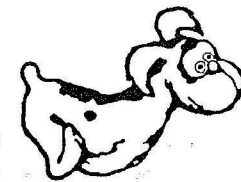


Cucciolo



Ett tidsbegrepp.

Nr 1/1991

Nr 31 sedan Nr 1



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, 118 54 Stockholm.

1:e obefintliga utgivare: Stephan Hoffmann, tel h 08-643 53 19, a 08-658 04 42.

1:e obefintligare utgivare: Jan Johansson, tel h 0758-768 87

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-118 54 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.

ADDRESS/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

Jan Johansson, Hjortronvägen 19, 196 31 Kungsängen, tel 0758-768 87, pg 204012-9

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

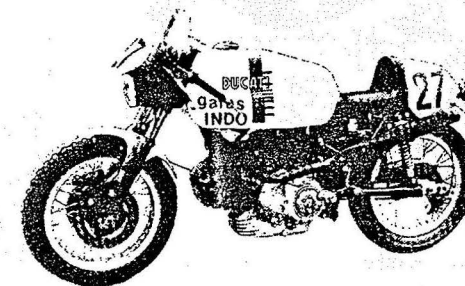
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

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



Satt just och funderade på om Bagdad
Café får visas när j

ag
... .



Safe enough for
**MOTHER'S
LITTLE ANGEL**

Carlisle
UNIVERSAL
Tire

Carlisle designed Universal—the general transportation tread—for any weather on any road. Constructed according to high safety standards. Made of 100% tough nylon cord, and backed by 50 years of tire engineering know-how. Built-in gripping power for more control on the road.

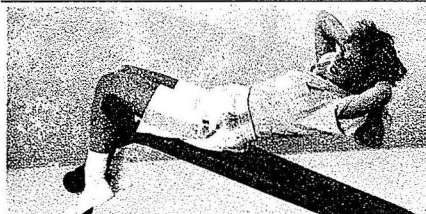
MOTORCYCLE TUBES IN ALL SIZES.

Carlisle Motorcycle tires. So safely built, even your mom would approve.

MADE IN U.S.A.

INNEHÅLL

- 4 Denna sida
- 7 Senaste nytt
- 13 BoT info
- 18 Historia om bromsar
- 21 Svenskt vinkeljäm
- 22 MC-mässan och brudar
- 23 Cucciolo har sett ...
- 26 Racekalender
- 27 Kultur, moral & etik
- 29 Redaktörens ruta
- 30 Sanningen kommer fram, del I
- 33 Fabriksbesök
- 39 Paris-Dakar
- 44 Danska skaft i BoT
- 45 Cucciolo har läst ...
- 49 Skruv special
- 56 Deklarationsbilaga
- 57 Farliga märken
- 61 6 timmars inbjudan
- 63 Bullerfonden
- 63 12 timmars inbjudan
- 64 Torr i kopplingen?
- 65 Borgo Panigale
- 66 Upprop till klubbens medlemmar
- 66 Skriet från vildmarken
- 67 Norskt järn



Omslag: Klubbens monter på mässan.
Foto: Jan J

ÖKA I BÖJARNA!

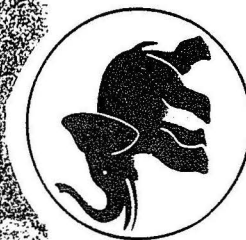
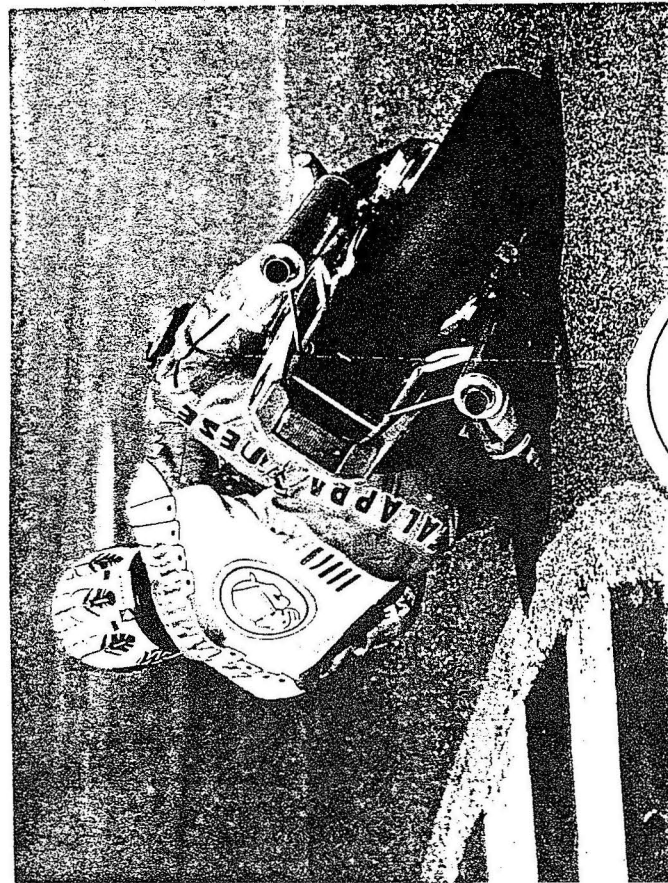
ÅK MED MEZELER, DET
ENDA SOM GREPPAR IGEN
OM DET HAR SLÄPPT.
BRA PRISER TILL ALLA
ITALIANOS.

PRISEX. KLAPPAT O KLART.

110/70 VB18 ME 33-112Y,-
170/70 VB18 ME 1-126Y,-

RING OCH SNACKA MED JARI
ELLER MARIO FRÅN
LAVERDAGÅNGET.

PS. VI HAR BARA MEZELER TILL MC
BARA DET BÄSTA.....



FITTJA DÄCK

Fågelviksvägen 29, FITTJA MC, ÖHRÅDE

METZELER

☎ 0753-76955

ALDEN RACING

Hos Ducati-specialisten, ALDEN RACING finner du allt till din Ducati.

Dessutom kan jag erbjuda däck till lägsta priser, både slicks och standarddäck, stålflätade bromsslangar till alla märken, Brembo bromsar, Marzocchi gafflar och stötdämpare, Jeb's hjälmar, snabbskruv till kåpor och mycket annat till bra priser!

Besöksadr. Hackeforsvägen 1

Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

1991 års annons!

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögner

OJ OJ PANIK!

Har precis fått ihop den japanesiska skrivmaskinen efter byte av en havererad radframmatningsmotor. Få se om den funkar nu?

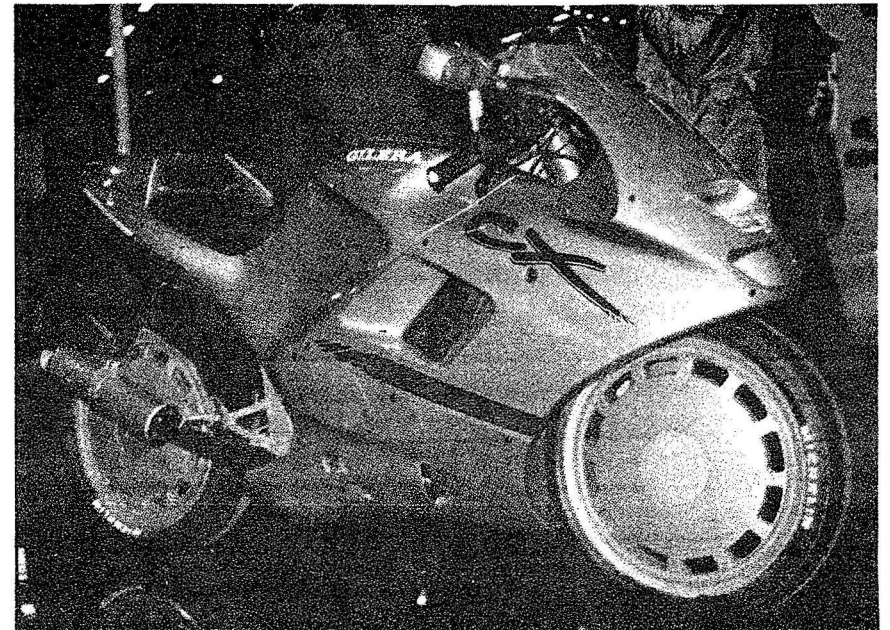
TEST

Vi
matar
fram
rader.

Jo den verkar funka. Nu över till lite skvaller:

GILERA 125 CX

Inte nog med att man tillverkar världens snyggaste motorcykel, 500 Saturno. Nu presenterar Gilera en 125:a som får vem som helst att tappa andan. Federico Martini heter designern som ju bl.a. designat DB1:an. Hojen har enkelsving och enkelbens teleskopframgaffel! Hade inte Hägglunds arméhoj ett liknande koncept?



YTTERST FÖRARGLIGT.

En mycket känd olycksfallsforskare har nyligen bestämt sig för att börja åka taxi och buss. Hans namn behöver vi inte upprepa här. Elaka tungor påstår att en dikeskörning skulle ha påverkat beslutet. Länsman uppmätte emellertid 2,3 promille i blodet och det tror jag kan ha haft med saken att skaffa. Pinsamt kan man nog tycka.

Det här utspelade sig självklart inte i Sverige det bästa av länder utan i Tyskland där man har något annorlunda traditioner och seder.

ps

MÄSSSKVALLER

Cucciolo kan säkert källa avslöja att ovalkolvs h-nd-n är en bluff. Det finns nämligen ingen motor under kåpan! Föregångaren visades inte heller upp, den visade sig nämligen ha mycket dålig vaghållning, på den hade man ovala hjul.

Den nya Pason, som inte heter Paso, utan Ducati 907ie, kom inte till mässan. Det ryktades om att den skickats till fel adress i Sverige. Så om det är nån som oväntat har fått en 907ie i brevlådan så vet ni nu var den hör hemma.

Öhlins visade upp sin senaste stötdämpare som var datastyrd. Dämpningen reglerades med elektronik som kunde reglera om sig flera gånger under en fjädringsrörelse. Cucciolo frågar sig då var man skall ha tangentbordet på motorcykeln?

Om man skall döma av publikrusningen (bokstavligt talat, Cucciolos reporter höll på att bli nedsprungen!) så var nog mässans populäraste evenemang ett par unga damers dans i baddräkt visandes diverse MC-tillbehör.

Jan J

Partikel-Janne har bytt namn till Hip-Hop-Janne. Varför framgår av namnet.

Enligt Trafikmagasinet är det inga problem att få tag på katt-bensin i Östtyskland. Cucciolo har varskott djurskyddsföreningar världen över.

MERA GILERA

Gileras V-twin börjar ta form. Senaste ryktena talar om bl.a. 60°, dubbla offsettade vevtappar, balansaxel, dubbla överliggande kammar och 4 ventilstoppar. En ny 700cc enstånka skall tas fram liksom en 125:a. Båda dessa skall få framåtlutande cylindrar på Yama 750-vis. V-tvinnen väntas bli klar 1992, men visas väl troligen upp på Milanomässan i höst.

FALAPPA ALLT BÄTTRE

Den minst sagt vilda Ducatiföraren Giancarlo Falappa blir allt bättre efter skadorna han fick i Österrrike (var det väl?) i somras. I december vann han ett snöskoterrace i Italien (de du Pelle Skogman!) före bl.a. Chili, Reggiani och Romboni!



Giancarlo Falappa

RYKTEN

Enligt rykten som cirkulerade på mässan så går det tyvärr mycket knackigt för Guzzi Center i Arboga. Enligt dessa rykten har Bror erbjudit agenturen till Renzo på Svital (som sågs i Guzziklubbens monter vid ett pat tillfällen men som Cucciolo tyvärr inte hann fråga) och Biscaya Motor i Hol. Panta blev tillfrågad på mässan och förnekade bestämt att de var intresserade. För övrigt verkar hela Guzzifabriken gå på kryckor just nu. Alessandro De Tomasos imperium håller på att rasa ihop. I somras tvingades han sälja Mazerati och Innocenti/Lambretta till Fiat. De Tomaso sportbilstillverkning är nedlagd, Benelli är sålt och..... vad finns kvar? Jo Guzzi! Förhoppningsvis så släpps Dr John Daytonan i sommar och då blir det fart igen får vi hoppas.

HÄFTIG ANNONS

Våran föreföredetta generalagent, MC-Huset, har en rätt rolig annons i de senaste MC-tidningarna. Under en liten bild kan man läsa: "Detta är en vanlig syn framför MC-Huset i Malmö en sommardag". Bilden föreställer ett femtiotal Ducati-klubbs medlemmar på väg att åka ifrån MC-Huset efter ett besök under årsmötet/träffen 1985. "En vanlig syn..."

ÖHLINS

Att Öhlins har nåt slags deal med Yamaha visste vi ju sen förut. Under mässan redde Cucciolo ut hur det förhåller sig. Yamaha äger 65% av aktierna i Öhlins. Man är alltså majoritetsägare. I praktiken utnyttjar man det så att man förbjuder Öhlins att sälja fjädringskomponenter till de andra japanska fabriksställen. Det gäller framför allt Honda. Honda kringgår dock det här fiffigt i bl.a. Superbike VM där man kör med s.k. semi-fabriksstall. Stallet drivs fristående, men med pengar från Honda. Jätten får som den vill i alla fall. Den enda landsvägshojen som har Öhlin fram och bak som standard är Ducati 851 SP3. Yamaha OW01 har Öhlinare bak.

MW

FÖRTYDLIGANDE

Eddies lön är 22 miljoner kronor. Per år. Det blir alltså 44 miljoner kronor, eller 14 Ferrari F40, eller 440 stycken 851:or.

NORTON I KRIS

Nortons MC-division har visat upp jätteförluster och hela MC-tillverkningen svävar i fara. Men, engelsmän brukar inte ge sig förrän skeppet har sjunkit...

TIPS

Ett tips till Norton är att göra som Husaberg. Gå i konkurs, blås aktieägarna och nollställ alla skulder. Mycket fiffigt.

Ny modell?

Cucciolos outtröttliga uppföljning av all Ducatirelaterad verksamhet har uppdagat något som måste vara en ny modell. Citat ur annons:

"Ducati 900 -78 Alu tank. Hollywood sits. 40 mm Dellorto."

33 000:- för en Amerikamodell. Kan det vara ett klipp kanske?

ps

MERTENS KÖR DUCATI!

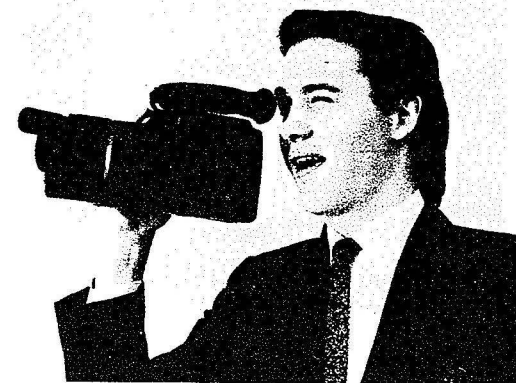
Den snabba belgaren Stephane Mertens, 3:a i VM 1990, kör Ducati i år i ett eget stall med riktig fabriksduccé. Det kan innebära startfältet i årets första race på Donington den 31:a mars kan innehålla fyra toppförare på Ducati: Raymond Roche, Giancarlo Falappa, Doug Polen och Stephane Mertens.

BIMOTA TESI STOPPAD!

Nej, det blev ingen tvåtakts tvåcylindrig Bimota i 500GP i år. Man kommer möjligen att köra hojen i Italienska mästerskapen, men man skall prioritera Superbike VM där man skall ställa upp med den Ducatimotorförsedda Tesin. En av förarna sägs bli Vittorio Scatola.

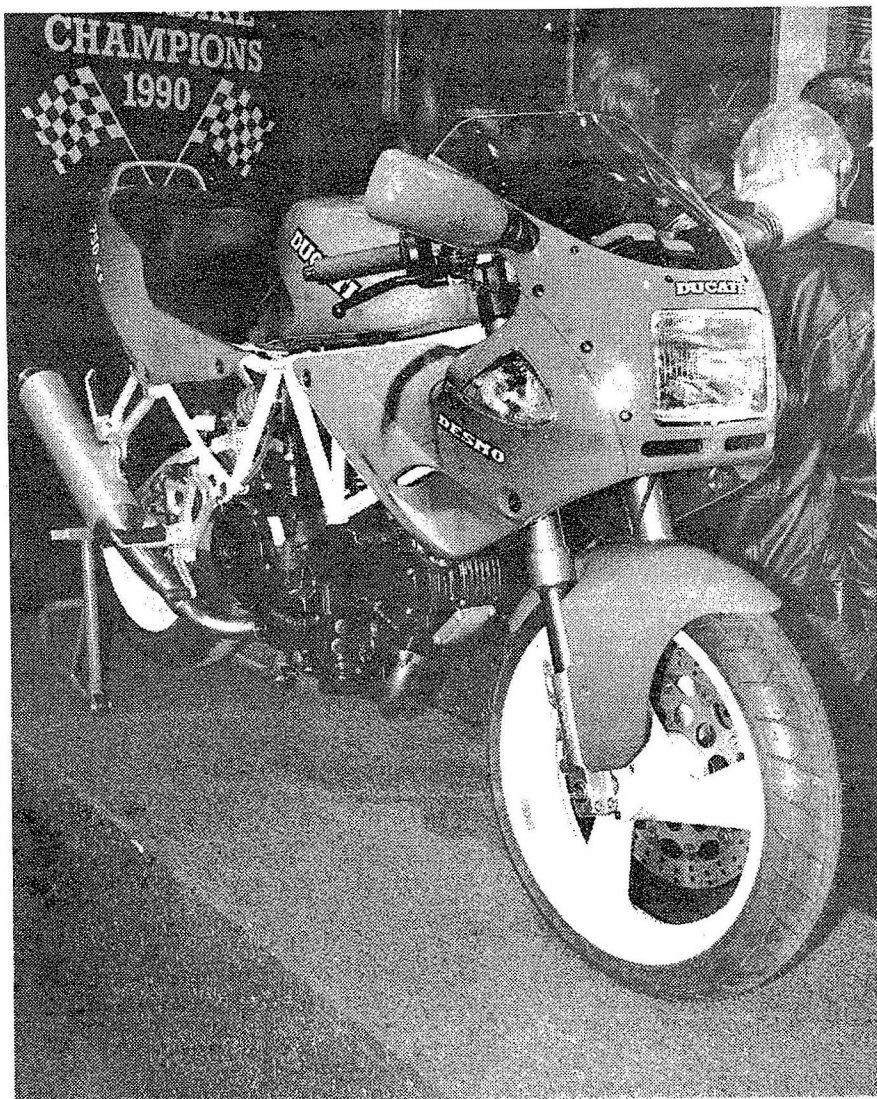
EDDIE KÖR CAGIVA!

