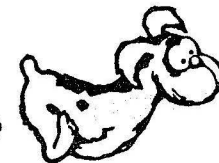
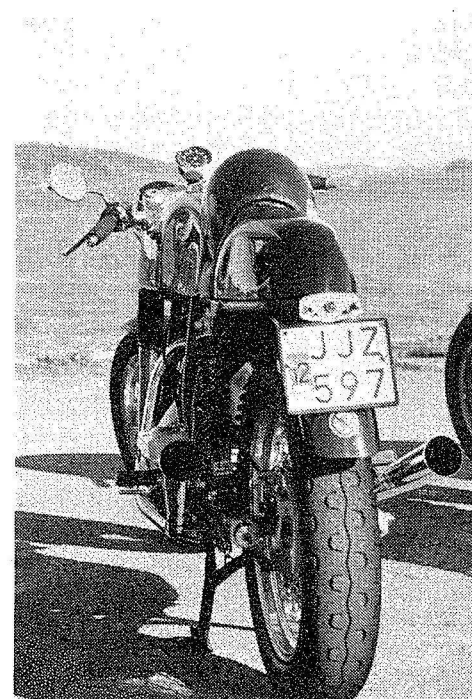


# Cucciolo



nr 4 1990  
nr 28 sen starten

STÖRST!



# Svenska **DUCATI**-klubben

## CUCCILO

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

Oansvarig utgivare för nr 2, 4, 6 : Micke Werkelin 08-7662284  
Helt oansvarig utgivare för nr 1, 3, 5 : Lars Höjer 0303-91925

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, 52200 Tidaholm.



Cucciolo

## ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

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

## TRÖJOR OCH DEKALER

Peter Lindqvist, Kometvägen 15 7tr, 18333 Täby Tel 08-7581765  
Pg 604452-3.

## BULLERFONDEN

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

## BANKKOMMITÉ

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

## LOKALA KONTAKTMÄN

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

## FOREIGN COORDINATOR'S

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

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).



Jaha, nu va`re dax igen. Här kommer nummer 4, innan eller samtidigt med nr 3? Ja, tyvärr. Precis när det såg ut som om vi äntligen skulle få ut en Cucciolo i rimlig tid så satte semestrar käppar i våra Marvic. Tryckeriet stängde i midsomras och öppnade inte förrän andra veckan i Augusti. Man var dessutom fullbokade veckorna innan midsommar! Dessvärre var det samma sak med andra tryckerier. Det fanns ett som hittades, med de var hutlöst dyra. Alltså den som väntar..... Idag e`re 30 grader ute och jag sitter här och skriver. Vansinne! Men det visar ändå hur kul det är att göra tidningen tack vare alla bidrag ni skickar in (tack Pelle och Thomas). Det är första gången vi har mer material än vi får plats med i sensommarnumret! Därför har artiklar med aktualitetsvärde prioriterats. De andra får vänta.  
MW

### INNEHÅLL

#### 4 Innehåll

5 En historia om en liten fabrik

7 Senaste nytt

26 Miljonaffärer

28 Varning, Sveriges buckligaste väg!

30 Navstyrning a la Difazio

32 Om moderna påhitt: Uppochnervändagaffeln

37 Pirelli Radial

42 Roadracing 500 GP

46 Insändare

50 Superbike VM

52 Isle Of Man

53 BOTT INFO

55 Rättelse

58 Jätteimport av Ducati: Scramblers i parti och minut!

64 Avslöjande guide till annonsörernas fikonspråk

Pelle Skogman (Kalix) och Thomas Lundén (Linköping) har hjälpt till att författa material till det här numret. Bilderna var tagna av MW. På omslaget kan vi se Carla Alviks 900SS -76 (baklyset är fixat nu).

## EN LITEN HISTORIA OM EN STOR FABRIK

Ducati Meccanica S p A uppstod officiellt 1953 men egentligen hade motorcykelaktiviteterna börjat redan strax efter kriget 1939-1945. Det italienska bolaget Radio Brevetti Ducati framställde då prototypen till en fyrtaktare, senare känd under namnet Cucciolo. Denna motor, som fanns som 50cc, 65cc och 98cc, blev en av efterkrigstidens mest efterfrågade transportmedel i det ekonomiskt sargade landet.

1954 anförtrorde den dåvarande direktören, doktor Montano, ansvaret för den tekniska avdelningen till ingenjören Fabio Taglione. Denne saftade i rejält och redan samma år släppte Ducati sin första 100cc encylindriga fyrtaktare med ganska sportig karaktär. Det var med denna maskin, anhängarna kallar henne "Marianne", Duacti skördade sina första lagrar. Långdistanstävlingar som Milan-Tarente och Tour d'Italia fick vid den här tiden åtskilliga gånger "Marianne" på pris-pallen.

Kort efter denna model kom 125cc som under några år basade på höghastighetsbanorna med förare som Gandossi, Spaggiari, Ferri, Villa och Degli Antoni. 1957 presenterade ingenjör Taglione en 125cc utrustad med desmodromisk ventilstyrning. Redan nästa år erövrade Gandossi världsmästartiteln med denna maskin.

Under senare delen av 1958 drog sig pojken i Borgo-Panigale tillbaka från tävlingsverksamheten för att helt ägna sig åt serieproduktion. Under denna tid utökades bolagets svit av maskiner med 175, 200, 250 och 350cc med tilläggsnamnen Mach 1 och Sebring.

# SENASTE NYTT

*Med skvaller & logner*

För att bjuda mostånd vid den internationella kris som drabbade motorcykelbyggarna efter 1960 började Ducati att tillverka industrimotorer och utombordare.

Först 1967 är Ducati tillbaka med sin motorcykelproduktion då med serietillverkade desmodromiska maskiner, encylindriga 250 och 350cc. Samma år kom också Scrambler, 250 och 350cc som senare följdes av 450cc. Dessa maskiner var fabriken basutbud för återerövringen av marknaden. 1969 blev Ducati del i ett statligt finansierat bolag vilket resulterade i konstruktionen av den prestigefyllda tvåcylindriga 750cc, nya marina dieslar samt utombordare på 10, 15 och 20 hp.

Under 1971 återvände Fabio Taglioni med horn i pannan till racingverksamheten med en tvåcylindrig 500cc som var snarlikt fabriken 750cc. Förd av Spaggiari, Read och Guliano var den främst en provbänk för nya material och tekniska lösningar under det första årets tävlingar. Erfarenheter som vanns togs tillvara i serieproduktionen. 1972 deltog Ducati med två 750cc vid premiärtävlingen Imola 200 Miles och Smart och Spaggiari tog första och andra plats. Det kan vara värt att påpeka att de 750cc som vann i Imola hade ram och fjädringskomponenter direkt från serieproduktion. Själva motorn hade också ytterst få modifikationer gjorda jämfört med en motor direkt från bandet.

Mot slutet av 1972 hade Ducati Meccanica grundligt moderniserat sin fabrik och i synnerhet ökat sin produktionskapacitet. Den nya fabriken tog upp en yta av 13.000kvm varav 42.000 under tak.

Artikeln ovan är saxad ur den franska tidningen Moto Revue, kanske 1974. Till oss genom L'Echo des Conti, franska Ducatilubbens tidning.

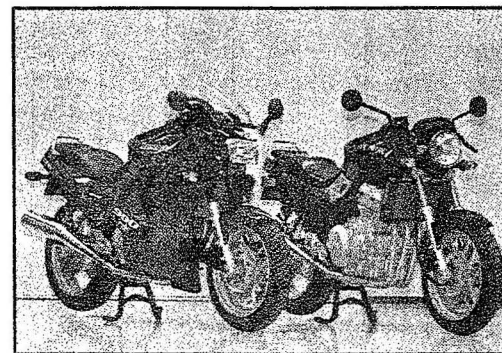
Rykten....

Nu finns bilder på hela den nya Trajan. Ser ut precis som Cucciolo redan kunnat meddela. Självklart. Till IFMA kommer den högtidliga avtäckningen.

I utländsk press påstås allt bestämdare saker om Ferrari-Cagivan. Tom att den skall vara i produktion så snart som 1991. I övrigt verkar uppgifterna märkligt samstämmiga med vad våra egna spioner listat ut.

Samma utländska källa har gjort en stort upplagd provkörningstest av Cagiva Elefant (900). Viktigaste slutsatsen verkar vara att den äntligen blivit ordentligt bullerdämpad. Hur kan man då veta om motorn är igång??? (reds anm) Största nackdelen verkar vara att lastkapaciteten är för liten, och på tok för liten om man ska ha passagerare. Sen muttrar dom något om reservdelssituationen men det gäller väl inte oss här hemma.

Vi anser det hela mera som en bekräftelse att i andra länder råder andra seder. ps



I närheten av Bolgna bor Campagnolo. Hur det nu blir med den saken fortsättningsvis. Firman är nämligen såld och tillverkningen av gjutna lättmetall MC hjul har upphört. Köparen heter Tecnomagnesio och tänker använda Campagnolos gjuteri (kända bla. för mycket högvärdiga precisionsgjutningar till tävlingscyklar för människokraft) för att tillverka gjutna hjul enligt ett nytt förfarande. Det verkar vara ett sprutförfarande i undertryck som ger liten efterbearbetning. Det lär vara billigare än sandgjutning (stort spill). Kvaliteten är hög och materialet extremt lätt, aluminiummagnesiumlegering. Tyska Tuf anser att dom lämpar sig för gatucyklar. Då är det priset, då!!! Ps

#### HÖJDARE I MCM

I senaste MCM, nr 4, har man presterat den absolut bästa Ducatiartikeln som MC-pressen i Sverige presterat hittills! Man har skrivit en artikel om Ulf Anderssons 900SS. Artikeln börjar med lite bakgrund och historik om Ducati 750/900. Artikeln sprudlar av superlativer! Citat: "Jag talar om Ducati 750/900 SS, den sista totalråa köpehojen vi någonsin får se. Förmodligen den sista cykeln som utvecklades helt utan anpassning till buller och miljölager och helt utan pretentioner på att vara socialt acceptabel i ett välkommat grannskap. Detta är den teoretisk omöjlighet med Conti-dämpare. Detta är verkligen äkta vara! En "farlig" motorcykel, en provocerande motorcykel, en motorcykel som får entusiasterna att gå i spinn och som med lätthet renderar sin ägare ett paraply eller en blomkruka i skallen om han kör alltför långsamt genom bebyggda områden". Köp tidningen!

#### HÖJDARE PÅ BROSTUGAN

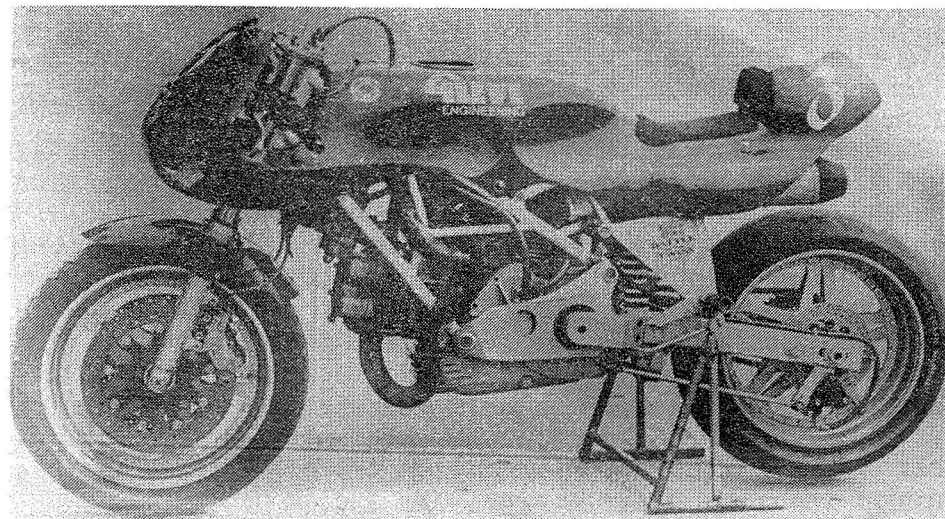
Onsdagen den 1 Augusti slogs ett rekord på brostugan utanför Stockholm. Minst 15 Ducati var samlade denna strålande sommarkväll. Där kunde man se 750 & 906 Paso, 750 Sport, 750 F1, 750 Santamonica, 900SS, 860 GTS, 900 Hailwood Replica, 600 Pantah, 900 S2 och Alazzurra. Bra blandning va?

#### JAMES ERSÄTTER FALAPPA

Falappa har brutit ett antal armar och ben, så han kan inte köra på ett tag. Tidigast i Italien den 7:e Oktober säger Marco Lucchinelli. I stället flyger man över den amerikanska mästaren Jamie James för att joina teamet i Sugo, Japan den 26:e Augusti.

Vår gamle bekanting "Unmässig Zweiräder" har kommit med ett kåpglas till 750 sport (900 ss också?) som har en liten spoiler längst upp, utan tvivel för att åstadkomma något aerodynamiskt underverk med mötande myggsvarmar o. dyl. Pris 139 DM Intresserade hittar adressen i nr 6 -89

PS



#### ILLA

Illa gick det nyligen då MCN skulle provköra Glyn Robinsons "special of the year" vinnande Jawa(!)-Ducati. Han har försett sin gamla 900-motor med 4-ventils Jawa-toppar och fått ut ca 100hk. Efter några varv av MCN:s testförare runt Caldwell Park, small det till i motorn och hojen tvärstannade. Resultatet var en stor spricka över båda blockhalvorna! Det visade sig senare att muttern som höll främre transdrevet hade lossnat och kilat sig in mellan drevet och motorblocket! Det blev i alla fall tillräckligt för en stor artikel om specialaren. Efter incidenten gjorde Glyn egna vevhushalvor och rejsade igen efter en vecka i BOTT!

**DUCATI**  
*The art of performance*



Rotax har tydligen fått stora skälvan pga Gileras Piumaprojekt. Därför har dom uppfunnit en ny vattenkyld FEMventilare. Femtio hästar och sexhundrafemtio kubik. Fullt med finesser. Ventilerna radiellt ordnade. Där har man klurat ut en nästan Italiensk lösning. Kamnockarna är slipade i vinkel och simsalabim så kan kammarna påverka ventilerna direkt via tryckare som vanligt. Utom den mitt-ersta insugaren som fått en vipa med skruvjustering. Arrangemanget lär vara särdeles gynnsamt för virvelbildningen i förbränningsrummet. För att underlätta starten finns en centrifugalreglerad ventillyftare men likafullt elektrisk startmotor. Hela motorn ser kompakt och prydlig ut men väger faktiskt 49 kg komplett. Man tycks ha vinnlagt sig om att i möjligaste mån använda tysta tekniska lösningar redan vid konstruktionen. Tex ljuddämpande insida i tunneln där kamaxelkedjan löper. Och den drivs via ett mellandrev för att förkorta längden och därmed oväsentet. På kopplingskåpan står Aprilia och motorn lär vara framtagen exklusivt för deras räkning. Riktigt i vad för sorts ram den skall användas begriper jag inte men det lär visa sig. Ventilarrangemanget ger mycket vrid utan extrema ventiltider så det verkar tillrättalagt för enduro. Det får vi tids nog veta.

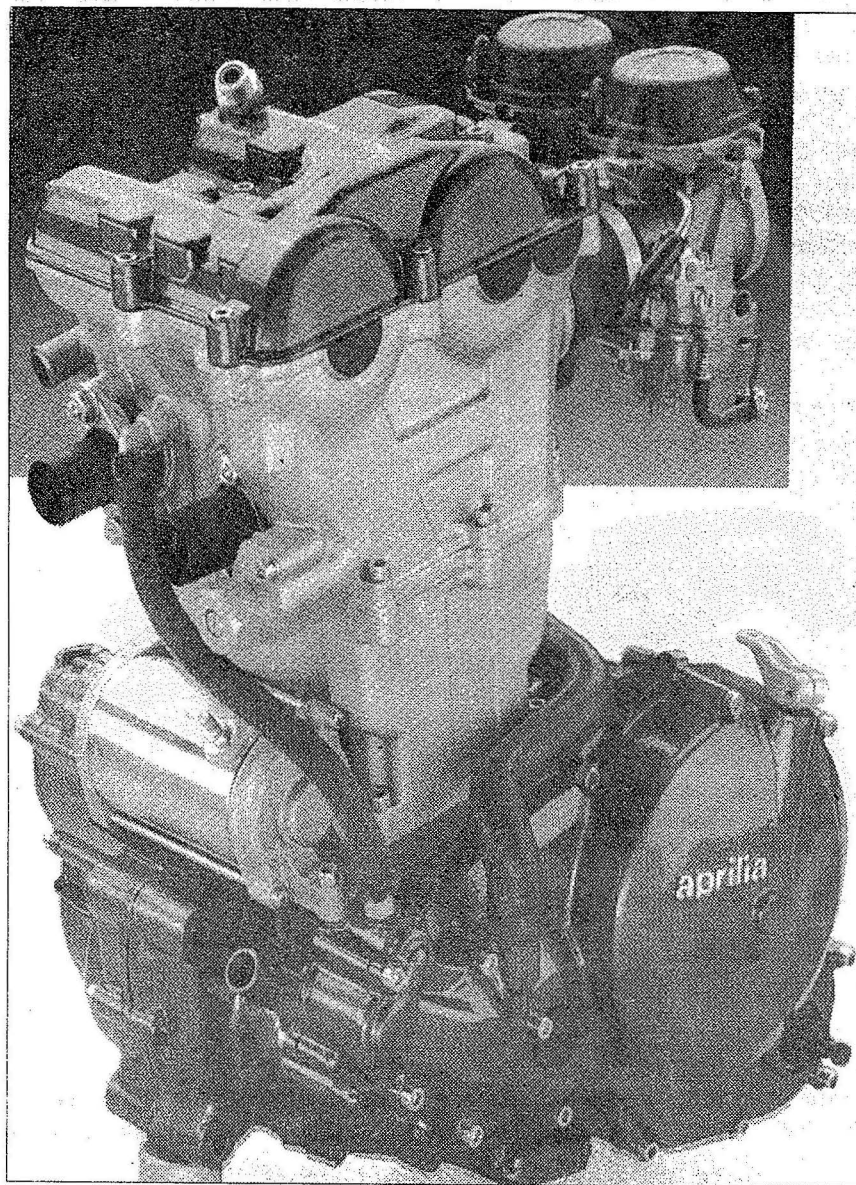
ps

#### DUCATI I SPORTNYTT!

Ja, Cucciolos redaktion hoppade i taket den 28 Juni när den satt och slötittade på Sportnytt. Helt plötsligt, och utan förvarning, sätter en ung man, iförd skinnstall med ett prydligt SVENSKA DUCATI KLUBBEN märke, på sig hjälmen och åker iväg på en F1:a! Filmteamet hänger på och visar snygga bilder, bl.a. från sidan, tagna på en smal krokväg!! Det visar sig att reportaget handlar om Joakim Andersson, Sveriges nya hopp i simhopp. Som bakgrundsmusik spelade man Treater and the Monkeyman med Dylan-Travelling Wilburys. Vilket TV inslag!!! Bra gjort Joakim!

