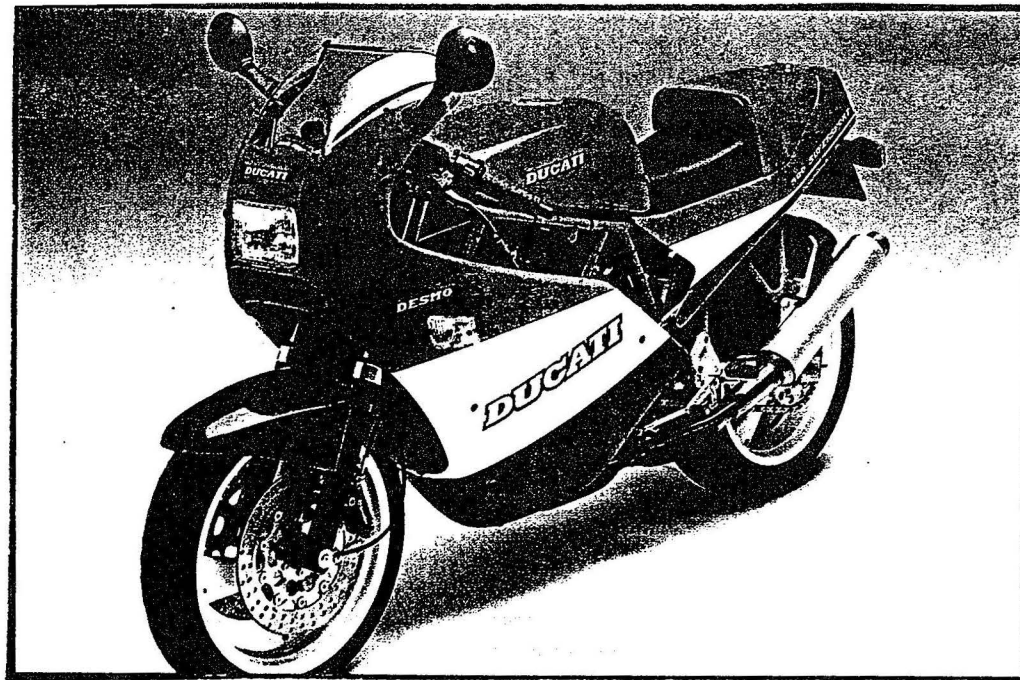
P.S. Hoppsan, höll på att glömma nämna att det troligen blir Sverige-premiär för CLASSIC TRIAL!!!



LINKÖPINGS MOTORSELLSKAP

MOTORSTADION BOX 6010 580 06 LINKÖPING

Telefon: 013-15 19 20 Fax: 013-15 88 63

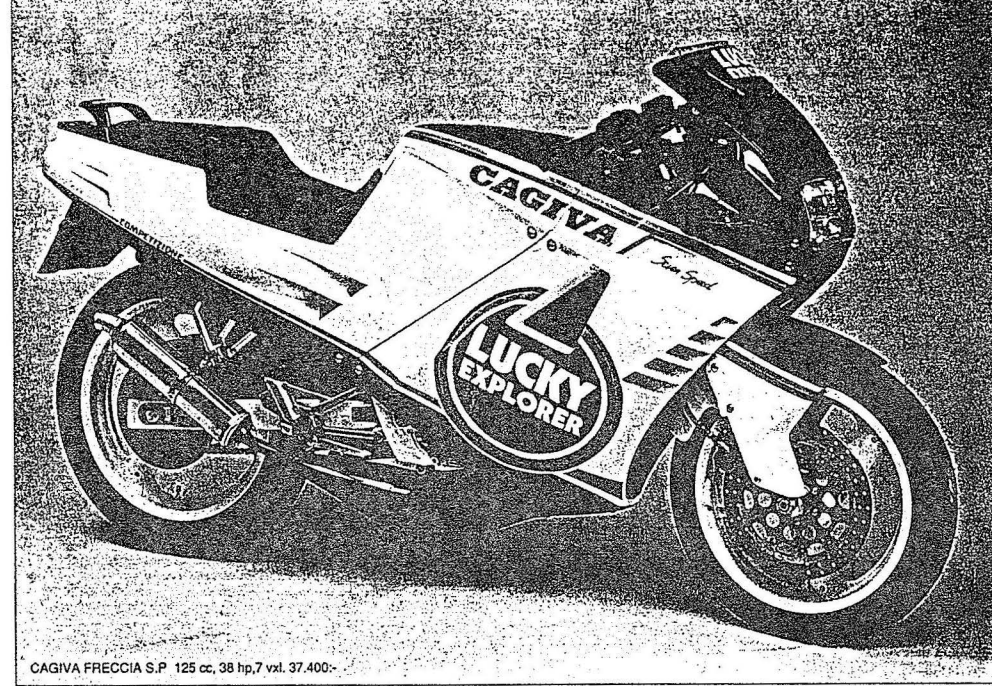


DUCATI 900 SS 83 hp. 79.000:-
 DUCATI 750 SPORT 75 hp. 69.000:-

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

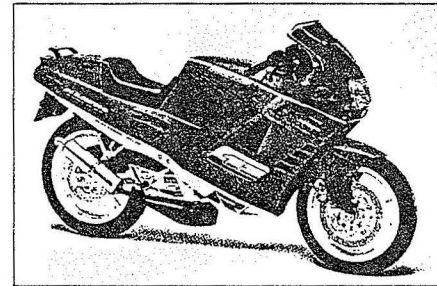
IMPORTÖR:
**NORDBECKS
 MOTORIMPORT**

ÖDAKRA, TEL. 042-20 58 00

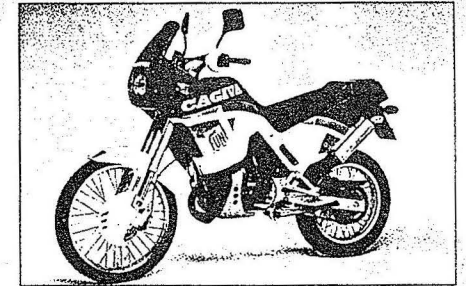


CAGIVA FRECCIA S.P. 125 cc, 38 hp, 7 vxl. 37.400:-

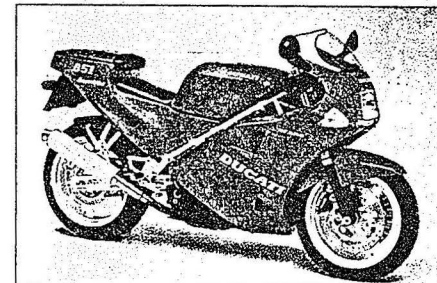
EN MODELL FÖR VARJE PERSONLIGHET



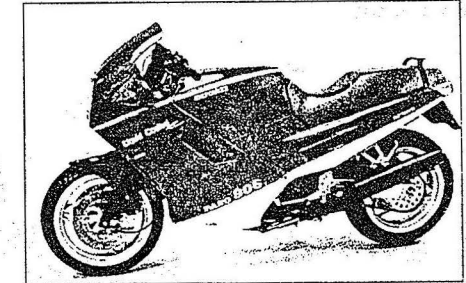
CAGIVA FRECCIA C 12 R, 125 cc,
 32 hp, 7 vxl. 32.900:-



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



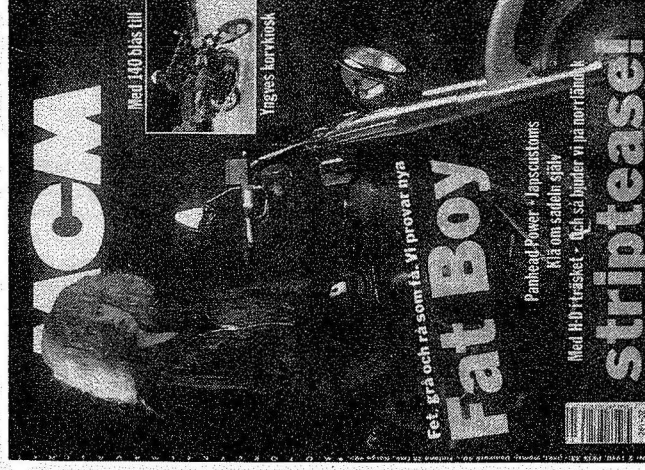
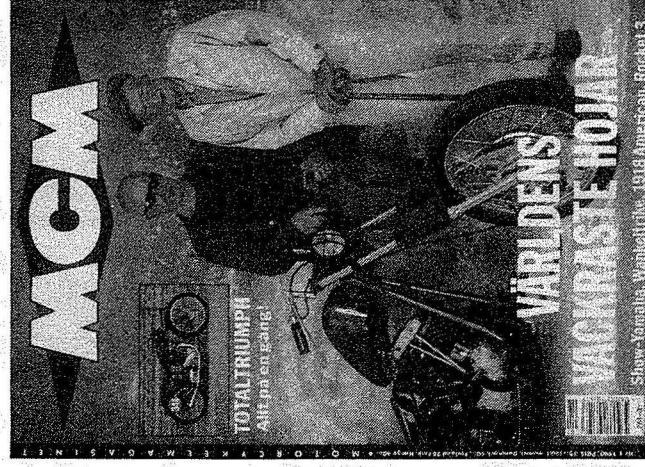
DUCATI 851 S.P. 126 hp, 134.000:-
 DUCATI 851 STRADA, 104 hp, 109.000:-



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

R * R * O * V * A

EN ANNORLUNDA HOJTIDNING!