Nyheten spreds med ljudets hastighet under MC-mässan i Stockholm. Eddie hade tecknat ett tvåårsavtal med Cagiva. Eddie har fyllt sin plånbok med 22 miljoner kronor (4,4 miljarder lire) från Castiglioni bankvalv. Redan i mitten av 1990 bad Cagiva Eddie om en del hjälp. Han lovade hjälpa till så gott han kunde. En del tester ägde rum och ryktena började surra. Castiglioni-bröderna ställde ett ultimatum: "Om du inte kör för oss 1991 drar vi oss tillbaka från 500GP"! Det ville ingen, inte Eddie och inte de tre japanska teamen. Castiglioni's ultimatum var faktiskt en bidragande orsak till att Eddie skrev på. Utmaningen och pengarna är två andra orsaker till att Eddie skrev på. Cagiva skall ta hjälp av Ferrari för att få snurr på grejorna, och Eddie skall delta aktivt i utvecklingen. Även Yamaha har erbjudit sig att hjälpa till! Man skall också få hjälp av Bud Aksamland som trimmade John Kocinskis motor 1990. Alexandre Barros skall fortsätta åka för Cagiva även i år.



DUCATI 750 SS - FULLTRÄFF

Cucciolo utnämner den nya supercleana 750SS till den näst snyggaste hojen som görs idag. Hojen är totalt rensad från onödigt kرافs och liknar Gilera Saturno ganska mycket. Synd om 750:n läggs ned i vår som ryktena säger. 67000 spänn är ett kanonpris!



BOT-INFO 1-91 910208.

Här kommer det i förra infot utlovade nästa infot. Det finns en hel del nyheter att redovisa. Jag börjar med det som berör dig som förare direkt. För att någonsin få den här informationen igen måste du gå med i vår nystarade förening, BATTLE OF THE TWINS-KOMMITTÉN, klubben för förare och supportrar av Battle of the Twins. Du som är aktiv förare i Norden (föreningen täcker upp hela Norden), blir aktiv medlem och betalar 100:- i medlemsavgift. Redan idag se det en del som får den här informationen som inte kör, vill de fortsätta få den samt att stödja Bot-racingen måste de bli passiva medlemmar, medlemsavgift 50:-. Press och märkesklubbar kommer att få informationen fritt även i fortsättningen.

Endast du som blir aktiv medlem tas upp i det register över dem som kan köpa däck billigt genom sponsningen av cupen. Mer om det senare. Vid ett möte vi hade i samband med mc-mässan i Älvsjö formerade vi styrelsen för klubben. Den ser ut så här:

Ordförande Björn Andersson

Kassör DanGustafsson

Sekreterare Eva Sellberg

Ledamöter Peter Lindkvist och Henrik Widigsson.

Vi kommer att försöka hålla årsmöte i samband med sista racet för säsongen och då kan givetvis styrelsen få en annan utformning.

När du blivit medlem i klubben får du givetvis fullständiga stadgar.

Hur blir man då medlem? Du fyller helt enkelt i XXXX en postgiroinbetalningsblankett med följande: Namn och fullständiga adressuppgifter. Telefonnummer till arbete och bostad, gärna fax om du har tillgång till det. Data om din tävlingshoj. Sedan är det alltså 100:- för aktiv medlem och passiv medlem betalar endast 50:-. Det hela sättes in på postgirokonto 4497928-4, betalningsmottagare är Battle of the Twins-kommittén.

GÖR DETTA SNARAST ! GÖR DETTA SNARAST ! GÖR DETTA SNARAST !

Som du säkert vet så har vi kastats ut i kylan av arrangörsföreningen ROADSAM, och SVEMO har väl inte precis bjudit in oss igen. För att vi ska kunna överhuvudtaget kunna hävda oss och kunna göra våra röster hörda i framtiden måste vi visa att vi står enade och att vi har ett massivt stöd både från de aktiva (oss själva) och publiken (alla andra). Dettat innebär följande; gå med i föreningen så fort du kan och värva massor med passiva medlemmar. Föräldrar, syskon, barn, släkt och vänner. Alla kan vara passiva medlemmar i Battle of the Twins-Kommittén. Om ni bor ihop tex, eller någon av någon anledning inte vill ha informationen så bara ange det på inbetalningskortet.

Hälften av samtliga medlemsavgifter kommer att gå till ITRA, International Twin Racing Association, och dess verksamhet. Andra hälften kommer att gå till potta, papper, kuvert mm. Blir det något över går det till prispengar eller Bot-middagen/årsmötet vid sista racet. Mer om ITRA senare i infot. Medlemsregister kommer att skickas ut så snart det finns möjlighet. Du som vet någon ny som ska börja åka ser naturligtvis till att få in denne någon i klubben som aktiv medlem.

För dig som inte bor i Sverige är det alltså svenskt postgiro som gäller. Du kommer fortsättningsvis att få dina informationsbrev direkt från Sverige och då endast på svenska.

Som tidigare nämnts bildades alltså International Twin Racing Association, ITRA, i Bologna några veckor innan jul. Medverkande på mötet

var representanter för BoT-racingverksamhet i Norden (undertecknad och Bue David-Andersen), England, Frankrike, Tyskland, Österrike och Italien. Sammankallande och mötets ordförande var Alan Cathcart. ITRAs huvuduppgift är att koordinera och organisera twinracing på internationell nivå. Vi kom överens om ett reglement för klassen som DERA ska presentera för FIM. Om FIM godtar det innebär det en öppning för verksamheten i ett fåtal länder, båda Sverige, då det finns ett godkänt reglemente för klassen från högsta ort. Tidigare har ett av argumenten mot klassen från förbundshåll varit just att klassen inte existerar, den finns ju inte med i FIMs kalender. En europeisk cup kommer att finnas redan i år på försök, för att förhoppningsvis köras fullt ut till -92. De tävlingar som är klara vid dags datum är:

13-14/4 Nürburgring, Tyskland
 15-16/6 Carole, Frankrike
 6-7/7 Monza, Italien
 13-14/7 Knockhill, Skottland

Övriga datum som väntas är från Belgien, Holland och Österrike. För att kunna sätta samman ett vettigt startfält kommer arrangören att utgå från rankinglistor med åtta förare och fyra reserver. En lista från varje land och Norden räknas här som ett land. Så här ser vår lista ut:

1 Kjeld Sörensen	
2 Ari Kääriäinen	Reserver:
3 Olle Andersson	1 Bue David-Andersen
4 Pertti Komujärvi	2 Dan Gustafsson
5 Juha Kyllönen	3 Timo Merentie
6 Juha Käki	4 Björn Andersson
7 Jorma Lantta	
8 Dag Lövaas	

Om du som inte är med på den här listan men är intresserad av att köra någon tävling utomlands tar lämpligen kontakt med mig. Rankinglistan kan komma att uppdateras efter hand under säsongen. Annars tar jag kontakt med den aktuella arrangören och ser om det går att ordna start. Naturligtvis krävs det internationell licens.

De regler som den europeiska cupen kommer att köras efter är följande: Minst 500cc, fyrtakt, två cylindrar, ej överladdning. Vidare kommer det inom ITRA att finnas en teknisk kommitté där representanter för tillverkarna ska finnas. Nu kan vi ju lägga till ett svenkt namn till den samlingen, Husaberg. De visade sin nya motor, en v-twin, på Älvsjö-mässan. Fyrventilad, vattenkyld, tillgänglig från 750cc till 1200cc. Med förgasare väger motorn 37 kg. Eventuellt kommer Erik Lundin (ESW) att bygga chassi till den. Ett projekt som vi naturligtvis följer med spänning.

På sikt kan vi kanske se fram mot ett VM i BoT, då målet är att även få med de Amerikanska och Japanska twinorganisatinerna i ITRA. På tal om Amerika, minst en nordbo kommer att åka till Daytona. Olle Andersson från Malmö håller på att preppa klart sin 851:a för att skickas iväg med flyg i mitten av februari. Själv åker han första mars för att delta i det anrika Daytonaloppet som i år 50-års jubilerar som arrangemang och BoT-loppet tio-års jubilerar. Håll tummarna för Ollenelli.

Mer information om vad som händer internationellt kommer efterhand. Om inte annat efter ITRAs andra styrelsemöte som preliminärt kommer att äga rum vid Tysklands tävling, på Nürburgring 14/4.

NATIONELLT

De stora nyheterna för oss här i det höga nord är väl dels att det danska mästerskapen endast blir öppna för A-förare, dels att vi kommer att dela upp cupen i två kategorier med en differentierad poängskala. För att anpassa oss till (inte EG, utan ITRA) kommer vi att anpassa våra regler till de som ska gälla i Europacupen. Alltså minst 500 cc, fyrtakt, två cylindrar, ingen överladdning. Det blir i realiteten ingen skillnad förutom att den övre cylindervolymsgränsen tas bort. Sedan delar vi internt för resultatberäkningen i cupen upp klassen i två kategorier. SuperTwin: ovan nämnda reglemente med insprutning. ProTwin: ovan nämnda reglemente med förgasare. Detta är alltså en intern uppdelning. På alla affisher, i alla inbjudningar, alla tilläggsregler, tidsprogram, arrangörernas resultatlistor, samt i folkmun heter klassen endast Battle of the Twins. Den differentierade poängberäkningen fungerar så här: De $\frac{20}{10}$ första över mällinjen i racet får poäng efter följande skala: 14, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Sedan får de sju första i varje kategori poäng efter följande skala: 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Ett exempel; ponera att de tre första i mål tillhör samma kategori och att fjärde man tillhör andra kategorin. Då blir poängfördelningen så här: Ettan 14+8=22p, tvåan 12+6=18p, trean 10+5=15, fyran 9+8=17p, osv.

Detta system liknar väldigt mycket det som använts i England 1990, och det har enligt uppgift fungerat väldigt bra. Tilläggs bör att ingen utanför 15 plats får några poäng, oavsett om han är bland de sju bästa i sin kategori.

Eftersom det danska mästerskapet endast blir öppet för A-förare måste cupen separeras helt från nämnda mästerskap, då samtliga deltävlingar måste köras på samma villkor. Dock har detta beslut av DMU "överklagats" av Michael deVoss och Kjeld Sörensen. Man ska ta upp saken igen i Sportsudvalget, Danmarks motsvarighet till SVEMOs RR-sektion, den 28 februari. Chansen finns att man ändrar sig. Men för tillfället ser årets tävlingsdatum ut så här:

MC-Nyttis BoT Cup	Danska Mästerskapen
14-16/6 Alastaro, Finland	22-23/6 Anderstorp
6-7/7 Rudskogen, Norge	29-30/6 Anderstorp
3-4/8 Mantorp, (Norge)	20-21/7 Knutstorp
24-25/8 Falkenberg, Sverige	7-8/9 Rudskogen
6-8/9 Knutstorp, Sverige	28-29/9 Falkenberg

Nu får vi bara hoppas att dessa datum inte ändras.

Vi har en ny sponsor: YOKOHAMA. Vi ber att få tacka Euro-Däck och Metzeler för det utomordentliga samarbete vi haft. Vi kan bara hoppas att det ska fungera lika bra med YOKOHAMA. Det är alltså Nordbecks Motorimport som importerar YOKOHAMA. Telefonnummer till MMI är 042-20 58 00, tala med Jimmy Nordbeck, det är han som har hand om däcksbiten. Yokohama är japanska däck. Låter inte så bra, va? Men det är de faktiskt. Utvecklingen går ju lite fortare där och även däcksfabrikerna har kommit ifatt resten av världen. Den norske elitföraren Kjell Sohlberg, som körde på Yokohama 1990, anser att framförallt framdäcken är mycket bra. Till och med bäst av alla! Bakdäcken var inte riktigt lika bra som Michelin, men till 1991 kommer bakdäcken i en ny gummiblandning som ska matcha framdäcken mycket bättre. Amerikanen Jamie James körde under 1990 Ducati för FBF i USA, på Yokohamadäck. Han placerade sig även i Superbike VM, bla kom han tvåa i ena racet på Brainerd i USA, på Yokohama. Senare fick han ju som bekant ta över Faloppas styrning i fabriksteamet. Den enda, mig veterligt, BoT-föraren som använt Yokohama under 1990 är Dag Lövaas, icke helt okänd. Även han är väldigt nöjd med däcken.

851. Superbikevärldsmästarreplican finns i några olika varianter. Allt för välkänd för att behöva någon närmare presentation. Pris ?? SPn lutar i alla fall åt 134.000:-. Det kanske går att skaka fram en Strada -90 till ett bra pris. För -91ans Strada kanske 108.000:- vore ett hett tips?!

900 SUPER SPORT. Vi hoppas att få hem den nya läckra Super Sporten någon gång under mars månad. Priset hoppas vi hamnar ungefär samma som på -90 års modell (79.900:-), trots att det lutar åt 13-14% inflation. Med andra ord en prissänkning på 10-12%. Men vi har ännu inte fått klara priser. Är du intresserad så är du välkommen att boka tid för en provkörning. Är du intresserad så hör av dig snarast, förra årets produktion av 900 SS såldes slut i Maj månad på fabriken förra året. Varför vänta??

NYA PASO 907 ie. Frågan är hur länge det är möjligt för Ducati att komma med bättre hojar varje år. Insprutningen har fått underbara ovationer i utländsk press. Priset hamnar väl förhoppningsvis på ??? inte så mycket över -90an ?? Kanske samma 79.900:- vore inte otroligt.

NYA 750 SPORT. Ännu mer trevliga nyheter. Ryktena förtäljer att Ducati troligtvis även kommer med en nytvecklade lågprisvariant på 750 Sport med två till ett original, enkel stor skiva fram mm. Vi ser med spänning fram mot att få hem den första 750 Sporten, troligtvis i Mars månad. Priset är väl ännu ett stort frågetecken, men med lite tur kanske det hamnar någonstans mellan 55-65 tusen.

MITO 125an. Finns redan hemma. Måste ses, otrolig, fantastisk verkligen obeskrivlig. Lillebror till 851an. Knallröd. Priset hamnar troligtvis på 36.500:- men även här är vi osäkra så här tidigt. Visst är det billigt om man ser vad man får för pengarna.

-90. Det finns ett par hojar kvar från förra året som vi kan sälja till mycket intressanta priser. Det handlar om någon 750 Sport och Paso 906. Eller varför inte en Moto Morini 400 för 35.900:- Så finns det någon 125a också. Slå en signal om du vill göra ett fynd.

Hälsningar från *Panta, Anette* och *Tomas* på Biscaya.

Telefon 0322-30124. 30129. 30159.

Fax 30180.

Biscaya motor

Hol Alingsås Tel 0322-301 29

Små – men störst på europeer

MOTO GUZZI
BMW
DUCATI



Biscaya motor

Hol Alingsås, Fax 0322-30180, Tel 0322-30124, 30129, 30159

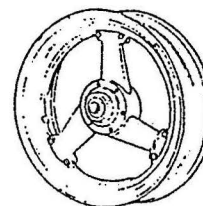
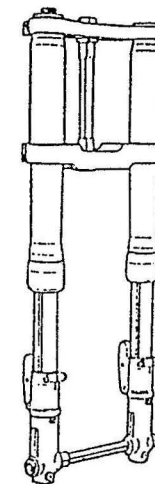
Sadlar, gafflar, kåpor, bromsar, styren, aluminiumtankar, instrument, trimbitar, förgasare, avgassystem, stötdämpare mm, mest till Ducati och Guzzi, plus lite till BMW. Sugent?? Skicka in talongen så får du vår 120-sidiga katalog med över 250 illustrationer. Och allt detta för 70:-

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

MC-modell: _____



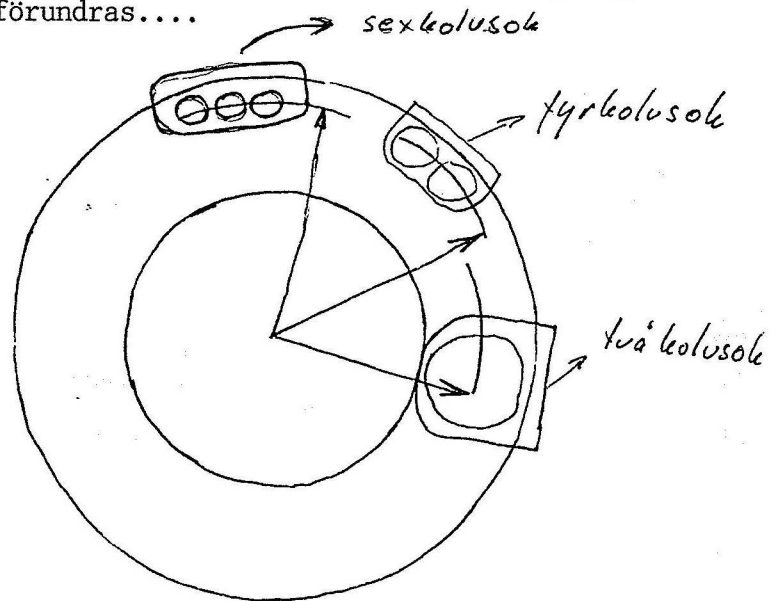
SVARSPOST
410 816 700
441 20 ALINGSÅS

BISCAYA
MOTOR

FRANKERAS
EU

Historia om bromsar.

