

Cucciolo

För Sverige på tiden.

Nr 6/1990

Nr 30 sedan Nr 1



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN

Svenska **DUCATI** Klubben

Cucciolo

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. Företag kan även distribuera broschyrer, kataloger, dekaleringar och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 500:- + ev extra portokostnad (pga högre vikt). Bidrag till tidningen skall vara den väldiga redaktionen tillhanda senast den 20:e i varje udda månad. Material skickas till:

Cucciolo c/o Stephan Hoffmann, Högbergsgatan 68 A, 116 53 Stockholm.

1:e obefintliga utgivare: Stephan Hoffmann, tel h 08-643 53 19, a 08-58 04 42.

1:e obefintligare utgivare: Jan Johansson, tel h 0758-768 87, a 08-730 19 15

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 address to Cucciolo is: Cucciolo, c/o Stephan Hoffmann, Högbergsgatan 68 A, S-116 53 Stockholm, Sweden.

STYRELSE/BOARD

Ordförande/President: Jonas "Pinnocio" Åsberg, tel 0502-142 85

Kassör/Cashier: Camilla "Frippe" Friman, tel 031-88 20 27

Sekreterare/Secretary: Carina "Mattan" Mattsson, tel 0303-184 43

Ledamot/Member: Lars "Marlon Brando" Höjer, tel 0303-919 25

Ledamot/Member: Stefan "Finnkopp" Jakobsson, tel 0502-151 03

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

ADRESS/ADDRESS

Svenska Ducati Klubben, c/o Jonas Åsberg, Åstorpsvägen 9 A, 522 00 Tidaholm.

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

Skicka alltid till/Do always send to: Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 196 31 Kungsängen, tel 0758-768 87



TRÖJOR OCH DEKALER

Peter Lindqvist, Kometvägen 15 7tr, 183 33 Täby, tel 08-758 17 65, pg 604452-3

BULLERFONDEN

1990: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45

1991: Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 196 31 Kungsängen, tel 0758-768 87

BANKKOMMITTÉ

Karin Ohlsson, Rinkebysvägen 65/202, 163 74 Spånga, tel 08-795 88 39

Stefan Josefsson, Bergslagsvägen 123 B, 730 30 Kolsva, tel 0221-519 34

Stefan Jakobsson, Aspelundsgatan 6, 522 00 Tidaholm, tel 0502-151 03

LOKALA KONTAKTMÄN

Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47

Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84

Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45

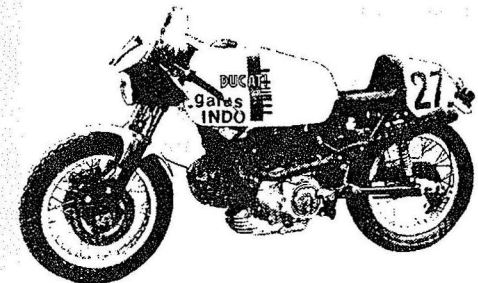
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

FOREIGN COORDINATORS

Lars Ekeman, Sandviksvägen 56, S-162 40 Vällingby, Sweden: England, Denmark, The Netherlands, Finland, Japan, Italy (correspondance in English please).

Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, S-952 00 Kalix: Germany, Austria, Switzerland (correspondance in German please).

Tomas Lundén, Pionjärsgatan 44, S-582 65 Linköping: Luxembourg, Switzerland, France (correspondance in French please).



Tänk er att ni sitter i Höganäs och sammanställer National Encyklopedien. Tänk er sedan att Cucciolo 6/90 rasar in i brevlådan. Tänk er även att jag ser er när ni börjar läsa Micke Werkelins story om Cucciolos banbrytande karriär.

Fy fan vad ni ser ut! Ögonen trillar ur era erbarmelige huvuden, fradgan sprutar som vore det en fontän eller två, er hud blir grön och mitt i alltihopa försöker ni svälja en Yamaha. Allt detta bara för att ni får skriva om hela skiten igen.

Kanske något drastisk beskrivning men Cucciolo har aldrig varit för mesigheter. Däremot är vi för den objektiva och absoluta sanningen. Vi liksom Platon och Bengt Bedrup.

Dylika sanningar har överhopat redaktionen den senaste tiden. Dessa har varit inskickade av sanningssökande män och en del av dem publiceras härmed. Redaktionen tackar för bidragen och påminner om att nästa presstopp är den 20:e januari. Kvinnliga skribenter får dispens till den 25:e. Efter det kommer valda delar av Cucciolos spökskrivare börja använda sig av kvinnliga pseudonymer.

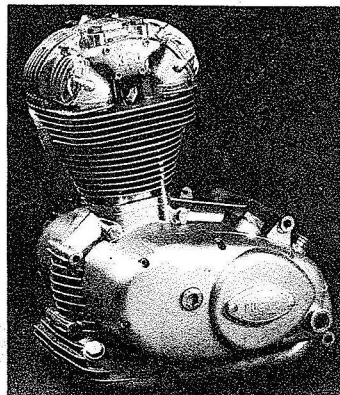
Till sist vill vi framföra ett stort tack till Lars-Olof Jardenberg och MC-Huset för deras annonser (pengar) genom åren. I och med detta nummer drar de sig tråkigt nog tillbaka.

SH

Omslag: Vogue 1966.

INNEHÅLL

5	Senaste nytt
10	BoM regler
11	MW ändrar världshistorien
23	Ducati rensar på strippen
27	Protokoll från årsmötet
31	Stort tävlingsreportage-Monza!
40	Journalistpriset utdelat!
40	Bli din egen Michelin-gubbe
41	Stort Honda-test
42	Interkulturellt mopedsymposium
43	Gnällsidan-nu igen
45	Roche + Ducati = VM
51	Gjuten sving för valpar
53	Cucciolo har läst . . .
55	Julhälsning (kanske i tid)
57	500 GP
60	90° enstånka
62	Borgo Panigale
63	Alla tiders hoj!



SENASTE NYTT

Med skvaller & lögner

BIMOTA DB1 DEBUT

BIMOTA DB1 DEBUT

Den 16:e September debuterade Bimotas förare Scatola på en TESI i de italienska superbikemästerskapen. En 6:e och en 3:e plats i de båda heaten får väl vara godkänt. Om Cucciolo fattat rätt så är de italienska mästerskapen färigrörda. Ställningen blev: 1) Pirovano, Yama 2) Monti, H-a 3) TARDOZZI, DUCATI 4) CARACCHI, DUCATI 5) BROCCOLI, DUCATI.

CAGIVA I COMEBACK

Medan de lärde spekulerade i om Cagiva skall göra come-back 1991 passade Cagiva på att ställa upp i italienska mästerskapen på Vallenna i mitten av Oktober. Alexandre Barros ledde länge före Pier-Francesco Chili på en Cagiva och Marco Papa, även han på en Cagiva. Tyvärr vurrade Barros och Chili vann. Papa kom trea före en hel hop superbikehojar.

Rennabteilung hotar hoppa av VM!

Anledningen är att ingen av kommande års tävlingsbanor har någon godkänd landningsplats för helikopter. Det är vid pressläggningen av denna tidning ännu okänt om stallchefen kan närvara under sådana omständigheter.

INGEN VM STATUS PÅ GATAN

Nu är det bestämt att även F1 blir av med sin VM-status. Rykten säger att man eventuellt skall lägga ner både F1 och endurance. Dessa skall då ersättas av en ny "Sports Prototype" klass.

FERRARI CAGIVA SNART HÄR!

Cagivas väntade samarbetsprojekt med Ferrari, en fyrcylindrig 750 superbike väntas börja säljas redan i slutet av 1991! Möjligen kommer den nya hojen att ersätta Ducati i Superbike 1992, eller kommer man att köra med två team! Motorn har tagits fram i samarbete mellan Ducati och Ferrari som en slags betalning för att Ducati bygger V8:or åt Ferrari.

50 ROCHE REPLICOR

Ducati skall bygga 50 stycken replicor av Raymond Roches VM-vinnande hoj 1991. 30 stycken lär redan vara beställda. 1990 byggde man 20 stycken som såldes slut på två veckor.

Rennabteilung på OTC-listan

Rennabteilung tillkännager i ett pressmeddelande att man har bytt namn till **Rennabteilung G.m.b.H.** Meddelandet avslöjar inget om anledningen till bolagsbildningen, men Cucciolos ekonomiredaktör menar att deras utvecklingskostnader förmodligen är så höga att omstruktureringen mer än väl motiveras av skattetekniska skäl.

CAGIVA-SIMSON

Många tillverkare i väst jobbar hårt för att få in en fot i den nedgånga industrin i östländerna. Cagiva håller sig givetvis framme och har börjat samarbeta med f.d. östtyska Simson, som mest gjort mopeder och småmaskiner tidigare. Simson tillverkar nu Husqvarna WRK 125 på licens och kallar den för Simson 125 GS. Ett smart sätt av Cagiva att stärka sina kort på den nu ännu viktigare tyska marknaden.

MW



Acklinga i process

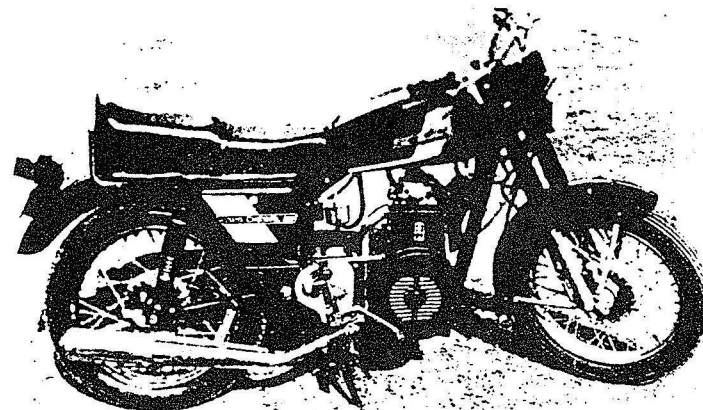
Enligt obekräftade uppgifter ämnar Acklinga Racing Team lämna in stämningsansökan mot Televerket. Acklinga anklagar Televerket för att ha stulit deras mönsterskyddade tävlingsfärg. Televerket å sin sida påstår att de var först.

Diesel-MC.

I Indien har man en mera rakt fram och nykter inställning till tvåhjulningar. Inte nog med att Enfield säljs i enorma upplagor. Det finns en konkurrent. Inte minst i fråga om driftekonomi. Sooraj 325 Diesel heter underverket som klämmer 80 km på en liter bränsle. Motorn är en licensbyggd Lombardini med fläktkylning som egentligen används i elverk och liknande. Det gör att många användare svetsar på en koppling och brakar ut på åkern där man ansluter bevattningspumpen som sedan får göra sitt för ökad skörd.

6,5 hk medger ingen hisnande acceleration men det är väl knappast avsikten heller. Toppfarten kan röra sig om åtti knutar kanske. Designen ser rätt antik ut men vad gör väl det med en arbetshäst som denna.

ps



Regler för Cucciolo's "Battle of the Motorvelocipeds" 1991-tills vidare

Deltagare	Lag om 2-4 förare varav minst hälften ska vara medlemmar i Svenska Ducati Klubben, och resten i annan SVEMO-ansluten klubb. Minimiålder 18 år.
Utrustning	Skinnställ, hjälm, läderhandskar och läderstövlar, som ska bäras under både träning och tävling.
Flaggsignaler	Nationsfärgerna = Start Röd = Stopp för samtliga förare Gul = Hinder på banan, omkörning förbjuden, försiktighet Svart = Utepekad förare går i depån vid första tillfälle Schackrutig = Målgång
Infart	Infart på banan sker med omdöme så att förare som redan befinner sig på banan ej störs.
Utfart	Utfart från banan visas med handsignal i god tid. Kör på banans kant.
Stopp	Vid stopp utmed banan måste mopeden ledas längs hela banan till depån. Mekaniskt arbete utanför depån får endast utföras av föraren. All tankning i depån.
Kurvor	Den som kommer först in i kurva väljer spår.
Omkörning	Enligt rodracing-reglementet. Dvs: Omkörning tillåten till höger eller vänster utmed hela banan. Tävlade 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 försväras. På grund av deltagarnas skiftande färdigheter skall körning ske med stor hänsyn.
Poäng	15 12 10 8 6 5 4 3 2 1 vid varje deltävling.
Maskin	50 cm ³ tvåhjulig "svensk" moped utan trampor med original: förgasare (1st), cylinder, kolv och topplock . Med "original" menas detalj som varit monterad på mopeden vid typbesiktning i Sverige, eller identisk reservdel. Moped före 1975 kan få dispens från "svenskhetskravet" om förgasarens insugsarea ej överstiger 1,5 cm ² (Ø14 mm).
Tillåtna ändringar	Ovanstående originaldelar: Fila och borra allt vad du vågar. Resten av mopeden: Ingen begränsning.
Nummerskylt	Svart siffra på ljus botten tydligt fram och på sidorna. Minsta sifferhöjd 15cm.
Bränsle	Handelsbensin eller diesel, + eventuell oljetillsats. (Nitrometan är ingen oljetillsats!)
Besiktning	Sker direkt efter målgång av de tre främst placerade mopederna. Mekaniker ska på besiktningsmans anmodan demontera topplock och förgasare för inspektion.

CUCCIULO; HISTORIEN OM VALPEN SOM BLEV STÖRRE OCH BÖRJADE BITAS!

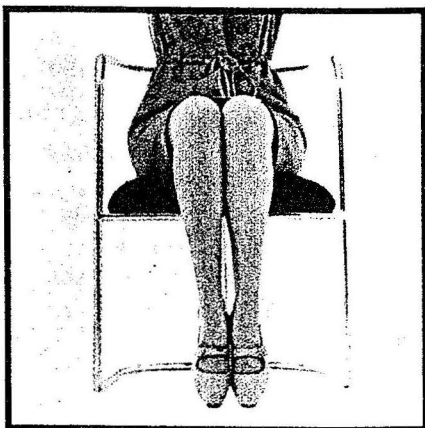
Det är hösten 1985 och dåvarande stockholmsbaserade styrelsen hade styrelsemöte. Någon kläckte idén att komplettera det stora DUCATI-BLADET med en liten tidning som kunde komma ut ofta. Så var Cucciolo född och jag fick äran att ta hand om tidningen. Eftersom jag nu, efter fem år av ljug och förtal i tidningen, släppt över ansvaret till Janne och Stefan så passar det väl bra att avslöja lite om allt ljug som stått i tidningen under åren. Här följer en liten berättelse om alla Cucciolo från 1986 till 1990.

Nr 1 1986 "Cucciolo görs mycket billig i utförandet för att vi snabbt skall kunna nå ut med färskare nyheter. Den skall skrivas ena veckan och skickas nästa. Den skall främst vara ett informationsblad och annonsblad för Svenska Ducati Klubben". Citatet kommer ur förordet till Cucciolo nummer 1. Av detta citat är det väl främst det billiga utförandet vi lyckats med. Färskare nyheter har väl ibland hunnit bli lite möjliga då tidningen inte alltid kommit ut så snabbt. Cucciolo nr 1 var en tunn och ganska tråkig historia på 16 sidor där man bl.a. kunde läsa att SDK gått med i SVEMO. Här kunde man också läsa om SDK:s jättemonter på Älvsjömassan och.... Cucciolos första anonyma och elaka förtal om Lars Höjer, som enligt tidningen fastslår att hans osynkade Pantah går lagom fort... Om jag minns rätt var det Jonas Dahl som stod för förtälet. På omslaget till nr 1 fanns Ulf Anderssons 900 SS. I tidningen fanns också en liten idé om en italienresa för att uppvakta vår nyinvalda hedermedlem Fabio Taglioni.

Nr 2 1986 Med 40 sidor hade den lilla tidninge blivit ganska tjock. Omslaget pryddes av Cagivas fabriks-racebuss och rubriken "Cagiva övertar hela Husqvarna". Detta var den första heta nyheten i Cucciolo. Cucciolos andra ljug kom från Agne Friman (tror jag). Det handlade om Charlie Linnaeus som slagit upp 8 friggebodar på sin tomt i Alingsås för att kunna erbjuda mekplats till klubbens medlemmar! Eller var det Jonas som ljög igen? Cucciolos första mektips handlade om hur man får bort "made in japan" text från batteriet - avfettningsmedel ! I nummer två inleddes en intressant epok i Cucciolos historia: Man kunde läsa en liten berättelse av Petrus Andersson, trodde man, som handlade om några mycket pinsamma upplevelser under föregående års racingsäsong. De som känner Petrus vet kanske att han aldrig rejsat med hojen och således aldrig blivit bjuden på bärs av flaggvakten som tröst då motorn stannat för att han glömt att sätta på bensinkranarna! Vi kan nu avslöja att storryn

var skriven av Lars Höjer och Jonas Dahl (Höjerdahl). I numrets inne och ute lista var bl.a. Allt Om MC ute (redan då) och Ducati GT och GTS var inne.

Nr 3 1986 Det var sommar och sidantalet krympte till 24 sidor. Här kunde man läsa att "originaltönten Agne Friman köpt Pirelli Supertouring till sin sportiga Pantah". Förmodligen insänt som hämnd av Charlie Linnaeus. Man kunde också läsa att Björn Andersson varit i Stockholm och peppat upp Peter Lindkvist så att hans ej inkörda 950 NCR nöp! Detta skulle bli en följetong i de följande numren. Tidningens höjdare var Thomas Lundéns "snut på 900SS". Jonas Dahls pinsamma "En tripp till Norge" var egentligen skriven av Petrus Andersson som lyckats lista ut halva sanningen om vem som skrivit hans story i föregående nummer.



Sweet young thing, attractively shy.