NYA SPÄNNANDE MCM

DEN ÄR INTE SOM DU TRODDE! KÖP 2 NR OCH DU FÅR ETT

G * R * A * T * I * S

DU SPARAR 35:-

Beställ på talongen här intill. Det är bara att fylla i, klippa ur och stoppa på lådan. Portot betalar MCM. Du kan också ta en kopia, eller beställa på telefon eller telefax! MCM, S:t Göransgatan 62, 112 33 Stockholm. Telefon: 08-51 53 60. Telefax: 08-50 23 49.

JAVISST!

- Självklart vill jag prova nya, spännande MCM. Jag betalar bara 70:- för två nummer och får ett nummer gratis (jag sparar 35:-).

Namn _____

Adress _____

Postnr/Ort _____

Var god texta!

Frankeras ej
MCM
betalar portot

MCM

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 Sthlm



★ SPECIALISED ACCESSORIES

★ DUCATI

★ GUARANTEED SATISFACTION

SPORTING AND RACING MOTOR CYCLES

MANX GRAND PRIX 4 GALL TANK
 £37.80
 £30.60

Our range of tanks have been specially designed for DUCATI models and all feature oil filter caps.

MODENA
 VC200, MANX VC201, DESMO VC202.
DESMO
 £15.10 201 - NEW TO THE RANGE 3 GALL RACING TANK X
 £15.10.0
 £35.00

GIRLING RACING UNITS
 Matched pairs Part No. VC235 £7.17.6, £18.90.

DESMO RACING FAIRING
 (right) Similar to MODENA but manufactured to fit latest DESMO frames (Part No. VC206). Fittings also available for pre-Desmo models (Part No. VC206A).
 £21. 350-40 201

FRONT MUDGUARD
 A stylish light weight front guard, VC207 Part No. VC208, £11.5 Part No. VC208 with jubilee clips.
 32/6 39.90 201

REAR GUARD OIL FLAP
 Minimise the chances of oil on your rear tyre—RACE PROVED. Part No. VC209 Pre-Desmo. Part No. VC210 Desmo.
 32/6 33.90 201

WE RECOMMEND SHELL OIL CHAMPION PLUGS. DUNLOP TYRES. RIVETTS clothing

GLASS-FIBRE COLOUR RANGE: Green, Red, Blue, Yellow, MET White, Orange, MET ALEFAKE in Red, Blue or Silver available at a small extra charge.

SPARES
 WE CARRY A FULL STOCK OF GENUINE DUCATI SPARES. Rapid C.O.D. service or over-the-counter.

EXPORT
 OUR SPECIALITY — send for quotation. Equipment sent anywhere in the world.
 £13.10 201 - £32.40

STANDARD REARSETS
 For racing or high speed touring. Uses existing piston footrests. Part No. VC214.
 £17.16 201 - £18.90

ALL COMPONENTS FULLY TESTED BEFORE BEING RELEASED FOR GENERAL SALE — your guarantee is our reputation.

DEL ORTO CARBURETTOR
 ROBINSON FORKS
 (left) Designed for the rigours of racing and fits all our models. Supplied c/w clip-ons, heat treated alloy crown and stem. Double dampers, dipch mechanism. Part No. VC216.
 £38. 400-91.20

CERIANI FORKS
 £46
 \$110.40
 (right) The famous Italian competition forks as used by leading Italian racing clubs. Available for DUCATI racing motorcycles. Part No. VC217.

ROBINSON 2 LEADING SHOE BRAKE
 (below left). ROBINSON rear single leading shoe brake for racing. Manufactured in Avon. Limited. Part No. VC228. £35, \$84.00.

MILANO 2 LEADING SHOE BRAKE
 RIGHT: Direct replacement for your existing brake. Super stopping power. State for racing or road use. Part No. VC230. 201 - £15.15.0 337.80

MODENA RACING SEAT
 Super fast back design single racing seat. Fits all models. Ideal production racing or touring. Part No. VC211.
 97/6 11.70 401 -

ROBINSON 4 LEADING SHOE FRONT BRAKE
 New to the range. Assigned for racing. Periodic settings plus special lined shoes. Manufactured from LMS alloy. This is one of the world's finest brakes. Part No. VC229. £45, \$108.00.
 £9.10 201 - £22.80 201 -

REAR GUARD OIL FLAP
 Minimise the chances of oil on your rear tyre—RACE PROVED. Part No. VC209 Pre-Desmo. Part No. VC210 Desmo.
 32/6 33.90 201

DESMO RACING SEAT
 Single racing seat to fit the latest Desmo models. All leather throat finish — smart and practical. Part No. VC212.
 97/6 11.70 201 -

ALLOY WHEEL DISCS
 Enhances the appearance of your machine. Part No. 90/7. VC219. \$10.80

REV-COUNTER KIT
 Specially fabricated to accept Smiths magnetic rev-counter. Part No. VC227. 65/701 - \$7.92

WHEEL BUILDING SERVICE
 Any brake fitted with brand new Borroni (36 hole) alloy rim. Costs: Rim 97/6, \$11.70. Spokes 36/7, \$4.32. Wheel build 50/7, \$6.00.

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

DUCATI GRASS TRACK SPECIAL
 Available to special order. 250 c.c. o.h.c. 4-speed. Features: FATH VALVE SPRINGS, 32mm Concentric (Doppel) racing cans. Special G.T. front wheel etc. Prices VC234, £220, VC235, £12.30. Track Grass e spares and available.

FATH VALVE SPRINGS
 Proved in our races — increases rev. band, lowers seat poundage. Full fitting, instructions provided. This is a really worthwhile modification. Part No. VC232.
 £12.10 201 - £30 201 -

COOLING RING SPANNER
 Essential for the keen do-it-yourself mechanic. Part No. VC231. 14/6, \$1.74.

MILANO 2 LEADING SHOE BRAKE
 RIGHT: Direct replacement for your existing brake. Super stopping power. State for racing or road use. Part No. VC230. 201 - £15.15.0 337.80

MODENA RACING SEAT
 Super fast back design single racing seat. Fits all models. Ideal production racing or touring. Part No. VC211.
 97/6 11.70 401 -

ROBINSON 4 LEADING SHOE FRONT BRAKE
 New to the range. Assigned for racing. Periodic settings plus special lined shoes. Manufactured from LMS alloy. This is one of the world's finest brakes. Part No. VC229. £45, \$108.00.
 £9.10 201 - £22.80 201 -

REAR GUARD OIL FLAP
 Minimise the chances of oil on your rear tyre—RACE PROVED. Part No. VC209 Pre-Desmo. Part No. VC210 Desmo.
 32/6 33.90 201

DESMO RACING SEAT
 Single racing seat to fit the latest Desmo models. All leather throat finish — smart and practical. Part No. VC212.
 97/6 11.70 201 -

ALLOY WHEEL DISCS
 Enhances the appearance of your machine. Part No. 90/7. VC219. \$10.80

REV-COUNTER KIT
 Specially fabricated to accept Smiths magnetic rev-counter. Part No. VC227. 65/701 - \$7.92

WHEEL BUILDING SERVICE
 Any brake fitted with brand new Borroni (36 hole) alloy rim. Costs: Rim 97/6, \$11.70. Spokes 36/7, \$4.32. Wheel build 50/7, \$6.00.

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

Super chrome finish megaphone which is supplied c/w alloy silencer. Part No. VC233. 67/6, \$8.10. Special 'Works' matt black racing megaphone. Part No. VC234. Prices: VC234, £220, VC235, £12.30. Track Grass e spares and available.

FATH VALVE SPRINGS
 Proved in our races — increases rev. band, lowers seat poundage. Full fitting, instructions provided. This is a really worthwhile modification. Part No. VC232.
 £12.10 201 - £30 201 -

COOLING RING SPANNER
 Essential for the keen do-it-yourself mechanic. Part No. VC231. 14/6, \$1.74.