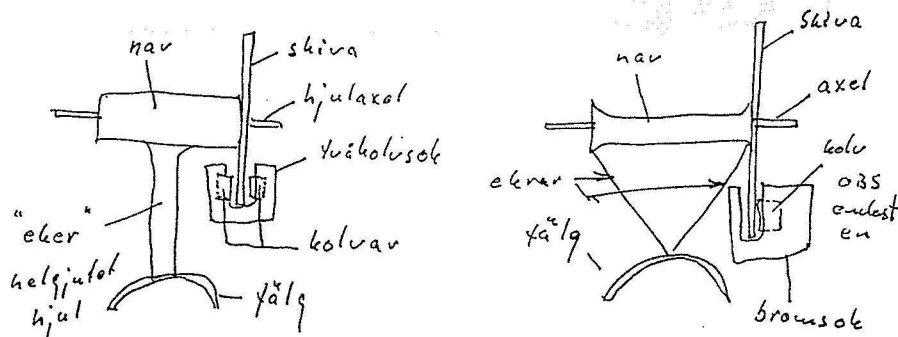
Tro det eller ej, men det var en österländsk fabrik som introducerade skivbromsar på seriebyggda MC. Dom såg emellertid lite konstiga ut och några år snare införde Ducati riktiga skivbromsar med tvåkolvsok när den tidens dräparhoj, den tvåcylindriga 750:n kom ut på marknaden. Sedan har utvecklingen rullat på. Det allra senaste är ok med sex kolvar och där är allas vår Hr Rising långt framme. Vad är vinsten med en så komplicerad konstruktion? Beskåda min tjusiga teckning och förundras....



Om ni har hämtat er från den bedövande konstnärliga skönhetsupplevelsen så ser ni att radien till mitten av beläggen blir längre i fallet med fyrekolvsoket. Och ännu längre i fråga om dom mikroskopiskt små kolvarna i sexkolvsoken. Därav följer en rent matematisk fördel som består av en längre momentarm. Jämför gungbrädan med tjocka elaka Arne och lilla blyga Lasse. Sedan följer en annan fördel gratis genom att skivan inte behöver lika bred anliggningsyta. Alltså lägre vikt.

Med moderna gjutna hjul gör det ingenting att det finns kolvar på ömse sidor av skivan eftersom

ekrarna lämnar utrymme ändå till skillnad från gamla tiders ekerhjul.



Solklart som framgår av ännu en konstnärlig prestation. För att beläggen skall kunna verka på båda sidor av skivan i fallet med enkelkolvsoken måste skivan vara fast monterad och oket ges möjlighet att glida i sidled, vanligtvis med hjälp av ett par axlar som samtidigt utgör fäste för oket.

Men. En enda kolv kan väl inte utöva mycket till tryck på beläggen. Det tryck som uppstår då man påverkar bromshandtaget verkar likformigt över hela den yta som utsätts för bromsvätskans tryck. Dvs bromskolvens genomskärningsyta. Alltså, bromskraften är direkt proportionell mot bromskolvarnas yta.

Om vi antar att ett vanligt tvåkolvsok har 40 mm stora kolvar så kan vi med hjälp av den numera okända multiplikationstabellen få fram att ett fyrekolvsok bara behöver 28 mm stora kolvar för att få samma bromskraft. Och sexkolvsoket endast 23 mm. Och där har vi alltså förklaringen. Större bromskraft med bibehållen skivdiameter tack vare längre momentarm eftersom dom små kolvarna påverkar skivan längre ut.

När oket är fast monterat så kan skivan vara flytande. Dvs monterad med distanser eller andra klurigheter som gör att värmspänningar inte får så stor inverkan. Skivan kan röra sig något så att en liten skevhet inte försämrar bromseffekten.

Till hösten på IFMA kanske det dyker upp en seriecykel med dessa underbromsar, men då kära läsare, kan ni förstumma er omgivning med att avfärda dom som gamla bekanta från Cucciolo.

ps

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 STÖTDÄMPARE + RESERVDELAR

BREMBO: KOMPLETT SORTIMENT

D.I.D: ALUMINIUM EKER FÄLGAR

RADAELLI CERCHI: KROMADE EKER FÄLGAR

GLASFIBER KÅPA: 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 ÄMNER ALU, STYRDÄMPARE

SKINNSTALL, 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

Svensk V-Twin

En av de intressantaste nyheterna på MC-mässan var en ny Husaberg V-twin. Motorn är en 60 graders V-twin på 1000 kubik och vikten är endast 37 kg! Den finns även att få i 750 och 851 (!) kubiks versioner och de är alla sexväxlade. Precis som deras stånkamotor så har den 4 ventiler/cylinder och toppen skvättsmörjs via en kamkedja som drar upp olja till toppen.

Enligt konstruktören Lars Nilsson som har firman Folan i skåne så finns även principerna för en 90 graders konstruktion klara om det finns intresse. Enligt honom

så är det ingen större fara med vibrationer i 60 graders motorn eftersom man använder mycket lätta vevstakar och kolvar.

Motorn är tänkt att användas för exempelvis BOT eller sidvagnscross. Det finns för närvarande inga planer på att bygga en komplett motorcykel med motorn i, enligt Husabergs VD Sievert Westlund. Priset för motorn kommer troligen att ligga runt 38 000 kr.

Efter Husabergs konkurs förra året så har företaget ombildats och ägs nu av bland andra personalen och Husabergs Italienska importör.

Jan J



MC-MÄSSAN

I STOCKHOLM 16-20 JANUARI

Efter att fått order från högre ort (styrelsen) så fixade Stockholms-Ducatiserna en monter på MC mässan i Älvsjö. Fyra Ducati lånades in: Göran Aldéns Montjuich -86, Dan Gustavssons Spondon 750 BOT-racer, Carla Alviks vackra 900 SS -76, samt Micke Werkelins 350 Scrambler -70. Dessutom visades för första gången i världshistorien en tävlingsmaskin från Cucciolos Battle of the Motorvelocipeds upp. Det var Lag Framtiden (8 i VM 1990) som vågade låna ut sin dyrgrip.

Fanns det då något att titta på förutom vår monter på mässan? Ja, det första som fångade intresset var tidningen Galagos monter, det var nämligen en seriemässa samtidigt, de hade såna kultserier som tex Socker Conny och Åke Jävel där. Chefredaktören på Galago hade varit med

om att dra igång MCM, så Cucciolo var ett välkänt namn där.

Väl inne i motoravdelningen såg man de stora företagens nyheter, först var Aprilia som visade upp sin senaste värsting Amico, som var mycket futuristiskt designad i de senaste Italienska färgerna. Garelli visade upp en intressant cykel i sin monter, ett ganska ovanligt märke i Sverige. Vartex visade upp en Peugeot med nya specialgjorda däck för ytterligare förbättrad väghållning.

WJ-bolagen som visade upp Piaggio-koncernens senaste, hade ett par nyheter, bland annat en flakförsedd skapelse som såg ut att tåla tuffa tag. De hade också en ny modell som var efterföljare till den gamla trotjänaren Ciao.

Flera klubbar och organisationer visade också upp intressanta cyklar, bland annat MCHK som hade en NSU Quickly -64. SVEMO visade ett antal tävlingsmaskiner, alla gjorda för tuff terrängkörning.

Jan J



Cucciolo har sett...

... VHS-rullen "Battle of the Motorvelocipeds-VM 1990"



Fritjof Nilsson Piraten, Edward Persson, Bo Widerberg, Ernst-Hugo Järegård och Jaques Werup. Namn som lyser klart på den sydsvenska kulturhimlen. Nu på våren-91 är det dags att fokusera intresset på Skånes nya kulturfenomen, film-skaparen Uffe Holmström.

Knappt har ovationerna klingat av för hans debutfilm innan han drämmer till med en efterföljare. Den nya filmen, med samma namn som den förra: Battle of the Motorvelocipeds, utvecklar samma tankar och idéer.

Filmens suggestiva inledning darrar av mystik och ockultism. Ett tvärt kast in i det mekaniska infernot, leder tittaren in i en kakofoni av ljud, färger, fart och dramatik. Dialog och repliker är ytterst sparsamt tilltagna. Den enda guidningen i handlingen som står till buds utgörs av två spökröster. Musiken bekräftar och understryker filmens mystiska och i stora delar oprecisa budskap.

Tittaren leds med på en 25 minuter lång vandring i en värld av kamp, utanförskap och triumf. Filmen kan tydas som en spegelbild av vår egen tid och dess frustrerade populationer. Kanske ser vi i denna omdanande film vaggan till ett nytt paradig.

De frågor vi ställer oss under filmens gång, får sitt svar i en av slutscenerna.

Filmaren har vävt in en slags rättvisans sensmoral, rättvisan segrar!

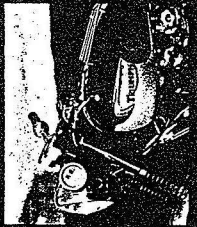
Om Uffe Holmström kan vi säga att svensk film i och med honom har fått den vitamininjektion vi länge väntat på. Han har av en av landets ledande kulturskribenter redan jämförts med Fellini. Kanske en överdrift, men ändå en fingervisning om att något stort är på väg att födas.

Ingen man i världen kan stå ensam bakom ett så här stort mästerverk. Holmström har knutit till sig några av våra mest kompetenta fotografer, musiker och statister. Namn som Sverker Ahrent, Doktor Hoffmann och Pink Floyd garanterar filmens kvalitet.

Cucciolos kulturredaktion tackar och bugar för detta hopp och löfte om svensk films räddning. Battle of the Motorvelocipeds får betyget fem hundvalpar.

Pinnochio





TRIUMPH DAYTONA

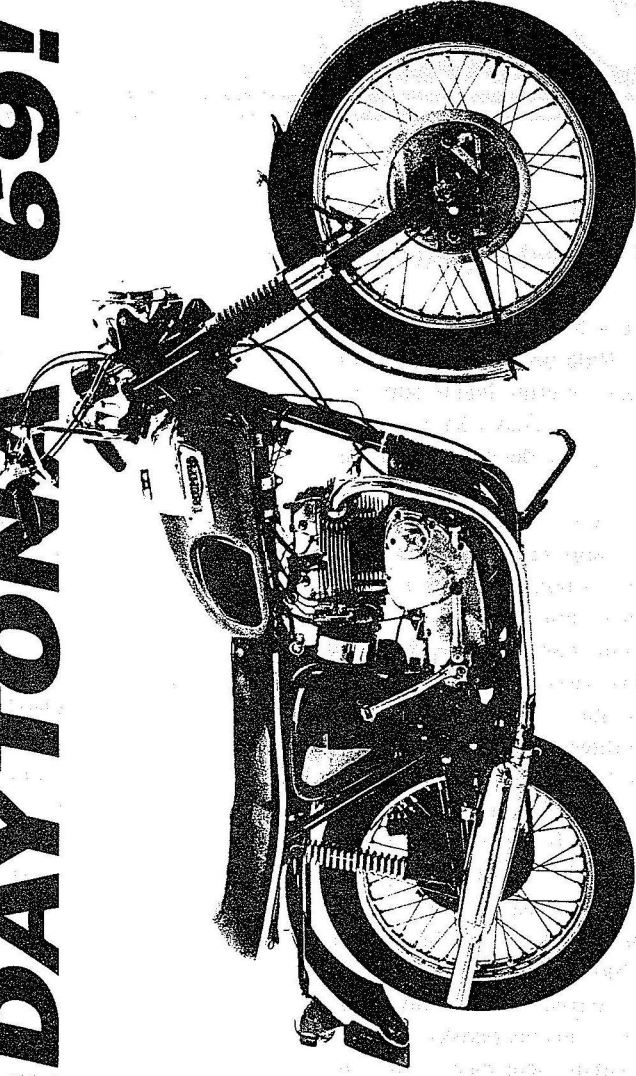
När Buddy Eimore 1966 körde fram alla Harley's och vann det prestigefyllda 200 miles

toppen på Daytona var det självklart att Triumph till 1967 års säsong kom att satsa på en Daytona-modell för vägen. När sedan Gary Nixon upprepade bra varden 1967 upphöjdes den lilla 500 Trajan till stjärnstatus. När Cycle World provkörde en äkta fabriks-Daytona i juni 1967 häms del ingen ände på alla beröm. Man menade att den tvåcyllindriga sötstängsmotorn i allt väsentligt var överlägsen allt annat som gick att köpa. Man förväntades samtidigt över allt så mycket på cykeln kom direkt från gatuhöjden. Motorn var naturligtvis trimmad efter konsolens alla regler men var i grunden en standardmotor. Ramen kom också från produktioncykeln likt som gaffeln och bakhjulet. Fram satt ett Fontannarav.

Alltjämt hade börjat 1957 då Triumph introducerade den nya modellen 21. Twenty-one fick den heta för att Triumph Eng. Co det året flyttat just i ju-gölet. Motorn var på en gång traditionell och Triumphmässig och innovativ.

TÄVLING!

VINN EN TRIUMPH DAYTONA -69!



Det var fabriken's första blockmotor. Den första modellen (31A) var på 350 cc men redan året efter kom en femhundra. Eftersom släget från 350-an bebövis (65,5 mm) fick man gå upp på 69 mm för att komma upp i 490 cc. Det la gav en modern, överkvarlärslig och vridrig motor.

Fram början var de nya maskinerna älskade främst som praktiska bruksobjekt. Vem minns väl inte "balthub" inpackningen över bakhjulet?

Till 1960 års säsong lanserades en ny sportmodell på femhundra-motorn.

Den fick ära det klassiska Tiger 100 namnet och utrustades med vässare kammar, högre komp och femskivig koppling. Ära därpå utvecklade man sportmotoren till slög, ängre och fog administrations delvis bort den klumpiga "balthub"-inpackningen över bakhjulet och därefter en sporten till Tiger 100 SS.

Till 1964 tog man steget fullt ut och övergav kapslingen helt och hållet på sporten samtidigt som den nya gaffeln kom på plats. Utvecklingen fortsatte små steg fram till presentationen av 1967 års modellprogram då den maximala sportversionen, Daytona, såg dagens ljus. Nu sparade man inte på krutet. Den nya toppen hade ändrade förbränningsrum med andra ventilkärl, dubbla förgasare och duktigt komp. Man ökade också duraluminium ordentligt i krammen.

Det nya krupaketet satte in en lika ledes ny ram som hade både ändrad gaffelvinkel och svingningsinsättning. Till 1969 fick Daytona den stora dubbelbäckstrumman samtidigt som vevaxelkopplingen modifierades på rimligssidan. Ända fram till nu hade vevet snurvat i ett guldager, vilket också hade varit en av svagheter i konstruktionen. Nu ersattes bussningen av ett kullager.

1969 års Daytona var och är den maximala sport-500:an. Den ser ut som en klassisk Traja, den har kuller-gemotorn, den har Triumphs bästa bromsar, och den kan bli din!

Tävlingen om MCM:s fina Triumph Daytona står öppen för alla nya och gamla prenumeranter som har pågående prenumerat. Allt du behöver göra för att ha chansen att vinna är att svara på frågorna på talongen och skicka den till oss. Om du inte redan är prenumerant kryssar du också i rutan för prenumerat.

PLUS ATT VI LOTTAR UT 50 ALMANACKOR & 50 MCM-LINNEN!

Alla som har pågående prenumerat och som skickat in rätt svar på frågorna före den 15 april är med i dragningen.

Den sista öppna frågan om varför MCM är Sveriges bästa höftidning används som utslagsfråga. Den som svarat i störst överensstämmelse med MCM:s expertpanel står då som vinnare!

MCM:s Daytona är i ett mycket fint originalskick. Cykeln är renoverad. Den har nyrenoverad topp av Dave Degens på Dresda. Nya förgasare och många nya slidlar. Den går fantastiskt fint kan vi rapportera, mjukt och smidigt som bara femhundra gör, samtidigt som den ryjer som bara en riktig 60-tals Traja kan sika göra. Den är besiktad och startklar. Ta chansen och vinn Triumphs finaste sportbåt. En verklig klassiker som startar på första ticken.

Fyll i kupongen och skicka in. Pengar är redan betalda. Du får en fina och skicka ett brev, fax, in eller besöka via telefon. Gåm låte rätt licensrad och motverka på fem ord varför MCM är den bästa höftidningen!

JAG VILL VINNA EN TRIUMPH!

PRENUMERATION 12 NR FÖR 330:-

Jag sparar 86:- (ord. lösningspris 426:-).

PRENUMERATION 6 NR FÖR 175:-

Jag sparar 41:- (ord. lösningspris 216:-).

JAG ÄR REDAN PRENUMERANT!

Men vill givetvis försöka vinna en Triumph!

A) Vilka två är vann Triumph på Daytona med 500-tvinnaren?
□ 1. 1967/1968. □ X. 1969/1970. □ 2. 1968/1967.

B) Varför döpte man den nya 350 cc blockmotorn till Twenty-One?
□ 1. Triumph flydde 21. □ X. Triumphs flugbörsta modell □ 2. Favoritidnaren på tjejer för Triumphägarna.

C) Vilket år kom den stora dubbelbäckstrumman på 500 Daytona?
□ 1. 1968. □ X. 1966. □ 2. 1969.

Karakterisera med fem ord varför MCM är Sveriges bästa höftidning:

Namn _____
Address _____
Postnr/ort _____

Tele _____

Frankens ej
MCM
betalar post!