#### DUCATI I AKTUELLT

Några dagar senare, den 3 Juli, hoppade Cucciolos redaktion i taket igen när man visade en Mike Hailwood Replica, filmad från en snutbil, i vinjetten till Aktuellt! Vilket trafikbrott Replicaåkaren, med skjuts, utförde förtäljde inte reportaget senare i programmet -som förresten inte visade Replica-filmen. Ven var det som gjorde den här fina reklamerna? Cucciolo undrar.

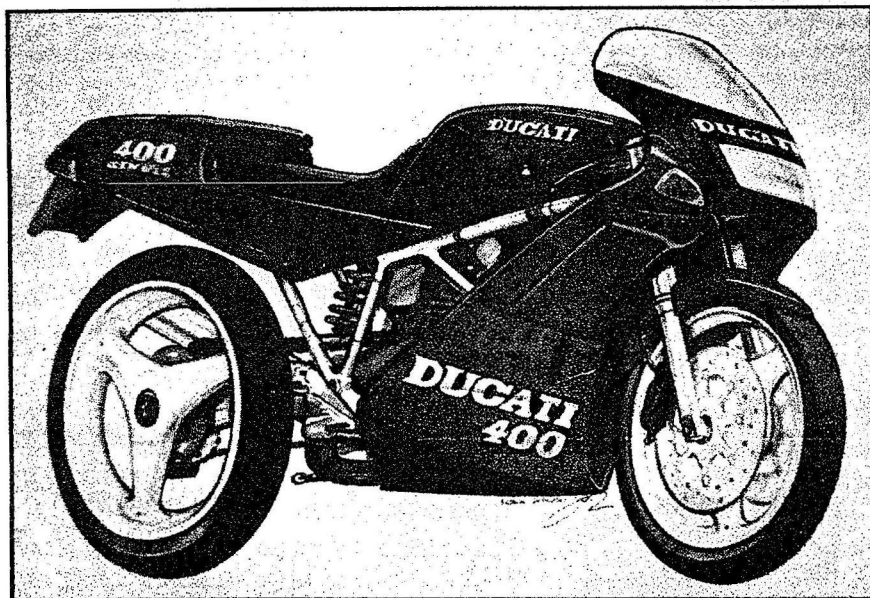


## CUCCILO EFTERLYSER

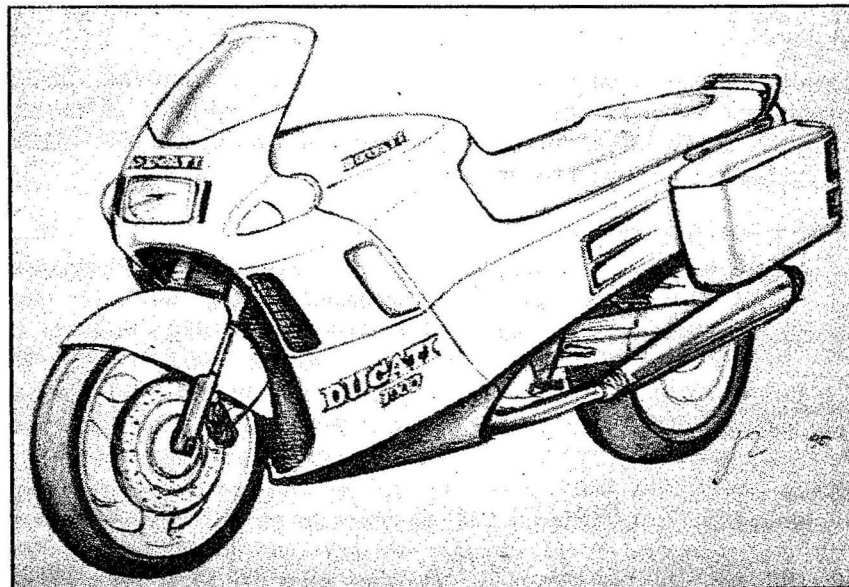
Cucciolo-tidningens logo är en handritad sak som skall likna original-logon på Cucciolo mopedens tank så mycket som möjligt. Vad som efterlyses är en bra närbild på Cucciolons tank (finns i litet format på sid 10 i Buyer's Guide) som vi eventuellt skulle kunna använda som logo till tidningen i framtiden. Mopedtanken har en ännu festligare jykke än vad vi har på omslaget!

## MER OM DEN NYA DUCATI STÅNKAN

Engelska Ducati Klubbens tidning, Desmo, lät nyligen en fristående designer/tecknare göra några skisser på hur han trodde att den nya Ducatistånkan och den sen flera år omtalade touring-Ducatin skall se ut. Resultatet blev så intressant att det publicerades i MCN! Stånkan (400cc enligt MCN) skall börja tillverkas nästa år. Den ser häftig ut med 851-Endurance enkelsving. Motorn blir i princip en halv 851/904.



Bordi har alltså förverkligat en av Taglionis idéer som var att göra en enstånksversion av Pantah. Den gjordes som prototyp i två versioner, Rollah/Utah, men stoppades av den staligt styrda fabriksledningen. En Ducati stånka ligger helt rätt i tiden. Teckningen på touring-Pason är väl inte riktigt lika lyckad. Den blir nog inte gjord för fyra personer, som dem ser ut att vara på bilden. Touringhojen sågs bli på 1000cc och 100hk. Vi få`la se.



## TIO I TOPP

MCN har valt ut de tio häftigaste vägarna i Europa:

- 1) Jugoslavien, Montenegro, 60km sydost om Dubrovnik: Kontor-Cetinje-Crnojevica-Virtazar-Livari-Ostos-Albaniska gränsen-Ulcinj. 100 km lång.
- 2) Italien, Monte Sibillini, sydväst om Ancona:Visso-Ussita-Castel sant Angelo-Castellucio-Arquata Del Tronto. 50 km lång.
- 3) Frankrike, Les Alpes Maritime, del av Monte Carlo Rallyt: Tende-Breil-Sostel-Col De Turini-Luceram-L'Escarene-Sostel-Menton. 100 km.
- 4) Västtyskland, Black Forest: Karlsruhe-Herrenalb-Gernsbach-Forbach-Rote Lache-Ruhestein-Oppenau-Schatbach-Schiltach. 80-100 km.
- 5) Italien, Piedmont, sydost om Turin: Alba-Diano D'Alba-Bossolasco-Murrazano-Mombaracaro-Niella Belbo-sen 60km till Canelli Alba. 100 km.
- 6) Östtyskland, Saxony, 20km från Dresden: Pirna-Struppen-en väg längs floden Elbe-Königstein-Bad Schandau-Sednitz-Hohnstein-Bastei-Pirna. 80 km lång.
- 7) Jugoslavien, Slovenia: Kranska Gora-Virsic passet-Bovec-Tolnin-Kanale. 60 km lång och mer än 50 hårnålar uppför passet!
- 8) Västtyskland, 70 km sydväst om München: Kochel-Walchensee. Har använts för backåkning, mycket kurvig och avstängd för hojar över veckosluten på grund av många avåkningar.
- 9) Italien, Tyrol: Trafoi-Stelvio Passet-Bormio. 60 km lång. Så kurvig att man blir yr. Bo på Hotell Poste i Trafoi.
- 10) Schweiz:Geneve-Lausanne (vägen längs sjön)-Montreaux-Martigny-Brig-St Bernard passet. 200km lång.

Som vanligt är Cucciolo för sent ute för årets semester, men spara det här till nästa år.



#### NY RAM-BOK

Tony Foales berömda ram-teori bok har fått en konkurrent. En ny bok "Motor Cycle Tuning -Chassis" har kommit ut på förlaget Heinemann-Newnes. Boken är författad av John Robinson och behandlar MC-chassiet i teorin, svetsning, aerodynamik mm.

#### CYCLE WORLD ON DUCATI 1962-1980

Den här boken är inte ny, men den är intressant ändå. Amerikanska tidningen Cycle World har gjort en sammanställning av alla tester och artiklar man skrivit om Ducati från 1962 till 1980. Hojarna man testar är Ducati 250 Scrambler 1962, 250 Monza 1963, Diana Mk 3 1963, 1964 och 1965! (märks att man gillade den hojen), 160 Monza Jr 1965, 90 Cadet 1965 (provkörning), 450 R/T 1971, 750 GT 1972 (översikt) 860 GT 1975, 500 GTL 1977, 900 SD Darmah 1978. Vidare innehåller boken news om Apollo V4 "schedules to be introduced in mid-1965", tre artiklar om hur man trimmar och preparerar en 250 MK3 för racing, Ducati-historik från 1966!, Ett bygge med en Ducatimotor i en Bultaco Metisse cross-ram och en intressant undersökning om vad ägarna tycker om sin Ducati V-twin. I den sistnämnda artikeln säger 51% att de kör ganska hårt och 20% att de kör mycket hårt! 0% gör aldrig service själv, för 11% hade hojen pajat, 33% ansåg att ventiljustering var svåraste underhållet, 87% ansåg att väghållningen var hojens starkaste sida, 20% tyckte att elsystemet var det sämsta på hojen, 96% skulle köpa en Ducati igen om de bytte hoj och 60% skulle köpa en samma modell! Boken är läsvärd. 250 MK 3 var en riktig favorit. En testade man i ett road-racinglopp och kom 3:a! Med en standardhoj! Hojen levererades med en extra öppen megafon!! 250 Scrambler fick rosor liksom 450 R/T. 860 GT fick rosor (utom för utseendet) liksom 500 GTL (!) och Darmah. 160 Monza Jr verkar vara den enda riktiga citronen. Synd bara att man inte testade landsvägs Desmo-stånkorna, 750SS, 750 Sport, 900SS och 500 Pantah.

Boken kan köpas hos Charlie (se annons).

#### DUCATI JACKOR

Det var ett tag sen vi tog hem Ducati-jackor till klubben. Lars Kjellberg ringde nyligen och sa att han känner en som kan ta hem, ev. egendesignade, jackor. Det skulle va maxat med en Sv. Ducati Klubben jacka, eller en Cucciolo jacka!? Räkna med att jackan kommer att kosta en tusing. Förhandsintresse, synpunkter mm lämnas till Lars på telefon 0226-11139

#### Skällheta rykten.

I Modena bor en herre som heter Mario Sassi. Tillsammans med välkända Gio Ca Moto har han byggt en replika av maskinernas maskin, Smarts Imolavinnare. Cykeln är naturligtvis såld till Japan men inte nog med det. Gänget har samlat ihop pinaler så det räcker till ytterligare sju kopior.

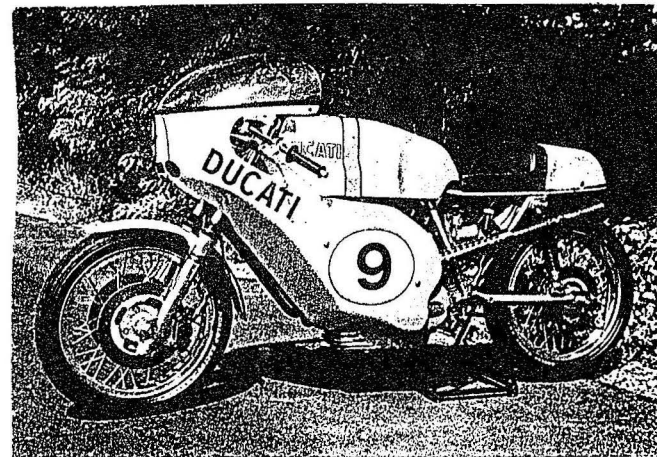
Den som behärskar Italienska kan ringa Sr Sassi på tel 0522-846062. Han står till tjänst med allehanda upplysningar. Vi vanliga dödliga som har besvär med dom utländska kommunikationerna kan ringa Paul Morse, som finns på "Institute di Lingue", Piazza Brunelleschi, Firenze, Italien.

Om priser sägs naturligtvis ingenting, vilket i sig anger vad det hela går ut på.

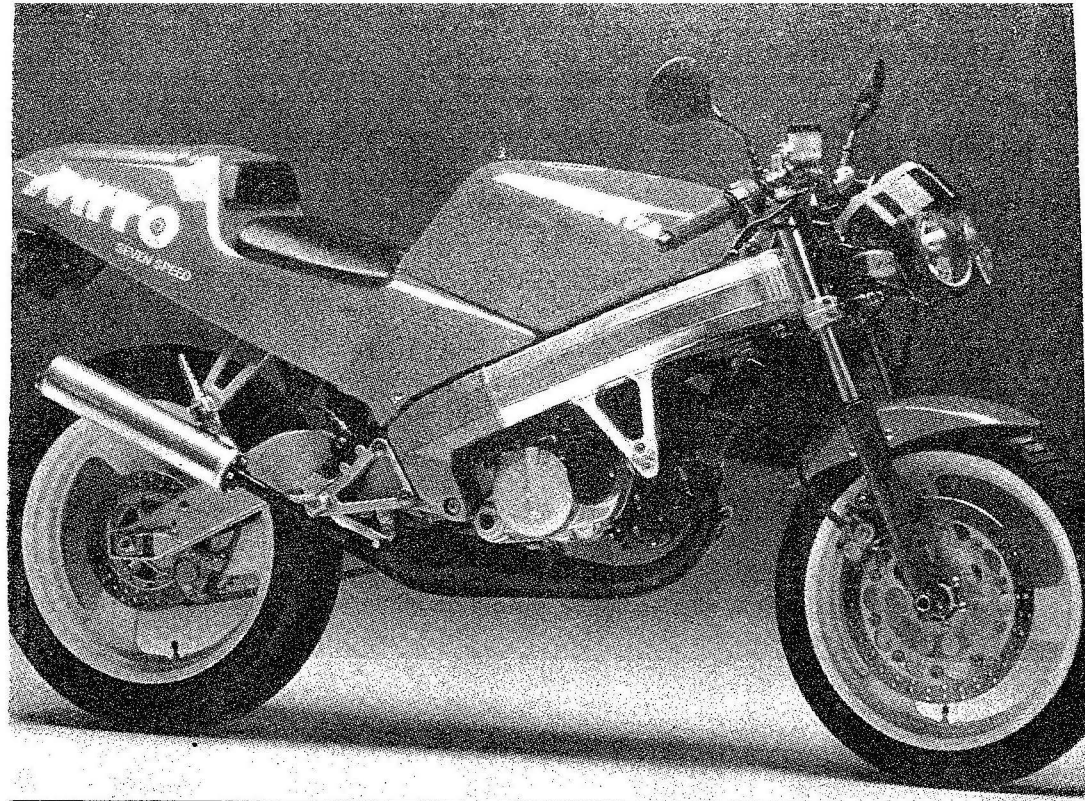
Såna här saker kan inte rimligtvis undanhållas läsekretsen trots min egen väldans kluvna inställning i frågan.

ps

OBS!!! oäkta fuskreplika.

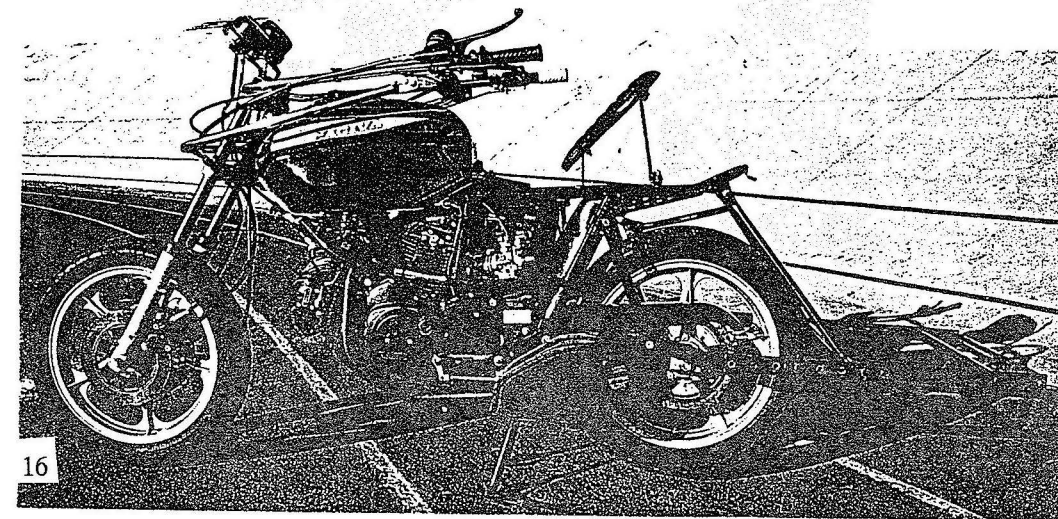


Eller: Äkta fuskreplika.