MILANO 2 LEADING SHOE BRAKE
 RIGHT: Direct replacement for your existing brake. Super stopping power. State for racing or road use. Part No. VC230. 201 - £15.15.0 337.80

MODENA RACING SEAT
 Super fast back design single racing seat. Fits all models. Ideal production racing or touring. Part No. VC211.
 97/6 11.70 401 -

ROBINSON 4 LEADING SHOE FRONT BRAKE
 New to the range. Assigned for racing. Periodic settings plus special lined shoes. Manufactured from LMS alloy. This is one of the world's finest brakes. Part No. VC229. £45, \$108.00.
 £9.10 201 - £22.80 201 -

REAR GUARD OIL FLAP
 Minimise the chances of oil on your rear tyre—RACE PROVED. Part No. VC209 Pre-Desmo. Part No. VC210 Desmo.
 32/6 33.90 201

DESMO RACING SEAT
 Single racing seat to fit the latest Desmo models. All leather throat finish — smart and practical. Part No. VC212.
 97/6 11.70 201 -

ALLOY WHEEL DISCS
 Enhances the appearance of your machine. Part No. 90/7. VC219. \$10.80

REV-COUNTER KIT
 Specially fabricated to accept Smiths magnetic rev-counter. Part No. VC227. 65/701 - \$7.92

WHEEL BUILDING SERVICE
 Any brake fitted with brand new Borroni (36 hole) alloy rim. Costs: Rim 97/6, \$11.70. Spokes 36/7, \$4.32. Wheel build 50/7, \$6.00.

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

WHEEL BUILDING SERVICE
 Robust workshop quality tool. Includes fork nut allen key. Part No. VC223 79/6, \$9.54, 501 -

PRIORITY ORDER FORM

PLEASE SUPPLY THE FOLLOWING COMPONENTS FOR MY DUCATI MODEL YEAR MODEL

QUANTITY	ITEM	COLOUR AND SIZE	PART No.	PRICE

TOTAL ENCLOSED £ \$ d

NAME ADDRESS

SOLE IMPORTER OF DUCATI MACHINES
VIC CAMP MOTOR CYCLES
 131 QUEENS ROAD, WALTHAMSTOW, LONDON E17 TELE: 01-520 2093

Alltid cirka 200 nya och begagnade
MC och Mopeder,
även Cross och Enduro i lager.



MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00

DECIBEL - JAKTEN PÅ KNUTSTORP

Söndagen den 20/5 skulle undertecknade plus en hel del andra motorcyklister ut och åka lite banåkning på Ring Knutstorp. Christer "Tette" Ceihagen hade hyrt banan hela dagen för att ge sina gamla elever chansen att på ett organiserat sätt "gasa" lite extra. Förutom hans före detta elever fanns också utrymme för andra intresserade att delta på eftermiddagen. De flesta av oss var amatörer från Ystad med omnejd men några racingförare från bl.a. HMS (Hyllinge motorsällskap) fanns också på plats.

När tre "uppvärmningsvarv" var till ända stoppades åkningen och alla hojar skulle bullermätas. Gränsen var av HMS satt till 95 dB !? Alla hojarna ställdes upp en efter en och mättes på 4500 rpm, obs! oavsett vilken hoj det var!!! Fyrcylindriga som tvåcylindriga, fyrtaktare som tvåtaktare, alla på 4500 rpm!

Ex. En japansk 4-cyl standardhoj som varvar mellan 10000 - 12000 rpm har precis kommit över tomgångsgränsen vid det aktuella mätningssvaret. Undertecknade åker var sin 2-cyl 900cc kamskaftsducati från 1981 resp 82 (med original ljuddämpare, "conti"). Dessa hojar varvar 7600 rpm innan rödmarkeringen börjar. Detta innebär att dessa cyklar mättes på ett varvtal som ligger ca 1000 rpm över halva varvtalskalan.

Operatören (bullermätaren) medgav att han egentligen inte var insatt i det tekniska vad gäller bullermätning. Han hade helt enkelt fått instruktioner av HMS! att utföra mätningen på detta viset!!

Är detta rimligt????

Har verkligen inte HMS råd att hålla sig med kompetent bullermätningsspersonal när man kammar in upp emot 10000 kr i hyra för banan?

Vi betalar gärna dubbla avgiften bara vi blir rättvist behandlade.

Till sist en eloge till arrangören "Tette" för ett fint ideellt arbete!

Mats Anderberg och Anders Isberg, två Duccatister.

VM-FINAL

Cucciolo's 

BATTLE OF THE MOTORVELOCIPEDS

VM-finalen går av stapeln Lördagen den 1/9
på Lockarps Kartingring utanför Malmö.

I Skövde tog Rennabteilung sin tredje raka seger. Ska deras rutin
även i Lockarp räcka för att hålla de snabbare maskinerna bakom
sig? Har de snabbare maskinernas förare slutat vurpa så för-
tvivlat mycket? Skall Gilera åter lägga beslag på både första-
och sistaplaceringen? Ska tjejerna ta över klassen totalt?
Frågorna duggar tätt som tvåtaktsröken i Lockarp.

Efter nervdallringen på Lockarp rekommenderas litet söndags-
rekreation på Ring Knutstorp, där man kan slappna av till lite

Battle of the Twins

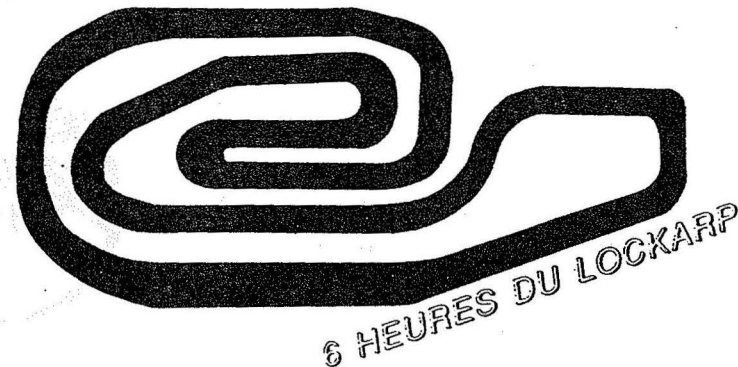


Anmäl er bums till:

Uffe 0414-91145

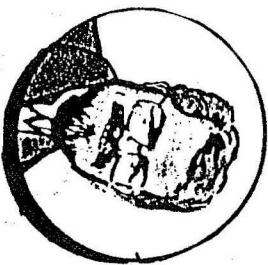
Sverker 0414-91155

"Kraft durch Freude"



REGLER FÖR MOPEDRACE

DELTAGARE	Lag om 2-4 förare varav minst hälften skall vara medlemmar i Svenska Ducati Klubben, och resten i annan SVEMO-ansluten klubb.
UTRUSTNING	Skinnställ, hjälm, läderhandskar och läderstövlar.
FLAGGSIGNALER	Röd = Stopp för samtliga förare. Gul = Hinder på banan, omkörning förbjuden, försiktighet. Svart = Utpekad förare går in i depån vid första tillfälle.
INFART	Infart på banan sker med omdöme så att förare som redan befinner sig på banan ej störs. Funktionärs signal skall åtlidas.
UTFART	Utfart från banan visas med handsignal i god tid. Kör på banans kant.
STOPP	Vid stopp utmed banan måste mopedens ledas längs hela banan till depån.
KURVOR	Den som kommer först in i kurva väljer spår.
OMKÖRNING	Enligt road racing-reglementet. Dvs: Omkörning tillåten till höger eller vänster utmed hela banan. Tävländande som kör om annan moped får ej skära in i dennes bana förrän hon/han är minst 2 meter framför denne. Omkörning får ej medvetet försvåras. PÅ GRUND AV DELTAGARNAS SKIFTANDE FÄRDIGHETER SKALL KÖRNING SKE MED STOR HÄNSYN.
POÄNG	15 12 10 8 6 5 4 3 2 1
MASKIN	Tvåhjulig moped (enligt TSVs specifikation) utan trampor med original förgasare, cylinder, kolv och topplock.
TILLÅTNA ÄNDRINGAR AV MOTOR	Borrning av förgasare, fri bestyckning. Förstoring av insugs-, avgas- samt överströmningsskanaler Planing av topplock. Jackning av kolv. Avgassystem. Byte av utgående drev samt bakdrev. Allt utom motorn står varje stall fritt att ändra.
NUMMERSKYLT	Svart siffra på vit botten tydligt fram och på sidorna. Minsta sifferhöjd 15 cm.
BRÄNSLE	Handelbensin eller diesel + eventuell oljetillsats. (Nitrometan är ingen oljetillsats!)
BESIKTNING	Sker direkt efter målgång av de tre främst placerade mopederna. Mekaniker skall på besiktningsmans anmodan demontera topplock och förgasare för inspektion.



CUCCIOLOS TRAFIKSÄKERHETSSIDOR LÄS LÄR LYD

FRIITZ EGLI motortrimmare, Schweiz:"Att begränsa motorstyrkan är en orimlighet.

Ju fler hästar man har i gashandtaget desto bättre kan man klara sig ur delikata situationer. För övrigt, varför begränsar man inte bilarnas styrka, när man ändå håller på ? Skulle motorcykel vara farligt ? Nej, det är vissa förare som är farliga. Statistiken är otvetydig: i samma åldersgrupp är antalet olyckor per kilometer detsamma för motorcykelförare som bilister. Vad mera är, gruppen förare i *Åskådaren* på motorcykel är mycket farligare för sig själva än för andra. Bakom ratten i en bil åstadkommer en oförstående förare mer skada än en motorcyklist. Detta är bevisat".