MCM

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 Sthlm



ROAD RACE GRANDS PRIX

			125	250	500	Sidecar
March 24	Japan	Suzuka	*	*	*	*
April 7	Australa	Eastern Creek	*	*	*	*
April 21	USA	Laguna Seca	*	*	*	*
May 12	Spain	Jerez	*	*	*	*
May 19	Italy	Monza	*	*	*	*
May 26	Germany	Hockenheim	*	*	*	*
June 9	Austria	Salzburg	*	*	*	*
June 16	Yugoslavia	Rijeka	*	*	*	*
June 30	Holland	Assen	*	*	*	*
July 21	France	Le Castellet	*	*	*	*
August 4	Britain	Donington Park	*	*	*	*
August 18	San Marino	Misano	*	*	*	*
August 25	Czechoslovakia	Brno	*	*	*	*
September 8	Brazil	Interlagos	*	*	*	*
September 29	Malaysia	Shah Alam	*	*	*	*

EUROPEAN CHAMPIONSHIP

			125	250	500	5' bike	Sidecar
March 31	Britain	Donington Park	*	*	*	*	*
April 7	Ireland	Mondello	*	*	*	*	*
April 21	Andorra	Calafat	*	*	*	*	*
April 28	Spain	Jarama	*	*	*	*	*
May 12	Yugoslavia	Rijeka	*	*	*	*	*
May 19	Austria	Salzburg	*	*	*	*	*
June 16	Czechoslovakia	Most	*	*	*	*	*
June 30	Holland	Assen	*	*	*	*	*
August 11	Belgium	Zolder	*	*	*	*	*
September 8	France	Le Mans	*	*	*	*	*
September 15	Germany	Hockenheim	*	*	*	*	*
October 6	Italy	Monza	*	*	*	*	*

SUPERBIKE

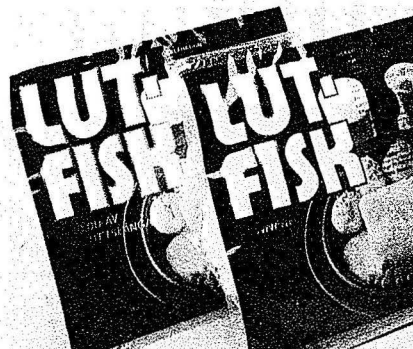
April 1	GB, Donington Park	August 11	Sweden, Anderstorp
April 28	Spain, Jarama	August 25	Japan, Sugo
May 26	Brazil, Interlagos	September 1	Malaysia, Shah Alam
June 2	Canada, Mosport	September 15	Germany, Hockenheim
June 9	USA, Brainerd	September 29	France, Magny Cours
June 30	Austria, Zeltweg	October 6	Italy, Monza
August 4	San Marino, Misano	October 19	Australia, Phillip Island

ENDURANCE

April 13-14	France, Le Mans 24 hours
July 20-21	Belgium, Spa 24 hours
July 28	Japan, Suzuka 8 hours
August 4	Malaysia, Johor 6 hours
September 21-22	France, Bol d'Or 24 hours
September 29	Donington Park 6 hours
October 20	Australia, Phillip Island 6 hours

TOURIST TROPHY

June 1-7	Isle of Man
----------	-------------



KULTUR, MORAL & ETIK

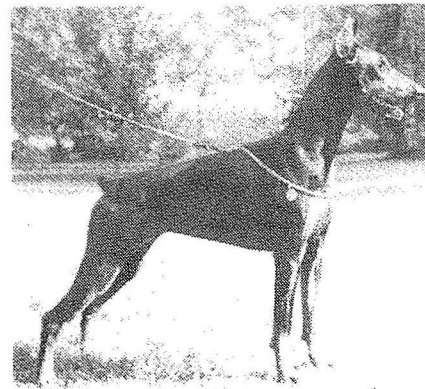
Valpen vägleder

Cucciolo - Hundvalpen

Cucciolo betyder ju som alla vet liten hundvalp men vad skall då en Cucciolo ha för innehåll? Som ni vet har den ju en fantastisk spännvidd där det förekommer allt från kultur till rock, ja till och med motorcyklar brukar få plats på någon rad. Men hittills har det skrivits om allt annat än vad en Cucciolo naturligtvis ska innehålla.

I. Hund-

Karl Louis Dobermann hette en tysk som levde i mitten av 1800-talet. I sitt arbete behövde han en skarp och modig hund och därför började han att avla fram en blandning av slaktarhund, rottweiler, tysk terrier och greyhound. Resultatet av hans



avel blev vad vi idag kallar Dobermann. Karl Louise hade efter detta inga som helst problem med att få in sina pengar som skatteindrivare.

Till Sverige kom rasen 1911 och introducerades då under ett namn som knappast passar denna graciösa och vackra hund, nämligen Släthårig Tysk Rätthund. Man ändrade snart namnet till Dobermannpincher och sedan till enbart Dobermann. Fullvuxen brukar den väga mellan 28-34 kg och bli 61-71 cm i mankhöjd. På senare tid, då skatteindrivare, väktare och poliser har gått över till andra metoder eller raser, har man avlat bort mycket av det skarpa hos hunden men respekten för den lever kvar och jag skulle vilja se den som sticker fram sin hand när en Dobermann drar upp läpparna och ler mot dig.

Finnkopp

II. -valpen.

Den tvåhjuliga finansvalpen.

När du läser rubriken ovan, undrar du kanske varför Cucciolo skriver om överklassfenomen som hellre läser Veckans Affärer än fläskar på i hundrafemtio på en öde sockenväg. De har väl inget med Ducati att göra?

Inget kan vara farligare än att tänka på detta sätt.

Ducati har de senaste åren fått en ny profil. Från att ha varit ett fabrikat som med klassiskt uppbyggda motorcyklar mest tilltalat nostalgiker och entusiaster, har man förvandlats till varje modefotografs drömbakgrund. Bra för publiciteten och försäljningssiffrorna. Mindre bra för oss!

Vad yrar snubben om? Det måste väl vara skitbra att bågarna säljer, så att återförsäljarna tycker det är lönsamt att lagerföra reservdelar?

De japanska fabriken har ju roffat åt sig nästan hela mc-marknaden genom att ständigt presentera allt modernare och allt snabbare hojar. Ducati är ett av de få märken som har överlevt attacken. Äran kan ges en enda modell: 900SS, som tillsammans med sina föregångare sedan tidigt sjuttital för många representerat tradition, hantverk och charm.

900SS har inte massor av hästkrafter, inte toppmodern utformning, inte robotsvetsad precisionsram, inte perfekt lackering, inte låg bensinförbrukning och inte bekymmersfritt ägande. Den har utstrålning.

Finansvalpen attraheras isället av de nyare Ducatimodellernas high-techformgivning, prestigevärde och höga pris. Ducati är status! Han investerar gärna i en stor 851:a åt sig själv, och en något mindre 851:a åt sambon. Matchande tillbehör är ett måste.

Inget fel i det, men vad rör sig egentligen innanför den röda hjälmens dunkla visir?

Svårt att veta, men däremot kan man förstå vad som **inte** rör sig där inne. Knappast är det glädjen över oljebrända stövlar efter ett hårt körpass. Inte heller små fnissanden när motorn går så illa att den låter som en popkorn-maskin. Att

klappa tanken och önska bågen godnatt, när den kämpat från Stockholm till Malmö med en bränd ventil, skulle aldrig falla honom in.

Ill. Förresten kör han aldrig så långt.

Men, det försämrade ekonomiska läget ger ju valpen ett enastående tillfälle att ägna all sin tid åt flåsåkande i bästa ducacatist-stil, så nu finns det hopp även för förtappade ducacatisjälvar.

Säg den kris som inte för något gott med sig!

UH

Nytt på pilsnerfronten...

...Ica har börjat sälja ett direktimporterat danskt klass-II øl som inte är så dumt. Det kallas tyvärr **Dansk öl** och bryggs av Bryggeriet Vestfyen A/S. Tunn men god, lite besk smak som man snabbt vänjer sig vid. Finns tyvärr ej på returglas, men en liten knubbig 33cl flaska är åtminstone roligare än en plåtburk. Inte särskilt dyrt.

...Samma Ica ska enligt vissa rykten upphöra med försäljningen av det östberlinska och mycket prisvärda **Köpenicker**. Anledningen sägs vara stigande priser nu efter Tredje Rikets återförening. En av testpanelens favoriter går alltså i graven...

UH

Kulturens Hjältar

Samlarbild 1: Björn Andersson

Juryns motivering: Genom sin blotta existens, sitt djupa engagemang och utnyttjande av ytterligt goda ledaregenskaper har Björn på ett förtjänstfullt sätt medverkat till genomförandet av årets MC-mässa.

Björns insatser har givit klubbens medlemmar oanade möjligheter till att sprida neoducatismen till en oupplyst värld. Hela hans agerande, att först leda uppbyggandet av klubbens monter och sedan gå och ställa sig i Flöters abstrakta värld, förlänar honom otvetydigt utmärkelsen **Kulturens Hjälte**.



Redaktörens ruta

Genom åren har klubbens medlemmar utmärkt sig, bland annat genom att i skrift beskriva verkligheten sådan den egentligen är. Skrifterna har efter redigering och duplicering presenterats i form av tidningen Cucciolo. Tidningen som bara blir bättre, tjockare, djupare, punktligare, bredare, färgstarkare...

I ett anfall av total enfald har någon bestämt att det för bild och text disponibla utrymmet på en sida är; höjd 184 mm, bredd 122 mm. Sidan kan disponeras som enspaltare (122 mm) eller tvåspaltare (2x58 mm). Anledningen till att tvåspaltaren används är ett bättre utnyttjande av utrymmet då man har bilder samt bättre läsbarhet.

Bokstävernas storlek är 10 punkter och typsnittet är Times. Material som skrivs i A4 format förminskas (oftast) så att sidbredden utnyttjas fullt ut. Det går med andra ord bra att skriva på A4 men tänk på att multiplicera ovan angivna mått med 1.41. Bokstavstorleken kan sättas till 12 eller 14 punkter.

I vår kâmpjuterbaserade pseudovärld finner man ibland folk med ordbehandlare. Redaktionen är Mac-baserad men kan även ta emot 3.5 tums disketter från andra system (ibland). Microsoft Word 3.0 och 4.0 går bra liksom WordPerfect 1.0-1.03. Även diverse textfiler (ASCII) har tryckts in i burken. Till sist, klistra inte in bilder i era artiklar. Har ni önskemål om hur de skall sitta, rita en skiss.

Glad påsk!

Mitt i sommaren 1982 behövde jag delar till maskinen. Det var en härlig sommar, varm och skön och det blev mycket motorcykel-åkning. På den tiden var MC-Huset i Malmö generalagent för Ducati. Av en del kritiserat, men jag måste erkänna att jag tyckte MC-Huset fungerade fantastiskt bra, åtminstone så länge Roland Poll stod vid rodret i reservdelslagret. Och det var naturligtvis till honom som jag ringde för att beställa ett framdrev och lite andra småsaker.

- Jo då vi har allt hemma, svarade Roland på bred skånska. - Dessutom, vet du, att det blir en Ducatiträff i augusti i år? Det visste jag nu inte men det var naturligtvis självklart att man skulle åka dit.

Träffen som blev, så vitt jag vet, den första mer organiserade i Sverige, skulle äga rum på Öland, sista helgen i augusti. Bland initierade spred sig ryktet ganska snart. Eftersom jag då bodde i Linköping så ringde jag Alden. Han ojade sig.

- Hur ska det gå? Jag som inte är van att åka touring. Och inga backspeglar har jag till Panthan heller, lät det i telefon. Men han lovade att ställa upp. Thorbjörn Carlsson i Norrköping, ägare till en blå Pantha 500 som han året därpå gjorde sig av med till förmån för en vit Guzzi och som en mörk höstkval 1980 sålde sin blänkande svarta Darmah till mig, beslutade sig också för att åka. Mats Arborelius, en av mina allra bästa vänner och som skulle bli, och fortfarande är, medlem nr 2 i klubben kom nerdundrande från Uppsala på fredag kväll. Vi åt middag och gick och lade oss tidigt för att vara fräscha dagen därpå.

Jag tror att det var närmare tio maskiner som samlades hos Alden dagen därpå. Det var sol och lite höst i luften, då vi mullrade ut på gatan. Alden lite vingligt och utan backspeglar och med en verklig tattarpackning fastspänd på sadeln. Vi la oss som pärlband på motorvägen. Där upptäckte vi ganska snart varför Alden en gång tillhört svenska road racingeliten. Vid Mjölby svängde vi av söderut och fortsatte längs väg 34. Fyra timmar senare närmade vi oss brofästet på Ölandsbron som var samlingspunkten.

Det hade redan kommit mycket folk. Robban Laver som var den ene initiativtagaren, stod och visade vägen vid infarten. En klunga beundrare stod samlade runt "Dansken" Hailwood Replica som kanske är den vackraste motorcykel jag har sett. Inget onödigt men med en finish och ett detaljarbete som var helt fantastiskt. Jag hade sett den för första gången på FIM rallyt i Luxembourg två år tidigare. Nu stod den där och blänkte i augustisolen och längre bort fanns Kalmar sund med det blå havet och Öland som avtecknade sig på andra sidan. Ölandsbron låg och gonade sig i solskenet och den svaga vinden och verkade bara vänta på att bli tagen i besittningen. Kunde man begära så mycket mer?

Robban Laver och jag kände varandra ända sedan vi körde trimmad moppe och var bästa polare i en av Stockholms västra förorter på sextitalet. Så småningom köpte Robban en Ducati 125 som han började tävla med. En maskin som lät något otroligt underbart för dem som hade öra till att höra. Tanken var oformlig och stor men rymde trots sin storlek endast ett fåtal liter. Exakt hur många minns jag inte. Anledningen var att man i Sverige var tvingad att pressa ner vikten till under 75 kg för att få maskinen klassad som lättviktsmotorcykel. Den var klart upphetsande att köra, åtminstone för en som susade omkring på en åttio kubiks susuki och nyss fyllt 16 år. Jämfört med Robbans Ducati hade Susukin en fördel. Den gick alltid. Ducatin gick ibland under förutsättning att man pysslade om den. Men så är det med ett fullblod.

När vi blev äldre skildes våra vägar. Robban fortsatte med motorcyklar och tävlandet och inledde en ganska så framgångsrik tävlingskarriär. I början av 1979 var han med om att starta den inte helt okända tidningen Bike. På hösten 1981 köpte han Bosse Blumenthals HR, samma maskin som hade gått i superbike det året och bestämde sig för att tillsammans med Roland Fröjd i Landskrona att ordna en träff för Ducatitåkare. Och där stod vi nu, samlade framför Robban som förklarade reglerna för den orientering som så småningom skulle leda oss till det ställe där vi skulle övernatta.

Mats och jag åkte tillsammans. Vägarna på Öland är nästan undantagslöst asfalterade och det är nästan omöjligt att bli uttråkad. Det var första gången som jag var på södra Öland och vi upptäckte ganska snart att det var viktigt att läsa kartan. Till slut landade vi i målet. Satte upp Mats tält och steg in i huset för att äta middag.

Så här långt efteråt är det svårt att minnas exakt vilka som deltog men av en händelse har jag kvar deltagarförteckningen. Den upptar 19 namn, men jag vet med säkerhet att det fanns fler deltagare än vad som står på listan. Beroende på att en del åkte iväg redan på nattkröken och inte kom med på listan som gjordes upp dagen efter. En som fanns med på listan var Roland Poll som deltog, om inte annat så för att representera chefen hemma i Malmö. Sex av deltagarna blev så småningom medlemmar i klubben och är det fortfarande om inget radikalt har inträffat. Kvällens samtal kom naturligtvis att handla om motorcyklar och goda historier som hör motorcykelåkning till. Dagen efter vidtog uppställning och fotografering av rariteterna. Dansken var redan borta, tyvärr. Med framgång lyckades han väcka alla då han for iväg tidigt på morgonen. Men vad gjorde det. Det är inte varje morgon man väcks av sången från äkta contis.

Då vi packade ihop Mats tält och beredde oss på att åka hem, var vi båda eniga om att mötet hade varit verkligen lyckat. Presis lagom med arrangemang som inte tog bort huvudsyftet, att låta folk som gillade Ducati träffas och prata motorcyklar.

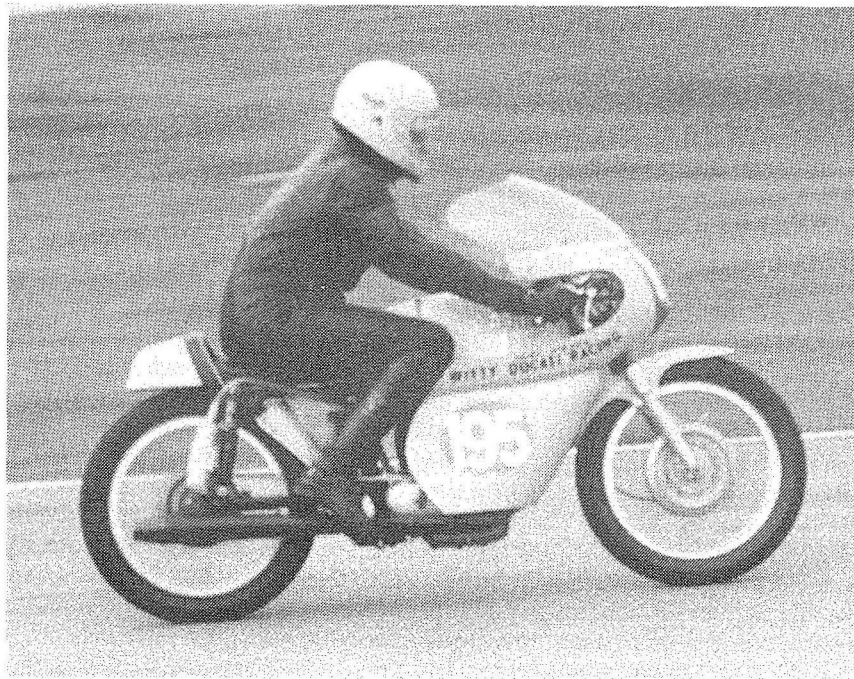
Lars Ekeman

DUCAATI

Bladet

ligger för döden.

350 snåla medlemmar förvägrar bladet dess livskraft.



Skicka bilder snarast till Micke Werkelin, Pyrolav. 52, 181 60 Lidingö

Postverket betalar portot.

FABRIKSBSÖK 7/12-90

I mitten av november blev jag inbjuden till ett möte för europeiska BoT-organisatörer i Bologna 8-9/12. Inbjudan kom från Alan Cathcart som fungerade som sammankallande och mötets ordförande. Initiativet till mötet kom från två italienare, Piero Marchesani och Roberto Garegnani. De arrangerar även den internationella tävlingen på Monza som varje år drar folk från hela Europa till BoT, SoS och classic races.

Samma helg som mötet hölls var det även Bologna Motor Show, mötet hölls för övrigt i ett rum på mässans område. Vad vore då inte bättre än att kombinera mötet med mäss- och fabriksbesök. Sagt och gjort. För att finansiera resan vände jag mig till bla. märkesklubbar och tidningar. Jag är väldigt tacksam för det sätt som Svenska Ducatklubben ställt upp för mig, motstycke saknas helt och hållet i historien.