#### NYA CAGIVOR

Cagiva har presenterat två nya trendiga 125:or. "Mito" är en ny landsvägs 125:a med Freccians motor och ny alu-ram. Cykeln är helt utan kåpa och har ett märkligt designat dubbelyse fram. Off-roadaren "K7" har samma motor med större förgasare. Vikten på båda hojarna är ca 117kg. Effekten är hemlig!



#### APRILIA HAKAR PÅ

En ny scootertrend håller på att blossa upp. I och för sig har Hondas jätte-scooterliknande "Pacific Coast" floppat totalt. Kanske just därför så satsar Aprilia på en liten 50cc scooter -"Amigo"- med katalytisk avgasrening!

#### APRILIA GP REPLICA

Aprilia skall inom kort släppa sin replica på deras framgångsrika 250 GP racer. Gathojen blir en 250 tvåtakts V-twin med en toppfart på ca 240 blås!

#### INDIEN STÖRST

Indien har gått om Japan som världens största hojland. Ingen annanstans säljs det så mycket hojar som i Indien. 1989 sålde man 1,75 miljoner hojar jämfört med Japans 1,65 miljoner! Man håller också på att hota Japan som världens största tillverkare av MC. 1981 tillverkades 7,7 miljoner hojar i Japan. 1989 tillverkade man "bara" 2,8 miljoner. Om trenden håller i sig går snart Indien om!

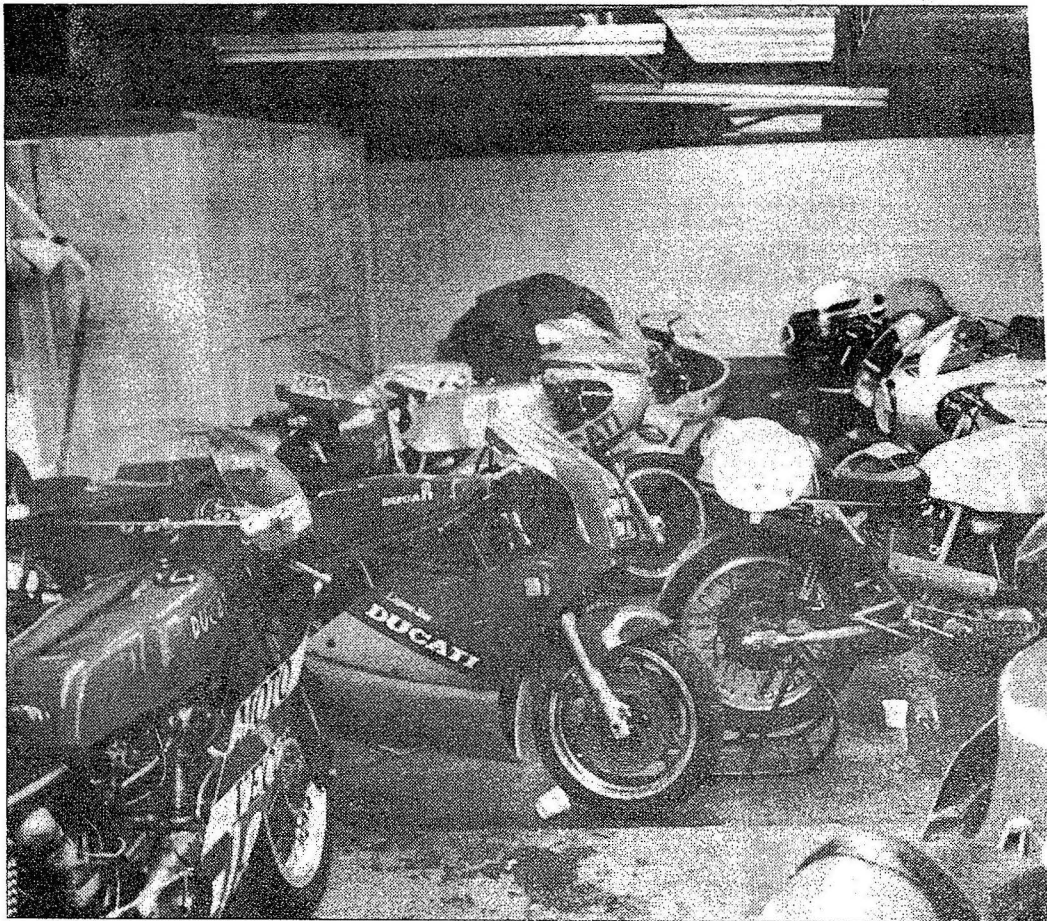
#### BELL LÄGGER NER

Tillverkaren av den legendariska telefonkiosken -den första intregal-hjälmen- BELL skall lägga ner all produktion i USA och flytta den till Taiwan eller Europa (Italien)!



#### INREGNAD BAKÅKNING

Svenska Ducati Klubbens banåkning klarade sig ju från oväder i år. Vårre var det i England i Juni då en av de engelska generalagenterna, Moto Vecchia, skulle arrangera banåkning på Brands Hatch för sina kunder. Det kom nästan hundra hojar! För högtidsdagen hade man dessutom hyrt Bruno Spaggiaris 750 Imola -2:a plats maskin från 1972-från en firma i Australien -Vee-twelve- som specialicerat sig på att hyra ut mycket ovanliga och värdefulla racemaskiner. Tyvärr hällde regnet ner och de flesta gamla rariteter, det fanns även gamla stånkracers och flera kamskaftsracers, fick stå under tak. Det resulterade dock i en tredjedels sida i MCN!



#### BAKHJULSÅKNING I ENGLAND

Paul Lewis -australiensaren som kör Ducati 888 för Steve Wynne-bötfälldes nyligen i England då han utfört völd bakhjulsåkning utanför Snettertons depå. Lewis visste inte exakt hur mycket han fick böra, men gissade ungefär £10 per yard! Hans fjärdeplats i tävlingen gav honom £240 vilket kanske räckte till att betala böterna.

#### MINI MOKE

Cucciolo har lyckats luska ut vad Cagivas nyförvärv i England, Mini-Moke, sysslar med. Man tillverkar en liten trendig "mini-jeep" av delar från "hundkojan". Är det möjligtvis i denna fabrik Cagiva skall återuppliva ett gammalt engelskt MC-märke som man snackat om?

#### NCR KATALOG

Cucciolo har kommit över en katalog från NCR, den legendariska Ducatitrim firman i Bologna. Katalogen är egentligen en liten broschyr (A4) med 8 sidor och innehåller bl.a.: 680cc cylindrar och kolvar till 500/600 Pantah, 950 sats till 900 (gamla), vevparti med 61,5mm slaglängd till Pantah, tätstegad låda till Pantah, diverse högkompskolvar, lättade vipparmar, oljekylare, enkelbensramar i krommolybden till Pantah och 900, torrkoppling till Pantah, ventiler och trimkammrar. Man utför också bearbetning av motordetaljer: Lättning av svänghjul, balansering och bearbetning av vevparti... Man har till och med gått så långt att broschyren, förutom italiensk text, även innehåller engelsk text! NCR har adressen: Nepoti & Caracchi s.n.c. Via Signorini 16, 40100 Bologna. Nytt tel nr: +(0)51-6392352

#### DET GÅR BRA!

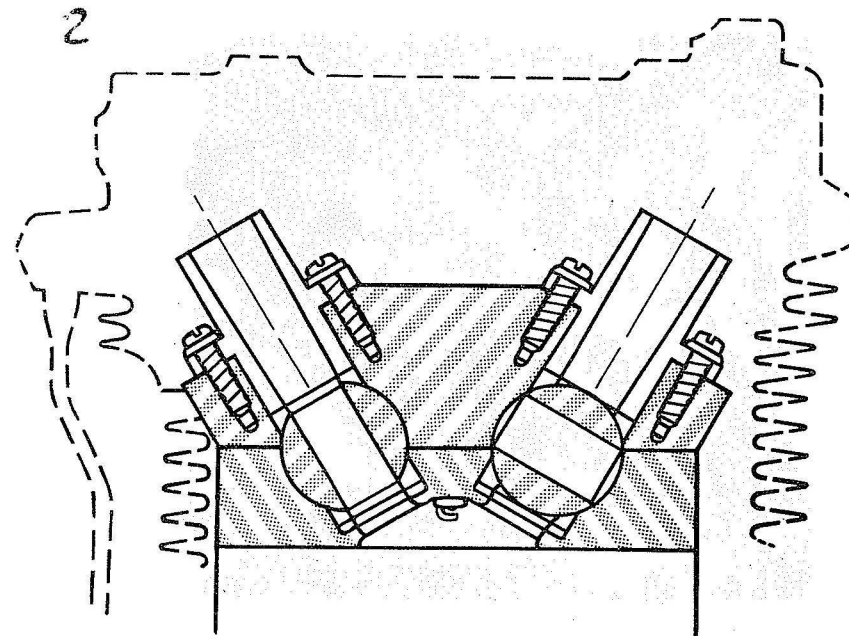
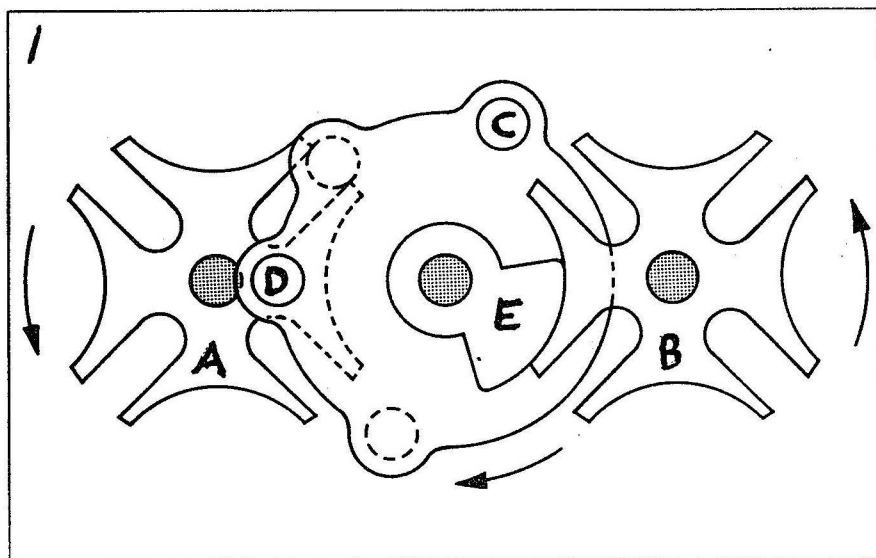
Ett rykte som nått Cucciolo säger att det går bra för vår lilla fabrik nere i Bologna. Man hinner inte att pumpa ut hojar i den takt som den skriande efterfrågan kräver. I Tyskland lär läget vara så akut att man vänt sig till Sverige om att få köpa hojar! Det lär särskilt vara 900 Supersport som kunderna vill ha. Men, väntetiden är lång!

#### SUPERBIKE I SCREEN SPORT

Rykten säger att VM i Superbike går att beskåda på satellit-TV-stationen SCREENSPORT.

## HONDA GÖR DESMO FÖR SUPERBIKE!

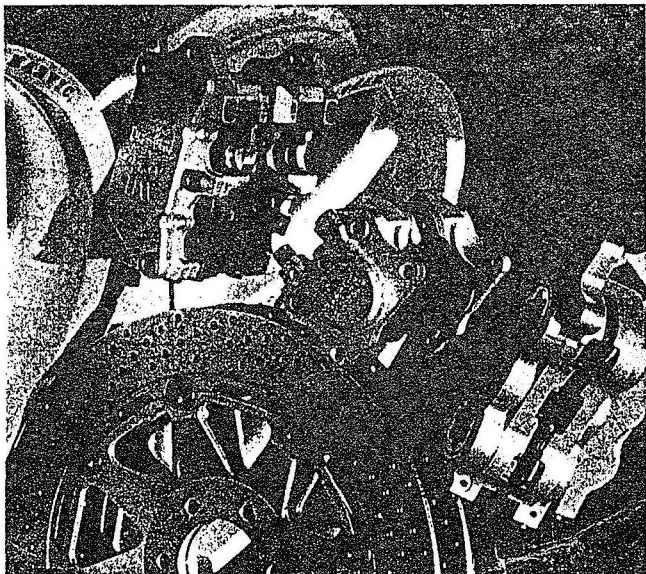
Ja, det är faktiskt sant! Honda oroar sig förmodligen för att ovalkolvaren skall uteslutas. Nu har man kommit med en betydligt roligare nyhet. Tvångsstyrda roterande ventiler. Roterande ventiler är inget nytt. Många har försökt förut och problemen har varit många att få sytemet att bli tätt. Hur Honda lyckats förtäljer inte storyn. Trots att det är det mest hatade MC-märket, Honda, som ligger bakom så förtjänar systemet en liten presentation i Cucciolo. På bild två syns "ventilerna" från sidan. Dessa kan beskrivas som roterande kanaler. På bild 1 syns drivningen till de roterande kanalerna. Denna så kallade Geneve-mekanism gör att kanalerna växlar fort mellan helt öppet och helt stängt läge. Den lilla piggen, "C", kommer snart att ta tag i en slits i en av Geneve-hjulen som är direkt bultat på en roterande kanal. Denna kommer då att ställas i öppet läge. Just när "C" piggen håller på att lämna sin slits så kommer "D" pinnen och hakar i sin slits och stänger kanalen. När "D" pinnen lämnar sin slits kommer kammen "E" och håller Geneve-hjulet "B" på plats. Klurit va? Honda skall komma med systemet på en bil och väntas komma med det på RC30:an snart. I stället för ovalkolvaren får vi hoppas. Systemet sägs vara framtaget av samma team som tagit fram ovalkolvaren. Det behövs nog nåt alldeles extra för att komma ikapp de bortflyende twinnarna från Ducati. Honda satsar förmodligen som vanligt med obegränsad budget för att få tillbaka Superbike-titeln.



## ILLUSTRATED DUCATI & CAGIVA BUYER'S GUIDE

Engelsmannen Mick Walker har skrivit en Buyer's Guide som ges ut av Astons Publications Limited. Boken är 160 sidor tjock och behandlar i stort sett alla modeller från Cucciolo till 851:an. Boken är en bra uppslagsbok när man skall köpa en Ducati. Den innehåller svartvita bilder på de flesta modeller och beskrivning av modellen med vanliga fel o.s.v. Man får tänka på att boken är sedd ur engelsk synvinkel. B.l.a. stämmer en del uppgifter om vissa modeller dåligt med hur dom såg ut här. Han har också betygsatt alla modeller med avseende på hur bra investeringsobjekt de är! Detta får smilbanden att dras en smula ibland. Själv roas jag mycket av att min egen Alazzurra 650 GT i originalskick (med en "stylish full fairing") får tre stjärnor, samma som t.ex Mike Hailwood Replica 1980-1986 och alla SL Pantah! Som investeringsobjekt!!! I och för sig är de mycket ovanliga, men... Högsta betyg, fem stjärnor, ges till alla produktionsracers mellan 1955 och 1962, 750 SS 1973-74. och Montjuich/Laguna Seca/Santamonica. 860 GTS är en av de hojar som fått en stjärna. Men personligen tror jag att tio stycken 860 GTS är en bättre penningplacering än en 750 SS. 750SS:en ligger nämligen redan mycket högt i pris i Europa, den kostar ungefär lika mycket som tio stycken 860 GTS! Köp därför boken som ett hjälpmedel och tolka uppgifterna efter ditt eget huvud. Boken kan köpas av Charlie (se annons).

MW



Vi konstaterar med stolthet att vår vän Ace med bromsarna uppmärksammats i utlandet pga det sensationella sexkolvsoket (nåja, det har ju monstermaskinerna på jobbet också, men dom oken väger tvåhundrafemtio kilo styck)

Ackes ok anses särskilt väl lämpade till superbike VM-serie och andra särskilt sportiga aktiviteter. Den som har kläna bromsar kan alltså göra något riktigt effektivt åt saken numera.

PS

#### Däcktest

En stor tidningsdrake i utlandet med, som det tycks, obegränsad ekonomi har genomfört en sorts däcktest. Ändamålet verkar dunkelt i "Cucciolo":s ögon. 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 granskningen av sportdäck. Kanske får vi återkomma i ämnet.

PS

Vakna läsare har naturligtvis redan uppmärksammat Cucciolos stort upplagda redogörelse för oljans ursprung. En kollega i tidningsvärlden har dristat sig att komma med något liknande. Cucciolo har självfallet täckt ämnet fullständigt inför säsongen till nytta för sin vetgiriga läsekrets och dess högteknologiska åkdon.

PS

#### 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 någon anmärkning på ljudnivån. Det ni! Att trollen släckte halvljuset under nattens tysta timmar får tas med en klackspark. Den som är intresserad av dessa epokgörande landvinningar kan höra av sig. Arvodet för Skogmans konsultbyrå är emellertid som för alla konsulter, skyhögt.