Nr 4 1986 Sensommarnummer och endast 16 sidor! En stor del av numret handlar om klubbens besök på Ducatifabriken där man bl.a. fick skaka hand med Fabio Taglioni. Det var också lite oroliga nyheter från generalagenten MC-HUSET där Roland Poll slutat för att börja sälja traktorer!

Nr 5 1986 44 sidor och nytt rekord. Framsidan pryddes av Kaj Leinos NCR-900SS. Styrkta av italienresan tog man nu upp beställningar till nästa års resa: Isle Of Man. I och med detta nummer började Cucciolo stjäla artiklat från andra tidningar. Här var det en artikel om Cook Neilsons 750SS racer. Tidningens sorgliga nyhet var att skrotbils-race teamet (vi sysslade med sånt på den tiden) Palermo racing slutar! "Jag tycker att klubben skall börja sälja fluoroscerande tejp... cykeln blir både säkrare och tuffare" skrev Lars Höjer i en insändare skriven troligtvis av Jonas Dahl

Nr 6 1986 Det här 40 sidiga numret innehöll bl.a. en del artiklar som inte fått plats i Ducati-bladet som kom ut vid samma tid. En första presentation av Ducatis 4-ventilsmotor fanns med. Björn Andersson instämde med att fluortejp är tufft (skrivet av Peter Lindkvist).

Nr 1 1987 Rykten sa att det skulle bli en ny generalagent. Skulle det bli Mullsjö motor, som påstod sig fått agenturen, eller Flöters som envisa rykten sa? Numrets höjdare var Tore Skogman Story, en artikel som många snackar om än idag. Dahl och Höjer hadew författat en story där de påstod sig ha mött Tore Skogman utanför ett fik i Årjäng. Han frågade om det var deras Ducati som stod utanför och sa att han hade haft en Ducati, en sextiosjua... Scrambler! Den mycket intressanta artikeln slutade mitt i en mening och mitt i ett ord (bindestreck). Sen lovades man en fortsättning som än idag inte har kommit. Detta var givetvis meningen och alltihopa var ljug! Det var åter dags för inne och ute-listan. Inne var bl.a. KN-filter, Guzzi California (!) och ribbade framdäck. Ute var bl.a. Metzler, Allt Om MC och MC-Nytt. Helt ute var bl.a. SMC och ESSO (kommer ni ihåg ESSO, där snuten tankade?). Den här listan fick MC-Nytts chefredaktör Tommy Bernkvist att bli så förgrymmad så att han ringde mig till jobbet och frågade varför de hamnat på utelistan!!!! Vad skall man svara?

Nr 2 1987 De 48 sidorna innehöll bl.a. bilder på en dragracing 450 Desmo! Sen var det klart: Flöters blir ny generalagent. Ett litet ljug var att Jonas Dahl skulle köra dragracing med sin 900SS, "jag tror att undertecknad var inblandad i det ljuget.

Nr 3 1987 40 sidor och engelsk Ducati Chopper på omslaget. Höjer och Dahl skrev en arg insändare där de bl.a. krävde att jag skulle publicera en story som de skickat in: "Kärringarna i klubben -ett problem över könsgränsen?" Vidare påstod de att jag vägrade publicera fortsättningen av Skogman storyn. Jag påstod i svaret att det avslöjats att Skogmanartikeln inte var sann och att någon hört av sig och undrat vad vi håller på med. Vi kan nu avslöja att allt var en bluff! Det har aldrig funnits nån kärringartikel, och svaret var skrivet av Höjer och Dahl i mitt namn! En annan höjdare var ovan nämnda personers beskrivning av märkesklubbarnas deltagare på SMC:s försäkringsmöte. En annan sak som väckte viss uppståndelse var mitt öppna brev till Team Tours angående en klantig bokning av vår Isle Of Man resa som just gått av stapeln.

Nr 4 1987 40 sidor. Att inte mycket var sant i artikeln om Gute TT Week har nog de flesta förstått. Teamtours svarade med ett mycket syrligt brev där jag i stort sett blev idiotförklarad. Han blev senare

fälld i en dom av Reklamationsnämnden. Den här tidningen var den sista som kom till under "Tvångsstyrelsen" från Stockholm.

Nr 5 1987 Rekordtjock med 56 sidor. Skåningarna tar över och presenteras utförligt. Utförliga reportage är det också från det första BOTT loppet och årsmötet/träffen i Taberg. Som nya medarbetare blev Finnkopp och Pinnoccio in med en ljugartikel kallad "Fråga Cucciolo". Både frågorna och svaren var fejkade! De gjorde också reklam för första mopperacet där de stal en bild ur MC-Nytt som visade sig föreställa Håkan Bjelkengren, medlem i klubben och utmärkt översättare på MC-Nytt. Håkan ringde och var förgrymmad! Det kan avslöjas nu att detta foto var en liten hämnd på att Håkan sagt några märkliga kommentarer om våra hojar på båten över till England på Isle Of Man resan... Han lyckades reta oss ordentligt och nu hade vi retat honom. Oavgjort med andra ord.

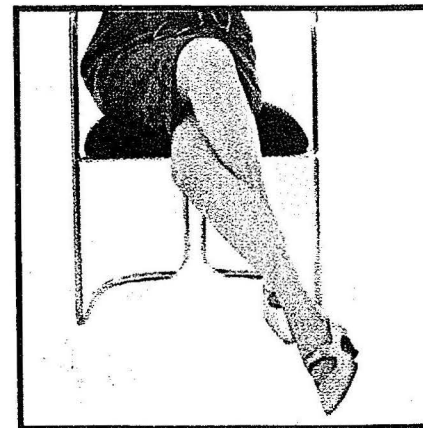
Nr 6 1987 48 sidor och åter igen har Cucciolo förargat. Olof Jardenberg (fd generalagent) skriver och är arg på en artikel i föregående nummer som handlar om reservdelsproblem. Vidare skrev han att det varit ett "förbannat gnäll från en del av Ducatiklubbens medlemmar". I tidningen testades hörselskydd!

Nr 1 1988 48 sidor med bl.a. mässreportage. Thomas Lundén svarade surt på Jardenbergs artikel i föregående nummer och kallade artikeln "ett förbannat gnäll" Detta ledde till telefonsamtal med Jardenberg. Han var inte glad... På omvägar fick vi också höra att MC-Nytt blev mycket sura då vi lånade deras gamla test från 1966 på Ducati Mach 1. I testen tyckte man bl.a: "Lacken var i stort sett bra, vid körning i regn smetade dock tankens färg ifrån sig på insidan av förarens knän". Det bejublade numrets ris och numrets ros inleddes i och med detta nummer.

Nr 2 1988 48 sidor med bl.a. adresser till Ducati- specialister och tillbehörsförsäljare i utlandet. Jardenbergs lager sålt till utlandet (Tyskland). Dags för inne och utelista igen. Inne var bl.a: Smala däck, ekerhjul och Kawasaki 1300 6-cyl! Ute var 2-1 system, Nürnbergring och MCM! Jätteute var resten av MC-pressen, Christer Glenning och Temperfoam. Cucciolos första tecknade serie handlade om Trafikmagasinet.

Nr 3 1988 48 sidor med bl.a. BOTT på Knutstorp. "A day in the life" var en suverän story som Magnus Linder skrev: "Man hinner nästan varva ur helt på femman innan det är dags att börja inbromsningen till Konsumkurvan. Här finns det bra skyltar som talar om hur långt det är kvar. När jag passerar en gul-röd skylt med 50 skrivet i

svart nyper jag mina Brembos, hårt. Framhjulet sudsar lätt när jag passerar över järnvägsspåret till den numer nedlagda fabriken. Här är det viktigt att hålla nära trottoarkanten så man får rätt linje genom Konsumkurvan till Dagiskröken..." Jardenberg skriver att han mycket riktigt sålt sitt lager och tackar alla gamla kunder. Luchinelli vann det allra första Superbikeracet på Donnington. Två öppna brev till SMC om deras inställning i bullerdebatten ledde till ett möte och en artikel i Expressen!

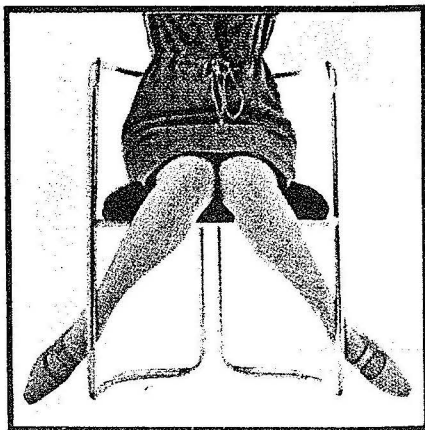


Intriguingly complicated.

Nr 4 1988 68 sidor som till stor del upptogs av "expertpanelens" resa till Assen, Italien (fabriken & Pompone) samt Österrike (Superbike). På fabriken lyckades vi, som första tidning i världen, publicera bilder på Pasons 904cc motor som vi såg på fabriken vid vår resa. Hasse Blomqvist på Flöters hade länge klagat på fabriken för att de gav dålig information om kommande nyheter. Han fick ofta läsa nyheterna i Cucciolo innan fabriken sa nåt! När han fick se bilden på 904-motorn skickade han genast ett telex till Franco Valentini där han undrade varför inte fabriken informerat om den nya motorn. I övrigt kunde man läsa bl.a. om Ducatiklubbens första mopperejs.

Nr 5 1988 72 sidor med bl.a. reportage från träffen/årsmötet i Stockholm och BOTT-finalen. På mittuppslaget visade Kjell Sveholm (Wheeler Dealer) hur man byter däck på en Guzzi med vinda hjul! Cucciolos andra tecknade serie handlade om Svensk Bilprovning. Valentini hade vid det här laget hunnit svara på Blomqvists telex och svaret publicerades i Cucciolo: "... This information is strictly confidential and we don't know how the swedish members of Ducati Club were informed". Till Valentini kan vi idag berätta att det bara, efter att ha sett motorn på fabriken, var att fråga Giorgio på Gio.Ca.Moto.

Nr 6 1988 72 sidor med bl.a. hur man justerar Desmoventiler. Mittuppslaget upptogs av Cucciolos vink och hälsguide, som visade vem man skall vinka till som man möter på vägen, och hur man skall vinka. Sven Cullman skrev om sin pinsamma vurpa på Gotland (vilken faktiskt har hänt). Denna artikel var dock inte skriven av Sven, utan av undertecknad, Peter Lindkvist och Annie Seel. Vi uppsökte faktiskt platsen för vurpan och tog bilder, men de blev förstörda av labbet vid framkallningen! Numrets höjdare var annars Eva Sellbergs och Anne Line Barkalds "Äkta kust till kustrally". Men, nej, det var inte Anne Line som var "forsidepiken" på omslagets insida!



Balanced but unconventional.

Nr 1 1989 72 sidor med en hel del lånade artiklar. Den stora nyheten var att Nordbecks övertog agenturen efter Flöters, och ljusare tider förutspåddes. En notis i tidningen sa att Bobby Issazadhe (Svensk mästare i 250) skulle sponsas av Guzzi center i Arboga "den nye importören, snuten alltså" med en Dr John replica för 1989 års BOTT-serie. Huvudsponsor skulle vara herrtidningen STOPP. På ett annat ställe stod det om ett rykte som sa att Cagiva köpt Moto Guzzi. Det förstämnda påståendet var givetvis ett skämt och var författat av Höjer-Dahl. Men det andra var faktiskt ett rykte som cirkulerat en tid. Detta fick Bror Eriksson på Guzzicenter att bli mycket förgrymmad. Han ringde till mig på jobbet och var inte glad. Efter lite förklaring om skämtet o.s.v lugnade han ned sig. Några veckor senare ringde det samtidigt hemma hos Bror och mig själv. Vi svarade båda. Sen följde tystnad då båda förutsatte att den andra ringde. När vi båda listat ut vem som var i andra ändan av tråden utbrast vi i ett stort förvånat jättegärv. -En medlem med skämtlyne som jobbar på televerket hade lyckats ringa upp båda samtidigt och

koppla ihop samtalen! Som om det inte var nog med detta ringde MC-nytt Tommy Bernqvist upp och gnällde för att vi inte använde MC-Nytts namn när vi skrev om BOTT, de var ju huvudsponsor! Om vi inte nämnde deras namn skulle de sluta sponsa BOTT-klassen!!! Vidare gnällde han på att vi tog material från andra tidningar! Ett ganska märkligt samtal faktiskt.

Nr 2 1989 72 sidor som inleddes med en massa ursäkter om ljug och förtal! Ett rykte om samarbete mellan Ferrari och Cagiva började dyka upp. Ett citat ur MC-Nytt där tidningen förlöjligades av Finn-kopp föranledde ytterligare ett surt samtal srån Bernqvist som inte var gladare av att MC-nytt fått numrets ris! Lucchinellis inbjudan till Kust Till Kust rallyt (gjort av Höjer-Dahl) var en megahöjdare som upptog hela 6 sidor.

Nr 3 1989 68 sidor om bl.a. ytterligare telefonsamtal från Bernqvist, bl.a. till ordföranden. Tidningen Superbike citerades som kallade Tommy Bernqvist för Tommy Hjärnbrist. Numret upptogs annars till stor del av Cucciolos Däckstest, där 30 olika däcks design bedömdes. Överlägsen segrare blev Pirelli Phantom.

Nr 4 1989 68 sidor. Fortsättning på däckstesten. I BOTT-reportaget kunde man läsa om när Bogren, på sin gamla Norton, körde ifrån Christer Lindholm, Suzuki 750 R, på Kinekulle. En story som senare, med en del felaktigheter, stått att läsa i MCM.

Nr 5 1989 68 sidor och Lars Höjers första nummer som red. Från och med detta nummer till och med nr 4 1990 gjorde vi vartannat nummer. Den absoluta höjdaren var "Cucciolo läxar upp MC-pressen" som senare även publicerades i MCM. Det roliga är att tidningarna tog åt sig. Allt om MC hade innan kontaktat oss och sagt att de skulle skriva nåt om Ducatiklubben. Efter att de sågades i denna artikel så har de inte hört av sig. Superbike har aldrig gått att skämta med (de är för balla). MC-Nytt blev nog knappast gladare. Nya Tidholm-Kungälv styrelsen presenterades. I tidningen fanns också en protestskrivelse att skicka in till Svenska Pirelli om att Phantom skulle läggas ner. Mopperejsartikeln var en annan topphöjdare.

Nr 6 1989 68 sidor. Numrets bluff skulle vara mituppslaget med en Ducati med en längsmonterad fyrcylindrig motor. Bilden skulle missleda folk att tro det var den nya Ferrari-Ducati (Cagiva) som det ryktats om på annan plats i numret. Problemet var bara att en engelsk text hade misstolkats så att motorm ritades in på längden i stället för tvären!

Nr 1 1990 Dags för nästa vilseledning redan på omslaget till den 68 sidiga tidningen. Även denna gång var det meningen att man skulle missledas att tro det var den nya fyrcylindriga Cagiva-Ferrarin. Men, det var bara den nya trajan. Första ryktet om Bimota-Ducati Tesi. Idag finns den att köpa! Styckningsschema för Nipponoxe (det var ju egentligen en 750 Sport!) lånades senare av tidningen Race. Mässreportage där Cucciolo också får träffa Cagivas försäljningschef Giacometti. Han sa att Cagiva skulle återuppliva ett gammalt engelskt MC-fabrikat i England. Senare köpte man Mini Moke fabriken. Vad det resulterar i får vi se.

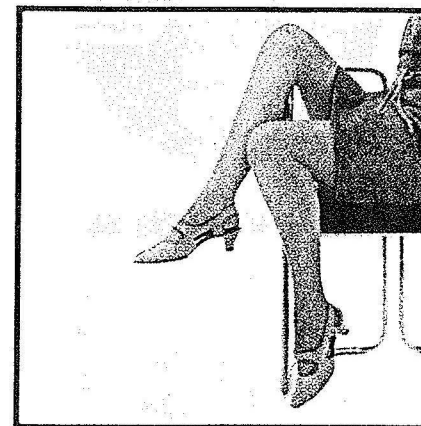
Samma helg som MC-Mässan samlades vi, några Ducatister, på restaurang stolen i Stockholm för att äta en bit italiensk mat. Efter ett tag dök även Tommy Bernqvist från MC-Nytt upp med sin medarbetare Clifford Johansen. Bernqvist frågade vem den där Micke Werkelin var, men det gick lugnt till. Jag hamnade emot Clifford som efter ett tag började att berätta en del intressanta saker. Först berättade han att Tommy Bernqvist fyllt 40 år, -"men säg inte det till någon, han skäms över att ha blivit 40", sa Clifford. Senare vässades örnen på många när han berättade om hur han körde ner i en å med Bernqvists Volvo 745:a och fick räddas av en grävmaskin! Vilket scoop! Det skulle givetvis in i Cucciolo. Det hela resulterade i att Tommy Bernqvist fick numrets ros för att han fyllt 40 år. Clifford Johansen fick numrets ris för att han kört ner i en å med Bernqvists Volvo 745. Elakt va?

Nr 2 1990 Pelle Skogman presenterar sin jätteutredning om radialdäck. Flera artiklar ur amerikanska Cycle. MC-Nytt får säga vad dom vill, men vi har faktiskt tillstånd att publicera artiklarna! Skriftligt!!! Vi fick också tillstånd av Mick Walker att publicera hela första kapitlet om Fabio Taglioni ur Micks utmärkta Ducati Desmo. Kul om det retar någon.