I köpenhamn träffade jag Bue David-Andersen, där vi tog samma plan till Milano. Därefter tog vi tåg till Bologna, dit vi onödigt vid tretiden på fredag eftermiddag. Bue hade arrangerat så att vi fick besöka fabriken. Vi anmälde oss i receptionen och snart kom Sign. Valentini och mötte oss. Efter en snabb kaffe i baren, gick vi en rundvandring i fabriken. Vi fick dels se motorkomponenter, tex. toppar, vevaxlar, kamaxlar i olika stadier av bearbetning. Sedan kom vi till hallen där motorerna monterades. För tillfället byggdes endast 857-motorer. Tydligt går produktionen till så att man endast tillverkar en modell i taget. När vi var där tillverkades 888 SP 3:or, -91 års modell, 500 st ska göras. Därefter kom vi till kontrollstationen, där man startar samtliga tillverkade motorcyklar med tank och sadel-dummy, och sedan körs de ordentligt i rullande landsväg. Där mäts både hastighet och hästkrafter. Man måste beundra den iskalletestpiloten, som ligger på maxvarv på sexan med en icke fixerad motorcykel på en knapp meter bred rulle.

På väg från provkörningshallen lyckades vi övertala Valentini att få besöka Reparto Sperimentale, racing och utvecklingsavdelningen. Väl därinne fick Valentini mycket passande ett telefonsamtal så vi kunde röra oss fritt. Naturligtvis fick vi inte ta några bilder. Det man höll på med mest för tillfället, var säkert Paris-Dakarmotorer. Det stod en 888 på en bänk, men det som tilldrog sig mest intresse var en encylindrig motor. På en trippelätta-motor har man helt enkelt bara kapat av den bakre, stående cylindern. Dock har man behållit vevstaken, kartat den och kopplat den till någon slags balanseringsanordning. Vi uppfattade inte riktigt slagvolymen, men jag tror att borrningen var 96,5 mm och slaglängden 68 mm vilket ger 497 cc. Den ska placeras i en vanlig 888-ram, vilket kommer att göra cykeln längre och otympligare än sina tänkta konkurrenter. Eventuellt ska Alan Cathcart köra hojen i Sound of Singles-race 1991. Ett alternativ för Cathcart kan vara en Cagiva Mito med Husqvarna 610-motor. En sådan maskin har byggts i Varese och motorn passar som handsken i 125:a ramen.

Valentini drog oss ut ur Racing Department för en pratstund på hans kontor. Detta hade väl inte jag insett riktigt, och därför var jag inte förberedd med några frågor. Därför fick jag improvisera lite, men följande framkom i alla fall under vårt samtal.

1990 tillverkade man ungefär 12000 motorcyklar varav 85% gick på export. De främsta exportmarknaderna är Tyskland, Japan, Australien och Frankrike. Storsäljaren var framförallt 900 Supersport. 1991 räknar man också med att komma upp i 12000 enheter.

350 personer arbetar på Ducati. En sak som överraskade mig var att all lackering av plastdelar sker för hand. Det är endast ramdelar, köpstag och dylikt som lackas med robotar. Hojarna står sedan i en stor mörk lagringshall, tills de ska skickas i väg någonstans. Olika länder kräver olika förpackning av hojarna och det är därför som de inte packas i lådor förrän de ska iväg. 1991 kommer man att sälja effektanpassade motorcyklar till vissa länder. 851 Strada kommer att ha 82 hkr i Tyskland, Schweiz och Finland, jämfört med 95 hkr standard. I Tyskland och Finland är det pga bullerhänsyn och i Schweiz har man speciella effekttregler.

Valentini är väldigt nöjd med Nordbecks som importör. När Jardenberg hade agenturen skeppades det iväg 20-25 motorcyklar om året. Siffran steg sedan till 50-60 när Flöter tog över agenturen. Första halvåret sedan Nordbecks tagit över, hade det gått iväg 450 hojar till Sverige. Detta innefattar även Husqvarna. Fabrikens policy när det gäller reservdelshållning är att en importör bör köpa reservdelar till ett värde av 20% av vad man köpt motorcyklar för. Nordbecks ligger enligt Valentini på 21,4%. Han anser (eller tror) därför att vi har en utmärkt reservdelsituation i Sverige. Alla siffror som Valentini tittar på, innefattar hela koncernens produkter, och det är omöjligt att få honom att inse att vi inte kan räkna så. Husqvarnas försäljningssiffror har väl dessutom inte precis blivit bättre sedan Nordbecks tog över märket, snarare tvärtom.

På tal om Husqvarna, så tog jag upp Husabergs sol- och pannkakshistoria. Det intryck som Valentini fått från början, var att Husaberg skulle bli en kortlivad konkurrent till Husqvarna. Vi får väl se vad som händer.

Paris-Dakar rallyt, som redan är över när ni läser det här, men som startar när jag skriver, ingår i Cagivas storsatsning. Cagiva deltar med ett team med tre cyklar, samt stödjer ett franskt team också med två cyklar. Motorerna ska vara på 900 cc enligt Valentini, och snarlika fjolårets. De uppgifter som kommit genom Eurosport-kanalen vid starten i Paris, talar dock för att det är 750 motorer. I vilket fall som helst kommer man väl förberedda med 2:a, 3:e och 4:e plats i Pharaorallyt i ryggen.

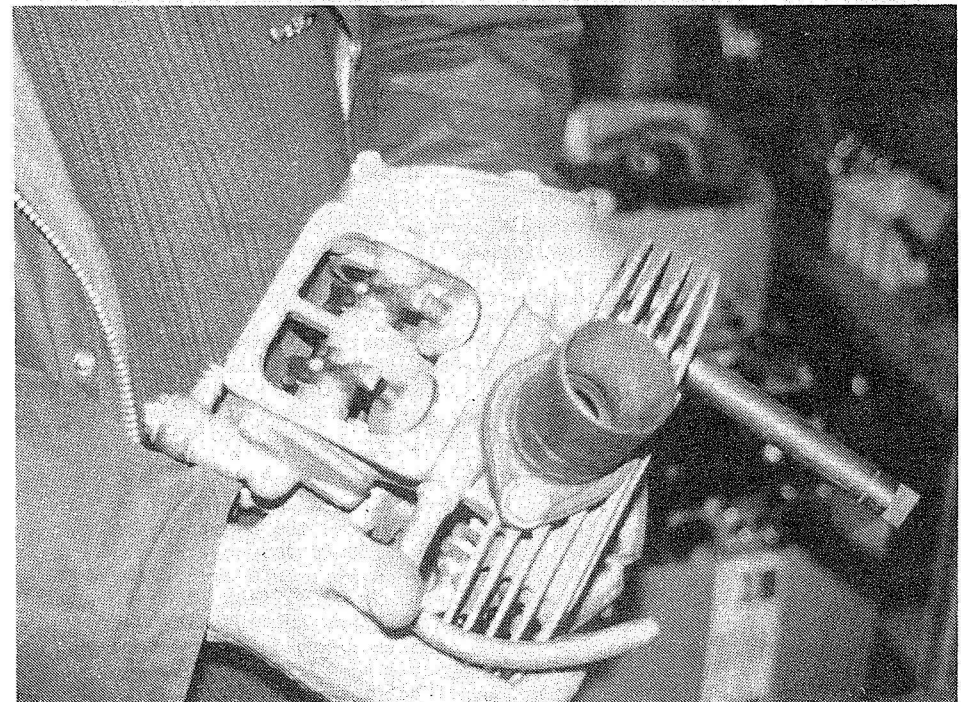
Förmodligen kommer Cagivas Grand Prix-team att fortsätta 1991. Då med Eddie Lawson i sadeln. Eddie provkörde Cagivan på Rijeka och presterade mycket bra varvtider. Han var dock inte nöjd med vägegenskaperna på maskinen som var justerad efter Mamolas specifikationer. — Jag är inte van att köra utan fjädring, sade Lawson efter provkörningen. Trots allt är han väldigt intresserad och samstämmiga uppgifter i flera tidningar talar alla för att han skriver på. Det är inget problem med ekonomin, utan det det hänger på är tydligen att få fram en godkänd mekaniker. För att förstå vidden av en sådan här satsning ur Cagivas synvinkel sett, kan vi nämna budgeten för 1990 års 500-team: 22 000 000 000 Lire, eller 110 miljoner kronor. Kolfiberramen som provades i slutet av säsongen kostade 1 miljon dollar per styck att tillverka. (ram inklusive sving.) Den tillverkades i Varese av Cagiva men konstruerades av Ferrari.

För övrigt tyckte Mamola att ramen var för styv.

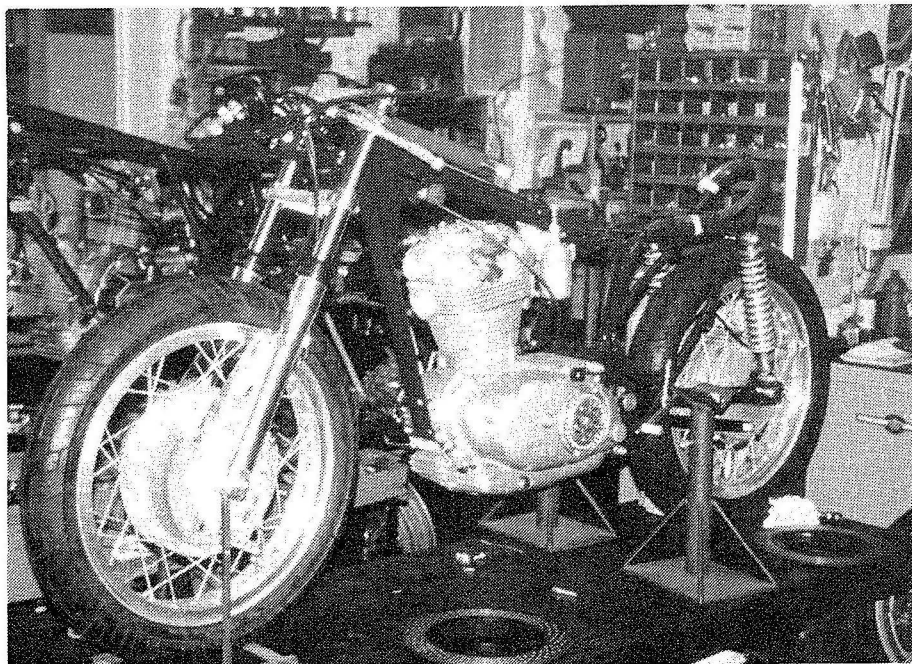
Tiden började lida och det var dags att stänga fabriken och gå hem. Vi tackade Valentini och gick ner till personalbaren och svepte en

whisky. Därefter tog vi taxi till NCR. Eftersom varken Bue eller jag talar italianska fick vi ingen egentlig kontakt med legenderna. De hade dessutom ett par italienska kunder i verkstaden redan när vi kom in, som inte heller kunde engelska. Att vi inte skulle köpa någonting gjorde väl bara saken värre. Vi kunde dock snoka runt ganska fritt. Bue letade efter delar till sin 200 Elite, men hittade en fyrventilstopp till sin 450 istället. Det stod en hel del 851:or där, bla ett par tyska som jag förmodar skulle trimmas. I övrigt stod det en stänka, förmodligen raceprojekt, och en gammal niohundra på varsin bänk. Det fanns även en race-750 nerplockad, och ett par F1:or, mer och mindre i originalskick. Men, det var fredagkväll även för Nepoti och Caracchi, och i stort sett utfösta försökte vi få tag på en taxi. Omöjligt. Till slut lyckades en butiksägare ringa en sk. privattaxi. Det var faktiskt inte svarttaxi utan någon sorts limousine.

Nästa dag skulle vi bara åka förbi GioCa Moto på vägen till mässan. Bue, som handlar en hel del med Casolari, skulle se om det fanns några delar till hans Elite. Och så skulle han ha lite andra grejor när han ändå var där. Jag passade också på att beställa lite delar som jag behövde. Till slut var vi där nästan 4 timmar istället för 1 som vi planerat. Men det berodde inte bara på våran köplust och nyfikenhet utan även på Casolaris uppenbart italienska arrogans och nonchalans. När man tror att det har blivit ens tur, kan han plötsligt sticka iväg med någon nyinkommen kund och vara borta i en kvart, tjugo minuter. Han hade gjort likadant med ett par tyska handlare som varit där hela förmiddagen.



Bue med fyrventilstopp till 450.



Stånka + gammal 900:a hos NCR.

Lite såg vi dock som gjorde det värt det långa besöket. I en hörna av skjuvet stod en kraftig deltabox aluram av fabrikat Moretti till 851. Vidare träffade vi en jugoslav vars DB1:a stod där. Den var utrustad med en ljuddämpare i kolfiber. Jag såg likadana dämpare i GioCa Motos hylla och efter en stunds samtal med jugoslaven visade det sig att det var han som tillverkade just kolfiberröret. (Det är bara ytterröret som är i kolfiber.) Roche har i slutet på säsongen haft likadana ljuddämpare på fabrikaren. Det visade sig att jugoslaven tillverkade samtliga kolfiberdetaljer till Ducati. Ljuddämpare, kåpor, tank, sadel, bakre bromsokshållare med stag mm. Han gör även kåpor och bensintankar till i stort sett alla racehojor, i alla fall i SuperBike VM.

När det ofrivilligt förlängda besöket till slut ändades, tog vi en taxi till mässan där vi "bara" skulle hämta våra väntande presskort på presscentrat. För att göra en lång historia kort, det tog en och en halv timme att komma in på mässan, och då fick vi ändå inga presskort. Till slut hade vi bara en timme på oss innan vårt möte skulle börja. Det var naturligtvis fruktansvärt mycket folk så vi fick aldrig någon direkt överblick över "vår" monter, men följande kunde iallafall noteras. Ducati, Cagiva, Husqvarna och Morini hade en gemensam, enorm monter. Falappa, med håret utväxt, skrev autografer vi Roches vinnarhoj. Cagiva Mito visades i en del nya färger, svart och Lucky Strike-lackeringen bla. En "Superbikers-cykel" visades, dvs en sänkt crosshoj med regnslicks. Det var dock inte den tvåhjulsdrivna som vi kunnat se på TV framföras av Mamola i Guidon d'or.

Det enda egentligen nya som visades på Bologna Motor Show var väl Yamahas TDM 850. En landsvägsanpassad, förstora Super Teneré. Kommer till Sverige, priset blir 59 900kr. Kanske intressant för den som vill bryta Ducatidominansen i BoT men ändå vill göra det lätt för sig.

Den korta tid som vi hade på oss gjorde att vi inte hann utforska några av alla de tillbehörsproducenter som finns i Italien. Dessutom måste man släss med en enorm pubertetspöbel som klänger på allt med två hjul. Vi skulle försöka hinna med en sväng på mässan på söndagen också men mötet drog ut på tiden så det gick tyvärr inte.

Mötet, ja. Vi började med att introducera oss för varandra. Det fanns folk från England, Tyskland, Italien, Frankrike och Österrike där, förutom vi. Vi startade ITRA, International Twin Racing Association. Organisationen ska först och främst verka för att en internationell tävlingserie etableras. Steg mot detta har redan tagits genom att regler för en sådan har fastställts. En Europa Cup redan 1991 projekteras: just nu, det gäller att knyta ihop de olika internationella tävlingar som redan finns, utan att få några krockar i datumen. Sökandet efter sponsorer till detta pågår också, främst av Gordon Anderson från England, som blev vald till ordförande i ITRA.



Middag med Cathcart & grabbarna på gamla flygklubben i Bologna.

ITRA ska även arbeta för att Battle of the Twins ska få centralt erkännande från FIM. I framtiden kan det faktiskt finnas BoT som en VM-serie om det går som vi vill. Det skulle i så fall göra det lättare för oss som arbetar med klassen på nationell nivå. Inte bara i Sverige, BoT blir styvmoderligt behandlat i andra länder också.

Det kommer mycket mer information om Battle of the Twins och ITRA senare, löpande under säsongen.

Björn Andersson

HOS SVITAL HITTAR DU VÄRSTINGPRYLAR TILL DEJ OCH

D U C A T I

TERMIGNONI avgassystem

MARCHESINI magnesiumsfälgar

REGINA KEDJA

NEWFREN bromsbelägg och lameller

MARVIC streetline fälgar (componibla)

MIGRIPS gummihandtag (original på 851 m.fl.)

CORNER skinnställ

JOLLISPORT handskar (mod. Lucky eller Mamola)

FREN TUBO stålomspunna bromsslängor

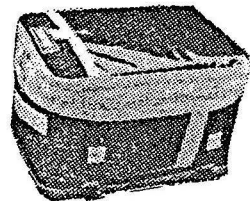
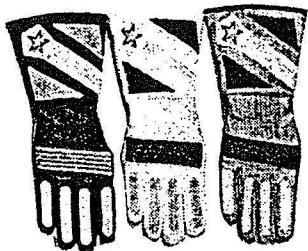
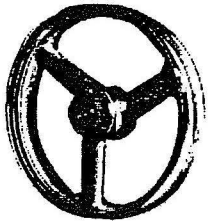
CLOVER tankväska med sugkoppar (perfekt till alutank)

EQUIPMENT ELITE packväskor m.m.

För vidare information om produkter och återförsäljare ring Italienspecialisten,

S V I T A L AB

tel 08-99 88 31 mobil 010-10 08 08



PARIS - DAKAR

Vem av de 406 tävlande kommer att vinna det trettionde Paris-Dakar som började den 29 december klockan 7.35, esplanade du chateau de Vincennes?

TSO (Thierry Sabine Organisation) vill att denna upplaga av det 9186 km långa Paris-Dakar skall ligga närmare Thierry Sabines ursprungliga intentioner. Det innebär mer krävande ökennavigation och uthållighetsprov som kommer att krympa skillnaderna mellan fabriksstall och privata.

Hur svenska medier kommer att sköta bevakningen av hetsjakten genom Libyen, Niger, Mali, Mauretanien och Senegal kan vi bara gissa oss till men franska kanal 5 (obs ej TV5) kommer från starten och fram till prisutdelningen den 18 januari att dagligen sända tre 30-minuterspass direkt från tävlingen, detta förutom den ordinarie nyhetsbevakningen.

CAGIVA s tre 750 elefanter styrs av Orioli (Ital), fjolårssegrare, Arcarons (Spa), och Neveu (Fra), femfaldig Paris-Dakar vinnare. För oss rasister kan det vara på sin plats att notera att GILERA representeras av hela nio cyklar, dock bara tre från fabrik.. Någon enstaka HARLEY vågar jag väl också nämna från listan. Ska vi dessutom hålla tummarna för STALAVEN 900 (Fra) och SEVER 930 (Fra) vad nu detta kan vara för specialbyggen?