PS

Nu har vi inte hört några rykten om Ferrari-Cagivamotorn på länge. Det kan bara betyda att den snart är i antågande.

ps

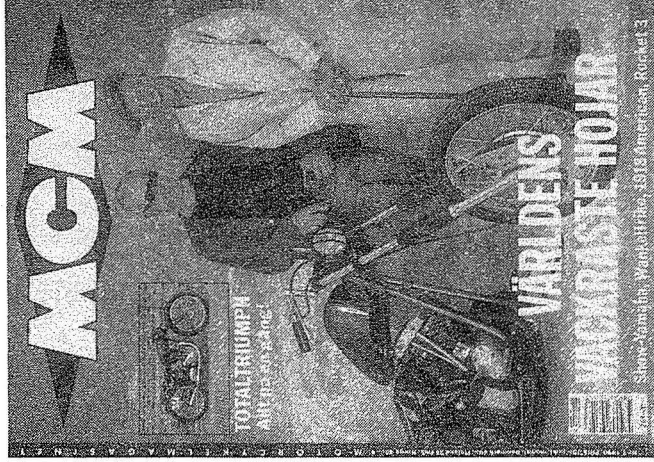
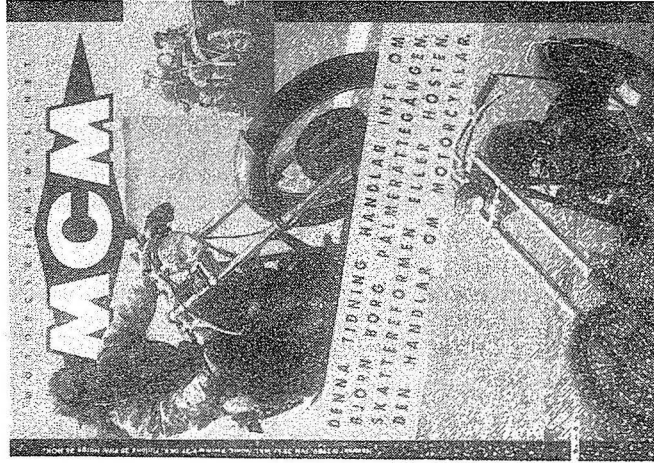
#### PAUL RICARD

Paul Ricard banans stora Bol d'Or fest går av stapeln den 21 September och varar till 23 September. FORZA har naturligtvis hyrt in sig och reserverat parkering med mera för sina medlemmar. Passa på att skaffa passersedel till Bol d'Or i form av en sticker på FORZA:s träff på Bugatti-banan eller i St Avold. FORZA kommer att presentera tävlingsmaskiner för sina medlemmar under Bol d'Or med mera. FORZA är en klubb med betoning på det internationella. Passa på att bli medlem. Vänd dig till Club Motocycliste Forza Italia, 9 Square Weiller, 57500 St Avold, Frankrike  
"Rumori di valvole"



# F \* 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 lädan. 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**



## MILJONAFFÄRER

Nu måste vi prata om pengar ett tag, och pengars värde. Tyska importören av Ducati har SÄNKT priset på Pason från inte fullt 16000 mark till 10990 (750:n alltså). Samtidigt kostar 750 sport 11990 (ca45000 skr)

Det är inte lätt att föreställa sig tankegångarna hos dom som köpt sin Paso för bara ett år sedan.

Samtidigt lusläser vi dom få annonser som finns på begagnade Ducati. En riktig 900:a av gamla sorten kan kosta precis vad som helst. En optimist begär hela 65000 för en 900 MHR i nyskick med 1100 mil på mätaren. Annars verkar ett vanligt pris vara omkr 55000 men ingen enda under 45000. Av 30 annonserade Ducati kan vi inte dra några långtgående slutsatser men något tycks vara på väg att hända. Av dom 30 var endast två Pantah och två Alazurra men den som behöver en Santamonica kan ringa 07135/6935. Den uppges vara ny och en av dom 200 med alla förbättringarna Bara 23900 (87000skr) Klipptill mesamma.

För fullständighetens skull gjorde jag en jämförelse med landet på holmen i norrsjön. Där tycks Ducati vara sällsynta. I synnerhet dom större men dom få till salu betingar priser på 50 till 60000. Dom små encylindriga är vanligare men långt ifrån gratis. från 15000 och upp till minst 20. Men där finns ju med och utan desmo och flera olika cylindervolymer.

Nämnas bör att uppgifterna härrör ur Classic Bike. Bilden skulle säkert bli en annan i en "modernare" tidning. Den enda slutsatsen vi kan dra är att om ni ser en Ducati till salu så köp den kvickt annars är det troligen för sent. Såna här oroande nyheter kanske påverkar matsmältningen? Jag som trodde att vi bara har myndigheternas påfund att bekymra oss för.

ps

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 skinnstall

JOLLISPORT handskar (mod.Lucky eller Mamola)

FREN TUBO stålomspunna bromsslanger

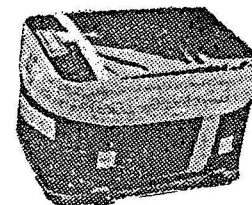
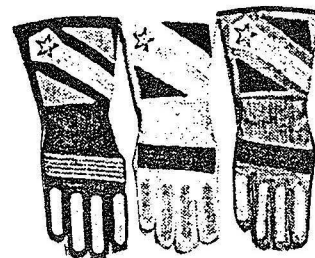
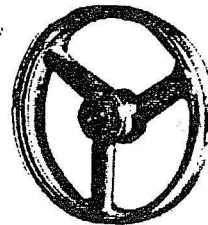
CLOVER tankväska med sugkoppar(perfekt till alutank)

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





## VARNING!

Härmed tvingas Cucciolos utsände att utse vägen mellan Åsele och Dorotea till Sveriges buckligaste, utan konkurrens. Beslutet är dessutom enhälligt. Erfaren expertis som vidtalats instämmer och lyckönskar till offentliggörandet. Vägverket vet troligen ingenting.

När vi nu talar om vägar så måste vägen från Glommersträsk till Lycksele framhållas för sin utmärkta lämplighet för Ducatiåkning. En turistisk begivenhet först och främst, för sin nästan totala ödslighet men det är den Ducatianpassade framdragningen genom landskapet som anger karaktären. Långa svepande kurvor, somliga tom kuperade och tämligen nylagd asfalt som fortfarande är jämn. Första biten är uppvärmningssträcka men när Kvarnåsen är passerad bör rätta harmonin ha infunnit sig för att avnjuta själva höjdpunkten och när sedan vägen rätar ut sig är det bara någon ynka mil till Lycksele och slut på det roliga.

Viss försiktighet bör iakttas vid passerandet av bron över Vindelälven. Lömska älgjägare kan ligga i försåt eftersom alla älgar rymde till andra områden, en höst. Händelsen lär ha Gianellianknytning.

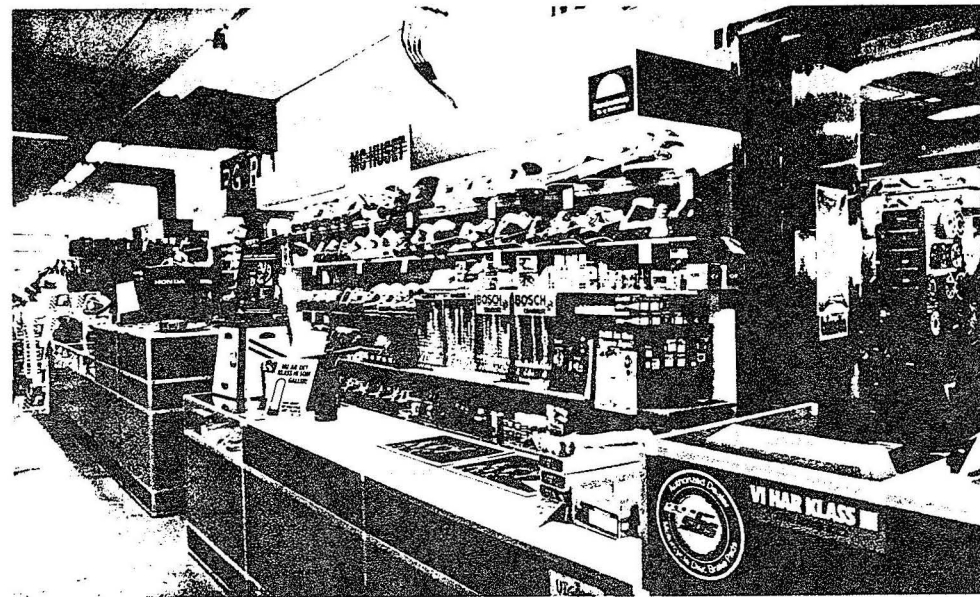
Från Suzuka rapporteras att dom från Jokkmokk kända GP-förarna fortsatt kullerbyttandet i Japan också. Cucciolos medarbetare ser det snarast som en naturlig följd orsakad av oseriöst bastubadande. Inte ett dugg förvånande, bara vad man kunnat vänta sig med dom förutsättningarna.

Cucciolos medarbetare vill här ta tillfället i akt och understryka att E-fyrans norra sträckning endast är avsedd för tung trafik och fordon med mystiska elektroniska mojanger. Dessutom saknar den kurvor. Jo, en just före Kungsgården men det är inte mycket att komma med på en så lång sträcka. Inlandet har ett betydligt intressantare vägnät. Färdvägen kan varieras också så att man inte behöver åka samma sträcka både hemifrån och tillbaka.

PS

Visste ni förresten att trafikrekordet mellan Glommersträsk och Lycksele sattes för två år sedan och fortfarande står sig. Tolv mötande och fyra omkörningar.

## UTRUSTNING TILLBEHÖR – RESERVDELAR förmodligen Skandinaviens största urval.



# MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 21375 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00

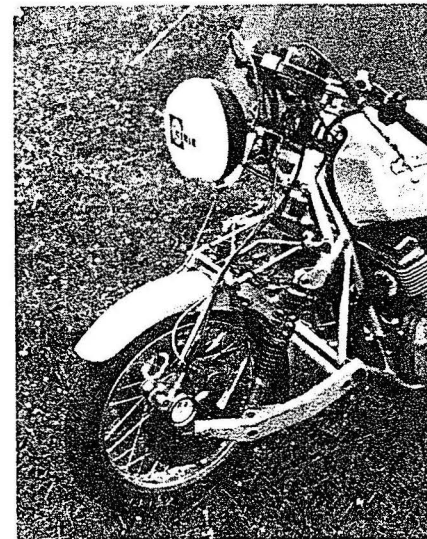
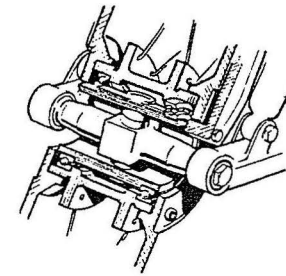
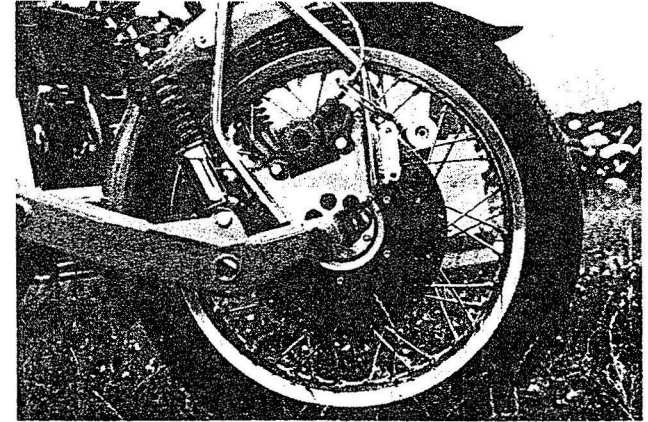
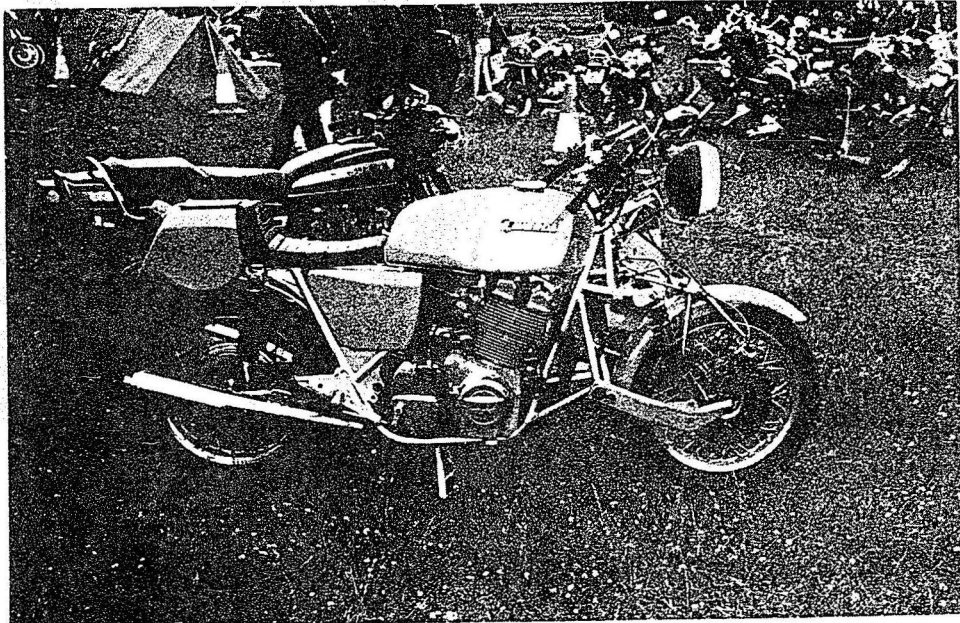
## NAVSTYRNING A LA DIFAZIO

Våra vänner i Hamburg har räddat den tekniska redaktionen från sömnsvårigheter och djupt grubbel. Som en skänk från ovan kommer här svaret på vad i allsin dar Difaziostyrning är för något.

Vår vän från Hamburg sprang helt enkelt på Laverdan på bilderna under en resa i England. Saken krävde klarläggande. Enkelt. En herre i sydengland vid namn J. Difazio bygger sedan mitten på sjuttitalet en sån här anordning till snart sagt alla maskiner.

Biderna visar rätt tydligt hur han gått till väga. Laverdan på bilderna är byggd redan åttisex. Själva styrningen utgår från undre gaffelkronan men där är en t-formad arm som via länkstänger överför styrimpulsen till armarna som omger bromsoket. Samma länkstänger överför bromskraften till ramen och alltså kan hjulet fjädra fritt utan påverkan av bromsmomentet. Dvs både styrvinkeln och försprånget blir oförändrat av bromsningen. Och så får man tydligen antidive på köpet också. Skynda till England. Fast lite främmande ser ju anordningen ut att vara. Troligen till för individualister med järnhårt psyke.

ps





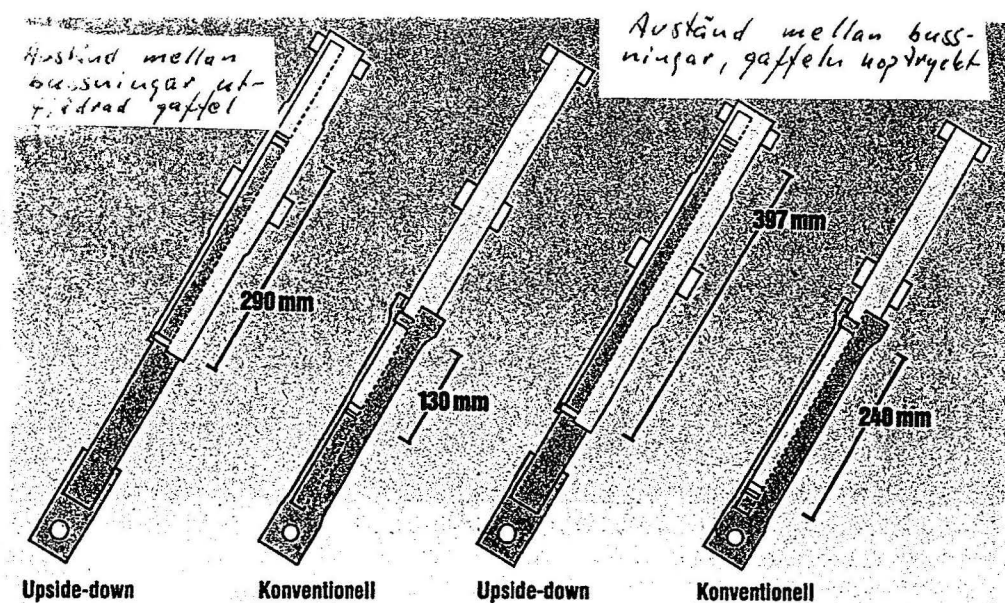
## OM MODERNA PÅHITT

Det allra nyaste inom fjädringstekniken är fn den sk uppochnedvända framgaffeln. Som allt annat så har den naturligtvis funnits förr. Bla Guzzi hade den på några lågprismodeller på femtitalet. Inte mycket till dämpning och antidive osv på den tiden. Nu har självaste Ducati tagit upp principen igen med tillhjälp av Öhlins. Det är självfallet dom häftigaste racermodellerna som fått benyttja nymodigheterna.

Framgaffelns uppgift är att hålla hjulet i så nära kontakt med vägen som möjligt utan studs och vingel. Det krävs alltså att den är så styv som möjligt. Den hittills vanliga gaffeln är inte alldeles perfekt. Övre gaffelbenen kan faktiskt flexa så mycket som en dryg millimeter. Det är ju faktiskt bara tämligen smala stål-rör som utsätts för stora påkänningar vid bromsning tex. Åtti procent av vikten kan ligga på framhjulet om man nyper till rejält med högern. Det betyder att minst hundra kp verkar genom vardera benet vinkelrätt mot backen. Nedre delen är av lättmetall och både kortare och med grövre tvärsnitt, alltså styvare och flexar högst en tiondels mm.

Om vi tvillar hela rubbet tvärs om? Jo tack. Då får vi dom fasta gaffelbenen upptill men dom rörliga benen invändigt. Alltså. Upptill gaffelkronor av lättmetall och grova gaffelrör (ca 50 mm i övre och 54 mm i nederdelen) likaså av lättmetall. Högre friktionskoefficient och större styvhet. I själva verket flexar gaffelbenet ca 0,4 mm och glidröret av stål med infäst hjulaxel ca 0,6 mm. Men, dessa värden adderas inte eftersom delarna överlappar varandra. Som synes ett gynnsammare förhållande.