Detta helvetiska citat kommer till er genom **MOTO 1**

Nyligen såg jag en redogörelse för trafikolyckornas fördelning på olika trafikantkategorier. Den enda grupp som uppfyllt trafikbyråkraternas målsättning är motorcyklisterna, men så mycket kan väl inte Ducatianvändningen ha ökat. Emellertid visar noggrant studium att ungefärligen tre gånger så många fotgängare som mc-åkare och dessas passagerare faller offer för trafiken. Skrämmande.

I anledning därför, föreslår jag att våra trafikbyråkrater inför något helt nytt. Alla fotgängare borde förses med en specialkonstruerad skyddshatt med roterande varningsljus integrerat uppepå. Utan tvivel finns utredningar som kan ligga till grund för framtagnandet och utvärderingen av den rätta blinkfärgen och strålningsvinkeln med hänsyn till skyddseffekt och bländningsrisk. För säkerhets skull är det väl säkrast att dessutom förse fotgängarna med reflekterande tejp på åtminstone 80 % av ytan, vänd mot trafiken. SMC kan säkert anvisa i fråga om resultatet av tejp användning. PS

KLUBBPRYLAR



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

COLLEGE T-SHIRT

OBSERVERA ATT ALLA STORLEKAR INTE FINNS

PANTAH

VIT MED RÖTT TRYCK

STORLEKAR XL
Pris 130:-

STORLEKAR L,XL
Pris 85:-

DUKATI

BLÅ MED VITT TRYCK

STORLEKAR M
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

750 F1

VIT MED GRÖNT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

*Mike Hailwood
replica*

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

**900
SUPERSPORT**

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

DEKALER

RÖD TEXT PÅ
VIT BOTTEN

PANTAH

DUKATI

VIT TEXT PÅ TRAN-
SPARENT BOTTEN

**900
SUPERSPORT**

750 F1 *Mike Hailwood
replica*

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

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

TYGMÄRKE SOM KLUBBDEKALEN 25:-/st.

KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.

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

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

LOGO SERVICE

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

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

POSTGIRO 604452-3



Hi Ducatfriends.

We are the danish Ducati club with about 60 members from all over Denmark. We have wanted a good co-operation with other Ducati clubs for a long time. We were inspired to tell something about ourselves by the informations already sent out from Ducati Pompono and Svenska Ducati klubben.

Although we are spread all over Denmark we keep good mutual communication for example through our club magazine "the Ducati Ekspress". We try to keep the members active by asking them to write articles and many other activities where the members are directly involved.

Our activities are:

- Our general meeting in May with video, lecture, competitions, happy hour, joint bikeriding, joint photography good food and danish beer.
- The 5th of August we have a clubrace at Falkenberg raceway in Sweden. It's a practicerace for all Italian streetbikes in Denmark.
- The club members are usually meeting each other at the different BoTT races in Scandinavia and other Italianmotorcycle arrangements. Every year the club is going on a trip to the Dutch Ducati clubs race at Assen.
- About 8 of our members are racing Battle of The Twins. Of whom Peder Spile 950 NCR, was unofficial Danish champion in 1988. And this year Kjeld "Jo" Sørensen 851 Corsa, has created himself an image within Nordic BoTT Cup by winning all races he has joined.
- For the last 2 years the club has arranged a bustrip in the winter. First winter we went to Italy and saw the Ducati and Bimota factories and the MV Agusta museum. In January 1989 we went to England where we among other things meet some from the friendly Ducati Owners Club GB and saw the British National Motorcycle Museum in Birmingham.

We are in regular contact with Ducati clubs in: Sweden, Finland, England, Holland, France, Austria, Ducati club Ottersberg, Ducati Pompono, Ducati club Padova and Ducati club Bologna.

We wish all a good "bike year" and if any of you should come to Denmark you shall be very welcome.



Dear Sirs.

My heart stopped beating for a long while and didn't come back on the right sequence on another when I learned that our heroe Sr Orioli (God save his sole) did win his marvellous victory on a bike equipped with carburettors. Deacency definitely forbids me to spell their name but also not to unveil their origin. When my heart slowly settled to normal pace I became able to remember what I already knew all the time back in the subconscious.

I clearly remember the enthusiastic reports from rallye Pharao, which was another great wictory for Cagiva, and then it was clearly stated that the then new racing model was equipped with an experimental injection system of proper Italian heritage. Shortly afterward it was announced that the new Cagiva Elefant was to be delivered with injection like it befits a company with very strong connections with Weber-Marelli and neighbours to.

Tell me someone goofed enormeosly or something else is an gigantic misunderstanding. One thing is for sure. My old trusty NCR with the proper engine would never survive fuel injection. It would seize solid in less than twohundred meters. The situation with the new engine is altogether different. The cylinder heads isn't even turned the right way around, no surprise it can use unspeakable instrument of dubious manufacture.

Up here in the very north of the darkness the sun is slowly returning and in a month or two the ice will permit the roads to be used again and then the owners of eastern products cobbeled up with mysterious valves and unnecessary gadgets will be able to see how an old staight away NCR can perform.

Yours sincerely
Member 371 of the Svenska
Ducatiklubben

Per Skogman
Per Skogman
Köpmannagatan 60 A
95200 Kalix
Sverige

Internationell racerträff i Österrike

För fjärde gången arrangerar våra vänner i Österrike en träff, i form av racerträning på Zeltweg 20 till 22 juli. Förra året deltog 250 förare och nästan 3000 besökare.

Intresserade bör veta att det finns flera klasser att välja på och rätt att delta har alla som anmält sig i tid och betalat avgiften, 120 DM. Klasser finns för en och tvåcylindriga Ducati, historiska raceråk som sedan delas i års och cylinder-volymgrupper, Sound of Singles, BOT och en öppen klass. Det behövs inte vara registrerade fordon och slicks är tillåtna. Det är ju nästan ett Tyskt arrangemang så det finns en hel del regler för ordningens skull. Det går vi inte in på här men den som känner sig lockad kan ringa så får ni alla detaljer.

Tel för upplysningar: 0923/11147 Pelle

I övrigt verkar våra vänner ordna klubbaftnar och utflykter åt olika håll allt med utgångspunkt från "Gasthof Steiner" i Kleinhain. Tyvärr en obefintlig ort på min karta.

Superbike VM går av stapeln i Zeltweg 30 juni-
1 juli

29-30 September går Alpen-Adria-Cup i
Rijeka Med BOT naturligtvis

23-24 juni Midnight Sun Race meeting. Finska
ducatiklubben, Kemora nära Kaustinen.

Info: Markku Saari, Mustasnevantie 30 SF 61340 Nopankylä
Finland

6-8 juli är det Italienträff i Wemeldinge
info: MC Eversdijk, Rini Klosterman, Stekeldijk
2 NL-4493PE Kamperland Holland

6-8 juli Italienträff Eyfalia-nord i Düren-Kufferath
info Helge van Riel, Paradiesstr. 64 5160 Düren
tel 02421/41180 efter kl 18.00

15-19 aug. Forza Italia-internationell mcträff
i Saint-Avold i Frankrike (nära Saarbrücken)
Info: Robert Hirsch, Square Weiller 9 F-57500
Saint-Avold Frankrike

Jämmer och elände.

Bäckis på MC-grossisten låter meddela att man omprövat beslutet att importera Gilera Saturno. För liten marknad eller något i de vägen.

I Tyskland annonseras för fullt att Saturnon kan levereras omedelbart. I Sverige verkar den bli ett oätkomligt njutningsmedel. PS

Bimotas GP-racer

Bimotas Piercarlo Marconi meddelar att utvecklingen av 500-racern går för fullt. Den vattenkylda tvåcylindriga membranmotorn ger i halverad provversion 60 hästar vid 12000 varv. En gatuversion med insprutning blir antagligen en sidoeffekt av den nya satsningen.

Men vad vore Bimota om inte... Insprutningen får en säkerhetskrets som vid minsta störning omedelbart överfettar bränsleblandningen för att förhindra kolvnypp. Oljeinsprutning är ute. Den nya motorn får ett cirkulationssystem som sörjer för hållbarhet och i gatuversion, acceptabla avgasutsläpp.

De första testkörningarna är planerade till slutet av maj. Därtill går den konventionella teleskopgaffeln i graven till förmån för en tvåarmssving med ett "Di Fazio" länksystem. Vad nu det kan vara. Om testerna löper som planerat ska Mike Baldwin ställa upp i Frankrikes GP den 22 juli på Le Mans. Detta nyskapande underverk beräknas få en vikt på 95 kg. Huvvaligen!!

I Hinckley i England fortskrider arbetet på den nya Triumph. Tre och fyrcylindriga som redan meddelats. Rundrörsram med bärande motor. Monoshock bakfjädring med sving av fyrkantprofil. Pris! Mellan 4000 och 6000 pund, i hemlandet föstås.

Samma källa förtäljer att BMW kommer med en ny boxer. Vattenkyld, fyrventilare och elektronisk tändning-insprutning. ps

Cagiva har fått en ny chefstekniker för att sätta sprätt på GP-maskinerna. Han heter Nicola Materazzi och sin bakgrund hos Abarth och Lancia med ett år hos Osella och sedan nio år hos Ferrari där han deltagit i utvecklingen av F 40 och tillika tre år på rejsavdelningen.