Intevju med

GILBERT SABINE: "Tävlingen får inte vara avgjord innan start!"

I år så kan man sammanfatta tävlingsfilosofin med två ord: navigation och endurance. Varför?

Jag vill inte upptäcka i år igen att ett stall har två timmars försprång efter raksträckorna i den Libyska öknen. Navigation och endurance innebär en möjlighet att jämställa stallen.

Vilka nyheter bjuder navigationsmomentet på?

Vi har upp till 60% nya pister i utmärkt terräng som är helt okänd för de tävlande. Världens bästa navigatör existerar inte. Det finns de som kan navigera och de som inte kan. Dessutom har vi i år en sträcka utan road-book. Vilken det blir kommer att tillkännages samma morgon som starten går för delsträckan. Några få kursangivelser och det är allt. Vi är tillbaka till ökenavigering

Hur har endurancemomentet utformats?

1990 fick vi strida för att ha en marathonsträcka. I år har vi fyra, vilket kommer att tvinga förarna att ta mer allvarligt på momentet. Vi har emellertid inte strävat efter att göra det för svårt. Sträckorna är relativt fria och fördelade på två dagar samt grupperade så att en lätt paras med en svår.

Marathonsträckor, navigationsproblem, följbilarna får ingen lätt uppgift?

Frånsett vissa sträckor där lastbilarna har svårt att passera kommer mekanikerna inte att ha mindre tid och tillfälle till service än tidigare. Men allt är en del av en filosofi som vi håller på att utveckla. Om man fullständigt byter ut en bil på kvällen efter en etapp, som många rallyteam gör, har man då inte förlorat meningen med rallyt? Jag ställer mig den frågan. Visst skall en amatör eller halvprofessionell få sköta sitt fordon och sätta det istånd för nästa sträcka, det är helt normalt. Men de magnifika demonstrationer i rekonditionering, där man byter i stort sett allt, utövade av de stora professionella stallen som exempelvis Peugeot, är visserligen superbtt att se och det är inte mot reglerna, men är det Dakarrallyts mening?

För att komma i täten i årets Paris-Dakar så krävs det alltså att man kör mindre fort än vanligt?

Exakt, och detta faktum lyder det gamla franska proverbet: "Den som vill komma långt sköter väl sin häst."

Det brukar finnas en sträcka väl värd att se upp med i rallyt. Vilken är det?

Enligt min åsikt finns det tre tuffa sträckor: andra marathonetappen som tar plats i Niger och den väglösa etappen på den nigeromalianska gränsen. Den sistnämnda är synnerligen krävande.

Slutligen har vi etappen i Mauretanien. I år kan jag lova att rallyt inte kommer att avgöras innan Dakar.

Med den internationella synkronisering som krävs, är inte rallyt en omöjlighet?

Varje år är det svårt och i synnerhet i år. Att rallyt inte blev försenat var ett verkligt kraftprov. Det kostade oss fyra gånger så mycket resande att ro iland rallyt denna gång.

Har ni inte fått kompromissa vad det gäller pistvalet?

Inget har egentligen stört utläggningen av pisten. I Libyen gav myndigheterna oss först en säkerhetskorridor genom landet men gränserna var inte för snäva. Slutligen fick vi dock en total frihet och ett extremt vänligt och hjälpsamt bemötande.

Antalet deltagare, när det upp till samma höjd som dina förväntningar?

Allt är inte tillfredställande på den punkten, i synnerhet vad beträffar motorcyklarna. Jag har ägnat mig mycket åt detta problem. Vissa tävlande är hårt exploaterade av reservdels- eller däcktransportörer. Priserna som tas ut är bortom allt förnuft. Det krävs att vi finner lösningar. Redan nästa år kan vi kanske själva förse tävlande med assisterande transporter.

De utan fabriksstall är lika mycket värda som andra. Ofta klarar de sig mycket bra trots sin mindervärdiga utrustning. Tyvärr är efterklangen från deras insatser mycket svag i media, inte alls i samma höjd som deras insatser på pisterna. Detta faktum är beklagansvärt eftersom det begränsar deras möjligheter att överhuvudtaget erhålla någon stark sponsor. Där, om någonstans, kan man göra något och jag räknar med att journalisterna kan vända på detta förhållande.

Intervjun ovan tackar vi MOTO 1 för.
Resten är stulet från diverse fransk
press.

Thomas Lundén



TILLFÄLLE 10%

Till Ducatiklubbens medlemmar på 10 st

Ducati 851 Strada-90

som vi får levererat till oss i mars.

Pris 109 000:- Nu 99 000:-

Medlemspris 89 100:-

Hör av dig omgående. Först till kvarn . . .

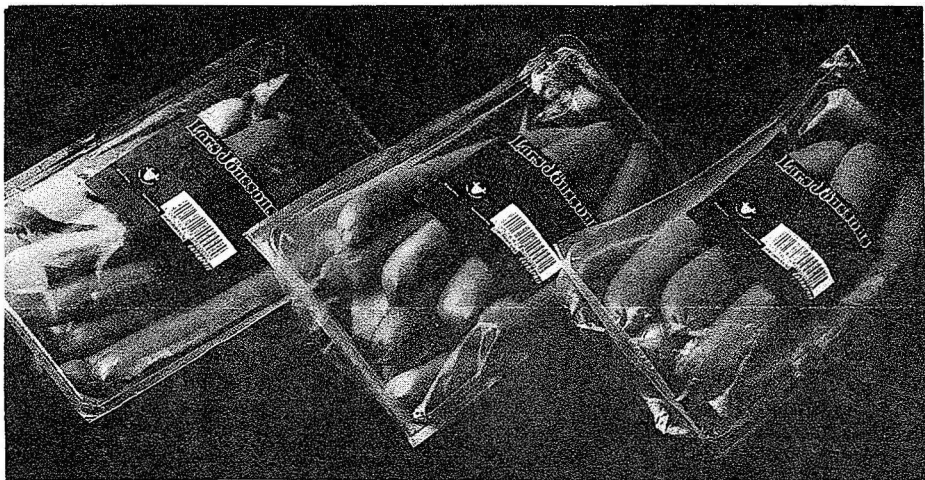
Nordbecks Motorimport AB 042-20 58 00

Vass kamskafts Ducce i BOTT



När jag var på Ring Knutstorp så inträffade det angenäma att en kamskafts Ducce visade klorna ordentligt med en 3:je plats. Det var det vackra ekipaget här körd av Peter Hansen från Danmark.

Carla Alvik



Cucciolo har läst...

... Scantrend-katalogen vinter/vår 1991. Boka skithuset, toalettliteraturens Strindberg har kommit med ett nytt alster! Åttiofyra sidor fyllda av kvalitet och saker till mänsklighetens fromma. Helt i konsumentupplysningens anda illustreras flera av artiklarna med fascinerande före/efter-bilder. Vem kan väl tvivla på "Solkrämen Jamaica" efter att ha sett bildbevis på att donnan blir brunare och brunare? Att även filten hon vilar på blir allt mörkare, får väl räknas till biverkningarna.

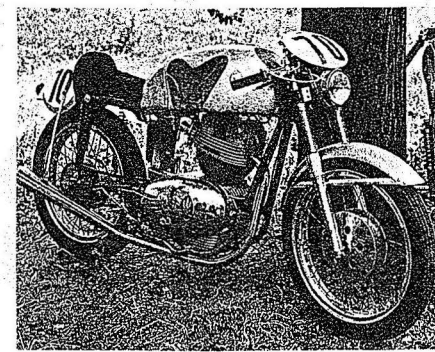
Utbudet är stort på artiklar som befrämjar välbefinnandet på mekanisk, kemisk, biologisk, elektrisk och magnetisk väg. Dessutom har man numera modesidor som får alla över åttio att häpna. Klent utrustade knuttrar med stora bågar får hjälp av penisförstorande "Handsome-up", och överviktiga stallchefer finner tröst i "Magdödaren". (Fult påhopp, reds. anm.) Tyvärr kan vi konstatera att kvaliteten faktiskt höjts jämfört med tidigare utgåvor, men Scantrend-katalogen håller fortfarande för en trevlig stund på skithuset!

UH

... Moto Légende, nr 1! Ny fransk pangblaska för folk som tycker att allt var bättre på Döggåhls tid. Nu är det ju så med franskan att den är i huvudsak oläslig för undertecknad vilket innebär att tonvikten i denna notis inte läggs på det språkliga i tidningen. Fast å andra sidan tycker jag att

en titel som lyder "John Surtees, authentiques et répliques" är rätt maffig. Tidningen innehåller en tuttfrittiblandning bestående av bland annat klubbnotiser, veteranhojar (Terrot, Guzzi), Rickman Métisse historik, Surtees + hojar, Kawasaki 750 trepip och en kul överblick över scootrar. Främsta anledningen till att spendera 30 riksdaler var nog ändå nedanstående bild på en 250cc Maserati.

SH

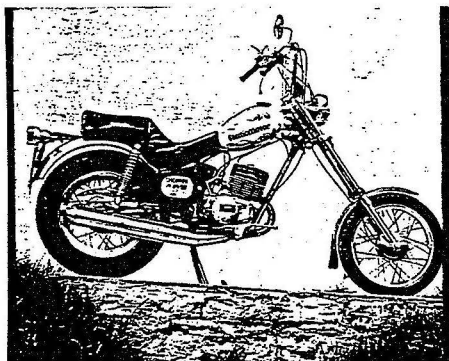


... Superbike nr 11-12/90. Suck. Vad har hänt? Vi-vet-bäst, vi-är-bäst, vi-är-störst tidningen börjar bli mycket pinsam. Trots att man tagit sitt namn från en känd Ducatimodell så kan man skriva nåt så vidrigt klumpigt som; "900 SS har nu samma design och chassie som 907 i.e. Skillnaderna består i att 900 SS har halvkåpa och luftkyld motor". Det var inte mycket som blev rätt där.

MW

... **Italienische Motorräder** av Achim Biedermann. En tysk bok om italienska motorcyklar. Det betyder väl en bok fylld med trista tabeller och fakta tänkte jag. Delvis stämde det. "IM" är dock främst en bilderbok på 222 sidor med de flesta italienska hojar som sålts i tyskland under 70 och 80-talet.

Bildkvalitén är klart bäst på de 16 färgsidorna, men varierar i övrigt. Många bilder, och hela bokens uppbyggnad, har man hämtat från Motorradkatalog. Bredvid en bild av hojen står tekniska data och pris. Tekniska data får man ta med en nypa salt, men bilderna ger boken ett visst värde.



Bilderna speglar vad Italien åstadkom i MC-väg de senaste 20 åren. Här kan vi se HD-Aermacchi Ala Verde 250 som ser ut som en 50-talare, bortglömde märken som Aspes, Malanca, SWM och Motobi, Fantic TX 141 Chopper (se bild) och riktiga höjdare som som Ducati 750 SS (i färg), Benelli 125/250 Sport Special, Bimota DB1, Laverda 750 S, Moto Guzzi V7 Sport och MV Agusta 750 S. Oj vilka läckerheter. Boken får tre valpar. Om boken varit som de 16 färgsidorna med kanonbilder och endast lite bildrext så hade det lätt blivit fem valpar.

MW

... **Hobbekatalogen** nr 61, en katalog som på 166 sidor försöker tillgodose tonåringens alla intressen. Skämtartiklar, avgasrör, verktyg, kameror, stereo, luftgevär och en massa knivar. Mopedsidorna lockar med 7-hästars-cylindrar och stora förgasare. För säkerhets skull med finstilt "...för tävlingsbruk inom Go-Cart...". Litet längre ner på samma sida finner vi en 3,5-hästarscylinder till Sachs Transportmoped! Nog tycker jag att Hobbekatalogen liksom mycket annat "var bättre förr", inte kan man väl åtra ett dataspel lika mycket som cykelbilen Fantom? Men, Hobbekatalogen har inte helt tappat bort gamla värderingar:

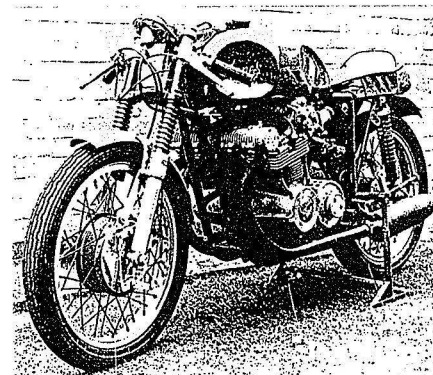
"PIN-UP FOTOS. Unga, fräscha, lättklädda flickor i flerfärgstryck på självhäftande plast. Sitter säkert på alla släta material."

UH

... **Classic Racer 4/90**. Lite småtråkigt nummer där man får leta efter godbitarna. Dit hör ett uppslag som avhandlar landsvägsloppet Milano-Taranto, två artiklar om Vincent-specialare, sedvanlig classic racing, Jack Findlay ätandes en grape frukt tillsammans med Mike Hailwood 1967 och även en artikel om en Ducati 900 SS. Det är en maskin som kördes av Dave Cartwright i Mick Walkers regi åren 1977-80. Till meriterna hör framför allt en 16:e placering i 1978 års F1 TT. Näst bästa Ducati, 15 placeringar bakom Hailwood. Hojen är nu återställd till originalskick.

Tidningens absoluta höjdpunkt är en artikel om en snäll liten farbror vid namn Dennis Jones. När kriget tog slut var det roliga slut för Dennis. Det blev inte mer

utveckling av radiostyrda torpeder, åtminstone inte de som drevs fram med Rolls Royce Merlin V12:or. Dennis ryckte sedan upp sig ur sin förtvivlan och byggde en motorcykelmotor istället. **En 500cc kompressormatad tvåtakts boxerfyra!** Sedan byggde han en ram, bromsar och allt annat som behövdes. Av bara farten blev det även en DOHC stänka, några DOHC twins och till sist ännu en fyra (se bild).



Där fuskade han lite, gaffeln kommer från en Norton och tanken var avsedd för en BSA. Å andra sidan tillverkade han förgasarna själv på grund av att fyra Amal GP kostade hela 70 pund. Dennis får fyra valpar, tidningen två.

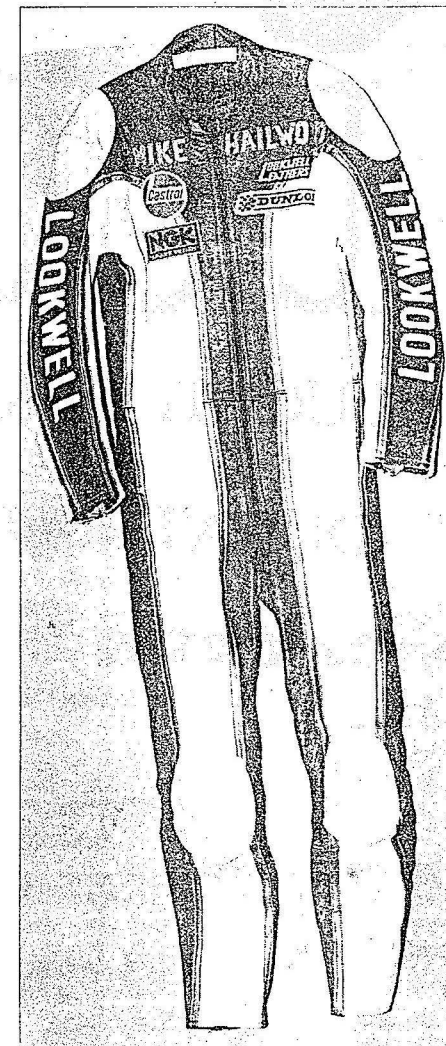
SH

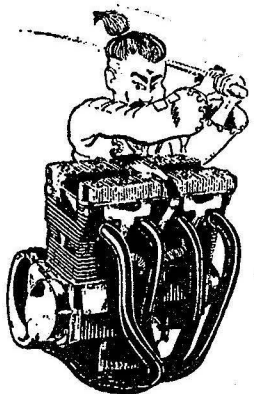
... **Arménytt 6/90**. Tidningen ges ut av arméstaben i en upplaga på 140 000 exemplar sex gånger om året. Den väger hela 69.97 g vilket ger 58.8 ton Arménytt om året. Enligt returpapperskartongerna på jobbet motsvarar 1 ton papper 14 träd. Ett års upplaga av Arménytt motsvarar sålunda 823 träd. **823 döda träd.** Avsågade vid fotknölnarna, armarna avskurna, flådda i ett stycke och till sist pulvriserade. Stackars satar.

SH

... **MC-Nytt nr 1/91**. Trots att man i numret utser Honda VFR 750 F till årets hoj så får vi ge en eloge till MC-Nytt. 3 000 mila testen på 906 Paso var ju riktigt intressant. Testen på Bimota Tesi 1D gör att tidningen får fyra valpar (Hondan borde dragit ner betyget mer).

MW





F L Y T T A T !

SAMURAJ MOTOR

Adress: Sveavägen 159
Norrstull
Tel: 08-31 59 00

DUCATI

DUCATI RESERVDELAR

DUCATI MOTORCYKLAR

CAGIVA

 Husqvarna

SKRUVAR.