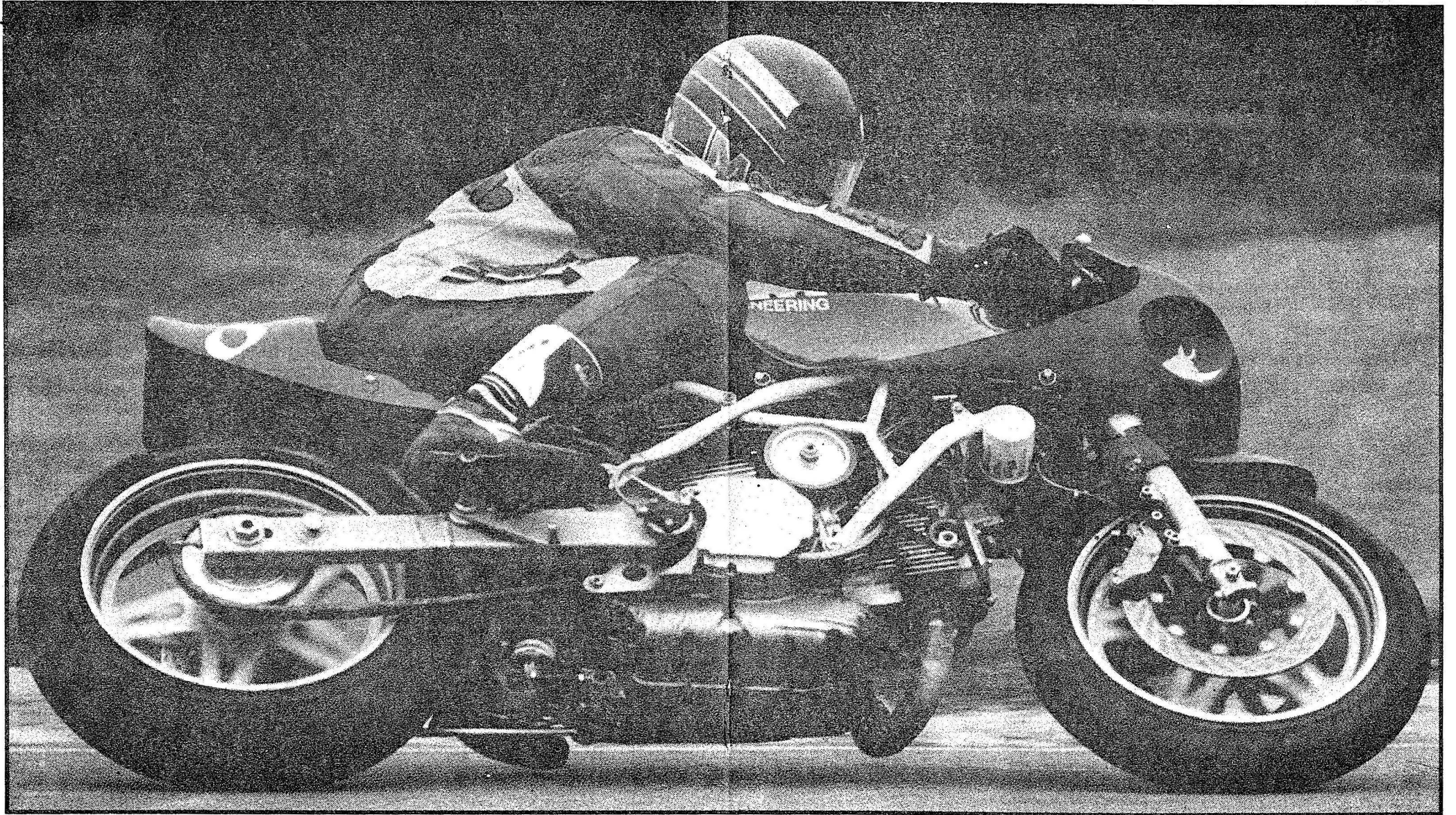
Här tillkommer en sak. Vi får mindre diameter på bussningarna mellan gaffeldelarna och därmed mindre friktion. Bra för följsamheten. Se bilden.



Här ser man också att avståndet mellan gaffelbussningarna är avsevärt större med den nya gaffeln. Mera överlapp således och mindre risk för tröghet vid böjpåkänningar som vid bromsning. Resultatet blir en känsligare fjädring och det stör ju inte.

Då kommer vi till vikten. I synnerhet den ofjädrade. Extra viktigt då det gäller en lätt maskin. Att en lastbilsaxel väger ett ton i runda tal komplett med däck gör inte mycket eftersom hela fordonet väger 23 ton. Ekipaget som sådant märker inte att axeln hoppar och studsar. Här framskyntar faktiskt en nackdel med den nya gaffeln. Det rörliga benet är ju av stål och ganska långt och där har konventionella gaffeln en viktfördel. Omkring ett halvt kilo faktiskt. Sammantaget så överväger fördelarna och tacka för det. Om inte hade det ju inte funnits någon nypåhittad gaffel att skicka in på marknaden. Nu finns dock dom som menar att det här i alla fall bara är en parentes ty på IFMA kommer Bimota med den navstyrda Tesin och det anses tillhöra framtiden på allvar. Honda kommer antagligen att åtminstone visa sin variant på temat men den har nog ett tag kvar till produktionsstadiet.





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

Idoga efterforskningar har uppenbarat varför Pirellis radialdäck MP 7 inte var med i testen som refererades i förra numret av "Cucciolo". Det berodde på att specifikationerna ändrats i produktionen och den nya varianten inte fanns tillgänglig vid tidpunkten för testen. Emellertid har våra rikt bemedlade kolleger ansett detta så betydelsefullt så att man organiserat en extra provomgång för fullständighetens skull och jag citerar ur erfarenheterna nedan.

Cucciolos kunniga läsekrets vet naturligtvis att Pirelli var den första tillverkaren som satsade på radialdäck för MC. Nu är man inne på en ny generation och det aktuella däckets här -MP 7 sport- är ett äkta radialdäck. Dvs vinkeln på stommens trådar är precis 90° och gördeln består av två lager Kevlar-väv. Fö är det ingen tillverkare av MC-däck som använder stål i stommen. Det är kanske gammal teknik som duger åt fyrhjulingar. Nåväl, det här däckets är ett rent sportdäck för starka och snabba cyklare, man frestas säga ett rent Ducatidäck. Här har man kört 120/70-17 och 170/60-17 och i praktiken visade dom sig vara fyra respektive sex mm bredare än angivna normen. Framdäcket vägde 4,34kg och bak 6,42. Det här däckets bygger på det gamla MP-7 men profilen är ändrad liksom gummiblandningen och nu hoppas man ha fått fram ettdäck som platsar i Merkels kretsar på ett lite mera märkbart sätt. Nå, egenskaperna då?

Eftersom det är fråga om ett sportdäck har man lagt huvudvikten på kurvegenskaper körstabilitet och våtegenskaper snarare än slitstyrka.

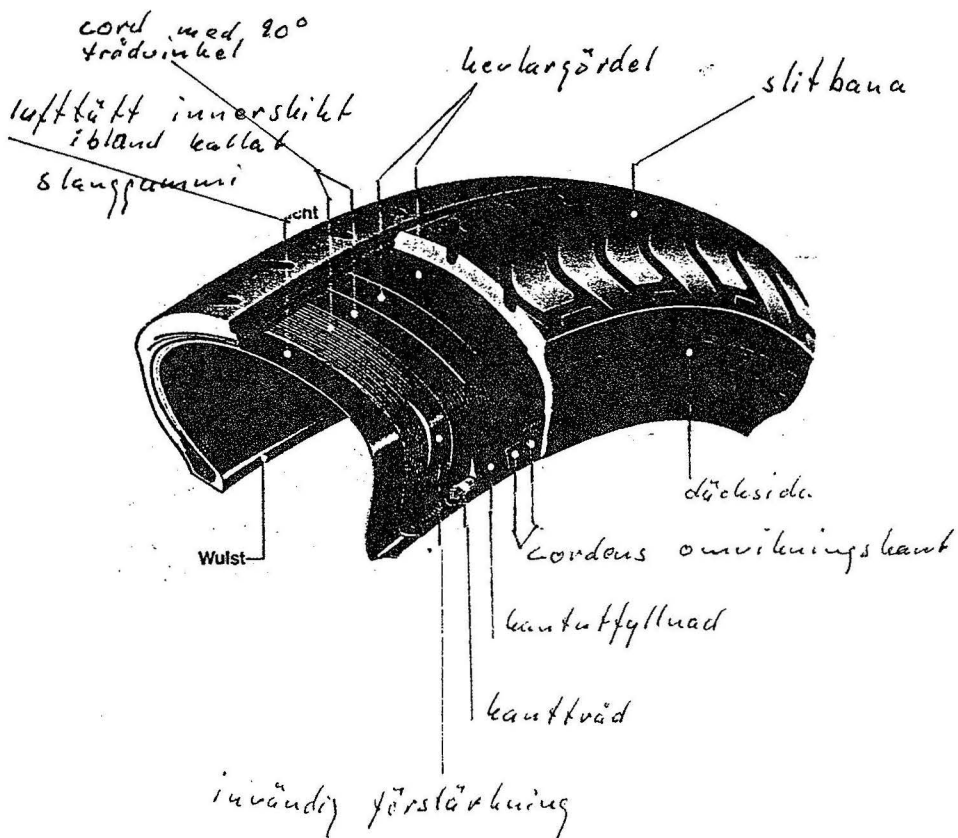
Kurvegenskaperna får höga betyg utom vid bromsning vid nerlägg då en lite plötslig uppresning uppträder. Likaså vill cykeln följa inåt när man går in i en kurva. Det kräver lite tillvänjning för ett rent spår. Orsaken tros vara däckprofilen. En lätt oro kan uppstå i långa kurvor, särskilt om där finns ojämnheter men det blir aldrig okontrollerbart eller farligt. Egendämpningen skulle kunna vara något bättre för komfortens skull. För jämförelsens skull har man kört alla däcken med samma lufttryck vilket inte bekommit just dom här riktigt väl. När däcken blir varma inställer sig en liten hoppighet men i ärlighetens namn påpekas att det troligen försvinner vid ett lägre tryck.

Här är rätta stället att påpeka en sak som inte alltid framgår. Radialdäck SKALL ha lägre lufttryck för



att arbeta optimalt. 2,1 fram och 2,3 bak är värden som nämnts och det kan jämföras med 2,6 och 2,9 för den gamla 900 SS. Det säger sig själv att problem kan uppstå vid utbyte om ingen upplyser om en sådan sak.

I övrigt är man vederbörligen imponerad och i symmetrihet slitstyrkan har fått höga och jämna betyg. Det är vattenplaning vid nedlägg och egendämpningen som inte får riktigt samma höga betyg. Likaså rekommenderas varsamhet med gasen vid acceleration ur kurvor med heta däck, annars kan släppet vara fullbordat.



Genomsnitt av Pirelli MP7 sport

### Teknisk information

Från den jättelika franska gummifabrikens innersta cirkel meddelas att man tillstyrker montering av radialdäck på de nedan uppräknade modellerna om man gör det på båda hjulen och i övrigt uppfyller specifikationerna i tabellen.

	FRAMDÄCK	BAKDÄCK
750 Laguna Seca	A 59 X t1	M 59 X t1
750 Paso	130/60 ZR 16	160/60 ZR 16
851 S	3.50x16	5.00x16
906 Paso	2.1 Bar	2.3 Bar
851 S (89)	TX 11 t1	TX 23 t1
900 ss	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17
	3.50x17	5.50x17
	2.1 Bar	2.3 Bar

Närmare studium av tabellerna visar att ovan angivna sextontummare fram är det enda däck som går på 3.50 fälg. I den här fabriks sortiment vill säga.

Bak är det samma visa. Det angivna däck skall egentligen ha 4.50 fälg enligt tabellen, men personer lite mera förankrade i verkligheten anser att skillnaden i praktiken är försumbar.

Den som bara har en 3.50 tummare kan plötsligt välja mellan TX 23 och M 59, båda i 160/80/80

Ägare av maskiner med sjuttontummare har lite större valmöjlighet. Fram passar på 3.50 fälg:

120/60	} TX 11	120/70	} A59
130/60		130/60	
120/70		140/80	

Bak på 5.50 fälg kan vi montera

170/60	} M 59
180/60	
180/55	

Men märkligt nog finns bara en TX 23, nämligen den ovan. Lagg särskilt märke till det låga lufttrycket som betingas av radialkonstruktionen. Det är inte säkert att det framgår i instruktionsboken vilken däcktyp som det uppgivna lufttrycket avser.

ps

Sammanfattningsvis kan sägas att det nya Pirelli Mp 7 sport lämpar sig väl för sportändamål. Gott grepp och positiv inverkan på köregenskaperna är främsta fördelarna. Mot det står en inte alldeles perfekt stabilitet vid höga farter och en självstyrning som kräver tillvänjning och till sist vattenplaning vid nerlägg.

För dom riktigt krävande uppgifterna finns en häftigare variant som heter Mp 7 sport racing. Som avslutning kördes ett 180 mm racingdäck. Märkbart bättre grepp vid acc ur kurvor med riktigt varma däck och bättre motståndskraft vid uppvärmning borde ge viktiga sekundfördelar under racing förhållanden. Priset härför är naturligtvis slitstyrkan och redan en halvtimme på banan gav märkbar avkavling men här är man ute efter maxprestanda och det kostar givetvis. Det är ju trots allt ett racerdäck. För gatubruk finns lämpligare varianter.

ps

Vår från Jokkmöck bekante GPförare deltog i något oklart syfte på Rijeka som hade anknytning till Michelin och utveckling av tx 11/tx23 däcken. Däremellan övade han sin i jämförelse med testmaskinerna mikroskopiska 250cc GP-racer. Tidtagarna fick andnöd när dom insåg vilka tider leksaksmoppen låg på. Han klämde rakan med 246 knutar medan testmaskinen bara nådde 217 ( en österländsk 750 med många x och z i namnet ) Varvtiderna underskred testmaskinens med tolv sekunder. En annan mätfälla susade testmaskinen igenom med 101 km och vår vän klämde till med 110.

Tänka sig. En man som backade ur ett vanligt enkelt bastubad.... och slog kullerbytta med en i stort sett orörlig turistpråm till snömoppe.... Vad skall ungjävlnarna tro?

ps

Och värst av allt... Karlen hade inte vett att använda mer än 150 mm däck. Voj, voj!!

# ALDEN RACING

---

Hos' Ducati-specialisten, ALDEN 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)

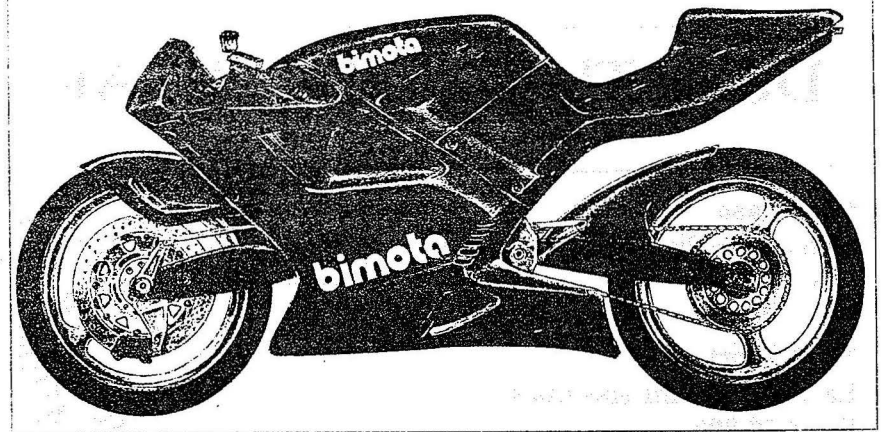
eller 11 36 90

## ROADRACING 500 GP

Det har gått uselt för Cagiva i år liksom för hela 500 klassen. Skadorna har hopat sig bland toppförarna. Trots detta har Cagivorna sällan, eller nästan aldrig, lyckats placera sig bra. Man har stadigt placerat sig efter japanernas fabriksbojor och före privatåkarna. Ofta har man blivit varvade av täten. Dessutom har Randy och Haslam varit skadade. Det finns dock ett litet undantag för motgångarna. Belgiens GP den 7 Juli blev en regntävling för fjärde året i rad. Två år tidigare kom Randy Mamola trea, i år kunde det gått ännu bättre! Men på elfte varvet vurrade Randy på den mycket hala banan. Alexandre Barros lyckades dock slå alla Hondor genom att bli femma och Haslam kom 8:a trots vatten i fuggarna. Men, det var ju en extrem regntävling. Intresset för GP-racingen i stort har också varit varierande i år. I Holland kom det en rekordpublik på 141000 åskådare till racen på den breddade Assenbanan (som även förarna var mycket nöjda med). På Spa-banan i Belgien noterades man den sämsta publiksiffran på 10 år med endast 15000 åskådare! Spa banan kritiserades också hårt av förarna (med Randy i spetsen) och Anderstorps framtid ser något ljusare ut.

När det gäller Cagiva surrar det många rykten. Ett säger att man skall dra sig ur GP-racingen. Ett annat säger att man skall skriva kontrakt med Eddie Lawson för nästa år!!! Ytterligare ett rykte säger att man skall få hjälp av Yamaha för att få snurr på bojorna!!! Japsarna vill nämligen inte att startfältet skall tunnna ut ytterligare, vilket vore fallet om Cagiva drog sig ur. Yamaha har sagt att de skall sälja 1990 års motorer nästa år till "privatstall". Ingen rolig lösning precis. Ett sant rykte är i alla fall att australiensaren Peter Goddard fått provköra en V589 i Italien (alltså förra årets modell, den snygga). Goddard kom tvåa i australienska superbikemästerskapen förra året och skall enligt ännu ett rykte ersätta Ron Haslam som haft ett motigt år med mycket skador. Kanske skall Goddard ansluta sig till teamet redan den 16 September i år i Australiens GP. Om Randy stannar får vi se. Han verkar trots allt att trivas. Nyligen gav han en Ducati Paso till sin kompis Eddie Lawson så han kunde träna upp sin skadade hül!