Och så återkommer vi till den alltid lika intressanta däckfrågan. Visste ni att man alltid skall ha ventilhatt av metall med gummitätning. Detta för att inte centrifugalkraften skall ställa till rackartyg med ventilen vid dom ohyggligt höga hastigheter som en Ducati kan uppnå.

Här är fö tillfälle att återknyta helt kort til det tidigare omnämnda testet. I korthet kan jag nämna vad våra utländska kolleger kommit fram till Om Michelin A59 Och M 59: Till vardags ger dom acceptabla egenskaper. Hög livslängd, bra stabilitet och lite styrfladder. För riktigt sportiga ändamål är det här däckets underlägset konkurrenterna. Varken greppet eller planingshalkegenskaperna övertygar.

Om Metzeler ME 1 Radial: Detta är deras första seriebyggda radialdäck, därför får man väl acceptera lite barnsjukdomar som dålig egendämpning och inte så bra körstabilitet. Däremot ger compK blandningen bra grepp vid alla temperaturer och ett mycket bra våtgrepp. Ännu kommer dom här däckerna inte upp till samma standard som MBS däckerna.

Om Dunlop Sportmax: Utvecklingsarbetet har betalat sig. Med det här däckets kan Dunlop triumfera igen. I sportsammanhang ger det bra grepp tom över långa distanser. Därtill kommer hög körstabilitet och stor styrprecision. Allvarligaste nackdelen är styrfladder mellan 60 och 100 knutar. Försöksfordonen var Japanska vill jag tillägga. Planingshalkegenskaperna är fullt tillfredsställande även om gränsområdet vid väta är lite smalt.

Om Bridgestone Cyrox 16 Och 19:

Ett mycket bra vardagsdäck med goda köregenskaper och fin styrprecision. Egendämpning och körstabilitet ligger på hög nivå. För sportbruk fyller det inte riktigt måttet eftersom greppet saknas speciellt vid högre däcktemperatur.

Insåg att vi var tvungna att åka på Fl-lopp. Paul beskrev med stor inlevelse Mansells Ferrari upp mot casinot i Monte Carlo: BAA,BAA,BAA,BAA ! Lördag morgon: Två svettiga bikers vaknar till sans på ett köksgolv.

-Hur kommer man snabbast till Brands Hatch ? Classic Racing. Insanes överallt. John Surtees multicylinder event. MV,Gilera,Benelli,Honda,AJS,BMW osv. Några med kompressor,andra utan. Allt för att fösköna ljudet.

DEMONSTRATION OF THE MULTIS SPONSORED BY SHELL OIL

No. Machine Make	cc Year	No. Machine Make	cc Year
1. AJS Porcupine 2 cylinder	500 1954	15. MV Augusta 3 cylinder	500 1967
2. Benelli 4 cylinder	350 1972	16. MV Augusta 6 cylinder	350 1973
3. Benelli 4 cylinder	500 1972	17. MV Augusta 4 cylinder	500 1974
4. MBW Rennsport 2 cylinder	500 1954	18. NSU Rennsport 2 cylinder	250 1963
5. BMW Rennsport 2 cylinder	500 1954	49. MBW Supercharged 2 cylinder	500 1939
6. Gilera 4 cylinder	500 1957	50. AJS Supercharged 4 cylinder	500 1939
7. Gilera 4 cylinder	500 1957/ 62		
8. Honda 6 cylinder	250 1968		
9. Honda 6 cylinder	500 1967		
10. MV Augusta 4 cylinder	300 1956/ 58		
11. MV Augusta 4 cylinder	350 1956/ 58		
12. MV Augusta 4 cylinder	500 1960/ /65		
14. MV Augusta 3 cylinder	350 1965		

NOTICE-WARNING TO THE PUBLIC
MOTOR SPORT IS DANGEROUS

It is a condition of admission that all persons having any connection with the promotion and/or organisation and/or conduct of the meeting, including the owners of the vehicles and the drivers and passengers in the vehicles, are absolved from all liability arising out of accidents causing damage or personal injury (whether fatal or otherwise) however caused by spectators or other holders.

Race 5: 20 st 250 Duccar mot 10 st Aermacchi. Ducati vinner tack vare en galen omkörning på en escape road + lite gräs. Jerry Fiford. En sann hjälte. Nästa Race. F 750. Team Alcohol lyckas lägga cykeln i depån och bromsar omkull i slutet av depåutgången. Slutar i mitten av fältet, efter att ha kört åt fel håll. Ännu en hjälte. Alex George. Ingen hjälte.

njattar slår inte hailwood. "Can't stand the stress". Slutar trea i 500-loppet.

-I haven't travelled the whole way from New Zealand to come second säger Hugh Anderson. Vi kastar en nonchalant blick på en roundcase 750. Whellie på tälotsäng. En svettig biker vaknar upp på köksgolvet och en annan ännu svettigare vaknar upp i en tälotsäng med dålig markfrigång och för kort hjulbas.

SILVERSTONE CIRCUITS LTD

BRITISH GRAND PRIX
SUNDAY 16th JULY, 1989

SPECIAL TRACKSIDE SPECTATOR ENCLOSURES £35.00
ADULT

including V.A.T.

It is issued on the express condition that the holder is bound by the Rules and Regulations issued by the Organisers.

It is dangerous and all persons attending at this track do so at their own risk. It is a condition of admission that all persons having any connection with the track, organisations and conduct of the meeting, including spectators, and the drivers and owners of the vehicles, are absolved from all liability of accidents whatsoever, whether by negligence or otherwise, resulting in property and/or personal injury to spectators.

NO DOGS ADMITTED

In connection with admission to the ground and car parks that no dogs are allowed. Any dog found in breach of this condition will be deemed a trespasser and asked to leave. **REFUSE ADMISSION RESERVED**

The promoters will take whatsoever steps are necessary to ensure that it is not possible to make any form of public admission to the event that the copyright in any film or photograph of any form of public advertisement or display or for any other purpose without the private consent of F.O.C.A.

The use of portable viewing structures is strictly prohibited.

No Re-Admission after 7.30 p.m.

40819

Guidad tur halvvägs till Silverstone.
Grymt fråkörd av Hailwoodian med öppen hjälm, jeans och lågskor.
Va Fan, 35 Pund för att se en bluddrande Ferrari komma tvåa. Tur att Grolsch finns!
Åter i Potton. Nycklarna låg på avtalad plats under soptunnan. Precis som hundkexen.
Med en gång förstod vi att vi var lämnade ensamamma med Petes tre hundar. En med alldeles för stor % doberman i sig.
En svettig biker vaknar upp på golvet och en annan svettig biker vaknar upp i en säng med Kent?! Lucka, lucka, lucka. Stenad igen.
Stonehenge. Vad fan hade Björn och Cullman för sig i Yeovil?

SIMPSONS MEKANISKA

-For real motorbikes, Simpsons Mécanique-: brevhuvudet på den post som Rory sänder oss behöver knappast översättas. Sålåd på italienska motorcyklar och isynnerhet Ducati -vad är mer normalt för en british?- har Rory Simpson blivit en specialist på tillbehör (racing och standard) till monos och twinnar från firman i Bologna. Vår man älskar att påminna om att hans verkstad "är den enda i Frankrike som ENDÅST skruvar Ducati och utesluter varje annat märke (sk fullblodsrasism övers anm) och i kraft därav kan vi erbjuda specialservice som inte finns att tillgå någon annanstans i Frankrike".

Här följer ett utdrag ur katalogen, tillgänglig för 23 Ff.

Ett, oljepump med extra kapacitet för 860 och 900. Tack vare sina extra stora kuggdrev samt sin stadigare uppbyggnad transporterar den 50% mer än originalpumpen. Eftersom 900:ans vevaxel är skör är det en förbättring att tänka på vid en helrenovering. Simpson erbjuder även pumpar med extra kapacitet till 750GT och Sport från 1970.

Två, nya smidda kolvar till 250 och 350 mono. Obefintliga sedan några år finns 350 tillgängliga i 76.6 och 250 i 74.6 till ett pris på 959 Ff. En "god affär" enligt Rory som påstår att "simples gjutna kolvar kostar mer än 1000 Ff i år".

Tre, dubbelkolsok Grimeca, 180mm, 1890Ff, bromsbackar Grimeca fram/bak samt förstärkt vevstake till 250/350 till monoälskare.

Fyra, stora "vita" Veglia varvräknare, till alla Ducati, 1399Ff.

Intresserade kan vända sig till "engelsmannen i Béziers" som säljer per post över hela världen, må så vara över telefon som fax.