Nr 3 1990 En toppenartikel av Lars Höjer om MC-blaskorna som gett enormt gensvar. Håkan Bjelkengren på MC-Nytt har förklarat att det mesta faktiskt stämmer. Ännu roligare var det att MC-Nytts legendariska grundare Bengt Björklund (han som numera kallar sig för Mark Lost i tidningen Race) hörde av sig till Lars för att visa sin uppskattning av artikeln! I övrigt lägger man märke till en mycket märklig sidnumrering i detta nummer. Sista sidan har nummer 66, men hur det går att dela med fyra (fyra sidor per ark) vet i sjutton!

Nr 4 1990 Mitt sista nummer. Ganska seriöst nummer faktiskt. Dock smög det sig in en liten märkligt ombyggd Alazzurra bland Cagivas nyheter. Hojen var i själva verket ett specialbygge som användes

av en förare som står upp och kör för att få ett stort baksug bakom sig. I detta baksug åker en cyklist som i och med detta kan komma upp i stora farter. Man kör på inomhusovaler.

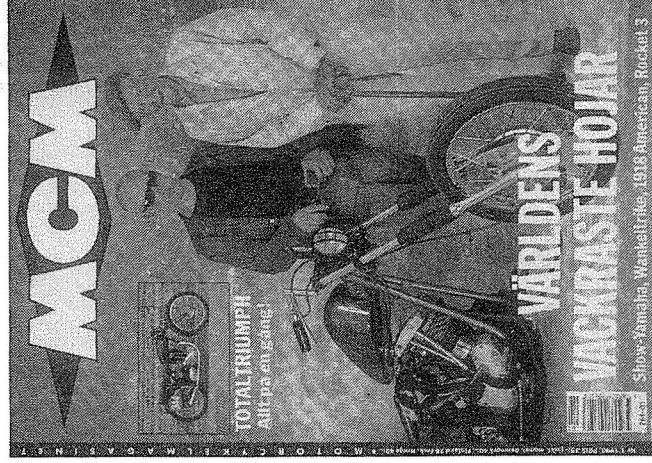


Extrovert, leggy, unashamedly young.

Från nummer 5 1990 har Stephan Hoffman och Jan Johansson tagit över. Men som ni märker så slipper ni inte mina skrivelser helt och hållet. Det är faktiskt roligare att skriva nu när man slipper resten av jobbet med tidningen. Men en sak måste sägas. Det har varit fem enormt roliga och givande år med Cucciolo. Den har väckt uppmärksamhet som man inte kunnat drömma om. Alla episoder med arga MC-journalister och importörer har verkligen visat att de läst tidningen och brytt sig om innehållet. Som ni säkert förstår så skickar vi Cucciolo till de etablerade MC-tidningarna i Sverige. Och att de läser tidningen har vi fått bevis på. MCM har citerat ur Cucciolo liksom MCM. Vi vet att Jonas på MC-Folket läst Cucciolo, att Jan Leek läst Cucciolo och på MC-Nytt har man verkligen lusläst tidningen. Förlåt MC-Nytt, men det är roligt med såna som tar åt sig och blir arga. För mig personligen så har arbetet med Cucciolo inneburit att jag provat på att skriva även i andra forum (om musik). Micke Werkelin

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 tele-
fon eller telefax! MCM, S:t
Göransgatan 62, 112 33 Stock-
holm. 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 _____

Vår god text! 

Frankeras ej
MCM
betalar portot

MCM

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 Sthlm

Tat lugnt!
Vi kör som vanligt!

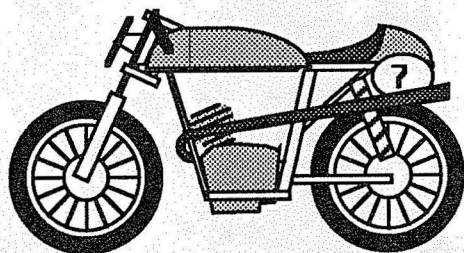
Battle of the Motorvelocipeds 1991

Riktigt hur säsongen blir bestämmer du själv, men vi har beslutat att åtminstone köra som vi brukar.

Alltså: Premiär på Aspö och final på Lockarp. Exakta datum är ej fastställda, men som Cuccioprenumerant blir du den förste som får veta allt spännande om denna motorsportens tungviktsklass!

Må garageflitens lampa glimma i vinter!

*"Överstyrelsen för Svenska Ducati Klubbens
mopedsektions ledningsgrupp"*



Anmälan och frågor:

Premiär 0502-151 03
0502-142 85

Final 0414-911 45
0414-911 55



MALOSSI

È POTENZA SICURA

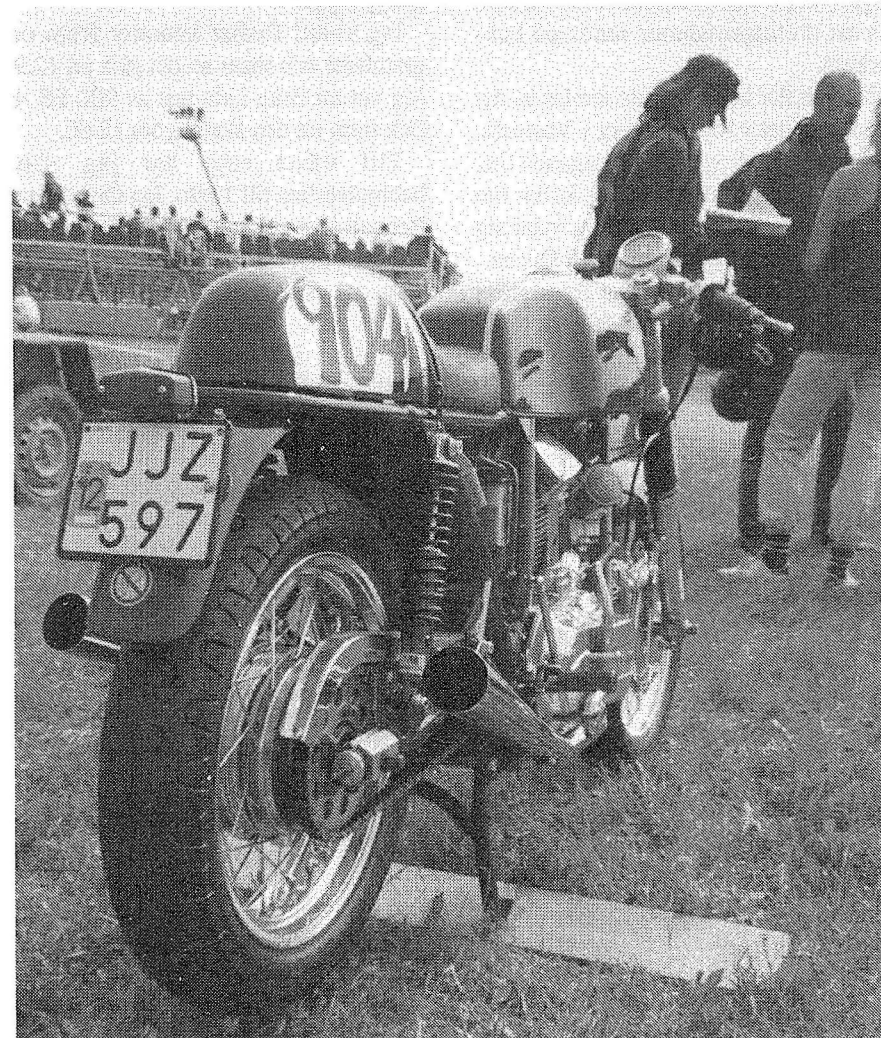
MALOSSI s.r.l. - Via Bastia, 6 - 40012 CALDERARA DI RENO (BOLOGNA) ITALIA
Tel. 051/727376 - Telex 226364 MABO I - Telefax 051/728516

Dragracing i Västerås

Efter att varit och tittat på Bike Weekend i flera år så hade intresset ökat så pass mycket att man själv blivit sugen. De flesta undrar ju hur pass den egna maskinen går i förhållande till andra. Min gamla 900 SS från -76 verkar för mig som den bara går bättre och bättre ju äldre den blir. (Kan det vara inbillning?)

Flera andra Ducatister gick också å pratade om att ställa upp i Västerås, slutligen kom Renvall fram till mig på Brostugan och undrade om inte jag kunde anmäla mig till Bike Weekend, han skulle åxå ställa ställa upp å köra sin tants Sportster.

Efter några dar fick jag ett regelhäfte



från Västerås för deltagandet i Battle of Twins, det som gällde var att hojen skulle vara besiktigad och vara utan stödhjul och slicks fick ej användas.

Då var det bara och lasta cykeln och köra till Västerås, som mekaniker hade en polare vid namn Dolar Sullivan anmält sig.

Cykeln som är helt original i motorn gjordes i ordning med plastrattarna till förgasarna och mina fina MCM-megafoner. Kedjan säkrades med ståltråd och ett tävlingsnummer sattes på bakpuckeln.

Fler och fler hojar började samlas på det fina flygfältet i Johannisberg i Västerås. Vädret var lite disigt och det duggade lite. Dolar och jag knallar runt och kollar lite på våra motståndare, vilket bara visar sig bli 8 stycken och jag ensam med Duce. Vanurå, Renvall har lämnat Sportstern hemma och kommer att köra sin egen trimmade evo 1340 Harley. Glas-Harry står i ett hörn och skruvar på sin 1000 cc BMW, den är original, bara lite lätt putsad i kanalerna, heter det.

Peter Rosén dyker upp från Lidingö med sin snygga 1340 Harley som Micke Werkelin gasade ifrån förra året

men nu med ännu mer trim på. Nu skall väl ändå inte några småduccar ha nåt att säga till om. Resten av hojarna visar sig vara såna där läskiga choppers med 1600 cc eller mer.

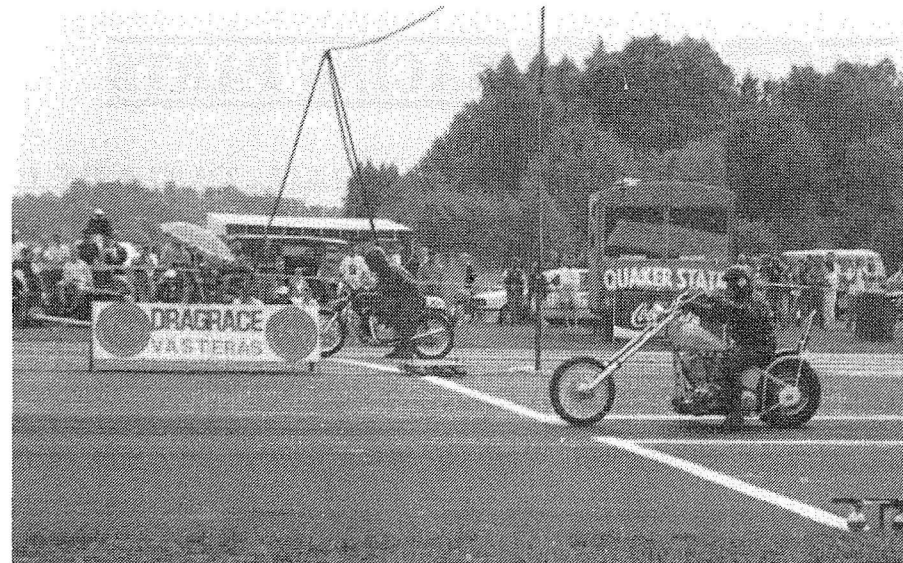
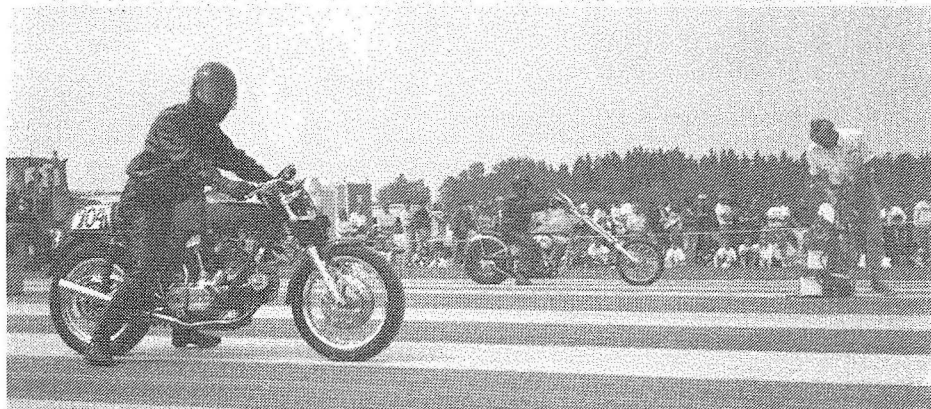
Första racet för mig blir mot Renvall, duggregnet har gjort banan lite småhal och jag försöker ta det lite lugnt men hojen spinner iväg ganska häftigt på ettan, tvåan läggs i mycket tidigt för att få lite grepp, sen går allt automatiskt, femman behöver aldrig läggas i.

Jag vann! Dolar kommer fram och gratulerar och säger att det gick på 12.90. Jag vet att Bike i sin test av 900 SS -81 fick fram att den skulle göra 12.60.

Till nästa race har jag sänkt bakhjulsluften till 1 kilo. Jag får köra mot Renvall igen och nu är banan helt torr och vädret börjar klarna upp. Fortfarande spinner cykeln kraftigt på ettan och även lite på tvåan, men jag njuter, det här är skitroligt! Raka rör och jag växlar vid 8000 och vinner över Renvall igen, tid: 12.79. Går det inte fortare?

Nästa lopp mot Renvall igen. Tidtagningen hakar upp sig och vi får inga tider.

Fjärde racet blir mot Werkelins polare



Peter Rosén, nu gäller det. Forfarande är det mycket svårt att få bra grepp i starten, kanske bara för jag aldrig bryr mig om att burna i starten, men jag måste tänka på att däcken skall hålla hela säsongen för ekonomins skull. Jag vinner i alla fall över Rosén på 12.75 som jag får som kvaltid till Söndagens finaler. Det visar sig vara 5:te tid i stegen. Bästa tid får en 1700 Harley som kört på 11.5 sek.

Dolar går bort och snackar med Sofia Hogsén och Fladder som ger oss lite goda råd inför morgondagen. Fladder tyckte att vi ska sänka lufttrycket ytterligare och att vi skall sätta stötdämparna på det hårdaste läget för att inte motorn skall ansträngas åt att trycka ner cykeln, helst skall man köra helt stelt. Vidare att jag skall sänka gaffeln för luftmotståndets skull. Jag sänker däckstrycket till 0.5 kilo och ställer upp stötdämparna max, gaffeln bryr jag mig inte om.

I finalen på Söndan får jag möta han med bästa tiden. Femman mot ettan och mina chanser att gå vidare är ganska små, men jag blir mycket påhejad av flera

Ducatiser som nu dykt upp och ger sitt stöd. Tack skall ni ha alla!

Starten närmar sig, vädret är kanonfint och jag försöker flytta kroppsvikten så långt fram som möjligt eftersom jag räknar med bra grepp.

Starten går och jag märker att det fäster ganska bra och cykeln börjar resa sig oroväckande, det går lite snett åxå. I med 2:an i förtid och sen bara rikta in sig på målet. Jag trycker huvudet mot tanken och lyckas få i 5:an strax före mål men förlorar ändå med ca 30 meter, men jag får min bästa tid för helgen på 12.51 och sluthastighet 167 km/h. Utslagen men jag har haft kul och ångrar inte att jag varit med och nu vet jag att cykeln går ganska hyfsat och att det finns ytterligare tiondelar att pressa i ett perfekt lopp!

En liten tanke som slår mig är: var är alla andra med vassa och trimmade cyklar, Duccar, Guzzin och Trajjour. Upp till bevis nu va!

Är det jag som har den vassaste hojen eller?

Hälsningar från Carla Alvik

MCGBG RACING PARTS

HAR DELARNA TILL DIN DUCATI!

ACCEL: TÄNDSPOLAR, TÄNDKABLAR, VARVTALSREGULATOR, TÄNDFÖRSTÄRKARE

EMGO: LUFTFILTER

ÖHLINS DÄMPARE: DUCATI F1 , PASO , 851 S

WISECO KOLVAR: SMIDDA TILL-900 Ø87 KOMP 10:1 & 11:1/600 PANTAH

MARZOZZI: GAFFLAR OCH STÖDÄMPARE + RESERVDELAR

BREMBO: KOMPLETT SORTIMENT

D.I.D: ALUMINIUM EKER FÄLGAR

RADAELLI CERCHI: KROMADE EKER FÄLGAR

GLASFIBER KAPA: DUCATI 750 F2 ÄVEN GLAS

KROMADE FRAMSKÄRMAR: I OLIKA STORLEKAR

MARWIC FÄLGAR: SAMTLIGA STORLEKAR

SBS BROMSPADS: TILL DOM FLESTA MODELLER

MIKUNI FÖRGASARE: KOMPLETT SORTIMENT

ÖVRIGT: STALSPUNNA SLANGAR, ITALIENSKA "HARD" HJÄLMAR, BATTERIER

DÄCK ALLA MÄRKEN, KEDJOR, DREV ÄMNET ALU, STYRDÄMPARE

SKINNSTÄLL, PACKBOXAR, PLUS MYCKE MYCKE MER !!

ALLT TILL BRA PRISER!!

RING ELLER SKRIV EFTER PRISLISTA FÖR DUCATI.