En roligare nyhet är Bimotas intåg i 500-cirkusen. Bimota blir den första fabriken som kommer att utnyttja den 20kg lägre viktgränsen (95 i stället för 115kg) för tvåcylindriga maskiner. Den ca 45 hk lägre effekten skall dels kompenseras med den lägre vikten och dels med Bimotas nya navstyrning. Motorn blir en V-twin och bojen skall köras av australiensaren Grant Hodson, kanske redan i Frankrikes GP den



22 Juli! Och vilken design! 500 tesin blir den klart snyggaste 500-racern då Cagiva förfulat sina bojor i år. 500 Tesin kommer att få nästan samma snygga design som 888-Tesin.

Annat nytt i GP-cirkusen är att Honda väntas komma med insprutning! I så fall kommer man före Cagiva som inte fått sitt Weber-system att funka. En "testboj" har redan tävlat i ett 250-race i Japan och kom 4 på träningen. Hur den kom i racet vet 'e sjuvton. Nä, bröderna Castiglioni, satsa allt på Superbike och Endurance med Ducati i stället!  
MW





# DUCATI MOTORCYKLAR

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

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

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

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

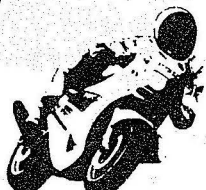
**\* 851 Strada**  
Dubbsadel. 4 ventiler. Ur snabb.  
Pris \* 109.000:-

**\* 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

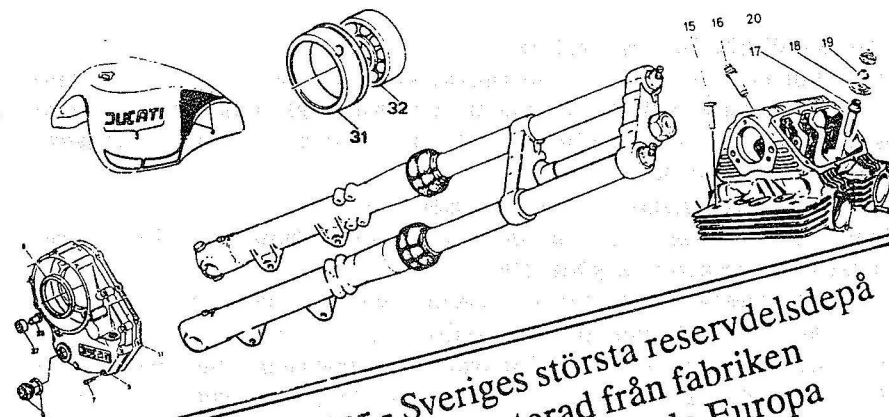
**DUCATI TRIM OCH OMBYGGNADSPRYLAR:  
DET MESTA DU KAN HITTA PÅ FINNS HEMMA**



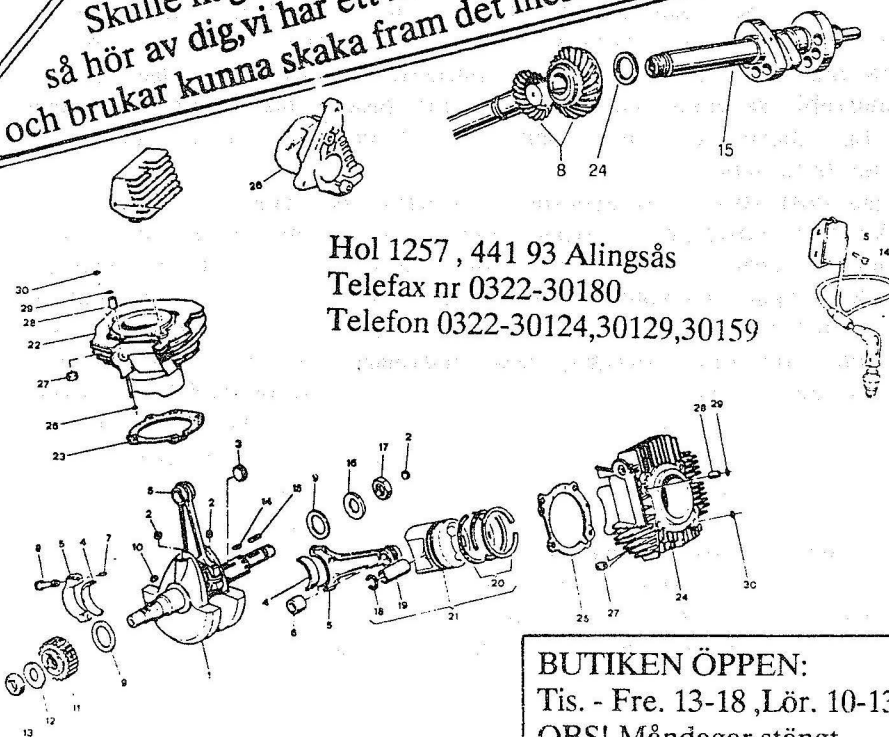
Telefax 0322-30180  
Telefon 0322-30124,30129,30159

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

# DUCATI RESERVDLAR



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



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

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

# GNÄLLSIDAN

## HÖGST ÖVERVÄRDERADE CHEFREDAKTÖR!

Enär det kulturalster Herr Chefredaktören är satt att representera ej har kommit undertecknad tillhanda via Kungliga Postverkets försorg, utbedes härmed om en förklaring till det skedda. Följande frågeställningar önskas besvarade:

- 1) Varför är utgivningsdagen försenad med 6 veckor?
- 2) Vilket försvar kan man anföra att undertecknat ej fått nummer 2 av Ducatklubbsorganet årgång 1990?
- 3) Trots ett flertal påminnelser härom vägrar "den helt oansvarige utgivaren" att tillsända mig organet enligt pos.2 ovan.
- 4) Varför skriva en rubrik med "kommande evenemang" när dessa evenemang fallit i total glömska och är sorglöst begravda redan när tidningen kommer ut. Dessa evenemang är endast ihågkomna av de som lider av en grav senildemens.

För att komma till rätta med ovan beskrivna misshälligheter föreslås följande: -Att som kamrat ordföranden helt och fullt lägga ansvaret på Lars Höjer är helt befängt. Det är ju Höjers chef som bär det yttersta ansvaret. Denne chef bör naturligtvis ställa upp med personal och tjänstebil så Höjer har möjlighet att besöka posten på dess öppettider. Om chefen mot alla odds inte tillmötesgår dessa enkla krav bör Höjer byta jobb!!

-Kungliga Postverkets representant i Kungälv har också en del i ansvaret. Det bör naturligtvis åligga denna person att tillse att postens öppettider stämmer överens med dess prioriterade kunders möjlighet att besöka sagda postkontor. För övrigt avser jag att via min advokat till tingsrätten i Kungälv inlämna stämning mot Lars Höjer och/eller dennes chef och/eller ansvarig posttjänsteman, om inte ovan beskrivna missförhållanden snarast rättas till. Dryga skadeståndskrav kommer därvid att resas. Enligt tidigare information har Albert II i konstellationen Albert & Albert bytt ut sin Kawajima till en 750 Sport av rätt tillverkning. Ett projekt av hög dignitet och högsta prioritet pågår just nu i ett garage ägandes av Albert II. Demonstration och förevisning av sagda projekt kommer att ske på vägen till och från Anderstorp den 12:e Augusti (skedde, reds anm p.g.a. förutsedd sen utgivning) detta nådens år 1990. Tar tillfället i akt att önska alla en härlig sommar (höst, reds anm av samma skäl) med alla upptänkliga tillbehör.

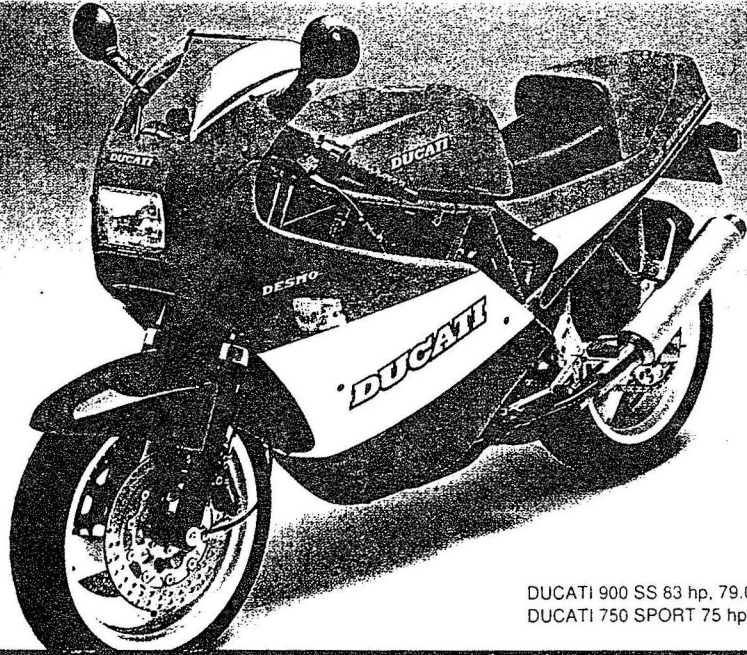
Speciellt önskar jag Bagar'n Håkansson lycka till med hans nya värv och hoppas att han fick dit Kawasakifiltret!! (?? Reds anm). Eder högvälborne och tidvis förbundne Albert E. Fleischman.

Svar:

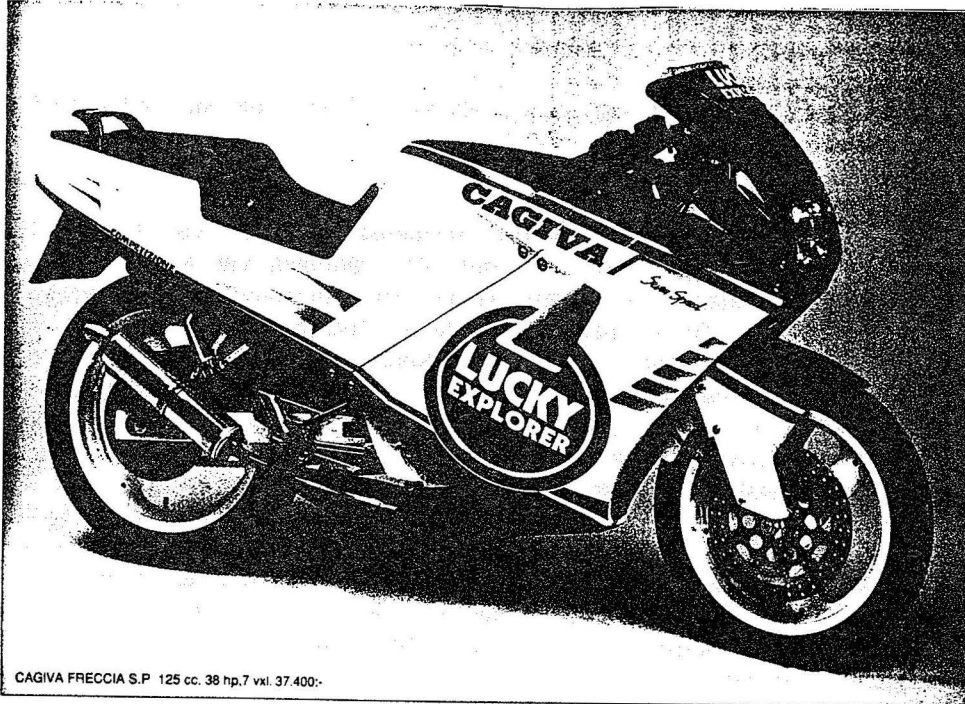
- 1) Vissa procedurer i den långa processen att framställa en Cucciolo har tagit längre tid på sig.
- 2) Kanske medlemsavgiften, 150:- (summan står i alla Cucciolo) inte betalades i tid? Kanske gillade postverket tidningen?
- 3) Efter att den oanvariga utgivaren talat med den helt oansvariga utgivaren kom vi fram till att insändarskribenten vidtalats att det saknade numret skall skickas med nästa utskick. Enligt välunderrättade källor har dessutom insändarskribenten stulit Mats Håkanssons exemplar! Sen har han mage att kräva ett nytt!!
- 4) Cucciolos ojämna utgivningstakt har varit bränsle till ett antal rykten. Vi vill passa på att dementera ryktet som säger att MC-Folket skall köpa upp och lägga ner Cucciolo. Hur ryktet uppstått vet vi inte, men det finns tydligen personer som vill skada Cucciolos tykte och utnyttja den oroliga situationen. Ansvaret för den oroliga utgivningstakten ligger på högre nivå, hos Sveriges Demokratiska Riksdag! Varför den gör det blir för långt att skriva på den här sidan. Det kanske kommer i nästa nummer.  
Oansvariga utgivaren





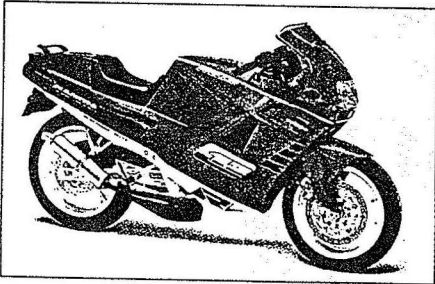


DUCATI 900 SS 63 hp, 79.000:-  
DUCATI 750 SPORT 75 hp, 69.000:-



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

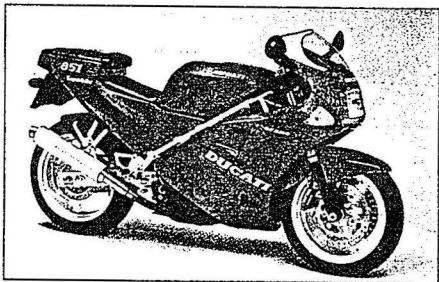
## EN MODELL FÖR VARJE PERSONLIGHET



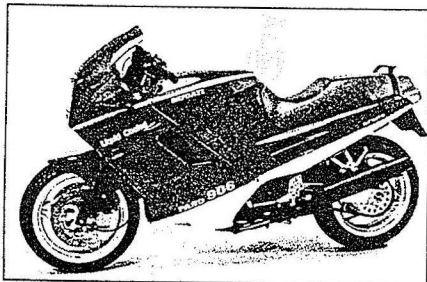
CAGIVA FRECCIA C 12 R, 125 cc,  
32 hp, 7 vxl, 32.900:-



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:-

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, ÖDÄKRA, 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**

ÖDÄKRA, TEL:042-20 58 00

**DUCATI** **CAGIVA**



## SUPERBIKE

Det ser lovande ut för vår hjälte Raymond Roche på sin 851:a (940?) Ducati Superbike.

### MOSPORT, CANADA 3/6

Fred Merkel hade fått en lättare influensa och det var bäddat för en stor Ducati-dag. Och det blev det! På träningen var Roche snabbast före Giancarlo Falappa och Jamie James från Louisiana, USA, på ytterligare en 851:a. I första heatet tog James ledningen före Falappa som snart var förbi. På andra varvet var Roche uppe på tredje plats och tre varv senare var han i ledning. Tre Ducar först! Falappa gav sig dock inte så lätt. Han gjorde allt för att komma om. Ja, till slut försökte han lite väl hårt och stog på öronen så hans skalle fick en ordentlig smäll. Det var således slutrejsat för hans del i den här tävlingen. James hade vissa problem att hålla undan för Terry Rymer och Pirovano, men han lyckades knipa andraplatsen, en halv sekund efter Roche. I andra heatet var James uppe i ledning efter några varv före Mercier, Roche och Mertens. Roche gick inte att stoppa den här gången heller och han vann före James igen och tog igen ledningen i cupen igen med 19 poängs marginal före Merkel som trots allt ställde upp och knep en sammanlagd 7:e plats.

HEAT 1. 1) ROCHE, F, DUCATI 2) JAMES, USA, DUCATI 3) Pirovano, I, Yamaha 4) Rymer, GB, Yamaha 5) Merkel, USA, Honda 6) Mertens, B, Honda 7) Monti, I, Honda 8) Mercier, Can, Yamaha 9) Suhonen, SF, Yamaha 10) Andersson, S, Yamaha Snabbaste varv: Roche 182,1 km/tim.

HEAT 2. 1) ROCHE 2) JAMES 3) Mertens 4) Mercier 5) Pirovano 6) McElnea GB, Yamaha 7) Rymer 8) Phillis, AUS, Kawasaki 9) Monti 10) Merkel

### BRAINERD, USA, 10/6

Snabbast på träningen var Doug Chandler från USA på en Kawasaki. Kul med ett "nytt" märke i toppen. Andra tid hade Merkel före Mertens, Scott Russel, Dave Sadowski och Jamie James. Roche fanns med längre bak, men inte Falappa som fortfarande var lite omskakad. Nu gällde det för Merkel att ta igen förlorad mark. Han tog genast kommandot före Mertens, Pirovano, Monti, James och Roche. Han försökte att dryga ut ledningen vilket lyckades till att börja med, men han fick snart ge sig. Chandler hade gjort en dålig start men körde upp sig starkt och gick upp i ledning på nionde varvet. Roche körde också upp sig och hade en fight med Merkel om 2:a platsen. Chandler fick dock snart slå av på takten bl.a. på grund av en liten oljeläcka. Merkel fick ge sig för en hårt körande Roche och blev även passerad av Mertens, Rymer, McElnea och Phillis. På sista varvet hade Roche

ledningen tätt följd av Mertens. Mertens la sig i suget bakom Roches Ducati och passerade. Roche tänkte genast återta ledningen men ändrade sig för en säker andraplats. Klokt. HEAT 2. Andra heatet blev lika tufft. Pirovano tog ledningen före Mertens och Monti. Efter följde Suhonen, Rymer, Sadowski, Phillis och Roche. Snart gick Mertens upp och passerade Pirovano och blev också själv passerad av Rymer. Rymer behöll ledningen tills den var sex varv kvar. Då passerades han av både Chandler och Mertens. Sju sekunder efter Rymer tuffade Roche in på en 4:e plats och han drygade ut förprånget i tabellen till 34 poäng före Merkel.