Fem, 750 F1 med Harris cantileverram, Marzocci M1 R, White-Power stötdämpare, Brembo samt Marvic-fälgar. Motorn, preparerad i Simpsons verkstad har extern tändning och Mikuni förgasare. Denna cykel har skapat kalabalik i franska BOT, eller som man föredrar att kalla det, Pro-twin, genom att vinna. Två gånger har Rory tvingats demontera den offentligt för kontrollmätning av cylindervolymer. Frankrikes snabbaste 750 på 139 kg släpper Rory för 80 000 Ff (26 000 Ff kan räknas av för delar). Har du råd att betala för att själv få demontera den och undersöka varför den går så fort så kontakta: Simpsons Mécanique 2 bis, Rue de Corneilhan 34500 Béziers Frankrike. Tel 00933-(16)67 30 48 99. Fax 67 30 27 38

Reklamen ovan kommer till er genom MOTO 1

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

Battle of the Motorvelocipedos

Första deltävlingen i Cuciolos ärofyllda och glamorösa VM-serie (VM=VelocipedMästerskap) har just avslöpt inför en entusiastisk och månghövdad publik. För roadracingkännaren och enduranceälskaren klingar Aspö Ring lika högt som Le Mans och Bol d'Or.

Ännu en gång skulle det bekräftas att erfarenhet och väl utprovade maskiner är av avgörande betydelse i dessa hårda tävlingar där maskiner och förare under 6 timmar utsätts för maximal belastning. Därför kom tätstriden även i år att stå mellan förra årets serie-segrare, de rutinerade förarna i Rennabteilung, med sin väl utprovade Gilera, och en rad utmanare. Men utmanarna fick en efter en ge sig för dessa giganter.

Ett nytt team "Finkeloil Racing Team" försvann efter att de mindre rutinerade förarna kraschat den snabba Yamaha. Förra årets tvåa, de säkra förarna i "Acklinga Racing Team", hade till årets säsong bytt maskin, men denna var inte tillräckligt utprovad utan stod still under närmare två timmar.

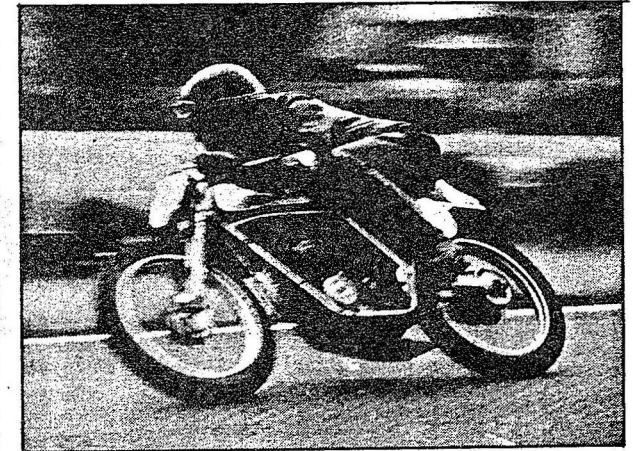


Foto: Weyden

Även snabba "Lag framtiden" hade lång tid i depån p g a punktering, liksom "Scuderia NCR" som drabbades av spräckt tank vilken ersattes av en enlitersflaska.

I stället kom andraplatsen att gå till team "Sukiyaki Racing" följt av "Spiddekagorna och tävlingens enda fyrtaktsdeltagare "Fourstroke forever team". Här följer resultatet och poängfördelningen i denna Svenska Ducati-klubbens första mopeddeltävling i VM-90:

- 1) Rennabteilung, 268 varv, 15 poäng.
- 2) Sukiyaki Rajsing 256 v, 12 p.
- 3) Spiddekagorna 249 v, 10 p.
- 4) Fourstroke forever team 244 v, 8p.
- 5) Lag Framtiden 234 v, 6p.
- 6) Scuderia NCR 223 v, 5p.
- 7) Acklinga Racing Girls 217 v, 3p.
- 8) Acklinga Racing Team 174 v, 3p.
- 9) Finkeloil Racing Team 159 v, 2p.
- 10) Graues Demens Schweden 111 v, 1p.

Saxat ur den utmärkta tidningen Race

This First Concentration of Italian Motorbikes takes place on the 15/16/17 of June 1990 in the Centre of Capri

in Langemark (Ypres), West Flanders, Belgium.

We're starting at Friday 15 June at 17.00 pm. Camping, shower and toilets, breakfast, barbeque and bar.

On the program: touristical tour, show and lot of other activities.

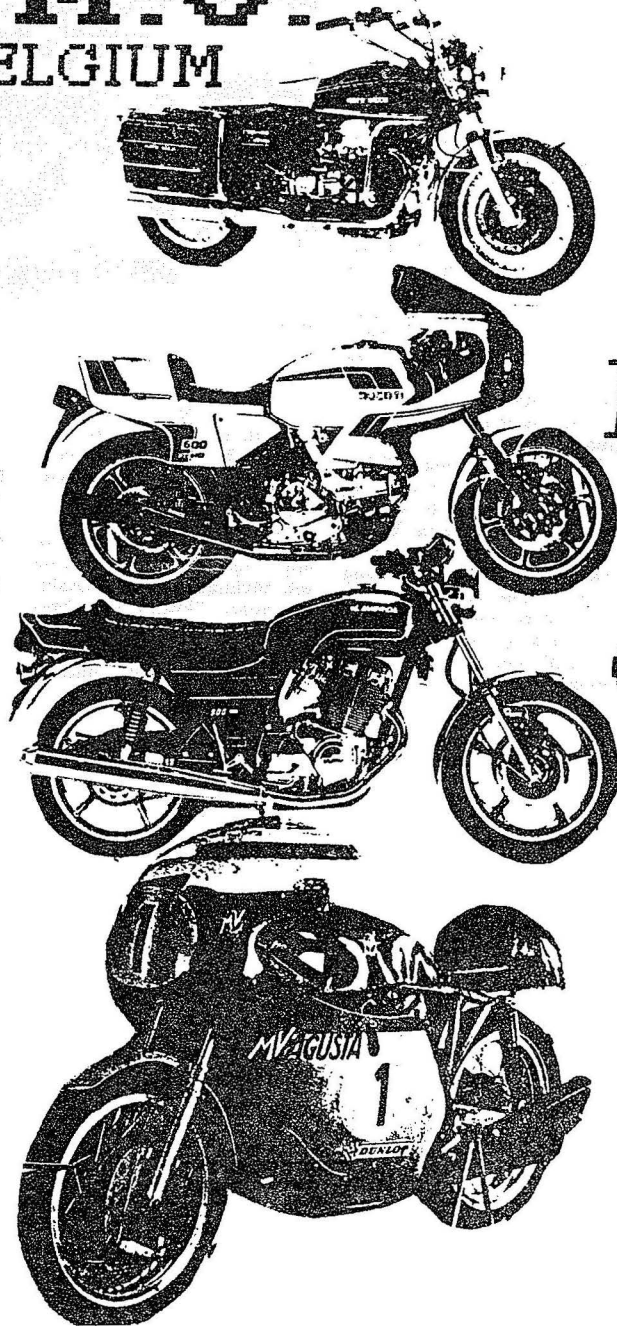
At Saturday party with the "Give Buzze Band"

We expect the end at Sunday - noon.

Registration-fee: 5 pound

MOTORTREFFEN

I.M.C.
BELGIUM



I
t
a
l
i
a
n
s
e
M
o
t
o
r
C
o
n
c
e
n
t
r
a
t
i
e

Hjälp!

Den nya säsongen har tagit sin början med besiktning och den högtidliga invigningsturen. Tyvärr samlas hela atmosfärens alla orkaner i min huvudbonad. Inte ens mitt i depån på Ile of Man, i största hemlighet avkopierade ljudförstärkningsystem kan överrösta oväsendet. Det enda konstruktiva förslaget har en viss Skånsk medlem bestått. Heliga plikter förhindrar mig att anamma det, säkerligen välgrundade förslaget. (Imolarör). Det känns dystert att inte kunna höra musiken utan bara förnimma den som en svag puls genom sitsbeklädnaden. Som i sig ofelbart framkallar kommentarer hos en okunnig allmänhet.

En av ungjävlarerna som befann sig långt ute på vischan råkade bevittna en omkörning som jag företog. Nåja, det var ju i huvudsak positiva omdömen men bekräftar tesen att Sverige är ett mycket litet land. Han påstod sig ha följt min färd genom landskapet i tre km ståendes på gården, endast med öronens hjälp. Då förstår ni kanske vidden av mitt dilemma.

Om man avstår från sinnrika ventilationskonstruktioner kanske ljudet förmår göra sig påmint. Någon måste ha provat en mera ljudvänlig hatt än min. Hasta till telefonen i så fall. Skyndsamt. Det här hotar att utveckla sig till en psykologisk grej.

Pelle i Kalix

Undertecknad, i likhet med en viss medlem på en holme rätt så nära Stockholm, känner enorma sympatier med en illröd Italiensk skapelse, Gilera Saturno. Efter vad som påstås, har Hr Ducevall lagt stor möda vid att avråda intresserade från att provköra den här maskinen. Habegäret blir så enormt att det ofelbart leder till affär.