ADRESS: HÖNEKULLAVÄGEN 5 435 44 MÖLNLYCKE. TEL: 031 - 880728

PROTOKOLL FRÅN SVENSKA DUCATIKLUBBENS ÅRSMÖTE DEN 18 AUGUSTI 1990

Plats: Lindön utanför Norrköping

1. **Mötets öppnande**
Mötet öppnades och klubbordförande Jonas Åsberg hälsade alla välkomna.
2. **Godkännande av dagordning**
Dagordningen godkändes.
3. **Upprop och fastställande av röstlängd**
Röstlängden fastställdes till 34 st röstberättigade.
4. **Fråga om årsmötet utlysts på rätt sätt**
Årsmötet befanns vara utlyst på rätt sätt.
5. **Val av ordförande och sekreterare för mötet**
Jonas Åsberg valdes till ordförande.
Lars Höjer valdes till sekreterare.
6. **Val av 2st justeringsmän**
Till justeringsmän valdes Jan Johansson och Peter Lindqvist.
7. **Styrelsens resultat och balansräkning för den gångna perioden**
Kassör Camilla Friman redogjorde förtjänstfullt för klubbens ekonomi. (Se separat papper; "Ekonomisk berättelse för Svenska Ducatklubben 890701 - 900701").
8. **Ansvarsfrihet för styrelsen?**
Styrelsen erhöll ansvarsfrihet för den tid revisionen avser (890701-900701).
9. **Fastställande av medlemsavgift**
Årsmötet beslutade att medlemsavgiften för det kommande verksamhetsåret skall vara 150 kr per medlem.
10. **Val av styrelse**
Den sittande styrelsen valdes för ett år framåt, enligt följande;
Ordförande: Jonas Åsberg
Kassör: Camilla Friman
Sekreterare: Carina Mattsson
Ledamöter: Stefan Jakobsson
Lars Höjer
11. **Val av revisorer**
Till revisorer för det kommande verksamhetsåret valdes Lars Magnusson och Eva Sellberg.

12. **Val av valberedning**
Till valberedning för det kommande verksamhetsåret valdes Björn Andersson, Peter Lindqvist och Gunnar Nuija.
13. **Val av bankommite och diskussion om banhyra**
Till bankommite för det kommande verksamhetsåret valdes Stefan Jakobsson, Stefan Josefsson och Karin Ohlsson.
Årsmötet kom fram till att 200kr/förare är max vad man bör ta ut vid bankörning. Om inte ekonomin kan klaras med den avgiften bör banorna hyras tillsammans med andra klubbar. Detta för att få fler betalande och för att sprida det ekonomiska risktagandet.
14. **Val av kontaktmän**
Micke Werkelin önskade att få trappa ned pga att han har ont om tid.
Årsmötet valde att burdust välja honom till kontaktmän för ytterligare ett år framåt. De övriga kontaktmännen, Cullman, Håkansson och Skogman rönte samma öde.
15. **Val av bullerfondsansvarig**
Sven Cullman önskade att få lämna ifrån sig Bullerfonden.
Jan Johansson valdes till ny chef för bullerfonden.
16. **Moral och Kultur. Diskussion.**
1990; ännu ett förlorat år?
I en livlig diskussion framkom att så inte är fallet. Stefan Josefsson t.ex har varit på ångmaskinsmuseum.
17. **Vinteraktivitet?**
Finns intresse för föredragsaftnar med Mc-personligheter?
Intresse finns. Lars Höjer skall arbeta vidare på detta.
18. **Superbike VM på Anderstorp**
Årsmötet beslutade att Svenska Ducatklubben skall ha nästa årsmöte i närheten av Anderstorp samma helg som superbike VM går där.
Lars Magnusson och Micke Werkelin skall undersöka vilka möjligheter som finns.
19. **Cucciolo; val av nya redaktörer och diskussion om behov av punktlighet.**
Till nya Cuccioloredaktörer valdes Stephan Hoffmann och Jan Johansson. De skall tillsammans sätta ihop varannan Cucciolo. Micke Werkelin fortsätter med att sätta ihop de övriga Cucciolona ännu en tid, men önskar att bli avlöst vid årsskiftet.

Årsmötet fastslog att Cucciolo inte har några bestämda utgivningsdatum, utan kommer "när de blir klara". Målsättningen är att de skall komma 6 nr per år.

20. **Skall ett Ducatiblad tas fram?**
Styrelsen konstaterade att det finns ekonomiska möjligheter att ta fram ett Ducatiblad som delvis är i färg.
Årsmötet beslutade att om Agne Friman är intresserad av att ordna detta, så skall ett Ducatiblad bestående av bilder och bildtexter tas fram.
Micke Werkelin organiserar arbetet fram till tryckning.

21. **Övriga frågor.**

Fabio Taglioni 70 år

Årsmötet beslöt att klubben skall skicka blommor, telegram och ev bild till Taglioni när han fyller 70 år i september.

Klubbresa till Isle of Man nästa år?

Det konstaterades att intresse finns.

Stefan Jakobsson skall undersöka vilka möjligheter som finns.


Årets Ducatist

Ett enigt årsmöte utdelade hedertiteln "Årets Ducatist" till Göte från Östersund med följande motivation:


Längsta färdsträcka till trots, har Göte inte brytt sig om att stanna ett par mil innan framkomsten till årsmötet för att polera sin Hailwood, vilket ett flertal andra ducatister är starkt misstänkta för att ha gjort.

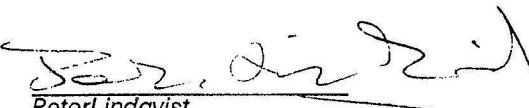
22. **Mötet avslutades**

Vid protokollet


Lars Höjer

Justeras

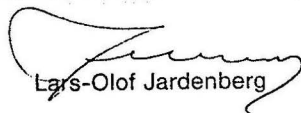

Jan Johansson


Peter Lindqvist

Älskar man motorcyklar så gör man!



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


Lars-Olof Jardenberg

MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ

Tre bilknuttar i en knuttebil

Nu skall vi rekommendera något nytt. Bilsemester. Man åker torrt, bekvämt och kommer både fram och hem igen. Men det var inte detta artikeln skulle handla om, utan:

SUPERBIKE VM Monza Italien

Jiippyy!!

Vi, det vill säga Partikel-Janne, Finnkopp och jag var verkligen upprymda där vi åkte på autostradan mot Milano i Jannes fina dundrande Alfa (hål i ljuddämparen!!).

Framför oss körde Maurizio alias "Mr Pompone" och hans förtjusande syster Claudia i en Fiat Uno diesel pickup och ledsagade oss genom Italien. Dessa hederspersoner hade lovat att fixa alla praktiska bestyr åt oss under helgen.

Skall man se Superbike VM ska man se det på Moza just när Ducatifabriksteamet har chans att vinna hela cupen! Fabriken ställer upp med Raymond Roche (givetvis), Jessie James och kanske

hårdingen Giancarlo Falappa!. Och vi skall inte glömma Ducce-privatteamen, däribland NCR.

Att det skulle bli en hård kamp på Monza är naturligt då Monza är hemmaplan och mycket viktig för alla italienare i cupen. Bara fegisar förlorar på hemmaplan. Riktiga förare väljer att vinna eller kracha. Det är viktigt. Järnet direkt alltså.

Inte nog med det. Ducatifabriken skulle komma med sitt omtalade "hospitality-tält" där vi entusiaster kan frottera sig med toppförarna.

Vad finns mer att önska?

Partikeljanne gasade vidare efter Fiaten. Vid en avfart svänger våra italienska vägvisare av autostradan och åker in i en småstad.

Duccefest!

Vi går in på en restaurang vidare in i köket och blir presenterade för restaurangägaren. Han visar sig vara ett total-Ducce-freak. Han var på ett strålande humör och visade oss bakgården till restaurangen. Där hade han



I högfartsfilen mot äventyret

en utomhusblograf. Här vid foten av bioduken (som egentligen var en vitmålad tegelvägg), förklarade Maurizio, hålls varje år en jättestor Duce-fest. Allt medan allehanda Ducatisekvenser spelas upp på bioduken har Duce-förare -mekar -teambossar -freak och gud vet vad en fest. Mängder med Duce celebriteter nämndes vid namn. "Everybody was here" "very drunk" "what a jolly good time". Stämningen lär ha varit mycket hög.

Och vi blev inbjudna att komma till årets upplaga nu i december!

Innan Maurizio hunnit berätta färdigt fördes vi ut i baren. Där bjöds vi på Ducatidrink och vi skålade för oss och för ett Italienskt Mc-fabrikat.

Sedan befann vi oss på autostradan igen. Milen rullade på, den rytande Alfan följde den rykande Fiaten in i solnedgången mot Milano.

Plötsligt befann vi oss vid banan.

Väl där anslöt vi oss till ett större italienskt sällskap. Sedan anslöt sig även en amerikan.

In i depåområdet

På snabba fötter tog vi oss till depåområdet. När vi lyckats nästla in oss där började hjärtat att slå riktigt hårt.

Nu hade vi möjlighet att verkligen skärskåda temen.

Ducatifabriksteamet var inte speciellt intresserade av vår närvaro. Deras mekar drog surt ned portarna till teamets depåboxar när vi närmade oss.

Maurizio som sett Luccinelli berättade uppgivet att han (Luccinelli alltså) som teamchef för dagen mest var intresserad av en speciell dam. Maurizio hade sett dem när de smög in i teamets stora Scania. Enligt honom var dessutom damen "part of the organization". Vad han menade med det förstod vi inte, men vi anade det värsta. Usch, då!

Annat var det i NCR's depåbox. Vi presenterades för Carracchi. Han plirade

med ögonen och mumlade "aah Svezia.." medan han vänligt nickade åt oss. Bakom honom stod två pojkspolingar och monterade de sista kåpdetaljerna på NCR 888'an. Sedan rullades racen ut för att provstartas utanför depåboxarna. Stämningen var mycket god och vi följde med ut för att lyssna. NCR 888'an röt som en kåt tigerhona redan på låga varv. Helt ok tyckte jag, fast jag vågade inget säga. En av grabbarna (som är son till en av NCR farbröderna, och dessutom teamets förare) körde lugnt och belevat några vänder och lyssnade på motorns svar på låg och mellanvarv.

Medan detta pågick rullades även en av Ducatifabrikens racers ut.

Men den maskinen lät inte bra, den spottade och fräste hela tiden.

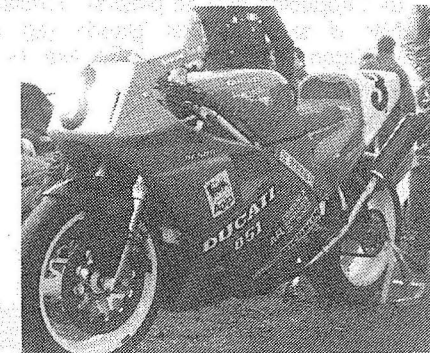
Och vem kommer ut, om inte självaste Franco Farne!! Han kommer kånkande på

en stor elektronikbox. Sedan kopplar han in sig med en jättekontakthandske i hojens innersta och börjar skruva på några rattar. Sedan kommenderar han en mek att slå av motorn och ber honom att ta in hojen i boxen igen.

Vi slinker tillbaka in i NCR's depåbox. Där får vi höra att Ducatifabriken (eller var det bröderna C?) ansåg att just den här deltävlingen var så viktig, hemmaplan och allt, så att man bytte ut den ordinarie team-mekchefen och kommenderade hit Franco Farne istället.

Mitt i allt släntrar en gladlynt herre in i depåboxen. Alla italienarna skiner upp och börjar hojta och skratta högt. Vi bortkomna Svenskar förstår ingenting, ännu. Det visar sig vara Herr "GPM". alltså han som bl.a tillverkar racekopplingar till ducar.

Maurizio förklarar för oss att GPM servar "alla" 851'or och 888'or i Italien, även eller speciellt privatägda racers. Att hans mek hemma i verkstaden är en äkta japan med ett förlutet som mek hos Hondas team skrattas det mycket åt. Även vi passar på att skratta åt detta exempel på dårhumor.



*Raymond Roches vinnarmaskin
En bestialisk legend i sin egen tid*

Nåväl. Det började bli kväll. Maurizio hade ordnat så att vårt sällskap övernattade i en lånad lägenhet inne i Milano. Flickorna övernattade dock i en annan lägenhet. Katoliker!

Restaurangbesök och krogrunda

Men vi åkte inte direkt från banan till sängen. Nej först ett rejält restaurangbesök med efterföljande krogrunda.

På restaurangen berättade Claudia att amerikanen i sällskapet var en "AFI". "AFI" står för American Forces Italy. Hon hade sett det på hans hojs regglåt.

Amerikanen visade sig vara en glad prick som gärna pratade på engelska. Han berättade att många av de amerikanska soldater som är stationerade i Italien tar med sig Ducar hem som flyttgods. Självtänkte han ta med sig en 750 supersport.

Klockan 03.00 slocknar edra utsända i en komasömn, efter en mildt sagt händelserik dag.



NCR's depåbox

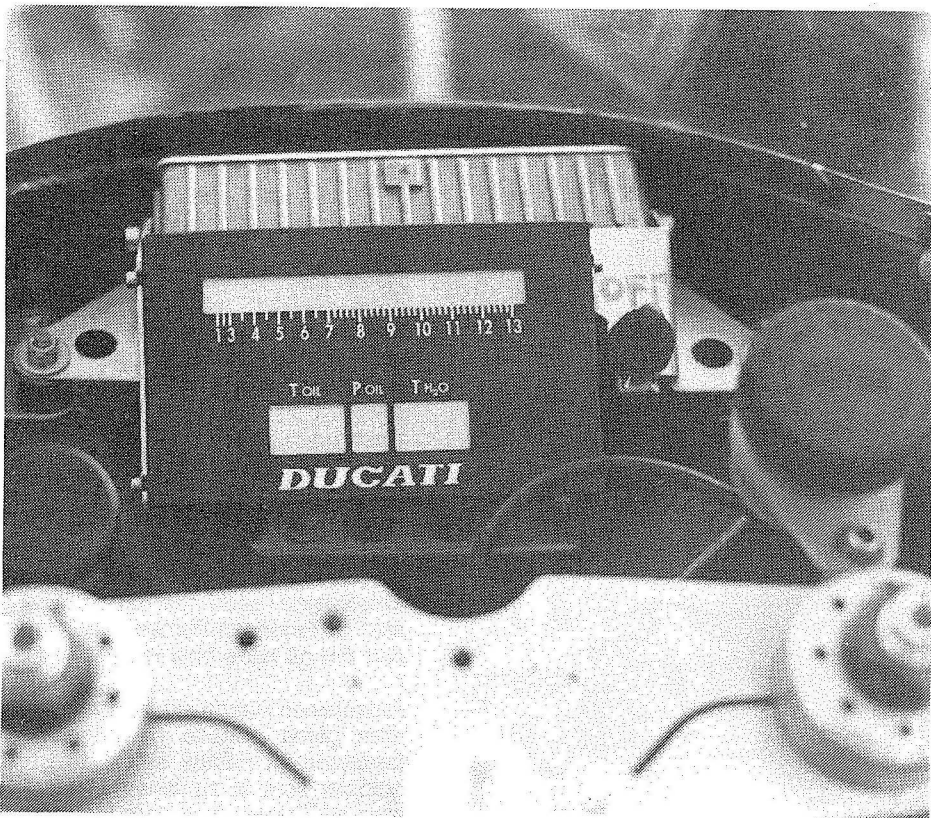
Tävlingsdagen

Redan klockan 06.00 väcktes vi. Tävlingsdagen var ett faktum! Men vad nu? Italienarna trängdes vid fönstren och tjuvtrade på värre än vanligt. Tro det eller ej. Det regnade! I Italien. Som ett annat Anderstorp.

Vi frukosterade på ett närbeläget fik. En riktig mums för måns frukost bestående av Cappucino och en pinfärsk corisiantt. När vi satt på fiket gladde jag mig verkligen över att vi skulle åka bil till banan.

Något senare lämnar 3 bilar och 3 hojar ett fuktigt Milano och anländer redan klockan 08.00 till ett fuktigt Monza.

På morgonen skulle några 2-taktsrace köras innan första heatet av Superbike. Detta i kombination med den kraftiga känslolanspanningen dagen innan, plus vädret gör att jag bestämmer mig för att sova en stund i bilen. Finnkopp och Partikel-Janne följer med de andra.



Cucciolo först igen. Bild på instrumentbrådan på Roches hoj

Sedan minns jag intet förrän jag vaknar upp bland immiga bilrutor. Men det regnade inte så farligt längre! Jag börjar gå mot de övriga. På vägen dit passerar jag Ducati hospitality tältet som precis öppnat.

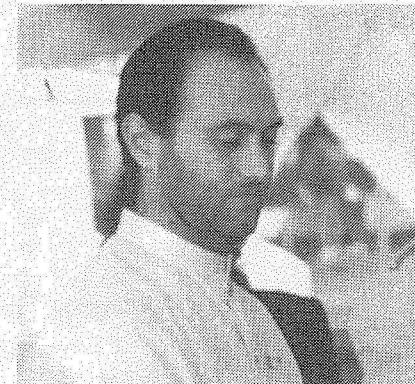
Tältet

När jag skriver Ducati hospitality tältet har jag egentligen fel.

Bröderna C hade nämligen krävt att det skulle heta Cagiva Ducati hosp.. och inte något annat. Inte ens Ducati Cagiva hosp.. hade de gått med på. Annars inget tält alls var deras budskap!