HEAT 1. 1) Mertens (snittfart 182 km/tim) 2) ROCHE 3) Chandler, USA, Kawasaki 4) Rymer 5) McElnea 6) Phillis 7) Merkel 8) Pirovano 9) Sadowski, USA, Yamaha 10) Russel, USA, Kawasaki ...13)TARDOZZI, I, DUCATI

HEAT 2. 1) Chandler 2) Mertens 3) Rymer 4) ROCHE 5) McElnea 6) Pirovano 7) Russel 8) Suhonen 9) Stevens, USA, Yamaha 10) Merkel - Anders Andersson skällade en hand när han mekade med sin kylare i depån och fick medicinsk behandling. Han kom till start efter att ha fått låna en större handske av Rob McElnea. Det hjälpte honom till en 12:e plats i andra racet-ZELTWEG, ÖSTERRIKE, 1/7

OVÄDER!!!! Starten blev uppskjuten så att man fick korta av båda heaten till 16 varv. Falappa var fit for fight igen men vurpade oturligt på träningen och bröt vänster arm och båda benen! Slutåkt för i år förmodligen. Mertens hade fått tag på några ultrahäftiga träningsdäck och knep pole position före Roche, Merkel och Monti. Efter att starten blivit två timmar försenad på grund av regn drog fältet iväg under en uppklärnande himmel. Monti knep starten före Phillis, Pirovano, Merkel och Alex Vieira. Roche gjorde en usel start och var inte ens bland de 20 första efter ett varv! Mycket vatten på banan gjorde att det var stor risk för vattenplaning och vattensprutet var enormt i loppets inledning. Pirovano tog ledningen efter två varv följd av Phillis, Vieira, Mertens och Phillis som blev allt mer avhängd. Vieira vurpade så småningom efter en häftig duell med Mertens. Pirovano vann heatet före Mertens och Phillis. Anders Andersson gjorde ett jätterrace och blev fyra. Roche arbetade sig säkert upp i fältet och knep en 8:e plats efter Merkel. När starten gick för det andra heatet sken solen. Monti knep starten igen, men blev snart omåkt. Efter två varv var Pirovano i ledningen. Roche hade ännu en dålig start men fick bättre häng på täten den här gången. Efter ett tag var det sex man som slogs om ledningen och kommandot i den gruppen hade Raymond Roche! Han såg ut att gå mot heatseger, men Mertens gjorde en chansning som gick hem på sista varvet och vann två tiondelar

före Roche! Sen följde Pirovano, Merkel och Monti. Det här innebar att Roches försprång till Merkel ökade, men Mertens gick om Merkel och knappade Roches ledning något i cupen till 28 poäng.

HEAT1. 1) Pirovano 2) Mertens 3) Phillis 4) Andersson 5) Gschwender, D, Suzuki, 6) McElnea 7) Merkel 8) ROCHE 9) Monti 10) Amatriain, USA, Honda.

HEAT2. 1) Mertens 2) ROCHE 3) Pirovano 4) Merkel 5) Monti 6) McElnea 7) Vieira, F, Honda 8) Mouiner, F, Yamaha 9) Andersson 10) Mark, D, Yamaha.

#### SAMMANLAGD STÄLLNING I VM SUPERBIKE EFTER ZELTWEG:

1) RAYMOND ROCHE 223 2) Mertens 195 3) Merkel 186 4) Pirovano 161 5) McElnea 6) Rymer 96 7) Falappa 94 8) Phillis 85 9) Andersson 75 10) Monti 73.

### ISLE OF MAN

Nej, Joey Dunlop lyckades inte vinna en enda seger. Han skulle slå Hailwoods antal segrar i år (14 tror jag) och anmälde sig till nästan alla race. Men, det gick inte vägen. Joey hade varken sig själv eller maskinerna i bästa trim, så det blev depåstopp och annat strul. En 8:e plats i F1 och 16:e plats i Senior säger allt. Carl Fogarty på Honda vann både F1 och Senior. Hislop satte nytt varvrekord i F1 med en snitffart på 122.65 mph, men det räckte ändå bara till en 9:e Plats. Trevor Nation lyckades att lotsa in en Norton Wankel på en andra plats i ett regnigt Senior-lopp. Bästa Nortonplaceringen på århundraden. Dessutom lyckades Robert Dunlop att komma trea i F1 med en likadan Norton vilket är ännu mera anmärkningsvärt med tanke på det torra vädret och därmed den höga farten. Men.... Nortons Wankel räknas ju som en tvåtaktare.... Tony Rutter körde en 851 Ducati i F1 (får man verkligen köra såna där, ja kanske i England..?) och kom på 35:e plats med en snitffart på 102.8 mph. Imponerande med tanke på Rutters ålder och att han förmodligen fortfarande har sviter efter sin svåra vurpa 1985. Ännu bättre gick det för M. Seward som kom på 24:e plats med en Ducati 888 med en snitffart på 107.34 mph. I Senior blev Rutter, vår gamla hjälte, bästa Ducati-förare med en 26:e plats på sin 851:a! Snitffarten för Rutter på den våta vägbanan var 96.22 mph. Roger Marshall kom aldrig till start på nån Ducati eller nån hoj överhuvudtaget då han inte kunde tjäna tillräckligt med pengar på sin omtalade come-back. Han skulle annars ha kört en Steve Wynne preppad 888. Om tävlingarna krävde några liv i år är oklart, men tre stycken vanliga hojåkare omkom i trafikolyckor på ön i år. Det tycks också bli allt större problem med att få tag på hotellrum. För att råda bot på detta har man upprättat några stora tältbyar. Vidare har man uppmuntrat lokalbefolkningen att inackordera TT-fans vilket sågs ha fungerat till belåtenhet för alla parter.

MW

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 asfaltläggningen 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 kröcker 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 omdisponeringar 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
Andertorp, 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 Knutstora 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 Niemioho 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 anmälning-savgiften tillbaka. Du betalar den som vanligt och får pen-garna 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 täv-ling i Finland medan finnarna har fyra i Sverige/Norge. Det är klart att det är dyrt att åka färjan, men om man samåker 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 i 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 samåka 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 Knutstorp nu 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 tior för porto på personkonto (PK-banken) 660801-3618. Välj mellan medium, large och extralarge.

Vi ses och hörs

BoT -Info 3-90 900702

Säsongens första race har just flaggats av. Platsen är Anderstorp och det avser den första deltävlingen i danska serien. För er som inte var där kan jag tala om att vi hade en j - a tur med vädret. Lör-dagen var som förutspått väldigt fin men alla gruvade sig för sön-dagen som alla meterologer enhälligt utnämnt till den stora regn-dagen. Det var mulet hela morgonen och förmiddagen men regnet kom inte förrän en timme efter BoT-racet. Sedan vräkte det ner hela eftermiddagen. Annars var det ett fint race med cirka ett trettio-tal anmälda, 25 man på tidsträningslistan och slutligen 18 man i mål.

Resultat:	1	Keld Jo Sörensen	DK
	2	Olle Andersson	S
	3	Carl Fredriksen	DK
	4	Fredrik Jönsson	S
	5	Ulf Hansen	DK
	6	Björn Andersson	S
	7	Helge Sahl	DK
	8	Anders Jörgensen	DK
	9	Bo Borg	S
	10	Jørgen Jensen	DK

Det var även glädjande att se ett antal nya danska debutanter som endast ställde upp i sin debutantklass för att få rutin till-sammans med andra debutanter. Mot slutet av säsongen har vi dem i Battle of the Twins.

Nu styr vi kosan mot Kemora i Finland. Även där är det cirka 30 anmälda och det ser ut att bli den bästa tävlingen så här långt där.

Battle of the Twins-Kommittén  
c/o Björn Andersson  
Gribbbylundsvägen 44 4 tr  
183 68 TÄBY

Tel 08-7740240, 7323724  
Fax 08-7745560  
Pg 660801-3618

# 125 dBA

## Insändare

SKURUP 1990 05 30

Rättelse.

I vår insändare "Decibeljakten på Knutstorp" ifrågasatte vi HMS (Hyllinge motorsälskap) kompetens vad gäller bullermätning. Vi har nu redan fått ett snabbt svar från HMS där några väsentliga fakta framkommit.

Det är inte HMS som bär ansvaret för att de regler och dB-gränser som gäller efterföljs då banan är uthyrd. Dessa regler är satta av "AB Motorbanan Ring Knutstorp". I detta AB äger HMS endast en liten del. Alltså är det inte HMS som hyr ut och följdaktligen ej heller dom som tar in de 10000 kronorna som det talades om i banhyra.

I slutet på det svarsbrev som kommit oss tillhanda står det att: "Banbolagets och Hyllinge MS strävan är att ha en form av verksamhet som i minsta möjliga mån stör de kringboende och samtidigt utöva verksamheten på ett sådant sätt att den ger ekonomiska möjligheter att driva, underhålla och förbättra anläggningen, en ekvation som kan synas svår att genomföra om inte alla ställer upp på och följer fastställda regler". Naturligtvis ställer vi också upp på detta. Vi är fullt införstådda med att reglerna måste för allas skull följas. Det vi reagerat mot är endast på vilket sätt bullermätningen gick till, därför att i realiteten, när man mäter som vi beskrivit i vår insändare blir ju följden att en del högvarviga maskiner kan komma upp i ett högre dB-tal än vad reglerna säger.

När vi skrev vår insändare visste ingen av oss att "AB Motorbanan Ring Knutstorp" överhuvudtaget existerade. Vi hade nämligen av operatören den aktuella dagen fått höra att hans instruktioner kommit från HMS.

Vi hoppas nu att detta är klart att så inte har varit fallet.

Mats Anderberg och Anders Isberg, två Duccatister.



**NYHET**

## Cucciolo -TRÖJAN

VIT LÅNGÄRMAD T-SHIRT

FRAM: CUCCILOLOGON I SVART

BAK: LIVET BÖRJAR VID 130 db(A), MED RÖD TEXT

OBS! OBS! ENDAST BEGRÄNSAD UPPLAGA

PRIS:                      STORLEKAR M, L, XL

### COLLEGE T-SHIRT

OBSERVERA ATT ALLA STORLEKAR INTE FINNS

**PANTAH**

STORLEKAR XL  
Pris 130:-

SLUT

VIT MED RÖTT TRYCK

**DUCATI**

STORLEKAR M,  
Pris 130:-

STORLEKAR M, XL  
Pris 85:-

BLÅ MED VITT TRYCK

**750 F1**

STORLEKAR M, L, XL  
Pris 130:-

STORLEKAR M, L, XL  
Pris 85:-

VIT MED GRÖNT TRYCK

*Mike Hailwood  
replica*

STORLEKAR M, L, XL  
Pris 130:-

STORLEKAR M, L, XL  
Pris 85:-

RÖD MED VITT TRYCK

**900  
SUPERSPORT**

STORLEKAR M, L, XL  
Pris 130:-

STORLEKAR M, L, XL  
Pris 85:-

RÖD MED VITT TRYCK

### DEKALER

RÖD TEXT PÅ  
VIT BOTTEN

**PANTAH**



VIT TEXT PÅ TRAN-  
SPARENT BOTTEN

**900  
SUPERSPORT**

**DUCATI**

**750 F1**

*Mike Hailwood  
replica*

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

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

TYGMÄRKE SOM KLUBBDEKALEN 25:-/st.

KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.

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

**POSTGIRO 604452-3**

## LOGO SERVICE

Om du vill lacka om finns möjligheten att skaffa tank och kåpdekaler i vilken storlek och färg som helst. De levereras uppsatta på monteringsstejp så att det blir rakt och snyggt.

Pris från 125:-/st.

**POSTGIRO 604452-3**



## JÄTTEIMPORT AV DUCATI!

På senhösten gick ryktet: En firma i Sverige hade kommit över ett parti äldre italienska hojar i Italien. Det skulle vara minst 200 stycken varav minst 40 Ducati! Kontakt togs med en person som jobbade extra på firman ibland. Han bekräftade att det var sant! Men, det var lite strul att få hojarna till Sverige. Tiden gick, men hojarna lät vänta på sig. I Maj gick ryktet: hojarna hade kommit! Ett snabbt telefonsamtal till "medhjälparen" som bekräftade att 24 hojar tagits hem. De flesta var Ducati Scrambler av olika storlekar, en 350 Mark 3 touring i ganska dåligt skick, en 350 racehoj i mycket fint skick och en eller ett par 125:or (kamskaft). Sen fanns det några MV Agusta och Moto Morini småmaskiner.

Jag slog en signal och bestämde träff med ägaren till firman Mille Miglia, Johan Broms. Johan verkade vara en ganska upptagen person. Ena dagen var han på väg i bil till Stockholm, dagen efter var han tvungen att sticka i väg till Bryssel... Firman Mille Miglia visade sig ligga i en bondgård en mil utanför Linköping. När jag kom dit var "medhjälparen" på väg till Stockholm för att leverera en Ferrari F40! Ägaren, Johan Broms, höll på att gräva ner en död kalv!! Inuti den jättestora ladan fanns dock inte bara kor och kalvar. I ena änden av jättebyggnaden var det en jättefin mekverkstad med plats för 4-5 bilar. Där stod 2 jättestora Mercedes 300 S cabriolet med USA-skyltar av tidig 50-talsmodell, en Jaguar E-type V12 cab och en Mazerati! I ett hörn stod En 450 Scrambler i bra skick, den nämnda fina race 350:n och ett par italienska mopeder.



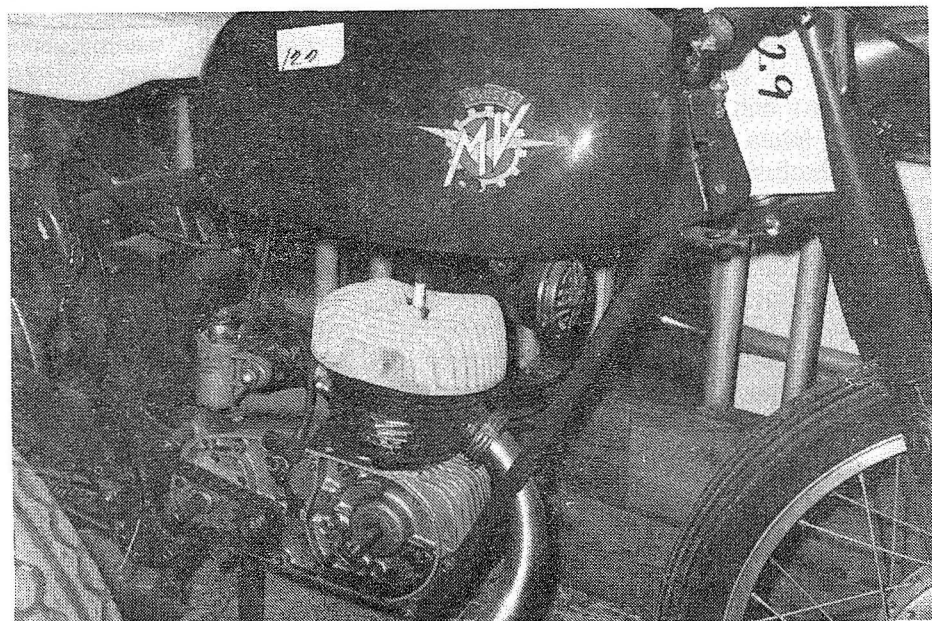
Innanför verkstan fick en del av den jättelika lagårn tjäna som förråd till ett antal Ferrari, Mazerati, Osca... Synen var helt obeskrivlig! Synd bara att man inte var bilexpert. Längst in stod resten av hojarna. En 350 Scrambler (och en skrot-Trident) var redan såld. Skicket på hojarna varierade från dåligt till bra. Johan förklarade att han tagit hem de bästa och/eller mest attraktiva hojarna. Johan visste inte mycket om motorcyklar, men han hade fått hjälp av "medhjälparen" (Bibbo, som är med i Traja-klubben och har en brorsa i Ducati-klubben: Lars Nillson) och en snubbe från MCHK att välja ut de bästa för hemtransport. Johan förklarade att priserna planat ut och intresset stangerat för exklusiva sportbilar. Han trodde att intresset för exklusiva motorcyklar kommer öka i stället. Dom är billigare, tar mindre plats och är lättare att renovera. Han förklarade de här synpunkterna för en affärskontakt i Italien som kände en privatperson som skulle sälja hela sin samling!

Johan köpte hela rasket, men han tror att någon redan varit där och köpt godbitarna. Det fanns t.ex ingen desmomodell och ingen V-twin Ducati. Johan hade dock en filial i USA där man just köpt hem en Ducati 750 i 70000 kronorsklassen!!!! En 750 SS? Man blev minst sagt förvånad! Man blev minst sagt lite nyfiken på hur Johan startat sin verksamhet. Han satte igång när han var 18 och köpte en sportbil p.g.a sitt stora intresse. Sen blev det väl en till, och en till... Nu var det både filial i USA och fina kontakter i Europa, särskilt i Italien. Dessutom ställer han upp i Mille Miglia i Italien som numera är ett veteranbilsrace i över 100 mil på landsväg. Där kör han i en blå gammal fransk raritet från 30-talet. Han hade för tillfället över 20 rariteter. De flesta bilarna köpte han utan att ha köpare i Sverige som beställt.



Av de 200 motorcyklarna tog han hem 24. Det är tveksamt om han tar hem några fler. Han har en katalog med bilder på alla hojar och kan eventuellt ta hem fler om nån är intresserad. Den gamla 500 (MC) och F1 (bil) världsmästaren John Surtees har varit och tittat på hojarna som är kvar i Italien. Ev. ska man auktionera ut alla hojar på plats och ställe i Italien. När jag besökte Johan så skulle han just ringa till John Surtees och höra vad som var bäst att göra. "-Men, det går ju flyg till Italien varje dag om nån i Sverige är intresserad", sa Johan.