Samma sak omvittnar Hr Leek i utlandet. Hans kompis har bränt fyrahundra mil på Ringen i sommar med en Saturno. I en Cucciolo närstående publikation redogör Hr Catchcart för en provkörning. Samma tongångar. Varning för såna damer. Underhållsskyldigheten kan bli livslång befarar Hr C.

Om sådana herrar får jämvikten störd på detta sätt måste ju något ligga till grund. Om jag säljer diamanterna och Picasson....Få se.... Är Gilera innehav giltig grund för uteslutning ur klubben? Om jag registrerar den på morbror i Amerika? Om jag bara kör när det är mörkt.... När som har nåt bra huvudverkspiller.....

Kulturanthropologisk rapport.

Reinhold Roth och Helmut Bradl har varit i den Svenska vildmarken och laddat upp inför den kommande säsongen. Bastu, skidåkning (på längen) utfärd med hundspann, curling och snöskoter.

Ungjävlarerna på jobbet, nyss hemkomna från långlopp i Ammarnäs, såg bilden på den exklusiva snömoppesafarin. Råare garv kan man bara höra i uppsluppna Ducatikretsar. Pråmar, odugliga, felkonstruerade monster etc. Den som skulle visa sig med en sådan hade bara att vända hemåt och byta om.

I deras kretsar gäller nittfem hästar och den stackare som inte klarar hundrasexti knutar kan räkna med mobbing. Med ca 250 kg moppe blir det aktningsvärda prestanda, inte minst accförmåga. Men det får ni inte avslöja att jag har sagt. Nästa år kommer visst minst två fabrikat med insprutning. Hur safarin slutade för våra utländska vänner? Kullerbytta naturligtvis. Det som började som en stilla utflykt undan renar, lassokastning och hundsläde, slutade givetvis med rejs, och kullerbytta. Det gick dock lyckligt, trots frånvaron av den hårda hatten.

Resultatet av dessa kulturutsvävningar avses leda till en ny VM-titel och då kanske dom vilda Svenskarna vågar släppa till en riktig rejsingmoppe.

En av hjältarna från Ammarnäs ringde. Tummen var orörlig, nacken så gott som av, armarna helt utan gångjärn, ryggen som preparerad av en spikmatta och hela kroppen en enda jättelik smärtsensation. Helmut och Reinhold är nog inne på rätt väg eftersom kroppen mer än maskinen tycks sätta gränsen. Likväl tror jag inte riktigt på resultatet. Tunnisar som skyller på förkylning och svagt blodomlopp när det gäller att svalka sig i isvaken efter bastun tar aldrig ett VM.

PS

Ungjävlarernas kommentar om min silverfärgade skönhet:
Huvvaligen, med den där skulle man dräpa sig
mesamma.....



GP-stjärnor under mental och konditionsträning
OBS huvudbonaderna!

Besiktarna besegrade igen. Den i vetenskapliga akustiska kretsar välkända Skogmans designstudio har slagit till med ett nyskapande avgassystem som, monterat på den gamla NCR-trotjänaren icke föranledde några anmärkningar. Att trollen släckte halvljuset under nattens tysta timmar får tas med en klackspark.

Härmed erkännes att jag har syndat. I söndags åkte jag E-fyran i stället för den landsvägsliknande puckelpisten väg 356. Tyvärr är 356:an försedd med rikhaltiga vägarbeten vilket härmed meddelas. Belöningen kom i Öjebyn där jag intog middag i nära anslutning till E-fyran. En karavan med Japanska motorsågsliknande åkdon höll på att vrida huvudet ur led när dom såg en riktig mc mitt i ödemarken.

ps

Dellorto arbetar med ett lite mindre sofistikerat insprutningssystem. I första hand för att på ett ekonomiskt sätt kunna möta kommande miljökrav. Genom att anbringa munstycke i insugskanalen kan man med lambdasondens hjälp använda reglerad katalysator. Utvecklingen sker i samarbete med Gilera eftersom dom planerar en 125:a för gatubruk med insprutning.

Insprutning för tvåtaktare.

Som bekant har Weber arbetat med en insprutning för Cagivas 500 racer. De första bilderna har visat hur insprutningen direkt ersatt förgasarna, men nu är nya tag på gång. Munstyckena satt direkt i insugningsrören och därmed missar man fördelar tyvärr. Bränslemängden kan visserligen styras exakt men spolningsförlusterna blir lika stora som för förgasare. Nu sprutar Weber bränslet med 30 bars tryck in i överströmningsskanalen. Med motsvarande val av insprutningstidpunkten kan färskgasförlusterna minskas och därmed ökar effekten. Man väntar att Cagivas fyrcylindriga 500 GP och Bimotas twin får den nya insprutningen.

Vakna läsare har naturligtvis sett att "Cucciolo" redan har behandlat den viktiga frågan om olja. En högteknologisk motor kräver fullvärdiga produkter. En kollega i tidningsvärlden har dristat sig att komma med en rodogörelse. Onödigt. "Cucciolo" har täckt ämnet fullständigt. PS

Däcktest

En stor drake i utlandet med, som det tycks, obegränsad ekonomi har genomfört en sorts däcktest. Ändamålet tycks i Cucciolos ögon dunkelt. Vem behöver däck för touringändamål. Draken avslöjar sin krassa inställning genom att totalt förbigå skönhetens inverkan och uteslutande bedöma egenskaper som körstabilitet, kurvegenskaper, slitstyrka och våtgrepp. Resten överlåter vi till den barmhärtiga tystnaden och ser fram mot den kommande bedömningen av sportdäck. Kanske får vi återkomma i ärendet.

Skönhetsbehandling

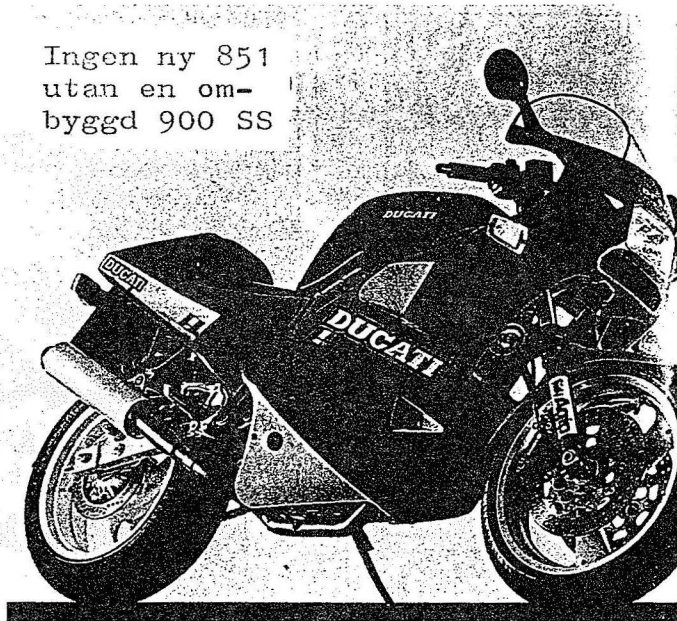
För den som tycker att en vattenkyld 851:a är lite för stark medicin finns bot numera. Ducativänner har alltid varit viktmedvetna och den nya 900 SS bär syn för sägen med fnuttiga 199 kg på vågen. Därmed överträffar den åskilliga Japanska dundermaskiner med mycket Z och X i namnet.

Nära Stuttgart i Gerlingen finns en Ducati-handlare som tyckte det var för mycket i alla fall. Alltså har han gjort nya plastdetaljer, i handlaminerad polyester som ser ut som skalet på en 851 strada. För att ytterligare krympa vikten så ersätter han bakdrevet med ett av polyamid i stället.

Kopplingskåpan åker upp i fräsen och får nya hål för vädring och ökad hållbarhet. Komplet ombyggd väger Borst-Ducatin 187 kg och kostar i Tyskland ca 70000:-

Lackeringen ser vederhäftig ut och alla delar passar också 750 sport. Det går för sig att köpa plastdetaljerna separat liksom kopplingskåpan och bakdrevet.