Nu stod jag äntligen i Cagiva Ducati hospitality tältet! I det stod hela Cagiva-gruppens modellprogram och Ducatifabrikens racehojar. Förtärning (ej alkohol) och reklamartiklar fanns för den som så önskade. Efter min dunderfrukost tyckte jag att en macka skulle sitta fint. Maurizio hade dagen innan sagt att men var tvungen att på något sätt påvisa att man ägde en Ducati för att få smaka på

läckerheterna. Därför satsade jag allt på ett kort och gick fram till smörgåsnissen och sa -"I promise, I am the owner of one". Jag fick en förvånad och märklig blick till svar, men även en macka. Sedan såg jag att alla fick mackor utan att säga något. Jag försökte se världsvan ut och tuggade lugnt i mig min macka.



Italiensk smörgåsnisse



DUCATI hospitality tältet.



Franco Farne

Vilka kändisar var då i tältet? Ja förarna var inte där, tvärtemot vad som utlovats. De enda jag lyckades identifiera var Franco Farne och Virgino Ferrari. Farne såg verkligen farlig ut. Ferrari tröttnade snart och låste in sig i Cagivas enorma mobilehome. Detta ekipage drogs förövrigt av en Volvo F7 lastbil.

Cucciolo kan dessutom avslöja att en av Hondas toppförare, Baldisere Monti kör Volvo 765 turbointercooler diesel kombi! Presstopp! Presstopp!

Medan jag stod i tältet kände jag hur väta och lera trängde upp mellan mina känsliga tår. Marken under mig hade förvandlats till en leråker.

Utanför tältet stod ett tjugotal Ducati varav ett flertal var "AFI"-duccar. Se där! Vår amerikanske vän talade tydligen sanning.

Det började bli dags att dra sig mot de andra för att se första heatet.

Och vad får jag se när jag kommer fram! Maurizio och amerikanen sitter och sover i pickupen. Men Partikel-Janne och Finnkopp sitter, härdade av det svenska klimatet, och tittar på tvåtaksrejs! Va?!

Så gick då äntligen första heatet av Superbike. Arrangörerna hade tagit dit Chris Carter som speaker, vilket vi får tacka för. Han är i min mening den bästa speakern i branschen. Ni kanske har hört honom på Eurosports motorsport.

I väntan på nästa superbike heat gick hela sällskapet till hospitality tältet. Sedan såg vi det andra heatet.

Under racet var det en hög stämning på läktaren. Ja vilken stämning! Maurizio hade tryckt upp speciella T-shirts för dagen, "Raymond Roche Monza -90"

och sålde mängder av dem (stulen ide från Isle of Man "Tony Rutter for president"???).

När de andra heatet var över kom så det ofrånkomliga slutet. Vi tog avsked från vårt sällskap.

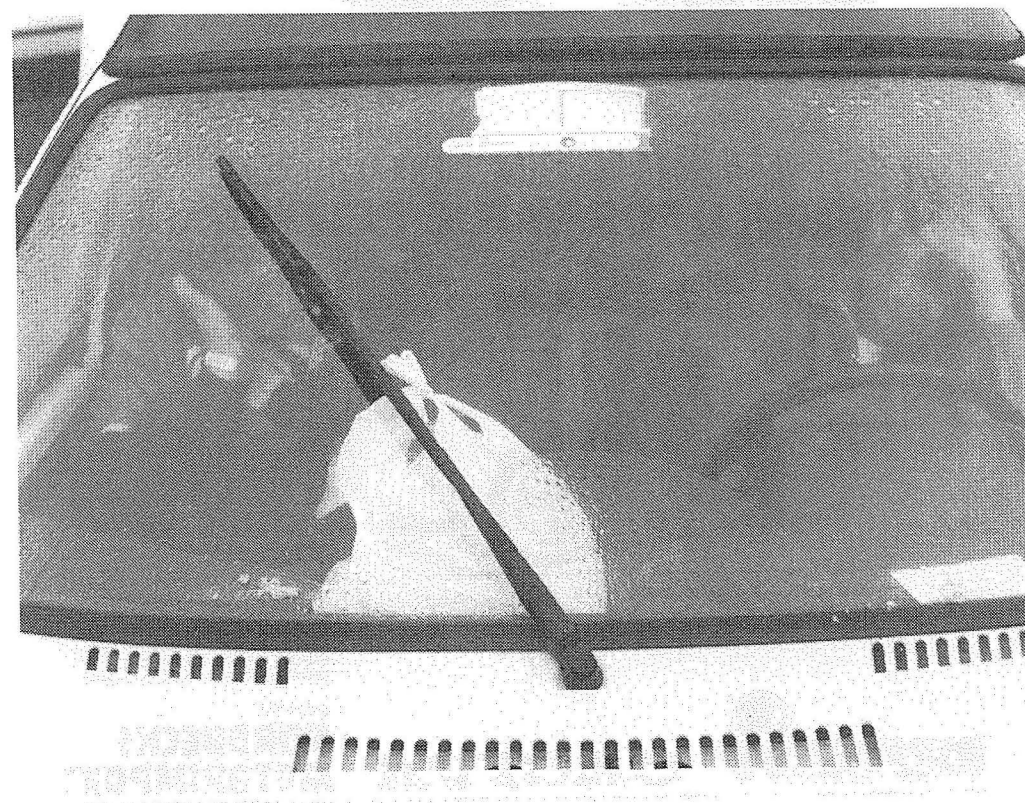
Helgen hade verkligen blivit ett minne för livet.

Undrar ni hur det gick för Duccarna i racen??

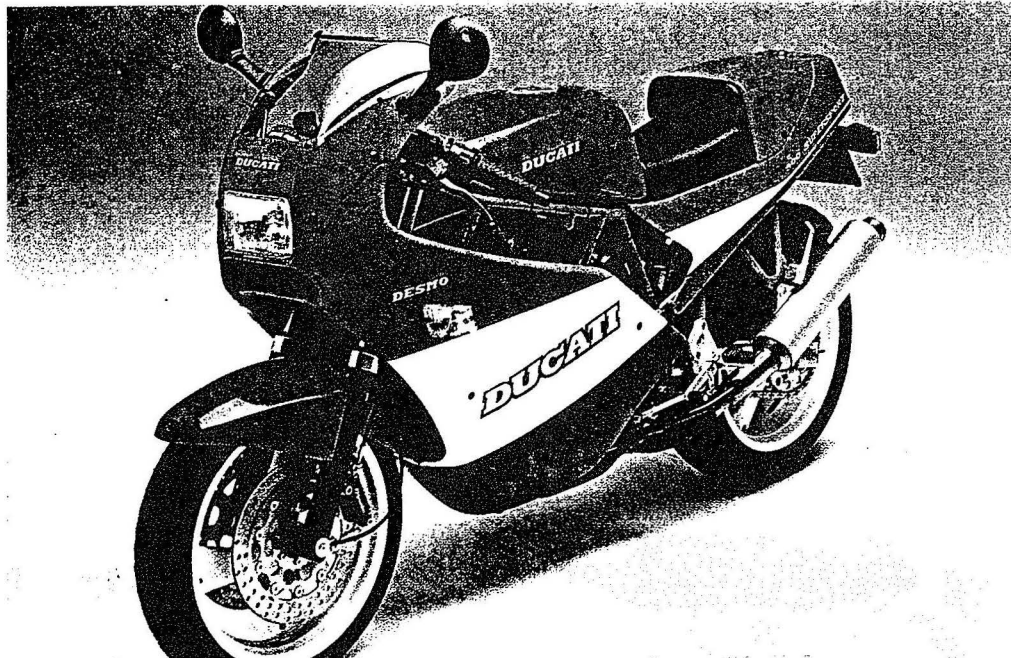
Men *det* är en helt annan historia.

Nästa år kommer Superbike vm-cirkusen till Anderstorp. En sak är säker; jag kommer i bil.

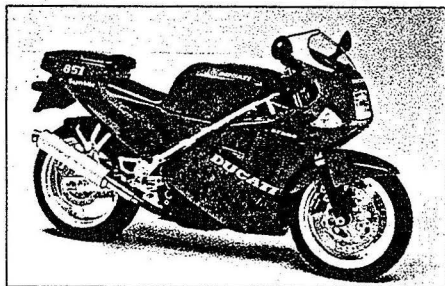
Lars Höjer



Maurizio och amerikanen



EN MODELL FÖR VARJE PERSONLIGHET



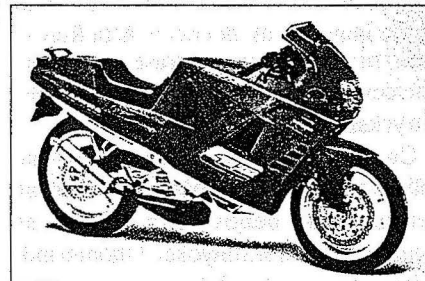
DUCATI 851 S.P. 126 hp, 134.000,-
 DUCATI 851 STRADA, 104 hp, 109.000,-

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, ÖDÄKRA, 042-20 58 00
 OVES MOTOR, OLOFSTRÖM, 0454-423 55
 PEMAS RACING, ÖREBRO, 019-18 95 44
 SAMURAJ MOTOR, SOLNA, 08-83 27 28
 SPORTSER TOOLS, KINNA, 0320-129 82

IMPORTÖR:
**NORDBECKS
 MOTORIMPORT**

ÖDÄKRA, TEL:042-20 58 00

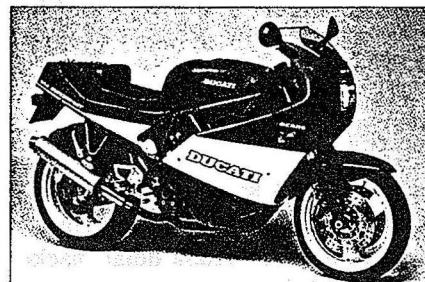
DUCATI CAGIVA



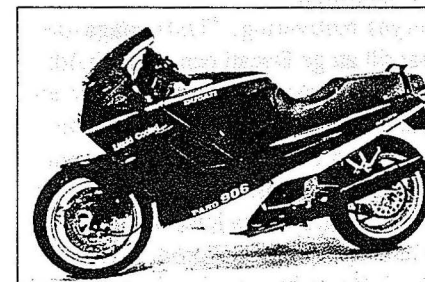
CAGIVA FRECCIA C 12 R, 125 cc,
 32 hp, 7 vxl. 32.900,-



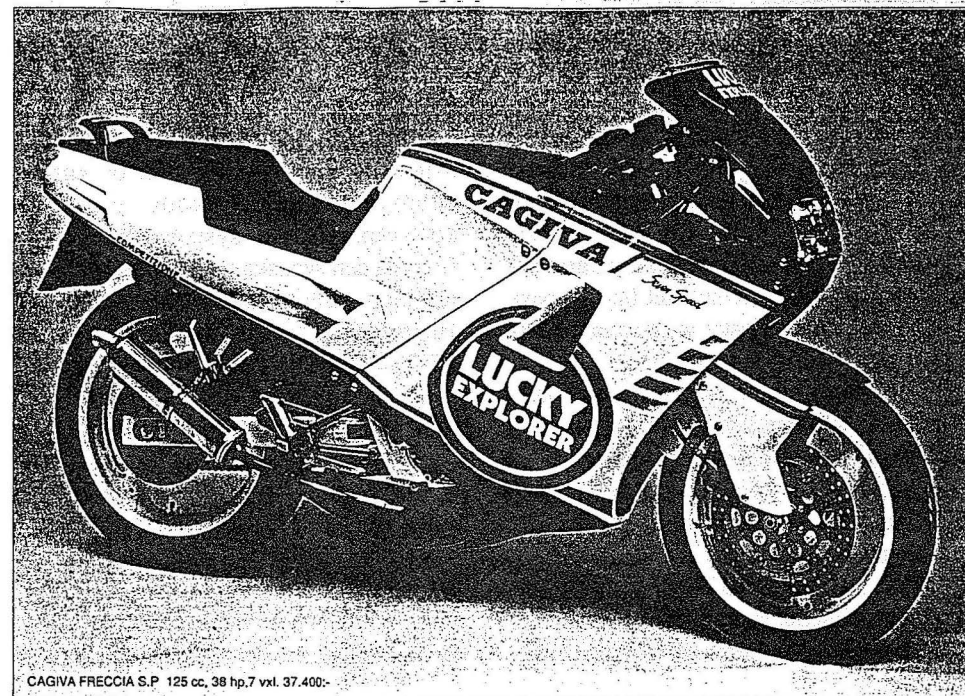
CAGIVA N 90 125 cc, 31,5 hp,
 7 vxl. 31.900,-



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



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



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

Trafikmagasinet får Cucciolos Stora Journalistpris

Stora journalistpriset 1990 har tilldelats TV:s Trafikmagasinet. Beslutet att tilldela Trafikmagasinet priset var enhälligt och kan ej överklagas.

Juryns motivering: "Trafikmagasinet bidrar till att ge Ducati och andra "udda" företeelser fortsatt hög status genom att popularisera och och skönmåla smaklösheter och trivialiteter. Genom töntig och felaktig teknisk information skolar man dessutom svenska folket till ett tryggt och tråkigt kombiliv med varnings-triangel, fönsterhiss och katalysator."

Att juryn gjort ett utmärkt val behöver knappast påpekas, vem kan väl glömma trafikmagasinet fantastiska" motorcykelväljarspecial" (se recension i Cucciolo 2-88), som endast knuttar med starka nerver kunde betrakta utan skamkänslor.

En annan höjare var när STV skickade Slemming och den andre tönten både till Stuttgart och USA för att göra ett reportage om Porsches insats på Indianapolis 500. Resultatet fick svenska motorsportsentusiaster att intensivt börja blåddra i parabolkataloger:

En knapp minut skakiga bilder från raksträckan, Per-Ingen som kryper ner i Porschens sittbrunn för att konstatera att den inte är komfortabel, samt Slemming hållandes en ventilfjäder i Stuttgart: -Det var en sån här som gick sönder. Slut! Inget mera! Tillbaka till studion.

Jurymedlemmar från Cucciolos kultur-redaktion poängterar dessutom trafik-

magasinets fostrande språkbruk. Hur skulle man veta att det heter Alfa Romeo etssextyfya och inte hundrasextiofyra om inte dessa gossar konsekvent använt detta uttryckssätt?

Cucciolos tekniske redaktör anser att folkets moral stärks av påståenden som att det enda man behöver för att byta en framskärp är en skiftnyckel. Uttömmande information om hur bilar ser ut undertill bidrar till att stärka juryns beslut.

UH

Uppblåst

(till er genom MOTO 1)

SMS (Sécurité Moto Système) är en säkerhetsharnesk avsedd att vid en olycka skydda kroppens vitala delar, nacke, ryggrad, bäcken, lever och mjälte. Tekniskt fungerar den så att en utlösare tömmer en kolsyrepatron i harnesken som först då blåses upp och utgör skydd. Ett ofrivilligt fall av cykeln drar en sprint ur systemet, kolsyrepatronen töms i din specialväst och voilà, du ser ut som en Michelin-gubbe. Inför nästa vurpa behöver du bara ladda med ny kolsyrepatron. Om systemet inte redan finns på den svenska marknaden hänvisas alla fegisar till: SMS, 37 boulevard Victor Hugo, 922 00 Neuilly sur Seine, tel (1)-47 47 81 99, Frankrike.

Thomas

Paris-Dakar-91

(till er genom MOTO 1)

Det trettonde Paris-Tripoli-Dakar rallyt blir endast tre veckor långt mot traditionella fyra, låter TSO meddela. De

1 200 milen kommer dock att vara mer öken och 80% är nya sträckor med betoning på orientering istället för hastighet. Nytt är också klassningen, förutom öppen och elit finns dam och marathon??? Jumbon kommer som vanligt att uppmärksammas liksom bästa mono.

Rallyts alla officiella tekniska och administrativa förehavanden kommer att ta plats i Parc des Exposition de la Foire Internationale (internationella mässhallar) i den franska staden Rouen den 27-28 december i år. Rallyt börjar den 29 december och avslutas den 17 januari 1991. Anmälan: Thierry Sabine Organisation, 71 rue Desnouettes, 750 15 Paris, Frankrike.

Thomas

Trafikmazarinen

testar

Honda Goldwing

Honda Goldwing är ju ett fordon i den litet högre prisklassen, men är trots det inte ovanlig på våra svenska vägar. Sedan premiären har den funnit en stabil och trist kundkrets som tycker att riktig utrustning motiverar det litet högre priset. Karossen är trendriktigt designad med stora energiupptagande plåtsjok och kraftiga stötfångare, men lider av ett alltför högt cV-värde.

Komforten är av högsta klass med väl polstrade säten, även om benutrymmet bak är i minsta laget. Samtliga reglage är förbättrade, och är nu placerade inom ett par armlängders avstånd. Frisklufts-intagen är generöst tilltagna och om hettan

från kylfläkten blir alltför besvärande, finns luftkonditionering som option.

Hur ser nu Hondan ut undertill? Jo här hittar vi konventionella McPerssonben med väl inkapslade skivbromsar. Rostskyddet är av vax med en skyddande yta av PVC och tanken är kollisionssäkert placerad.

På asfalt trivs Hondan bäst, trots en litet tung känsla lutar den aldrig speciellt mycket i kurvorna, men vändradien är katastrofal jämfört med vår normbil. På vår tuffa slinga i skogen visar Hondan dock upp sina sämsta sidor, det räcker med ett fullt gaspådrag för att den ska vifta med ändan, men särskilt dramatiskt blir det aldrig.

Sammanfattningsvis kan man säga att Hondan har en hög utrustningsnivå med centrallås och makeup-spegel som standard. Det stora lastutrymmet har en på tok för hög lasttröskel, och Hondan är faktiskt inte utrustad med ett fullvärdigt reservhjul, snålt tycker vi! Vi hoppas också att Honda till nästa år ersätter den gammalmodiga bakhjulsdriften med modern trevlig framhjulsdrift!