Priserna på hojarna var varierande. En bra scrambler kostade ungefär 20000:- vilket nog är acceptabelt om den är riktigt bra. Racehojen kostade 35000:-, och det är den nog värd. Den risiga Mark3:an kostade 18000:- vilket är alldeles för dyrt. En del risiga Scramblers fanns för under 10000:- vilket är hyfsat. En hyfsad, och mycket läcker, landsvägs kamskaft 125:a (125 Sport) från mitten av 60-talet fanns för 10000:- vilket är ett hyfsat pris. Det är alltså inte några superlåga priser, men det kan man förstå. Han har tagit hem hojarna som skall bära upp kostnaden för alla "vrak" som fanns i partiet. Frakten var dyr och accis var betald (klar för regbesiktning).



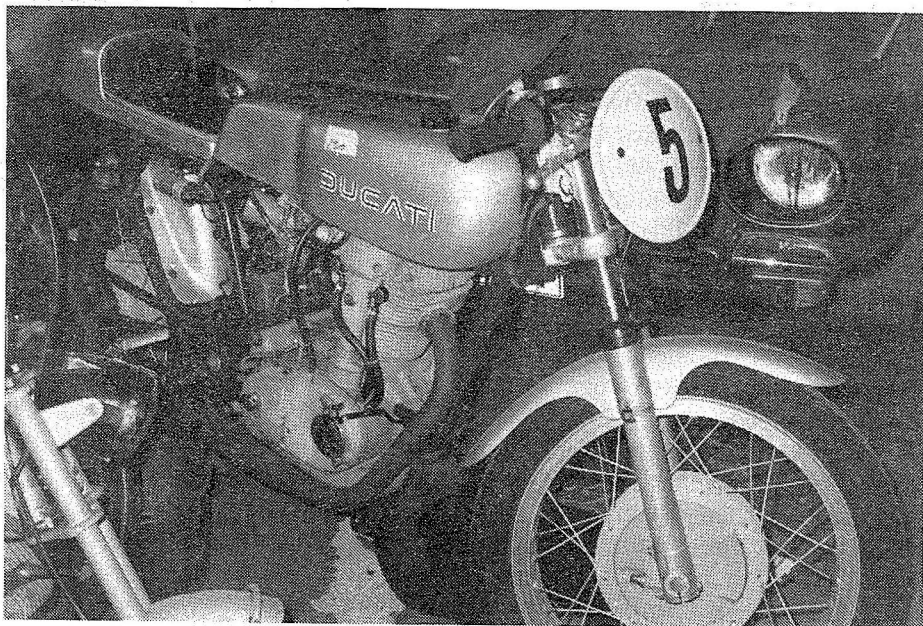
Själv hade jag kommit för att jag var intresserad av 350 Mark 3:an. Men, priset i förhållande till skicket avskräckte mig. Jag provkörde sen 450:n som stod i verkstan. Den gick ganska bra och vibrerade en hel del, precis som man läst. Sittställningen på Scramblern är spikrakt uppsittande med ett brett tillbakadraget styre. Hastighetsmätaren och varvräknaren viftade glatt över hela skalan när man körde! Jag började fundera om jag kunde tänka mig en Scrambler. I och för sig är Scramblern och Mark 3:an i princip samma cykel, förutom kosmetiska detaljer. Men, jag ville göra i ordning en landsvägshoj ursprungligt originalskick. Ässå ville jag ha en 350. Nej, jag var ärligt talat på väg att tacka för titten och åka hem. Jag sa som det var att jag ville ha en 350. Det visade sig att det fanns en i ganska bra skick, längst in i det smala bäset hojarna stod.

Jag läste på topplocket och på motornumret. Entydigt svar: 350. Jag trampade runt kicken: obetydligt motstånd! Där försvann hoppet. Men, Johan stod på sig: "-Ta fram den så håller vi i lite soppa så får vi se". Jag fick flytta undan ett antal Duccar och MV för att få fram den gula Scramblern. En unken lukt strömmade upp ur tanken när jag öppnade tanklocket. I med färsk soppa. Ventilspelet kollades på grund av det dåliga kompet, OK. Ingen gnista, i med ett färskt batteri, gnista OK! Sen var det bara att kicka. När hojen puttrade igång på 2:a kicken kom ha-begäret. Det kunde väl gå bra med en Scrambler. Den gick ju alltid att bygga om. Jag körde iväg en sväng och konstaterade att den gick mjukare än 450:n. Jag prutade lite då jag tyckte den hade lite mycket kolvskrammel. Artontusen för en Scrambler. Inte billigt. Men, den var i bra skick... Ja, det fanns givetvis både nackdelar och fördelar. Jag slog till i alla fall.



När jag tänkt över hela affären så har jag kommit fram till att ha Scramblern i originalskick! Fan, den é ju riktigt rå. En liten bushoj. "För jakt, fiske och skytte" enligt reklamen! Man måste ju ha en hoj när man ska på jakt också! Nu ska den bara gås igenom, reg-besiktas och (förhoppningsvis) veteranförsäkras. Sen har jag redan fått goda råd. Det första man ska göra när man köper en begagnad stånka är att rensa centrifugalfiltret i vevpartiet. Enligt uppgift skall det rensas var tusende mil! Risk för vevaxelras annars. Pluggen lär vara åtkomlig om man lossar cylindern. Min Scrambler var ca 1970 års modell. Den som hann före mig var ingen annan än Stefan "Finnkopp" Jakobsson. Han la beslag på en -73/74 Scrambler med dubbel trumbroms, aluminiumfälgar och kraftigare framgaffel. Ett fynd! Ett besök hos Mille Miglia kan rekommenderas.

Du kan nå Johan Broms på telefon: 013-52145, 52880 eller 010-382002.



# DÄMPA LUSTEN



## köp ett lösnummer !

Skicka in 10:-/nr i frimärken till Mats Håkansson,  
Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona.

- 1/86 Slut
- 2/86 Cagiva Story mm, 40 sidor
- 3/86 Slut
- 4/86 Ducatifabriken mm, 16 sidor
- 5/86 Paso-DB1 "utredning", Shilling-Neilson Racer, 44 sidor
- 6/86 Att köpa F1, Pasotest mm, 40 sidor

- 1/87 Slut
- 2/87 Dragracing med 450! mm, 48 sidor
- 3/87 Alazzurra test, Isle Of Man, 750SS mm, 40 sidor
- 4/87 Morinin från Bologna, La Carrera på Montjuich, 40
- 5/87 BOTT, vanl fel på Ducati, träffen, 851, 56 sidor
- 6/87 Turaströmmens motor, öronproppstest, 48 sidor

- 1/88 MC-mässan, internationellt Ducatimöte, 48 sidor
- 2/88 851 på Rock Store, 904 Paso (designstudie), 48 sidor
- 3/88 BOTT mm, 48 sidor (33 ex)

Snabba `rej på om du vill ha missade nummer själv (eller till nån polare) innan dom tar slut. Skicka gärna gångbara valörer på frimärken (tex 2,30)

# AVSLÖJANDE GUIDE TILL ANNONSÖRENAS FIKONSPRÅK

## BMW R 100 RS -81

Utt -82, 1600 ml. Krauserväskor + topp-  
box. Rack + kabin. Ny motorbagar ej påsat-  
ta 34 000 -  
Anders Ottosson Tel: 046-██████████

Absolut original: mycket svårt sliten.  
Attraktivt förslag: om du har alla kvällar lediga fem år framåt.  
Behöver bara putsas upp: banklån nödvändigt.  
Behöver lite jobb: stort banklån nödvändigt.  
Besiktad och skattad: sen vi köpte märket av polarn på fiket.  
Cafe racer: vadsomhelst med clip on, glasfibertank, förgasartrattar,  
uppåtböjda avgasrör och Gold Star ljuddämparkopior.  
Delvis renoverad: den verkligt svåra delen börjar här.  
Dokumenterad: Vi har ett brev från Roy Bacon som säger att ram och  
motornummer inte stämmer överens.  
Elsystemet behöver fixas: motorn går inte och det här verkar vara  
en bra ursäkt  
En av bara 40 tillverkade: om vi inte räknar dom två vi håller på  
att bygga.  
Ett objekt i en låda: innehållet i flera överblivna kartonger vid  
senaste prylmarknaden vi besökte.  
Exportmodell: vadsomhelst med högt styre, liten tank och smällfett  
bakdäck.  
Fabriks Replika: proffs förfalskning.  
Fd fabriks: inte en pinal standard.  
Fd: Hailwood/Surtees/Duke/McIntyre: fusk racer.  
Felfri: däckerna är målade.  
Fin grundstomme: dom här prylarna får igång dig i prylmarknads-  
branschen men blir aldrig en färdig renovering.  
Genuin: vi får in en massa och dom ser likadana ut i våra ögon.  
Går fint: bromsa är ditt bekymmer.  
Hyggligt skick: ovårdad.  
Hyggligt skick: ser misskött ut.  
Helrenoverad: inte en originalpryl, bluff alltihop.  
Helt komplett: allt som medföljer under 5000  
Helt original: utom sadel tank motor ram och avgassystem.  
I befintligt skick: funnen av tidigare ägare i en häck.  
I behov av översyn: borde skrotas omedelbart.  
Icke standard: hopsatt av överblivna bitar.  
Inga papper: sålda för sig.  
Inte original: som icke standard.  
Intressant: mystisk tvåtaktare, inga delar tillgängliga sen kriget.  
Investeringsobjekt: skamligt övervärderad.  
I körbart skick: skulle kunna ta dig hem.  
Inte så prydlig: hastigt hopsatt hopikok.  
Kollossalt ren: ingen olja i tanken.  
Kåpa: glasfibern förmodligen värdefullare än cykeln.  
Lågt miltal: det här varvet på mätaren.  
Mekaniskt fint skick: nyligen målade cylindrar.  
Mycket snabb: allt om hoj har testat en sån här vid 200 knutar.  
Mycket snygg: höglanspolerad sadel.  
Mycket sällsynt: extremt svårsåld.  
Måste ses: men säger du nåt så kastar vi ut dig.  
Nästan färdigställd: övergivet restaureringsobjekt, behöver bara  
tillverka nytt vevhus för att få den på vägen.  
Nästan komplett repobjekt: bara en tredjedel av delarna fattas.  
Nästan utställningsskick: blänkande men icke standard.  
Danvänd: senaste 20 åren, bli den andre att finna ut varför.

**BSA**

**BSA LIGHTNING ROCKET**  
650 cc, 90 % original  
Goran Tel: ██████████ eft 18  
BSA 650 - - -

Ovanlig: om du kan säga vad det är så ska vi be märkesspecialisten  
att värdera den.  
Ovårdad: ytterst vanvårdad.  
70/80/90% original: fattas bara dom riktigt svåra bitarna.  
100% Original: svårt sliten.  
Perfekt skick: övervärderad.  
Perfekt skick: nästan lika glänsande som utställningsskick.  
På väg att bli sällsynt: till det här priset praktiskt taget okänd  
Pris på förfrågan: så ohyggligt övervärderad att vi måste kolla  
kreditvärdigheten innan vi avslöjar priset.  
Reservlåda: inget byte till det bättre.  
Reservmotor: är tom tröttare än den i ramen.  
Registrerad: med ett nummer som hör ihop med något helt annat.  
Repobjekt: ett fullkomligt vrak.  
Senaste årsmodell: icke standard.  
Ser ut som: i rätt belysning kan den tas för en Rocket Gold Star.  
Sortiment av tre: vi måste sluta köpa in dom här.  
Skamfilad men komplett: bara rosterna håller ihop den.  
Snygg: tom sadeln är polerad.  
Specialtrimmad: med domdär märkvärdigt billiga 11:1 kolvarna.  
Showcykel: så vanvettigt steril så du kan aldrig förmå dig att  
köra den.  
Showvinnare: skogsträffen 1969 ( pris för längsta färdväg i senare  
halvantika sidvagnsklassen).  
Trimmad motor: spikar förfärligt.  
Utmärkt: priset också.  
Utsökt perfekt skick: ordentligt övervärderad.  
Utställningsskick: massor av krom, höglanspolerad och djävligt  
glänsande.  
Utställningsvinnare: medtag solglasögon.  
Åttahundra mil: åttahundra mil sedan mätaren renoverad.  
Äkta: vi känner polaren som ägde den här och vi skulle inte låta  
honom komma i närheten av några av våra.  
Över genomsnittet: polerad två gånger redan.

**DUCATI**

**DUCATI 950 NCR**  
SS-kåpa med dubbellyse. NCR-ka-  
ross. monolydding. Ohlins. bremsa.  
Trimmad. mkt spec. Se MCM NR 1/88.  
Pris 55000:-  
Tel 08-██████████ Peter

**SUZUKI 550 KATANA -82**  
Utt -83, 800 ml. bra däck. Denfeld pkt.  
hållare med touringkård 15 900:-  
Kenneth Tel: 08-██████████

**HONDA CB 125 GRAND PRIX -**  
74  
Ren objekt, övr mkt fin. Pris disk  
Eisabeth Tel: 0303-██████████



# BORGO PANIGALE TORGET

*Medlemmarnas privatannonser*

## UTHYRES

MC PATS / DEL AV GARAGE i Mölndal.

Anders 031-279718

## KÖPES

Motorcykeln som vände upp och ner på alltihop: HONDA CB 750 årsmodell 69-70. Ej ombyggd. Gärna originalskick.

Anders 031-279718

## SÄLJES

DUCATI 900 MIKE HAILWOOD REPLICA -82. Nya däck, nytt drivpaket, 4000 mil, mycket fin. Pris 45000:- ev. byte billigare och mindre Ducati.

Lasse Lindgren 011-66735

## KÖPES

DUCATI MHR, ev sen SS.

Hans 0322-71124

## KÖPES

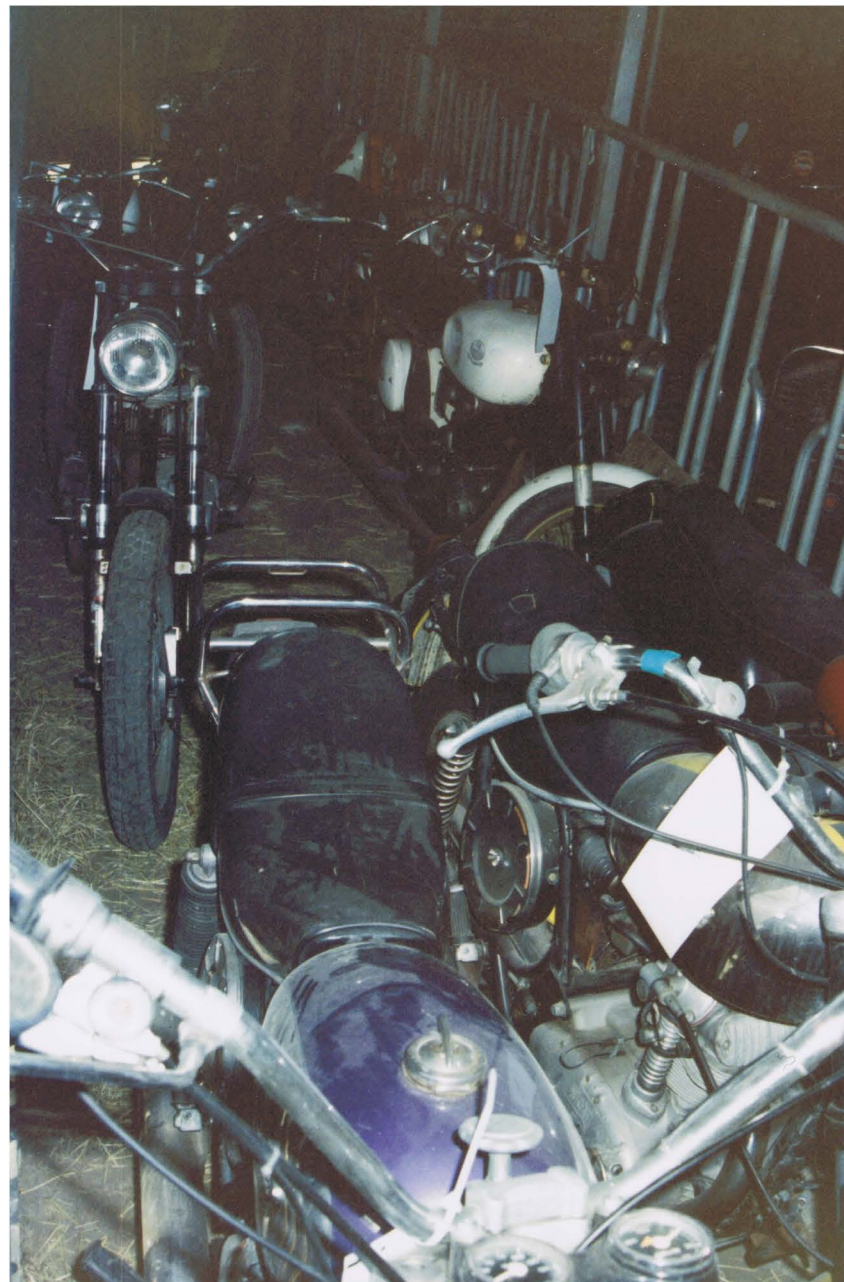
Jeg behöver topperna til forgasserne (2st 36mm´ere, svart plast) med Oringer, hendel (?) for akseleratjonspumpe med aksling (stålpinne), skruer og avstandstykke for gasswire.

Trond Reinersen, Orkneygata 4h, 0658 Oslo 6, Norge

## SÄLJES

DUCATI 851 SUPERBIKE 1989. Röd, 270 mil, pris 95000:- ev. inbytes Replica eller SS.

Boo Johansson 0140-14759







ORGAN FØR SVENSKA DUCATI KLUBBEN