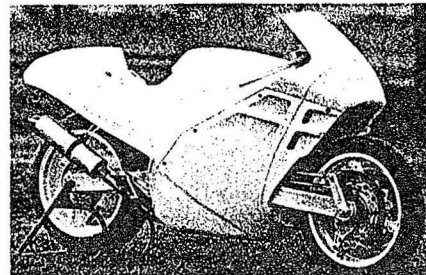
Ingen ny 851
utan en om-
byggd 900 SS



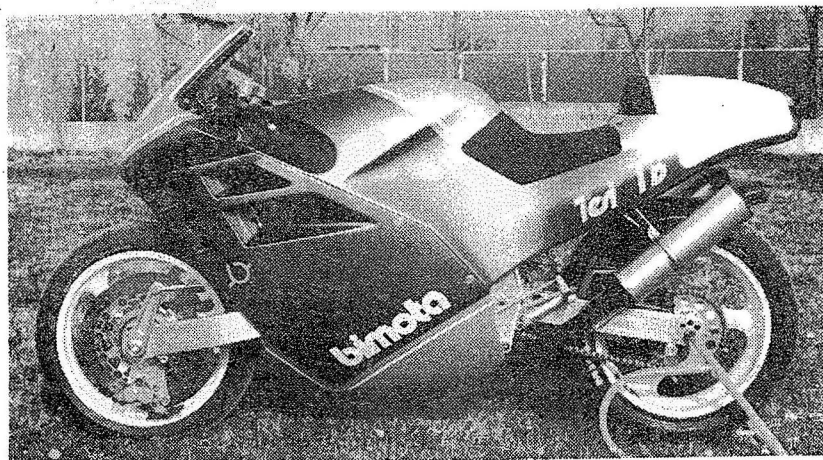
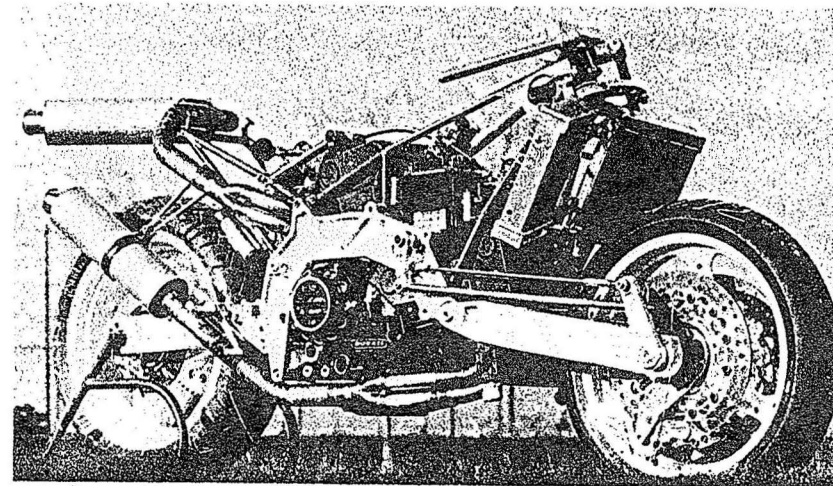
BIMOTA TESI 1D, EN SENSATION!

Många, inklusive jag själv, har varit mycket skeptiska till navstyrning. Det har sett ut att ha varit en finess som funkar alldeles utmärkt i teorin, men varit kass i verkligheten. Vem minns väl inte Ron Haslams försök att som den sista föraren lotsa runt ELF-Hondan i 500-klassen. Detta projekts gavs upp efter att Honda köpt upp nära hundra av projektets patent! Bl.a. köpte man enkelsvingen från ELF-projektet. Ingen har lyckats få navstyrning att funka i tävlings-sammanhang förrän förra året då Giancarlo Falappa ställde upp på en Bimota Tesi med Yama-motor i de italienska Superbike-mästerskapen. Där kvalificerade han sig till pole position och kom tvåa i racet efter Fred Merkel! Succé direkt alltså!

Vad hade man då gjort på Bimota? Jo man hade gjort om och databeräknat hela styrsystemet och ersatt den förkastliga hydrauliska manövreringen till riktig mekanisk. Efter detta lyckade försök har man vidareutvecklat systemet och skrivit kontrakt med Ducati om att få använda 888cc motorer. Ducatimotorn lämpar sig mycket bra för ändamålet då den är smal och har svingen infäst i blocket. För att få främre svingfäste har man monterat en vackert utfräst aluminiumplatta på var sida om motorn som går fram i en båge till den främre svingen. Aluminiumplattorna är 35mm tjocka. Fjädringskomponenterna sitter nära motorn och hjälper till att få en rekordlåg tyngdpunkt. Man är faktiskt oroliga för att tyngdpunkten blivit för låg! En lätt stålrovskonstruktion bildar fäste för kaross, styre och annan kringutrustning.



Så rykande färsk att kåpan fortfarande är olackad
Inunder döljer sig motor från
Ducati 888



Bimotas chefskonstruktör Pierluigi Marconi uppger att maskinen skall visas på Kölnmässan, och då även som gatversion som skall få 30 graders styrukslag i stället för racerns 20. Maskinen kommer att gå att köpa strax efter mässan! Förmodligen vill man få den homologiserad innan nästa Superbike-säsong. Vad en Tesi kommer att kosta har det inte getts några indikationer om, men Cucciolo gissar 200000:-. Minst.

MW

Svenning Haaning
Strandvejen 44
4673 Rødvig

MOTO ITAL FOTO
Den danske MC-kalender

1990'ER UDGAVEN AF DEN ENESTE DANSKE MC-KALENDER MED INTERNATIONAL STANDARD, KAN NU BESTILLES PÅ OVENNÆVNT E AD R. (EVT. TLF. 42 907843).

PRIS: 110,00 kr.
EMBL. + PORTO : 17,50 kr. GIROKORT MEDSENDES
I ALT : 127,50 KR.

KALENDEREN ER DESIGNET OVER 12 SPÆNDENDE ITALIENSKE MOTORCYKLER. MÅSKE ÅRETS BEDSTE GAVEIDE.

ALLEREDE NU ER DER SOLGT KNA P 300 EKSEMP LARER I UD LANDET - SÅ VENT IKKE UNØDIGT INDEN DU BESTILLER!!

MOTO ITAL FOTO^o



Säljes

MHR DUCATI 900 -81. 800 mil, Conti, Dellorto 40mm, endast kick.
Magnus 013-72110 efter 17.00

Säljes

Ensits Imola-sadlar och bromshandtag med sep. behållare.
Kent 031-256089 arb 597031

Säljes

DUCATI 900 SS -80. Svart, 40mm Dellorto, Conti kopior, sänkt dyna, tonad ruta, defekt ventil. Säljes i befintligt skick för 22000:-
Hans Blom h:0921-16693 a:0921-68857

Säljes

Ducati 600 Pantah -82 röd div nya delar
Anders Nilsson 0418-23039

Säljes

Ducati S2 -84 kick & conti 3900 mil bra skick billigt vid snabb affär 35000:- Håkan Månsson 0457-14136

BÖCKER!!!

Efter min fantastiska succé med videoband (5 sålda, är det ingen medlem som har TV?), inser jag att det är bättre att ta upp bokförsäljningen igen. Det verkar finnas ett par läskunniga i klubben. Och skulle någon skaffa TV, så har jag alltså gott om videoband!

DUCATI MOTORCYCLES; Cathcart.....185:-
UNTOLD STORY; Cathcart, REA!.....100:-
DUCATI SINGLES; Walker.....165:-
DUCATI TWINS; Walker.....165:-
DUCATI DESMO; Walker.....250:-
DUCATI/CAGIVA BUYERS GUIDE; Walker.....155:-
DUCATI TUNING; Eke OBS! 860-motorn.....150:-
CYCLE WORLD ON DUCATI; Tester..... 80:-
V-TWIN; THE CLASSIC MC; Hicks.....150:-
CAFE RACERS; Clay.....195:-
ROCKERS!; Stuart.....115:-
MIKE; Macauley, sista exet!..... 75:-
LA MOTO CLASSICA; Gilera, Fabio, Fontana..195:-

Detta är vad som finns för tillfället. Ring och beställ!
Eftersom jag har plats kvar i annonsen passar jag på att rekommendera ett par videoband, som man inte kan vara utan!

V FOUR VICTORY; Ett varv runt IoM med
Joey Dunlop!.....50 min. 425:-
IN CAR TT; Ett varv till i bil!...27 min. 175:-
THE REAL THING; Isle of Man 1986..60 min. 425:-

Mycket mer har jag inte att komma med, det skulle vara min 500 Sport Desmo med nyrenoverad motor, om jag nu inte ångrar mej och behåller den också.

Charlie Linnaeus, Box 14103, 400 20 Göteborg
Tel. arb. 031-830 930, bost. 0322-50372

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 autojumbles and swapmeets and would be interested 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.

Säljes

DUCATI 750 PASO.
Bengt Brinkåker 046-294836

Köpes

Motorcykeln som vände upp och ner på alltihop: Honda CB 750 Four årsmodell 69-70. Ej ombyggd, gärna originalskick!
Anders Ingvarsson 031-279718

Köpes

DUCATI 900 REPLICA. Årsmodell 80-83. Snabb affär vid rätt pris. Inga drömpriser!
Lenny Ericsson 0413-40561

Säljes

NCR BYGGD F2
042-182364

Säljes

2st MILLE TOPPLOCK. Nya, 4000:-
042-182364

Köpes

Defekta vipparmar till Pantah motorn, 4st stäng och 4st öppnare till sansat pris eller byte.
Kent 031-256089 arb 507031

MCHK:s 25-ÅRS JUBILEUM



Ett samarrangemang med Linköpings Motorsällskap

LINKÖPINGS MOTORSTADION



4-5 AUG. 1990

UPPVISNING AV ÄLDRE RACER MC
ROAD RACING CLASSIC MC
VETERANRALLY
UTSTÄLLNING
MOTOCROSS
SPEEDWAY
TRIAL