UH

Hur häva sladden?

(till er genom klubbens gummikrönikör, Thomas Lundén)

Ni har säkert märkt att värdet på era Michelin-aktier sjunkit. Men det finns alltid någon som har det värre. Francois Michelin har gått back 2.3 miljarder sedan köpet av amerikanska Uniroyal-Goodrich. Franska Michelin blev världsetta i och med köpet av nr 5. Jag tror jag börjar begripa vad deras feta vita gubbe vill säga oss. . .

Men tillbaka till det bristande väggreppet. Lågkonjunktur personvagnar, tunga lastbilar samt milda vintrar har gjort det kärvt i branschen och som olja på banan: Gulfkris. För att behålla högteknologiskt försprång framför (?) Goodyear nr 2 och Bridgestone nr 3 måste vi gå samman säger Francois Michelin. Koncentrationsstrategin är inget nytt: Sumitomo-Dunlop, Bridgestone-Firestone, Pirelli-Armstrong och kanske snart Pirelli-Continental.

Men minusposten i bokföringen, vad göra? Monsieur Michelin fockar 2 260 gummiknegare, skär ner 60% av investeringsprojekten och voilà: hävd var sladden! Men man kan nog gissa att Michelin inte kommer byta däck på ett tag. De gamla får nog hänga med ett tag till.

Första interkulturella mopedsymposiet avklarat

"Överstyrelsen för Svenska Ducati Klubbens mopedsektions ledningsgrupp" har i helgen hållit konferens på temat "mopedens framtid i krisens decennium". Mötet hade som huvudsakligt syfte att förtydliga och skärpa reglerna för "Cucciolos Battle of the Motor-velocipeds", för att tillmötesgå försäkringskrav och fördröja klassens bannlysning.

Kommentarer till regeländringarna: Carlas vackra fyrtaktshonda och Trollis sportiga Guzzireplika-Jawa är byggen som förgyller tävlingarna och som är gjorda i "rätt anda". Trots detta har de egentligen varit otillåtna inslag i mopedracingen på grund av att de aldrig varit typgodkända mopeder i Sverige.

Ledningsgruppen ville med de nya reglerna tillåta dessa mopeder utan att samtidigt tillåta renodlade racingmopeder som är tillåtna i vissa länder.

På grund av ansvarsfrågan införs en åldersgräns på 18år.

Intresset för klassen verkar öka, så av bland annat varvräkningstekniska skäl kommer en gräns på 15 lag per tävling att införas. Om fler lag än så anmäler sig, träder följande urvalsprinciper i kraft:

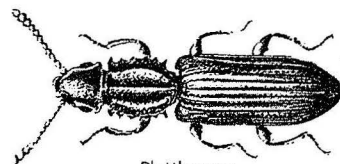
- 1 "Wild card". Lag som tidigare tagit poäng i serien.
- 2 Lag med Ducatiägare.
- 3 Övriga.

Mötet refuserade en del förslag till regeländringar, slicks kommer fortfarande att vara tillåtna och det är fritt fram för egna rambyggen! Arrangörerna kommer dock att bannlysa "osportsliga ekipage", om du kommit över en ram från en 50cc-racer så kan du använda den till något annat!

Konferensen hölls på ett strålande vackert Österlen under två dagar med digert program. Efter stränga säkerhetskontroller fick deltagarna dessutom göra ett kortare studiebesök hos Rennabteilung GmbH, där man fick se självaste utvecklingsavdelningen!

Arrangörerna tackar kreativa mopedister för synpunkter och förslag.

UH



Plattbagge

GNÄLLSIDAN

Kverulanternas högborg

Herr Obefintlige Utgivare.

Några hovsamma påpekanden med anledning av Ert inlägg i debatten å sid 53 i Nr 5/1990.

Skillnaden mellan att cykla och att vara ute och resa är så att säga milsvid. För ute och reser är just vad Hr O.U. synbarligen ägnar sig åt.

Matematiklektionen som bifogas i inlägget refererar enl. ovan lämnar en hel del övrigt att önska. Om man läser mellan raderna hittar man 3 st förstagsrad-ekvationer.

$x=?$

$(x+1)=?$

$x+2=?$

Emellertid framgår ej den del av ekvationen som gör att x går att lösa ut. Dessutom tror jag mig finna en fjärde ekvation, nämligen Touren som torde vara $x+3=?$

Hr O.U. har här lyckats finna fyra värden på en obekant och detta torde vara symptomatiskt med den definitionen av planenlig utgivning som belyses enl. ovan nämnda inlägg. Det hade nog varit bättre att ställa upp en ekvation som en funktion av en sannolikhetsberäkning.

Till sist en reflexion: -Något som är obefintligt finns ju inte och därav följer det tecken som associeras därmed:

En NOLLA.

Med planenliga hälsningar
Albert E. Fleischman.

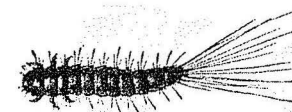
Ärade Herr Fläckman.

Tårögd läser jag Eder hyllning till min ringa person. Redan efter några rader förnimmer jag känslan av att ha fått en vän för livet. Ack, vad vore livet utan insiktsfulla medborgare?

Självfallet har Ni helt rätt när Ni påpekar att matematiklektionen, enligt Eder beskrivning ovan, ej representerar vad som kan anses vara en god vetenskaplig nivå. Ödmjukt och med huvudet under armen ber således undertecknad om ursäkt för denna fadäs. Det är ju helt uppenbart att det inte kan vara "x". Herr Fischman och övriga läsare ombedes härmed att byta ut "x" mot "y" i de av Herr Fläckman citerade matematiska uttrycken så att innebörden av dessa blir korrekt.

Till sist vill undertecknad påpeka för Herr Fläckman att 0/Herr Fleischman=0 vilket således bevisar att 0 är oändligt mycket mer än Herrn.

Obefintliga utgivaren



Pälsänglarv

HOS SVITAL HITTAR DU VÄRSTINGPRYLAR TILL DEJ OCH
D U C A T I

TERMIGNONI avgassystem

MARCHESINI magnesiumfälgar

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

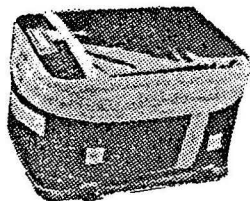
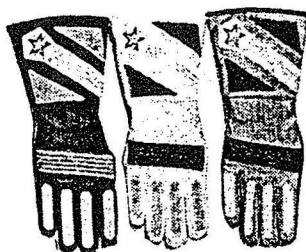
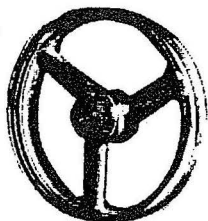
CLOVER tankväska med sugkoppar(perfekt till alutank)

EQUIPMENT ELITE packväskor m.m.

För vidare information om produkter och återförsäljare ring Italienspecialisten,

S V I T A L AB

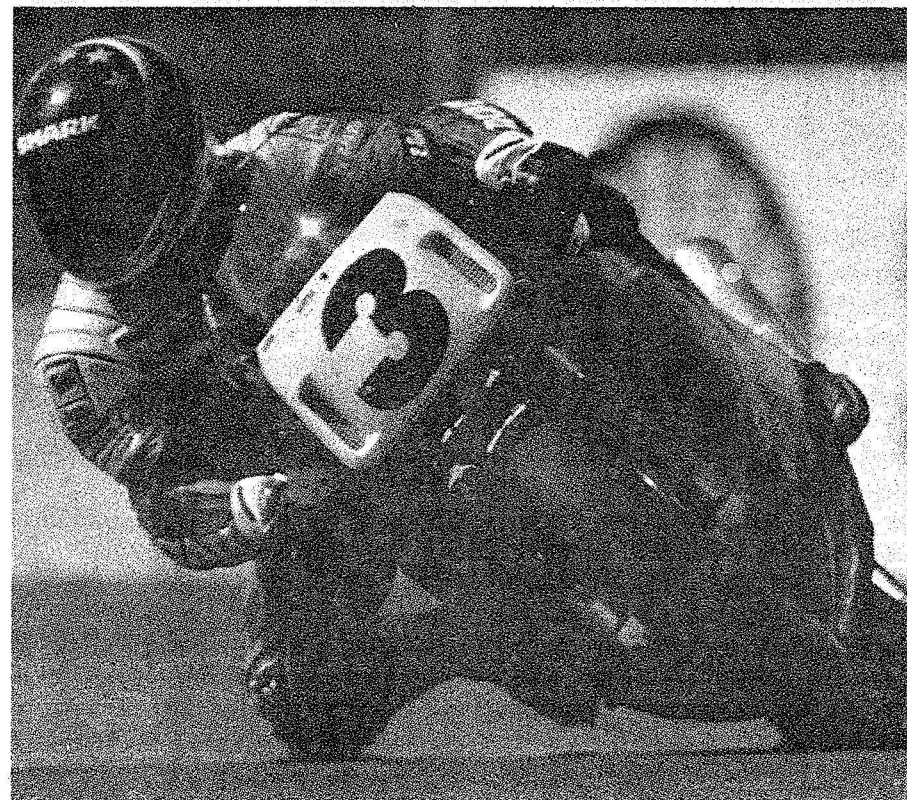
Tel.08/441154 Mobiltel.010/100808

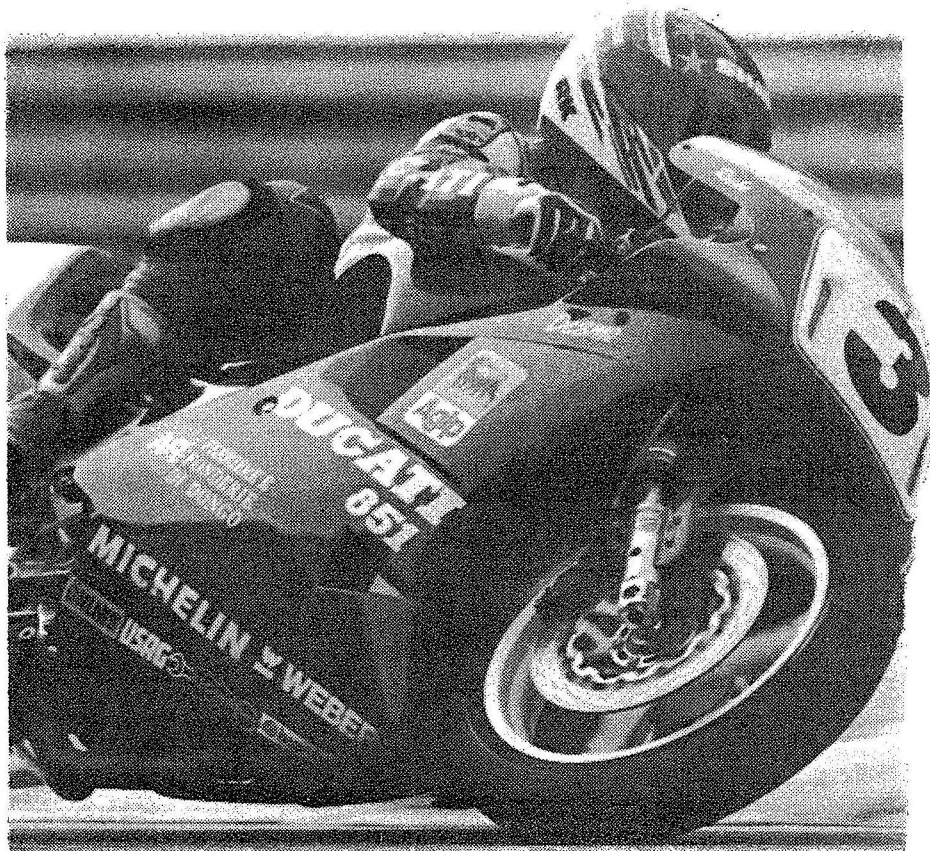


ROCHE OCH DUCATI VANN VM

Det kom inte som någon överraskning att Ducati vann VM i Superbike. Redan när Luchinelli vann första VM Superbikeloppet någonsin på Donington i England 1988 förstod man att nåt stort var på gång. De första åren hade man lite dålig rutin och lite strulig elektronik på hojen, men i år funkade det mesta perfekt.

Ducati har vunnit 5 VM-titlar förut. Hailwood vann VM i F1 1978 och Tony Rutter vann F2 VM fyra gånger i början av 80-talet. Men ingen av dessa VM-titlar kan mäta sig med årets VM. Okay, Hailwoods seger på Isle Of Man var oväntad och enorm. Men det var en enda tävling och det var väl bara Honda som hade riktigt fabrikssteam på plats. Ungefär samma sak är det med Tony Rutters titlar. Han var i stort sett den enda fabriksföraren. Ibland var inte ens Rutter fabriksförare, och hans titlar är imponerande med tanke på att han tävlade med en 600cc twin mot 350 Yamor.





Superbiketiteln i år väger dock mycket tyngre. Den väger till och med tyngre än om fabriken vunnit VM i 125 klassen 1958, som man var nära att göra. I Superbike har man haft hård konkurrens från alla japanska fabriker, och det vill inte säga lite.

Maskinen har funkade bra och Raymond Roche har kört fort, säkert och taktiskt även om han alltid varit långsam i starterna. Raymond är 33 år och började sin världskarriär med att komma 11:a i 250 1978. Sen började han åka Endurance och tog sin tidigare enda VM-titel där tillsammans med Jean Lafond på en Kawa. 1982 började han åka 500 GP racing på en privat Suzuki och kom 28:a. 1983 blev betydligt bättre då han blev 10:a på en Honda 3:a. Året efter tog han 3:e platsen i VM på samma maskin. 1985 blev han fabriksförare för Agostini-Yamaha och slutade 7:a i VM. Året efter blev han värvad av Honda och slutade 8:a. 1987 blev han värvad av Cagiva och körde ett par dåliga säsonger innan han fick chans att köra Ducati i Superbike 1989. Detta resulterade alltså i VM-titeln 1990.

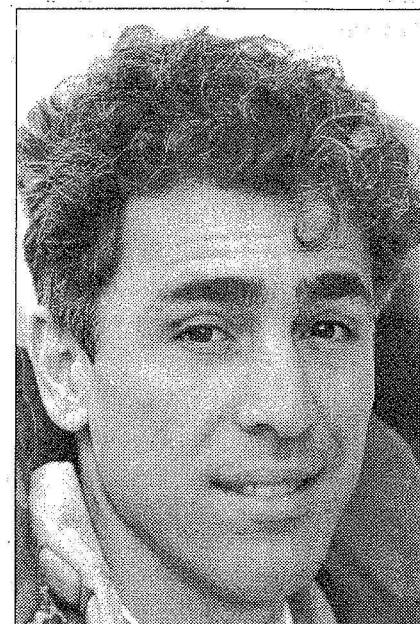
SHAH ALAM, MALAYSIA 4/11

Taktisk körning av Roche gjorde att han ytterligare stärkte sin möjlighet att ta hem VM. I första heatet tog han det "lugnt" när fotbromspedalen hoppade loss och hängde löst. Trots detta styrde han in på 4:e plats! I andra heatet hade han en tuff fight med Pirovano och Phillis, men tog inga större risker och åkte in i mål på bakhjulet som trea (kunde ses i TV4 ett par veckor senare!). Roche förklarade att det kliade i fingrarna att få fightas för fullt, men värdefulla poäng fick inte riskeras. Roche var förresten ensam att försvara Ducatis färger från och med denna tävling. Lucchinelli förklarade att Roche inte behövde någon hjälp, så man sparade lite pengar till nästa säsong på detta sätt.

HEAT 1 1) Pirovano, I, Yama 2) Phillis, AUS, Kawa 3) Mertens, B, Honda 4) RAYMOND ROCHE, FRANKRIKE, DUCATI 5) McElnea, GB, Yama 6) Goddard, AUS, Yama 7) Rymer, GB, Yama 8) Campbell, AUS, Honda 9) Suhonen, SF, Yama 10) Bongers, AUS, Yama

HEAT 2 1) Pirovano 2) Phillis 3) ROCHE 4) Mertens 5) McElnea 6) Goddards 7) Rymer 8) Suhonen 9) Campbell 10) Bongers

Snabbaste varv & rekordvarv: Raymond Roche, 141,8 km/tim (så går det om man vill komma bra till trots dåliga starter).



Raymond Roche

PHILLIP ISLAND, AUSTRALIEN 11/11

Ännu en taktisk körning av Roche säkrade VM-titeln för honom och Ducati. "Jag känner glädje för Ducati, för Marco Lucchinelli och för mekanikerna. Och man kan påstå att jag känner mig ganska nöjd med mig själv", sa en överlycklig Roche till pressuppbådet efter loppet. "Mitt hjärta ville att jag skulle vrida på mer gas och försöka vinna, men min hjärna sa -ta det lugnt", fortsatte Roche. Peter Goddard var tränings snabbast (Roche bara 10:a) och vann heat 1 efter att Phillis tagit starten och vurpat på gräset vid sidan av banan efter några varv (även detta visat på TV4!). Roche körde lugnt in på en 5:e plats. I andra heatet höll sig Phillis på hjulen och vann före Goddard efter en tät fight där även Campbell var inblandad. Endast hundradelar skiljde mellan dessa i mål! Roche tourade in på en 8:e plats och fick därmed en ointaglig 52 poängs ledning före Pirovano i sammandraget.