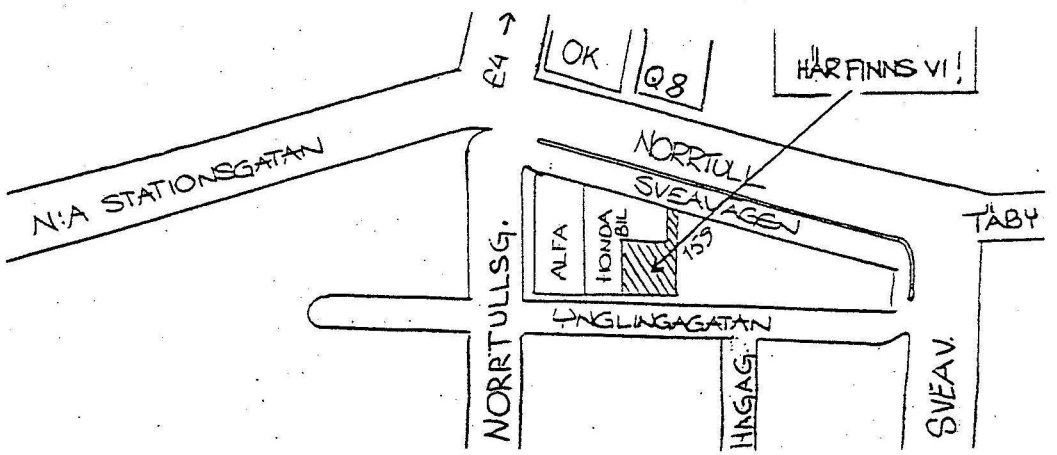
Eftersom, vi Ducatister, av omvärlden betraktas som rubbade eller lite hänsynsfullt uttryckt, lätt excentriska, kan vi ju ta upp en snurrig sak som skruvar här. Innan Engelsmannen Withworth började med standardiserade gängor för hundrafemtio år sedan så kunde skruvar se ut hur som helst. Varje fabrik hade sin egen uppfattning om den bästa modellen. Stor förbistring alltså.

Numera är det standardiserat så till den milda grad, men vi skall nog bara vara glada. I dag finns två system. MM-systemet och den Engelska världens sk UN-system. (unified). Hur man bär sig åt för att veta vilket som är störst eller minst, 3/4" eller 19/16" eller 11/16" eller 10/16" som är samma sak som 5/8", det kan vi nog inte gå in på här. Vi får lämna UN-gängorna med att konstatera att Bogren och co måste vara ena hejare på att räkna.

Med mm är det enkelt och logiskt och systematiskt. Tex är M6 mindre än M8. Precis 2 mm dessutom. Helt självklart använder man en 8mm nyckel till M5. Minsta barn vet att nyckeln som passar till M8 är tretton mm osv. Men å andra sidan skulle ni bli förvånade om ni visste vilka kunskaper dagens små barn äger. Något som tagit sin början med Pippi Långstrump.

Näväl, denna vår trygga värld är skakad i sin grund, ty sedan ett drygt år har några obotliga förbättrare varit framme. Numera kan man aldrig vara säker eftersom nyckelvidden hädanefter är ändrad till: M8=12mm, M10=16mm, och M12=18mm.

Detta är rent jävelskap och sabotage mot en bestående ordning och kommer att malträtera vår sinnesfrid under resten av livet. Skälet till standardiseringsgökarnas ändringsiver lär vara besparig. Av material. Fnuttigare skäl kan inte finnas i människans föreställningsvärld. Men sabotörerna har självklart ordentligt räknat ut hur enormt mycket ett företag av Volvos storlek sparar på den här ynkliga viktminskningen av fästelement som nyordningen medförde. Håpnadsväckande faktiskt, men minnet sviker barmhärtigtvis.



I mm-systemet anges stigningen som tex M8x 1,25. Det är den vanligast förekommande just för M8. Men det finns minst två standardstigningar ytterligare, sk fingänga. Försök köpa den på macken eller Järn-Åke. Ring mig genast om det lyckas.

Nu är det så vist ordnat, att exempelvis M8x 1,25 motsvaras av M10x1,25 som är en av M10 fingängorna. Osv oändligen. Det innebär att om gängan ryker så kan man skära en ny med samma stigning fast nästa storlek grövre. Det kan betyda hela skillnaden mellan dyrbar skrotning och framgångsrik renovering.

Vi försöker med tum. Vi tar 7/16" unc som har en stigning på fjorton gängor per tum. Den dimensionen har en kompis som heter 7/16 unf. F står för fine och här har vi alltså UN-systemets fingänga. Antalet gängor i det här fallet lär väl vara bortåt trettitvå per tum. Går det att översätta? Tja, diametern blir 11,11 mm men stigningen får ni räkna ut själva som övningsexempel. Nu kan jag ju avslöja att gängvinkeln är 55° i UN-systemet mot mm-gängans 60°. Så här ser ni själva. Det FINNS M11. I Italien. På Ducati tom. Vem kan säga var utan att fuska? Rätt svar meddelar Micke som bor på en holme rätt nära huvudkommunen.

Opel som är trogna mm-användare kör med en udda variant på vissa ställen, nämligen M9. Försök köpa såna skruvar annat än hos Opel-agenten.

En annan avvikande gänga är den som tändstiftet sitter fast med. Kallas M14x1,25. En som vill kalla sig Porsche-fanatiker (föga troligt, det gör hans hårt prövade bekantskapskrets åt honom i stället) skulle aldrig drömma om att använda annat än Bosch tändstift. Detta för att dom båda stammar från das Vaterland och använder PRECIS samma toleranser. Tänk er en pajad gänga på en dylik topp. Svindyrt täcker inte vidden av den katastrofen.

Det leder oss in på kapitlet trasiga gängor. Skruvar finns mer eller mindre hållfasta. Överstarka mekanikerare är nog det allra vanligaste. En vis och antagligen luttrad Engelsk renoverare sa en gång om nycklar: "Reach for the shortest one!" Han visste vad han talade om.

Den som haft med FIAT att skaffa borde ha

sett att vareviga skruv är märkt "Fiat". Dom gör dom själva nämligen. Dessutom står det 50, 80, 100, eller tom 120. Det anger hållfasthetsklassen. MM-systemet har motsvarande märkning men avviker en aning. 8.8, 10.9, och 12.9 kräver ingen ytterligare förklaring.

Om vi tar bort oljeträget på en Fiat motor så finner vi att det är monterat med en hel rad M6. En vanlig M6, 8.8 stoppar för mer än ett tons belastning och följdriktigt så anses 50-skruvar vara helt tillfyllest för en enkel plåtbälja.

Hade vi valt en 12.9 skruv så hade den hållit för drygt två tons belastning. Om vi kollar hur svänghjulet sitter så ser vi att där används 120-skruvar. Svarta och fingängade. Skälet härtill är komfortmässigt betingat. Det är mycket obekvämt med svänghjul flygande kring fötterna. Fråga er rallyåkande bekantskapskrets. En förzinkad eller på annat vis ytbehandlad skruv förlorar 10% av hållfastheten.

Vi tänker oss vidare; Man spatserar uppför ett brant berg eller knegar upp lite mer på sniskan. I vilket fall orkar man den tyngsta packningen utan att segna ner halvdöd av ansträngning? På samma sätt är det med gängor. Finare stigning tål högre belastning.

I själva verket tål en M10 stämplad 120 omkring nio ton. Marginalen förefaller betryggande och det är säkerligen noga övertänkt.

Om man nu kalvar sta och drar av en sån här skruv? Då har man ställt till det för sig, den saken är klar. Åtgärd ett blir då att kasta bort sina sk gris-pittar. Det enda dom åstadkommer är att göra ont ännu värre. Fö är fältet fritt för oräkneliga djungelknep.

Till sist blir man nog ändå tvungen att borra. Då finns en sorts utdragare att tillgå som verktygs-butiker och maskinfirmor tillhandahåller. Ser ut som på bilden:



En cylindrisk pinne med stjärnformat tvärsnitt. Till denna hör en mutter med motsvarande stjärnformade hål som träs över pinnen. Finessen är att man borrar ett noga avpassat hål med medföljande borrhög och för att centrera detta finns en uppsättning borrhögningar som ingår i den här listiga satsen. När man sedan slår in pinnen i hålet så skär kammarna på pinnen in i skruven utan att pressa ut den så att den låser ännu hårdare. Här avslöjas grispittens nackdel. Den är konisk, och ju hårdare man drar desto mera spränger den ut den avbrutna skruven som fastnar ohjälpligt. Det slutar oföränderligt med att pinnen går av och då återstår antagligen endast att gnista ut resterna.

Det är en elektrisk avverkningsmetod med mycket hög precision men ohyggligt specialicerad och oåtkomlig för vanliga människor.

Fö säger en smula eftertanke att om en skruv sitter så hårt att den går av utan att rubbas, så hjälper knappast grispittar och andra listigheter. Det blir nog till att borra och sätta in insatsgängor, tex helicoil. Numera finns den att köpa betydligt allmänare än för bara några år sedan. Ibland tom i väl sorterade järnaffärer.

Något annorlunda ställer det sig om man råkar dra av en skruv med våld för att den säkert "skall sitta". När man drar en skruv så finns det oftast ett moment angivet i handboken. Det är inte av en slump. Femtio procent av det momentet går åt till att övervinna friktionen under skruvskallen. Fyrtio procent går åt till friktionen i själva gängan och då återstår endast tio procent för att åstadkomma den önskvärda klämkraften utan att för den skull sträcka skruven för hårt.

Man kan hålla i minnet att det är dom här tio procenten som man skall träffa för att få ett förband som inte gängar upp sig eller knäcker skruven pga för hård sträckning.

Låter det krångligt? Tänk då förr när inte standarden var uppfunnen. Ut i garaget och kolla ventilspelen. Där handlar det bara om vanliga millimeter, fast små.

ps

Fart **Spänning** **Svek**

Battle of the Motorvelocipeds VM 1990

"...svensk films räddning...fem hundvalpar."

Cucciolo



Cucciolo **Rennfilm**
G m b H

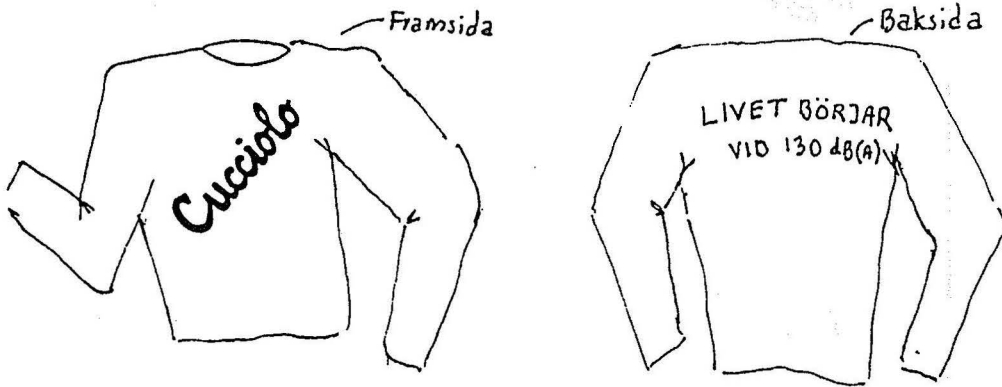
En samproduktion

120:- på Uffe Holmströms postgiro 408 09 32-9

VHS

KLUBBPRYLAR

NYHET NYHET NYHET. CUCCILO-TRÖJAN INKOMMEN.



Knäck Superbike för bara 100:-

Vit långärmad t-shirt med tryck på båda sidor,

kostar pinsamt låga 100:-

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

COLLEGE T-SHIRT

750 F1

VIT MED GRÖNT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

*Mike Hailwood
replica*

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

**900
SUPERSPORT**

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

DEKALER

RÖD TEXT PÅ
VIT BOTTEN

PANTAH

VIT TEXT PÅ TRAN-
SPARENT BOTTEN

**900
SUPERSPORT**

750 F1 *Mike Hailwood
replica*

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

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

TYGMÄRKE SOM KLUBBDEKALEN 25:-/st.

KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.



KLUBBDEKALEN

GRÖN-VIT-RÖD 5:-/st. ELLER 40:-/10st.

LOGO SERVICE

OM DU VILL LACKA OM FINNS MÖJLIGHETEN ATT SKAFFA TANK OCH KÅPDEKALER I VILKEN STORLEK OCH FÄRG SOM HELLST. DE LEVERERAS UPPSATTNA 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

DET NYA SKATTESYSTEMET

Den från TV kände Greven och industrimannen Ian Wachtmeister har hittat på ett finurligt skattesystem som inte kan undanhållas läsekretsen. Risker att någon byråkrat skulle få missriktade ideer avfärdar vi som orimlig. Cucciolo räknar inga Byråkrater i sin månghövdade skara. Så här förklarar Greven: "Efter århundradets skattereform blir det som bekant absolut förbjudet att göra avdrag. Det var i avdragen som problemen låg. Läger vi därtill att alla förmåner beskattas så har vi den nya situationen i ett nötskal. Jag vill här presentera ett förslag till blankett för det lydiga folkets självangivelser. Snart kommer det finurliga folket att inse att medan det förr gällde avdrag så gäller det nu att inte få tillägg."

A-Inkomster

Personnummer:
(Namn erfordras inte)

Inkomst av tjänst:

Inkomst av kapital:

Inkomst av bär- svamp. och kottplockning
(över 5 kg):

Inkomst av tillfällig förvärvsverksamhet:

Inkomst av eget hem (10 % av tax. värdet):

Inkomst av att bli bjuden på mat:

Inkomst av att bjuda andra på mat:

Inkomst av att resa i tjänsten
(200 kr/dag):

Inkomst av att inte resa i tjänsten
(50 kr/dag):

Inkomst av egen bil (10 kr/mil):

Inkomst av tjänstebil
(40% av inköpspriset):

Inkomst av cykel (besparande bilkostnader
10 kr/mil):

Inkomst av ensamhet. Gäller ensamstående.
(Engångsbelopp: 40.000 kr):

Inkomster för inkomstens förvärvande
(sk grundtillägg: 30.000 kr):



ps

FARLIGA MÄRKEN

I början av 80-talen (83 eller 84) började Kjelle Sveholm på Wheeler Dealer i Stockholm att sälja det berömda "13-skattemarket". Märket gjorde succé bland hojåkarna i Stockholm. Märkerna tillverkades av Gösta Ottoson i Dalarna nästan. Han hade suttit i polisförhör om dessa märken, men åklagaren la senare ner målet då man inte kan förfälska något som inte finns.

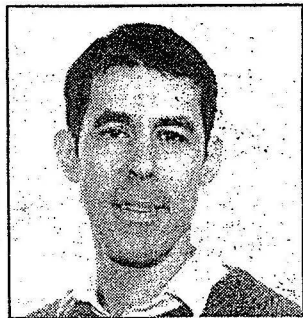


1988 blev en stackars chopperåkare stoppad av farbror polisen i stockholmstrakten. Allt var frid och fröjd tills han skulle åka iväg och polisen fick se skattemarket med nr 13 och inskriptionen "polis polis potatisgris". Detta föranledde 4 (fyra!) snutar att göra husrannsakan hos Wheeler Dealer den 4/12 1989. Kjelle plockade villigt fram de märken han hade till snutarna. En av snutarna ville förhöra Kjelle, men han begärde rådrum (det innebär att man varken förnekar eller erkänner brott, utan uppskjuter förhöret. Det har man rätt till).

Såsmåningom blev det förhör, och där delgavs Kjelle misstanke om bedrägeri. Kjelle begärde att få ta del av beslutet om husrannsakan, men det behöver inte polisen visa upp. Han åkte senare vidare till åklagarmyndigheten i Stockholm som inte kunde hitta något beslut om husrannsakan utan ärendenummer eller åklagarens namn. Då sökte Kjelle upp en av snutarna som gjorde husrannsakan och begärde att få se husrannsakens beslutet. Han blev mycket irreterad liksom en annan snut som fanns i rummet (troligen chefen) som förklarade att "det inte är någon amerikansk film". Kjelle fick i alla fall åklagarens namn.

Snuten ville förhöra Kjelle igen, men han begärde rådrum. Snuten var ordentligt irriterad. Sen sökte Kjelle upp åklagaren som gav en kopia av beslutet om husrannsakan. Kjelle blev tilldelad en offentlig försvarare och skaffade en del material för att kunna försvara sig. Den 3/1 1990 var det dags för förhör igen hos samma snut som blev så irriterad vid förra mötet.

Kjelle blev delgiven misstanke om märkesförfalskning, men förnekade brott. Snuten höll upp den beslagtagna chopperskylten med "13"-märket på och frågade om det inte var meningen att märkena skulle sättas på reg skyltar. Kjelle svarade att han uppfattat att kunderna satt märken på verktyglådor, skåp etc. i skämtsyfte. Snuten upprepade frågan igen och Kjelle svarade att "möjligheten kan inte uteslu-



tas". Snuten övergick nu till att fråga om ettärke som satt fast-klistrat på anslagstavlan där bl.a. "13" märkena satt. Han trodde att där stod "vågar du sätta det här på din bil" eller nåt liknande. Kjelle var helt oförstående och svarade att det står 15:- , vilket syftade på priset. Snuten ville då åka och kontrollera saken på plats hos Wheeler Dealer. Kjelle ansåg dock att han inte hade tid med detta, men att han kunde ringa nästa dag då han skulle jobba. Snuten blev inte överlycklig direkt av förslaget och förklarade att de bara kan åka om Kjelle går med på detta då de inte har beslut om husrannsakan. Kjelle ville då inte hjälpa till med en "illegal husrannsakan" och nekade till att åka med för att kontrollera. -Varför, frågande snuten. -För att jag är en allmänt obstinat typ, replikerade Kjelle.

Den 17/1 var det dags för nytt förhör. Samma snut, delgavs misstanke, förnekade brott. Kjelle upptäckte i förhørsprotokollet från den 3/1 att snute skrivit "Sveholm hade en skylt bredvid märket på anslagstavlan -törs du sätta det här märket på din bil-. Kjelle reagerade på det felaktiga påståendet och snuten försvarade sig med att "-Jo, så stod det". -"Du skulle följt med oss ner förut, men du var ju så mån om att inte göra det". Efter lite ordväxling förklarade Kjelle att det stod "Köp och kolla om du törs" på dekalen, med en pil som pekade mot en annan dekal. Till saken hör också att polismannen av nån anledning rev bort det omdiskuterade märket! Kjelle frågade om han skrivit som han gjort som hämnd för att han ställt till besvär och jobb. Snuten sa att det inte var nån hämnd och att det var hans fulla övertygelse att det stod så.

Av den här soppan blir det såsmåningom rättegång. Både Kjelle och chopperåkaren ställs till svar inför Stockholms Tingsrätt. Kjelle tar med sig den omtalade reklamtavlan från affären med diverse utvalda dekaler. Det är inte några vanliga dekaler Kjelle säljer. Tavlan väcker därför en del munterhet i rätten. Rättegången tar ganska lång tid och utanför sitter snuten som förhört Kjelle. Snuten väntar på att bli inkallad till förhör i rättssalen. Troligen är han fortfarande mycket irriterad på Kjelle. Efter en och en halv timmes granskning av 13-märken och andra komiska dekaler begär åklagaren paus. Efter pausen meddelar han att åtalet mot Kjelle och chopperåkaren läggs ned. 62 beslagtagna kontrollmärken skulle återlämnas. Och... snuten fick överhuvudtaget inte komma in och vittna!