HEAT 1 1) Goddard 2) Pirovano 3) Dowson, AUS, Kawa 4) Campbell 5) ROCHE 6) Bongers 7) Doohan, AUS, Honda 8) Slight, NZ, Kawa 9) Rymer 10) Suhonen

HEAT 2 1) Phillis 2) Goddard 3) Campbell 4) Dowson 5) Pirovano 6) Doohan 7) Slight 8) ROCHE 9) Mertens 10) Martin, AUS, Suzuki
Snabbaste varv: Campbell, 161,5 km/tim

När Roche tog titeln på Phillip Island så hade han en ganska rolig text på tanken. I Australien har man många skyltar som säger: "If you drink, then drive, you're a bloody idiot". Roche klistrade på den texten på tanken men la till: "But if you don't drink you're a bloody idiot". Roche och team manager Lucchinelli lär nämligen vara ganska förtjusta i vin. Lucchinelli var förresten illa ute på ön då han krachade på en bro och nästan åkte i plurret om det inte var för en stålvajer som höll bilen kvar på bron. Om olyckan hade med Luckys tycke för vin att göra förtäljer inte storn.

MANFIELD, NYA ZEALAND 18/11

Roche hade lovat att vinna tävlingen. Men, det blev inte riktigt så. Raymond var dålig i starten som vanligt i första heatet men började snart få häng på täten. Men Terry Rymer kunde han inte göra något åt. Han vann heatet med 2,5 sekunder före Roche. I andra heatet gjorde Roche en snabbare start och var med i tätklungan. Lyckan blev dock inte så långvarig då en oljeslang på Ducatin brast. Anders Andersson åkte in på en fin 7:e och 6:e plats. Tyvärr har Andersson meddelat att han skall sluta. Får hoppas han skojar. I övrigt så ryktas det ju om att Roche skall köra Cagiva, att Falappa skall köra Ducati eller 500GP för Team Uncini, att Jamie James lämnar över Fast Feracci Duccen till Doug Polen.

HEAT 1 1) Rymer 2) ROCHE 3) McElnea 4) Beattie AUS Honda 5) Phillis 6) Mertens 7) Andersson S Yama 8) Stroud NZ Yama 9) Rees NZ Yama 10) Morrison GB Honda

HEAT 2 1) Phillis 2) Rymer 3) Slight NZ Kawa 4) Pirovano 5) Suhonen 6) Andersson 7) Stroud 8) Morrison 9) Rees 10) Josiah 12) KING NZ
DUCATI

SLUTSTÄLLNING SUPERBIKE VM 1990

1) RAYMOND ROCHE 382 2) Pirovano 325 3) Mertens 300 4) Phillis 238 5) McElnea 218 6) Merkel 197 7) Rymer 158 8) Monti 149 9) Andersson 120 10) Suhonen 112



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)

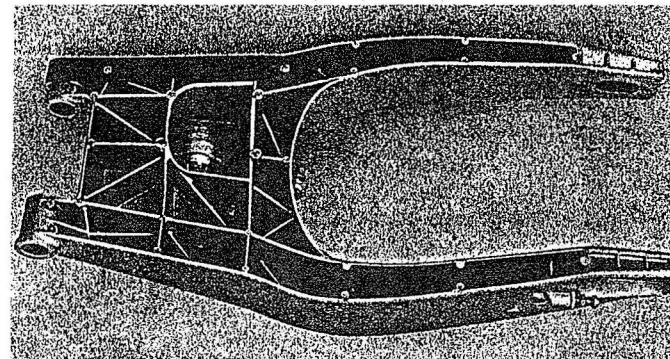
eller 11 36 90

Hundratjugofemma, leksak för barnen?

Om inte Ducatister vore ett så härdat släkte skulle jag ha tvekat länge om lämpligheten att delge er följande, men bit ihop hårt så kommer det.

Av en slump ögnade jag igenom en utländsk tidning då ögonen omedvetet registrerade "bromsar från Ducati...."??

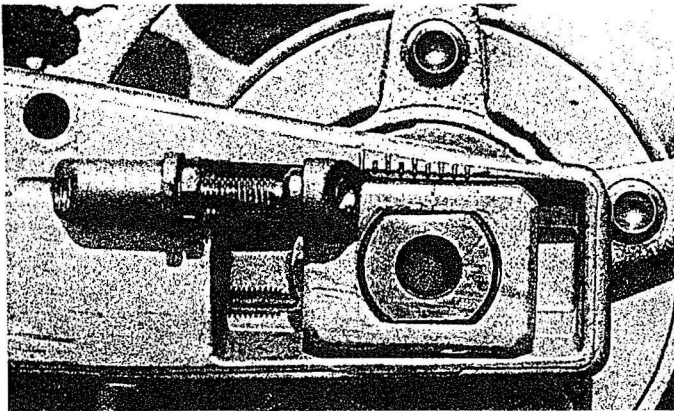
320 mm skiva från Ducati 851, dubbelkolvok... Vaiglöd-heta?! Gjuten lättmetallsving i ett stycke med centralfjäder. Marzocchi 38 mm gaffel. Förvåningen stiger, mer och mer. I synnerhet som det snart visar sig att det handlar om Cagiva Mito 125. Fast det är värre än så. Hör bara fortsättningen på denna mycket Italienska skapelse.



Ramen: Gjuset styrhuvud svetsat mot en profil som sedan svetsas mot den likaledes gjutna svinginfästningen. Material, anticordia 100, samma som en viss firma i Rimini använder. Dom är särskilt kända för att inte knussla med kvalitet. Hjulen 110/70-17 och 150/70-17. Vikt 135 kg, tankad. Trettifem hästar. På årets modell har man lagt mera vikt vid mellanregister än absolut toppeffekt. (en hundratjugofemma, trettifem hästar mellanregister.....)

Toppfart hundrasextifem, och med plats för fullvuxna farbröder på 185 cm längd. Fast med nutidens ungdom behövs det nog, fullproppad med näringsriktig föda sen tidiga koltåldern som dom förefaller. Annat var det förr i den bistra grå forntiden.

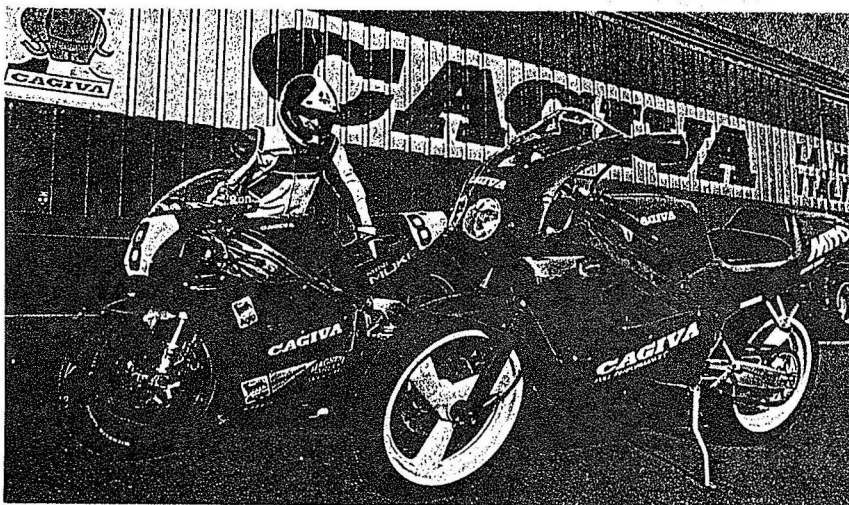
Mellanregister eller inte så har dom för säkerhets skull tvingat in sju växlar i lådan...



Titta på bilderna av kedjesträckningen. Se den uppställd med Haslams racer. Vore det inte för dekalerna skulle man kunna ta fel. Det här är hämtat ur en sorts pressvisning och provkörning och naturligtvis går ju moppen som på räls och går att kasta fram och tillbaka hur som helst så det är en fröjd bara det men visningen slutar framför en hylla med Husqvarna 610 motorer. Talesmannen ler mångtydigt och säger lite förstulett att räcker det inte med standard 125:or så går det bra att vänta några månader. Han stryker som av en händelse över en cylindertopp och säger att sounds of singles-klassen växer oavbrutet i Italien. Den här motorn har vi kollat. Den passar i

ps

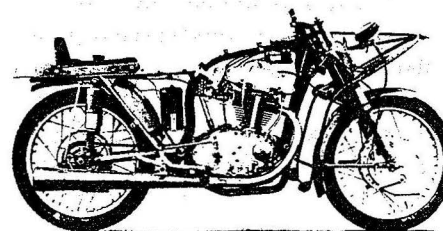
Där får han tunghäfta.



Cucciolo har läst...

... "Directory of Classic Racing Motorcycles" av Brian Wooley. Boken borde egentligen ha titeln "Selected Classic ..." då den framför allt behandlar motorcyklar som körde på Isle of Man mellan 1946 och 1970. Inga specialare eller bulgariska prototyper här inte.

Ett bra bildmaterial blandat med dito text formar denna bok till en god överblick över en svunnen tid. MCM var förvånade över att Triumph och H-D inte fanns representerade i boken. Orsaken till att de inte finns med är helt logisk när man har ett ord i titeln som börjar med ett R.

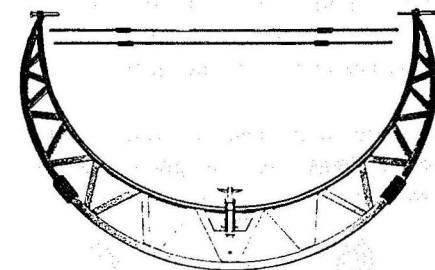


Avdelningen Ducati utgör 2.3% av den 215 sidor tjocka/tunna/lagom boken och omslaget pryds av Hailwood på en AJ'S 7R. Trevlig julklapp!

SH

... "Precisions Mätdon" utgiven av Mitutoyo. Jag vet, det är japanskt. I och för sig sorgligt men då bör man ha i åtanke att köper man ett digitalt skjutmått från ärorika C.E. Johansson så får man en japansk magnetsträng på köpet. Av fabrikat Mitutoyo. Se Eskilstuna, sedan dö.

Eller läs de 258 sidorna i denna katalog. Rättare sagt kataloger. Lyckligtvis plockade jag på mig två exemplar. Ni som någon gång hittat en använd porrblaska vet hur svårt det kan vara att få isär sidorna från varandra. Samma sak gäller för denna katalog. Efter en tids läsning har man dreglat ned den och problemet med ihopklubbade sidor är ett faktum. Då är det bra att ha ett nytt exemplar i reserv.



Katalogen inleds med ca 480 mikrometrar varav en används till att mäta konservburkslödningar. Den ser inte ut som en vanlig mikrometer. Det gör inte mikrometern som mäter 1 900-2 000 mm utvändiga mått heller. Sedan följer några tjog med skjutmått som avslutas med en samling höjdmät- och ritsinstrument. Drygt 30 sidor med mätur förgyller tillvaron och sedan är det bara halva katalogen kvar.

Passbitarna på sidan 146 är en klar höjdare liksom underhållssatsen på motstående sida. Katalogen är ett måste för alla icke-relativistiska hushåll.

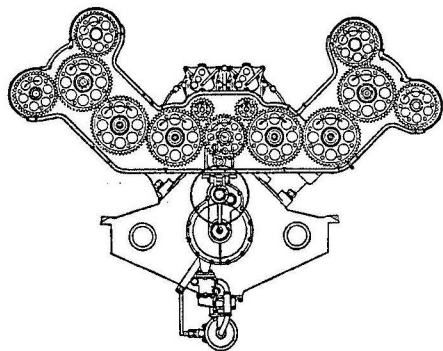
SH

... Borgeson: "The Classic Twin-Cam Engine". Den här boken kan tyckas litet "smal" eftersom den bara behandlar motorer med två överliggande kamaxlar per cylinderrad. Att den sedan specialiserar sig på sådana motorer före 1946 gör den inte bredare. Inte hittar vi några motorcykelmotorer heller.

Men, här har du en i det närmaste komplett historik över den moderna racingmotorers utveckling. Visste du att Fiat hade en kamskafts-fyra med 16 ventiler...1911?! Nä, tänkte väl det. Sen blir det bara värre och värre...

Motorer fram till 1946 behandlas mycket utförligt med all tänkbar historia kring konstruktörer och konstruktioner. Den tabellperverse kan frossa i bland annat bränsleförbrukningar, kolv-hastigheter och tändlänan för över 150 motorer.

Boken är proppad med foton, ritningar och sprängskisser, som gör att man gärna använder den som "tittaiengångtill-bok".



Har du hittat en vacker motor, hittar du strax en vackrare! Desmodromik förekommer, både för ventiler och lyftare. Kamskaft och kughjul är vanligare än kedjor. Två remmar har slunkit med.

Tjugofem sidor redovisar åren 1946-1978 som bilder med kommenterande bildtexter.

Några personliga favoriter: Duesenbergs kompressormatade W24 (!), med sex överliggande kammar och tjugofyra mycket korta avgasrör, som med sina 950 hästar satte rejäl sprätt på en liten "sportbåt" 1940. Eller varför inte BRM:s 1,5 liters V16 från 1950, som gav 350 hästar per liter!

Hm...då borde Guzzin ge 260 hästar...

UH

... "Stahlwille" katalogen för 1990 och utfärdar raskt en varning. Denna verktygskatalog kan drastiskt påverka läsarens ekonomi. Första reaktionen vid en snabb genomläsning av den 138 sidiga katalogen är att man försöker elda upp sin Bahco och Kamasa rustade verktygslåda.

● STAHLWILLE HPO-verktyg innehåller inget kadmium, varför de lämpar sig för arbete med förbindningar av titanlegering resp titan.

Efter andra genomläsningen blir man tacksam över att verktygslådor brinner dåligt. Det är nämligen inte billigt att handla Stahwille-prylar. Alla vi som mekar flygplan inser att en 7/8" tändstiftshylsa för 321:- inte dumpar marknaden. Det gör inte en momentnyckel för 6 740:- heller.

Vid en tredje genomläsning inser man vad Platon avsåg med uttrycket "verktygens idévärld". I total extas finner man på sidan 106 följande; "Avdragare, för avdragning av gummiöglorna i avgasrörs-upphängningen, för samtliga personbilar utom Ford". Vi Ford GT40 ägare då? Lugn, den finns på sidan 123.

12660a
Special ringnyckel för hjulbromsen på Boeing 727 med dubbel sexkant och 1/2" dubbelt fyrkantfäste, kromlegerat stål, förkromad

Till alla Ducatister kan jag nu meddela att problemet är löst. Den bockade ringnyckeln som behövs för att lossa turboladdaren på era Porsche 930 finns på sidan 128. Bra va?

Katalogens absoluta höjdpunkt är en liten oansenlig ringnyckel på sidan 57. "Special ringnyckel för hjulbromsen på Boeing 727". Om ni bara visste vad jag har letat! Till sist, glöm inte att byteskursen är tre Bahco mot en Stahlwille.

SH

... "Excelsior" av Lars-Olof Bengtsson (LOB) varur följande är stulet;

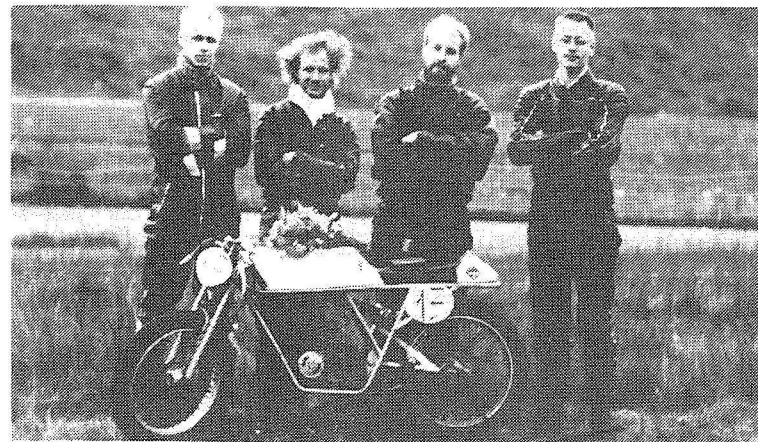
"I dag skall jag komponera en kvartett för piccoloflöjt, viola, violoncell och motorcykel. Det sistnämnda anser jag vara ett oförtjänt försummat instrument. Orsaken härtill står säkert att finna i gångna tiders kompositörers bristande intresse för denna klanglåda, och då kanske framför allt dennas något

begränsade musikaliska register. Så många oktaver spänner den ju faktiskt ändå inte över. Det måste erkänt bli, men detta är väl ingen orsak till diskriminering! Hur många oktaver spänner du själv över, läsarskit?

Första satsens inledning, cirka tjugo takter, består av ett väldigt komplicerat 1 200cc-solo med kickstart. Därefter gnisslar de andra mesinstrumenten igång med sina blöta smygfjärtar. Man är ju dessvärre så illa tvungen att lägga in sådan här skit bara för att Mozart är så jävla populär."

Resten är så smaklöst så hälften vore nog. Dryga 290 sidor med snusk, äckel, rasism, lyteskomik, könsdiskriminering, religionshets etc. Denna bok är således inte lämpad för folk som kan stava till morral och ätik. Däremot är den ett ljus i mörkret för de som, likt undertecknad, njuter av bestialiska påhopp på Sune Mangs.