Nedlagt åtal betyder inte att man blir frikänd från brottsmisstankar. Det innebär bara att åklagaren inser att det inte finns tillräckligt med bevis för en fällande dom. Kjelle rådgjorde därför med sin advokat och kom fram till att yrka en frikännande dom. Den frikännande domen kom i Stockholm tingsrätt den 10 Oktober. Chopperåkaren blev också friad.



I domen kan man bl.a. läsa: "De hos Sveholm i beslag tagna kontrollmärkena, som också företetts för rätten, är av samma art och kvalité (som det som satt på chopporn, MW:s anm) samt innehar rätt färg för för respektive år 1988 och 1989. I ingendera fallet är kontrollmärkena försedda med siffrorna 1-12 eller med registreringsnummer. I utrymmet för registreringsnummer finns i flertalet fall text av skämtsamt eller ovidkommande karaktär". "Sveholm har, sedan åklagaren nedlagt åtalet, begärt frikännande dom. Åtalet mot Sveholm skall som en följd därav ogillas". Alltså en friande dom!

Av Micke Werkelin efter manus av Sveholm och Stockholms Tingsrätt.

Battle

of the Motorvelocipeds

Efter den veritabla succé som den utställda tävlingsmopeden och videon över 1990-års BoM säsong gjorde på m-mässan, är det nu klart för en miljonhövdad publik. Alla större tidningar har anmält sitt intresse och racen kommer att i direktsändning kablas ut över världen genom det nybildade bolaget *Cucciolo*

Production Company. Vi kan härigenom se fram mot fantastiska prispengar och enorma sponsorkontrakt för alla deltagande team.

Många av toppförarna har sagt upp sina arbeten och satsar nu på en professionell karriär inom mopedracingen. Är du också intresserad av ära, berömmelse, pengar och groupies? Ja, då skall du anmäla dig till Battle of the Motorvelocipeds första deltävling på Aspö Ring i Skövde den 11 maj. Regler, se Cucciolo 6/90. Anmälan snarast till:

Stefan 0502-151 03

Jonas 0502-142 85

Philips ZM 1021
Sifferrör Philips ZM 1021 11z
X-235: Sifferrör Burroughs B-5971 med hållare
rörhållare 13-pol. för ZM1020/1021 14z
X-236: Kraftig laboratoriesladd MK-2/1,5mm²/1m
med pågjutna banankontakter. Svart. 9z-
X-237: snarlik ovanstående, MK-3/1,5mm²/1 m men
med skarvhylsa. Blå. 12z-
X-238: För samlare & nostalgiker: Efter senast
världskriget tillverkade Ducati en serie
kondensatorer (inte minst för att visa att
man även i Italien kunde tillgodose flygets
speciella önskemål), som kunde klara höjder
upp till 15000 m. 50000pF, 710Vdc, Provsp.
2 kv. Temp omr -40/+70°C. Originellt ut-
förande. 5z-
X-239: Låginduktivt högtemperaturmotstånd 6,8k
5 % 10 W Welwyn B1601 max 375°C. 33xØ15mm 9z-
240: Instrument 100uA med skala 15 A (shunt
medföljer ej). Flänsmått 69x54 mm. Fe.
Typ för panelmontage. Hål Ø 45 mm. 48z-
ical Tape "Scotch 3M". Bredd 1/2"
yards. Transparent polyester/akryl.
Isolation av t ex transformator- 26z-
x n 100mm

ur BHIAB Electronics AB katalog från 1986

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

Bullerfonden

Nu är det dags att betala in årets avgift till Bullerfonden, försäkringen som ser till att du kan njuta av den mänskliga rättigheten att köra Ducati med öppen megafon.

1990 kommer att gå till historien som Bullerfondens mest framgångsrika år. Under året bullrades det så att endast

93,57 återstår i fondens kassa. Detta år inleds då givetvis med att den gamla styrelsen (Sven Cullman) slängs ut och jag tillsätter en ny som består av endast goda vänner till mig.

Under 1991 har fonden idéer om att kanske skaffa några avgassystem för utlåning till behövande medlemmar vid

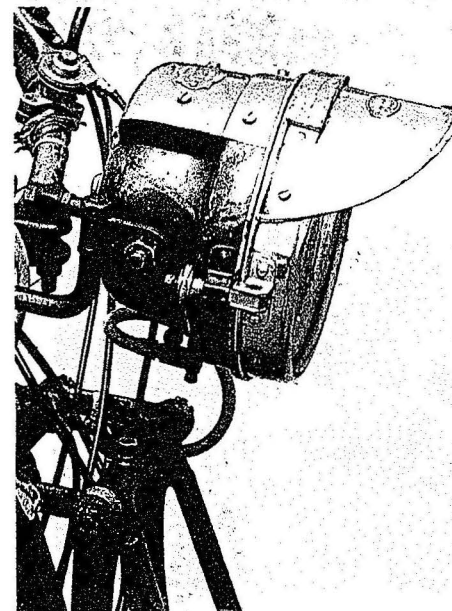


besiktning. Så har någon några buckliga men tysta avgassystem och är intresserad att sälja dessa billigt så kan ni höra av er. I övrigt kommer vi på alla sätt att arbeta för ökat buller i samhället.

Fonden ersätter de böter du får för "avsaknad av flamskydd", "felaktig ljuddämpning", samt ombesiktningen till följd av detta.

För att delta i fonden 1991 eller bara för att muta mig, sätt in 40 kr på pg 20 40 12-9, ange ditt namn, medlemsnummer, regnummer och favoritskåning. Försäkringen gäller 1991 eller till pengarna tar slut.

Frågor ställs till Bullerfondsgeneralen: Jan Johansson 0758-768 87.



Mopperace i Stan!

Nu får även invånarna i Stockholm chansen att se sina stjärnor på hemmabana. Den 8 Juni (preliminärt) kommer nämligen en deltävling i Battle of the Motorvelocipeds att gå av stapeln i Stockholm.

Men till skillnad mot de korta sprintlopp som man kör nere i Skövde och Skåne kommer detta att vara ett uthållighetsprov på 12 timmar, där mörker kommer ingå som en del av tävlingen.

Plocka således fram alla cykeldynamos och pannlampor som ni hittar längst inne i garaget.

För mer info kontakta:

Jan Johansson 0758-768 87

Stephan Hoffmann 08-643 53 19

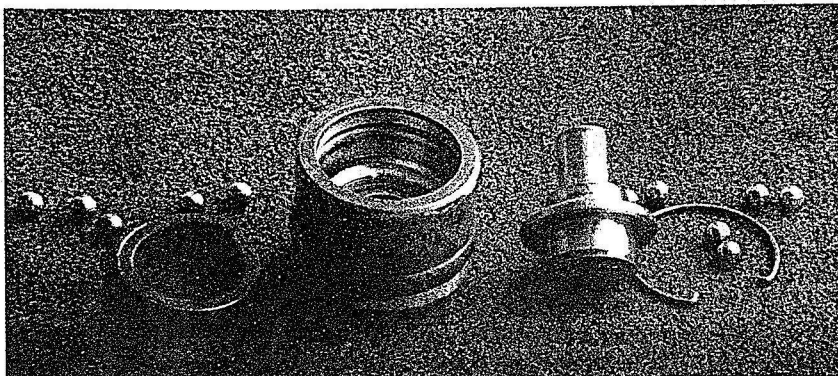
TRUBBEL MED TORRKOPPLINGEN ?

Från och med slutet av 1985 har alla Duccar torrkoppling. Att en torrkoppling är överlägsen en vanlig våtkoppling säger sig själv. Ju bättre olja man har i en hoj med våtkoppling, ju lättare slirar kopplingen. Det finns dock ett litet problem med torrkopplingen: Det finns rörliga delar som trots allt behöver smörjning. Alla som har en Ducce med torrkoppling har nog nån gång hört ett litet skrik-ljud precis som kopplingshåndtaget trycks in. Det är "urtrampnings lagret" skriker efter lite smörjning.

Det lilla lagret ligger ganska öppet och är mycket lite infettat från fabriken. Det beror på att fettets kan stänka ut på lamellerna om man har för mycket. Lamellerna i sin tur slits och dammar ner det stackars lagret som torkar ut effektivt. Det här är dock inget större problem om man tänker på följande: lägg alltid ur växeln och släpp ut kopplingen när MC:n står stilla. Står man länge med kopplingen inne och motorn igång så går man hårt åt det lilla lagret som blir varmt, blir av med det lilla fett det har, och snart börjar skrika tills det skär ihop!

Cucciolos referenshoj, min Alazzurra GT -86, har rullat ca 4500 mil. Den skriker lite i lagret ibland när det är fuktigt ute, men kopplingen har aldrig behövt röras (kopplingskåpan har aldrig varit avmonterad). Alltså fungerar torrkopplingen både länge och bra, bara man följer Cucciolos råd. En liten, liten infettning då och då kan nog inte skada heller.

MW



BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Säljes

DUCATI 851 -90. Ej bankörd.
Fullgaranti tom juli -91. Förs. klass 6.
Pris 89 900:-
Jan Erik 033-620 44
010-30 50 98

Säljes

DUCATI 900 Super Sport, uttagen -89.
Sveriges första! Nyservad och som ny.
600 mil. Eventuellt tages äldre hoj som
dellikvid.
Robert 0303-222 64
0303-193 90

Köpes

Dell'Orto förgasare, 36 eller 40 mm.
Hör av dig till Rikard på helger
0760-233 51

Säljes

Röd ALAZZURRA 650 -86, utt. -87.
Köpt och regelbundet servad hos
Biscaya. Conti 2-1, Öhlinare, spunna
bromsslängor, Tarossi tillbakaflyttat
mm.
Lennart 0531-404 26 (helger)

Bytes

Jag tar dina 900 SS topplock som
behöver renoveras. Du får ett par splitter
nya med gjutjärnsäten och styrningar
monterat och chimsat. Dvs för dig som
behöver renovera topparna.
Kent Jörnevall h 031-25 60 89
a 031-59 70 31

Köpes

Till 900 SS/MHR 1981-1983,
bromsskivor fram (ev. enbart 1 st). Till
900 1979- , ryckutjämnare + distanser
mm . . . till bakhjul, ev. även defekt
köpes. Reservdelsbok till 900 SS 1979-
1982 (ev. kopior köpes). Manual/
Reservdelsbok till Pantah 500-750 F1.
Torbjörn Lindgren 0485-542 47

Säljes

DUCATI 750 Sport-89 (som F1:an).
Svart/silver, 2 st i Sverige. 1 600 mil.
Toppskick! Bör ses!
Anders 031-27 97 18

Säljes

Ett par cylindrar + kolvar 92 mm,
Mahle/Nicasil till 900 SS. Mycket lätta,
högkomp. 4 000:- Ett par toppar kraftigt
portade, 46/38 + dubbla stift. Ventiler,
styrningar och säten ca 200 mil gamla.
900 SS kåpor 1 000:- 900 SS sadel
Imola 900:- Brembo Goldenline
bromshandtag för separat behållare 750:-
Kopplingskåpa 900 SS för elstart 450:-
Skinsställ Halvarssons i italienska
färgerna stl 50, passar liten kille eller tjej
2 300:-
900 DARMAH-80. 40:or + Conti,
nyrenoverad motor, fuulflödesfilter, nya
däck. Säljes något nedplockad eller
ihopsatt.
Kent Jörnevall h 031-25 60 89
a 031-59 70 31

Säljes

BENELLI 750 Sei -76. Röd, fint skick, lite använd.

MV AGUSTA Minibike-76, Nära nyskick (kopia av 750 S).

MV AGUSTA 750 S America-76. Superskick, nyservad. Säljes ev. som par med Minibike till bra pris. Komplet med all utrustning inkl. intyg från generalagenten.

Torbjörn Lindgren 0485-542 47

Bytes

SUZUKI 60cc moped bytes mot dito 50cc. Helst svart.

Säljes

DUCATI 750 Paso-88. Röd, 2-1, 2400 mil. Pris:47 000:-

Thomas h 08-739 22 70

bil 010-709 20 72

Superbike weekend 1-2 juni i Västerås

-En ducce på hundra hästar slår lätt alla HD, säger klubbens dragracingstjärna Carla Alvik. Första helgen i juni är det således dags. Klubben är inbjuden till evenemanget med allt vad det innebär av flaggdefilering etc. Mot uppvisande av medlemskort (är det någon som har nyare än för 1989?) får man gratis entré och det skall visst gå att fixa camping inne på

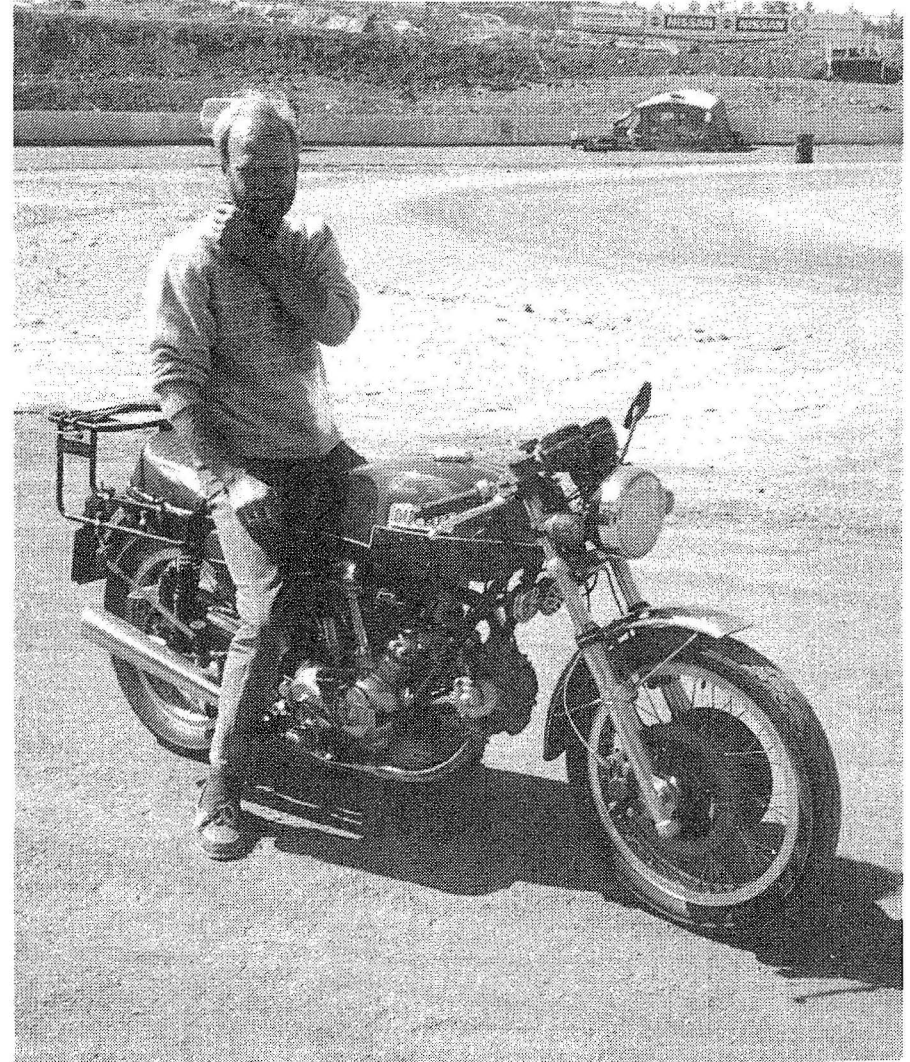
depåområdet. Tävlingen går på Johannisbergs flygplats med första start på lördagen kl 11. Exakt ett dygn senare är det dags för söndagens start. Herr ordförande uppmanar alla Ducatister att ställa upp i tävlingen. Din anmälan diskuterar du enklast med Bo Pettersson på 021-33 44 50 eller 021-249 49.

Pirelli luktar bäst!

HJÄLP!

Jag har begått ett svårt misstag. Ungjävlarna kom på mig under det att jag justerade förgasarna på racerbilen. Klipska som dom är insåg dom kvickt som ögat att klockorna kan användas till att ställa in snömopparnas förgasare. Den ena efter den andra erinrade sig att tomgången nog var lite ojämn och hackig. Första snön har kommit men lyckligtvis är skotermattor ohyggligt dyra så än finns en liten ömklig frist att hitta på försvar. Goda ideer mottages tacksamt, och helst illa kvickt.

ps



Gammal 750 V-twin i Norge

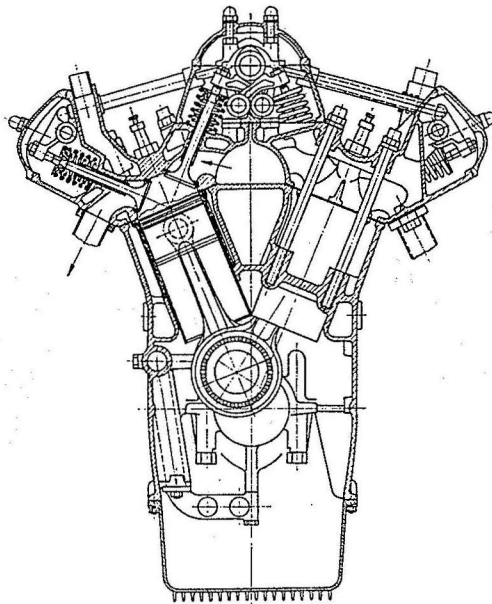
Den här fina gamla 750 GT och dess norska ägare fann jag på Rudskogsbanan i somras. Han var där liksom jag för att titta på BOTT.

De här hojarna är ju mycket ovanliga på våra breddgrader så det var intressant att höra dess historia.

Tre st 750 GT stod osålda i USA så de skickades runt -73 till Norge där de nu lever och mår gott.

Carla Alvik

Numrets veck.



Auto-Union 5 liters V-16 1935. Tredje rikets brunstvrål.