SH



God Jul
Gott Nytt År

önskar

Rennabteilung
G m b H

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

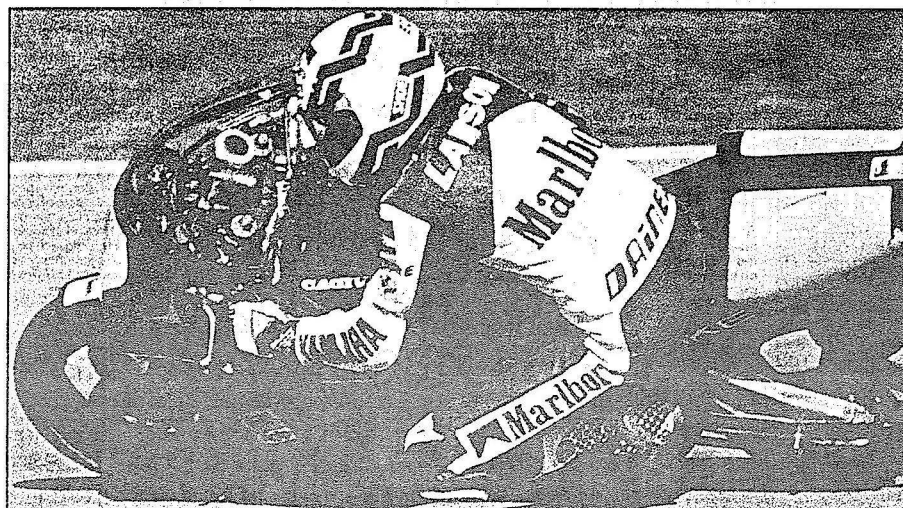
500 GP

Skall Cagiva göra comeback 1991? Det är frågan många ställer sig. Cucciolo svarar JA! Dewt är nämligen mycket som talar för det. Problemet är att man har svårt att få tag på förare. Chili har tackat nej liksom Cadalora och Eddie Lawson!

Eddie Lawson provkörde för Cagiva i Oktober och det gick bra. Han fick köra en maskin som man kallade för V590 1/2. Det var alltså en 90 års modell som till hälften var modifierad så som man väntar sig att 91:an skall se ut. Banan körningen ägde rum på var Rijeka i Jugoslavien. Många höjde nog på ögonbrynen när Eddie presterade en varvtid bara 0,06 sekunder över Wayne Rainey's varvrekord. Efter 142 varv var Eddie överväldigad över hur bra hojen var. Tiden han presterade över en hel GP distans hade räckt till topplacering i GP loppet som gick på samma bana i Juni!

Bröderna Castiglioni försökte givetvis köpa Eddie. Tanken var också att man skulle köpa den japanske gurun Erv Kanemoto, men allt gick i stöpet. Det finns i stället mycket som talar för att Raymond Roche kommer att göra comeback på Cagivan nästa år. Hojen som Eddie körde hade förresten inte plastram som man testat tidigare, utan en traditionell aluminium.

MW



Randy då? Jo han väntas köra för franska Sonauto, dvs Yamaha fabrikschojar 1991. Han blir då teamkompis med Jean-Phillipe Ruggia, ni vet han som skrapade armbågarna i 250 för ett par år sen.

MW

KLUBBPRYLAR



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

COLLEGE T-SHIRT

OBSERVERA ATT ALLA STORLEKAR INTE FINNS

PANTAH

STORLEKAR XL
Pris 130:-

STORLEKAR L,XL
Pris 85:-

VIT MED RÖTT TRYCK

DUKATI

STORLEKAR M
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,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
SUPER SPORT**

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

RÖD MED VITT TRYCK

DEKALER

RÖD TEXT PÅ
VIT BOTTEN

VIT TEXT PÅ TRAN-
SPARENT BOTTEN

PANTAH

**900
SUPER SPORT**

DUKATI

750 F1

*Mike Hailwood
replica*

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

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

TYGMÄRKE SOM KLUBBDEKALEN 25:-/st.

KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.

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

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

LOGO SERVICE

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

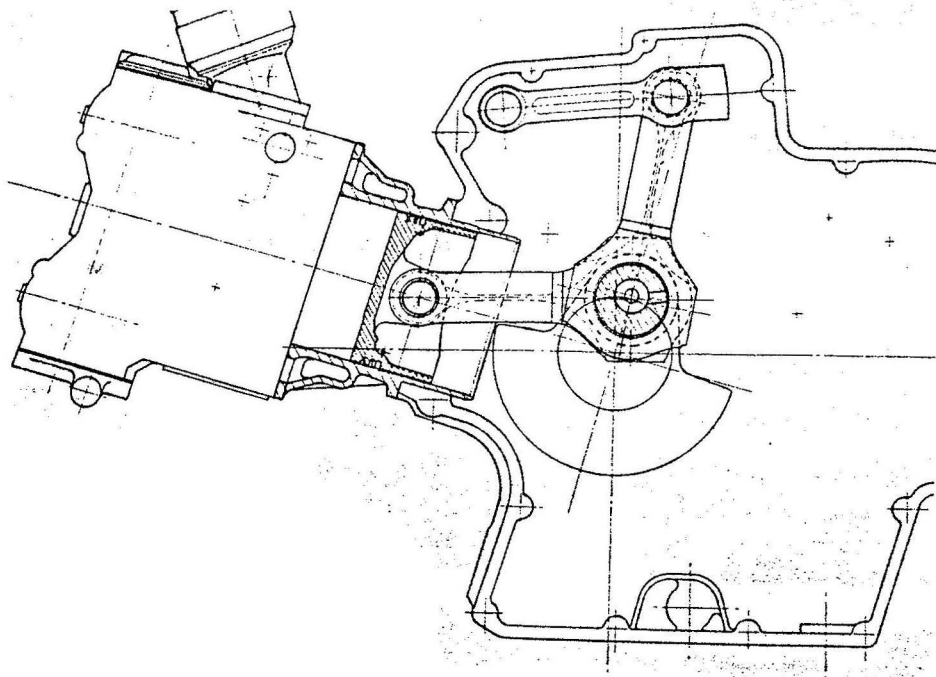
BESTÄLL GENOM ATT SÄTTA IN PENGARNA PÅ NEDANSTÅENDE
POSTGIRO. SKRIV PÅ INBETALNINGSKORTET VAD, HUR MÅNGA
SAMT DEN STORLEK DU VILL HA. HAR DU FRÅGOR OM NÅGOT
RING PETER TEL 08 7581765

POSTGIRO 604452-3

SENSATION; DUCATIS ENSTÄNKA

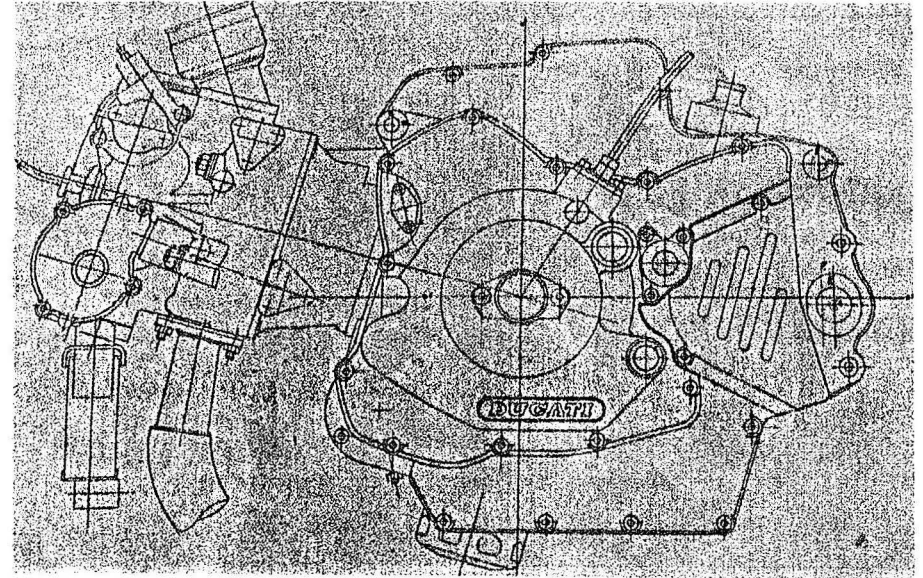
På ett märkligt tidigt stadium har Ducati Meccanica släppt ut information om sin smått sensationella enstänka. Man har på ett sinnrikt sätt fått en i det närmaste vibrationsfri stänka. Som ni kanske vet så hjälper roterande balansaxlar en del, men de brukar ge nya vibrationsfrekvenser med högre frekvens som kan vara mycket irriterande. För att kunna balansera ut en motor har det krävt en cylinder till med 90° eller 180° förskjutning. Alltså en 90° V-twin eller en boxer, typ BMW.

Hur man balanserar en boxer är ju lätt: man har två vevtappar, 180° förskjutna. Då går kolvarna likadant som på en engelsk parallelltwin, men vibrationsfritt. På en 90° motor är det lika enkelt, men lite svårare att beskriva. Då måste man ta hjälp av en motvikt på vevpartiet. Tänk er en 1-cylindrig motor. Den ger vibrationer i samma riktning som kolven rör sig. Om man lägger på en vikt på vevpartiet, 180° från vevtappen, så kan man förändra vibrationsriktningen. Om vikten är lika stor som kolv + vevstake så har man ändrat vibrationsriktningen 90°. För att ta bort den vibrationen är det bara att meka på en vevstake + kolv till i samma riktning.



Den här principen har man använt sig av på Ducatis blivande stänka, men man har ersatt den ena cylindern med en motvikt. Idén är geni-

alisk, men inte helt ny. För ca 10 år sen gjorde Triumph i Meriden, England -då ägt av arbetarna- ett desperat försök att utan pengar utveckla en ny patalltwin. Den gick under beteckningen Phoenix, och en prototyp togs faktiskt fram. Den hade ett liknande motvikts-system, men 180° förskjutet (som på en boxer). Cylindrarna satt uppåt och motvikterna nedåt. Det gjorde givetvis att motorpaketet blev klumpigt och fick monteras onödigt högt i ramen.



På Ducatis stänka har Bordi, för det är han som ligger bakom det här projektet, i princip tagit bort den bakre cylindern på en vanlig Duccemotor och ersatt den med en motvikt. För att göra det hela lite snyggare så har mangjort ett nytt block med en knöl i stället för cylinder. Det hela är ju helt suveränt och ger en kompakt stänka med låg tyngdpunkt.

En första serie på 50 racehojar, med mycket komponenter från 851:an skall byggas redan i vår. Gat versionen kommer senare under -91. Cylindervolymen blir på mer än 500cc och effekten hela 60hk på bakhjulet vid 10500 varv. Motorn är uteslutande framtagen för en gathoj och racingmaskin och är, enligt Bordi, direkt olämplig för Off-road med sin framåtlutande cylinder. För utvecklingen av motorn har man haft darorstödda hjälpmedel (CAD). När det hjäller utvecklingen av CAD-systemet så har man tagit hjälp av universitet i Bologna. För övrigt kan vi nog räkna med att motorn kommer i flera versioner: 4-ventils vattenkyld med insprutning, 2-ventils vattenkyld med insprutning och 2 -ventils luft-olja kyld med fugge.

MW

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Garagerensning:

2st. NYA cylindrar till 900ss/Darmah etc	3000:-
2st. Nya kolvar d:o l:a öd. vägda (originalkolvar)	1500:-
Beg. Hailwood avgassystem m. CONTI	1800:-
Beg. Pantah remkåpor	100:-
Beg. vevhusurluftn. burk (Hailwood)	100:-
Beg. sving m. hjulaxel (Pantah)	400:-
hårdare fjädrar stora blötkoppl. (Pantah) NCR	100:-
1 set nya kolvringar (race) 88mm 2rings 750cc	150:-
Beg. progressiva gaffelfjädrar 900ss (race) 38mm	150:-
Beg. strålkastare m. insats (Pantah)	150:-
Beg baklyse kompl. (Pantah)	100:-
Rotorplugg och startmotorplugg (f. race)	150:-
1st. 650 Pantah kamaxel (std) orizz. aldrig körd	500:-
3st. TT-2 (race) vertic. kammar (beg)	st/ 500:-
Beg. oljepump (Pantah)	200:-
Beg. pic-ups på platta (tändn.) Pantah	200:-
Beg. transkåpa (Pantah)	200:-
Beg. startmot. (Pantah)	100:-
1st svänghjul m. nytt centrum	200:-
plattan bakom koppl (500/600) för dom 3 skruvarna (ny)	100:-
2st. Brembo-calipers svarta (Pantah500) beg. paret/	600:-
Rickman 2-mans dyna (ngt sågad i) m. stoppning	200:-
4st. nylimade bromsbackar Yamaha TZ 250/350 fram	alla/ 800:-
Packfickor "Denfeld" svarta m. ställn	1000:-

Binge 08/422672

ja se det var en riktig annons att suga på under mörka kvällar..

Sälges

Raleigh 1928 500cc SV. Förvånansvärt komplett renoveringsobjekt. Pris från 10 000:- beroende på utrustningsnivå.

Laverda 3C 1974, 1 000cc DOHC. Ekerhjul. Förvånansvärt fin. Har endast gått 1 800 mil. Pris: 30 000:-

Kawasaki A7R 1968 350cc. Fabriksbyggd roadracingsmaskin. Kjell Bogrens SM-vinnare från 1969. Pris: Förvånansvärt dyr.

Håkan 046-77 57 89

Selges

Felger kompl., bromsar (skiver, ok, pumper), kompl. Bosch tandn., 40 mm Dell'Orto, 38 mm Marzocchi, Koni dempere bak, nytt 2-1 avgas syst., 860 motor hel eller i delar + div små delar. tlf 02-25 44 19 (Norge) treffes lettest före kl. 12.00 Arne.

Sälges

Ducati 851 Superbike -89. Röd, ca 300 mil. Nyskick. 85 000:-
tel 0140-147 59

Köpes

Rubbet!

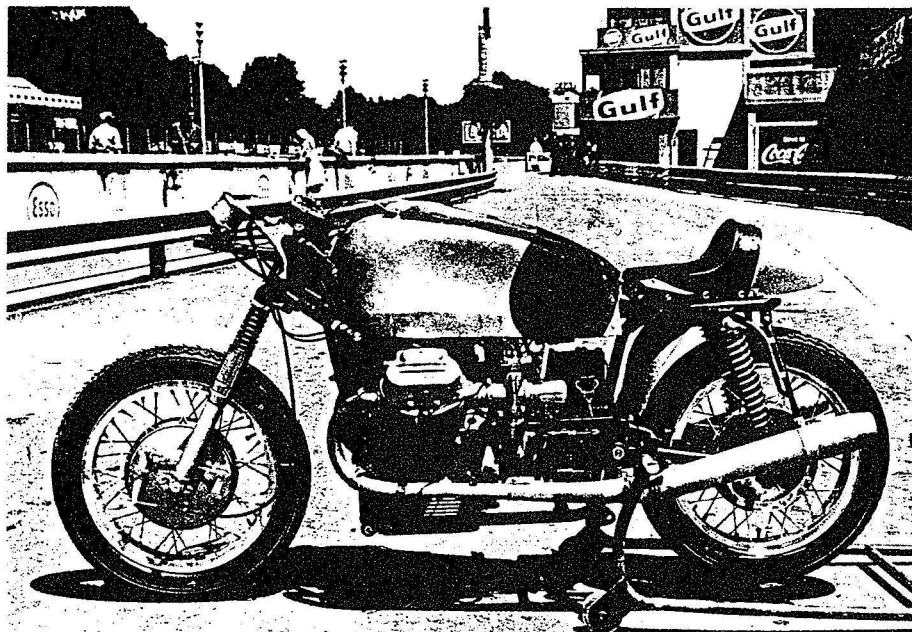
Sälges

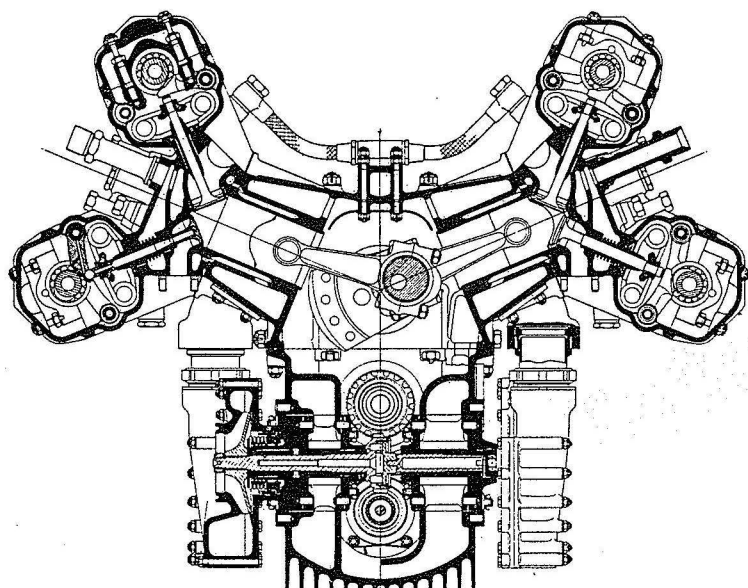
Corell Safety, storlek 54. Grått/vitt med värmeväst och temperfoam på knä, armbågar och axlar. Två år gammalt.
Bengt 046-29 48 36

Alla tiders hoj!

Tävlingen som utlystes i förra Cucciolo är nu avgjord. Som Ni minns handlade det om att utse tidernas motorcykel med avseende på tutti. Trots att svarstiden var knappt tilltagen översvämmades redaktionen med brev, kort, brevduvor, paket, telex, telegram, fax etc. Totalt fick vi in 327 618 svar, fördelat på 74 länder och 19 språk.

Vid sammanställningen av svaren visade det sig, till vår förvåning, att en överväldigande majoritet (83%) röstade på samma motorcykel. Segrare blev således den legendariska rekordmaskinen Moto Guzzi tillverkade 1969. En i grunden standard Moto Guzzi V7/V7 Special som i händerna på Lino Tonti och hans förare slog otaliga rekord, världen med häpnad och nu till sist, alla andra hojar. Grattis!





BRM 1.5 liters V-16 1950. Englands svar på Jenny Lind.
