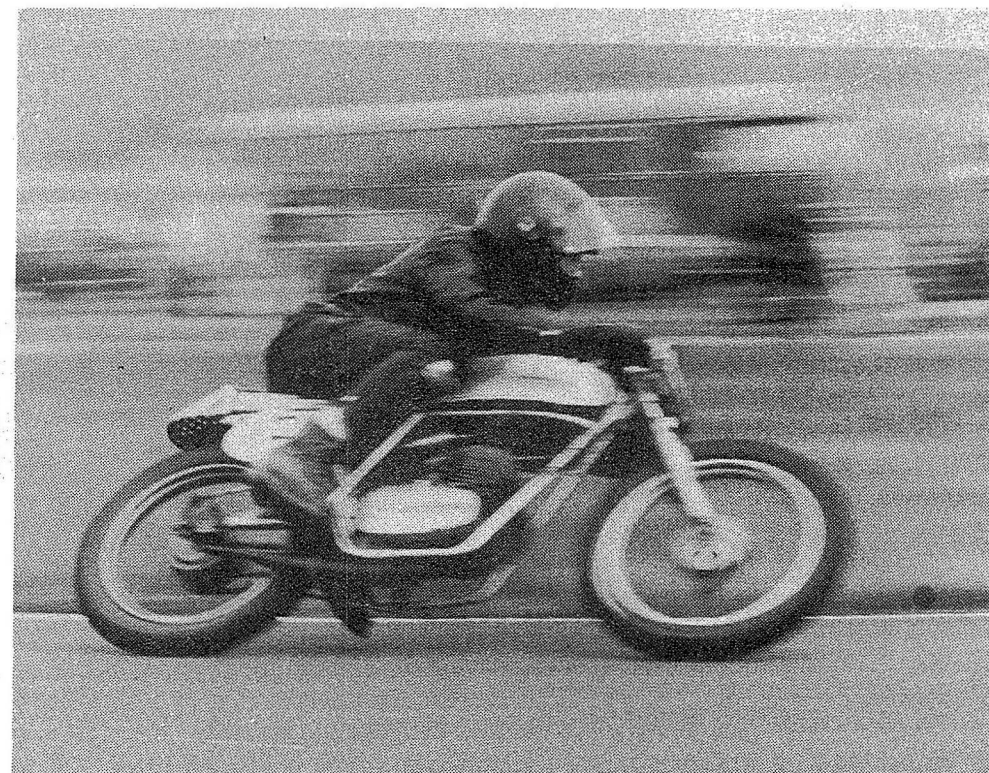


Cucciolo

Global stilbildare.

Nr 3/1991

Nr 33 sedan Nr 1



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN

Svenska **DUCATI** Klubben

Cucciolo

Cucciolo är Svenska Ducati Klubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 400 ex. Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlem kan annonsera för 10:-/annons. Företag får endast annonsera halv eller helsidor enligt följande priser: Två helsidor: 450:-/nr, En helsida: 250:-/nr, En halv sida: 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 08-669 59 33

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 0303-105 59
Ledamot/Member: Lars "Ursut" Höjer,	tel 0303-919 25
Ledamot/Member: Stefan "Finnkopp" Jakobsson,	tel 0502-151 03

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

ADRESS/ADDRESS

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

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

Skicka alltid till/Do always send to: Jan Johansson, Bergsundsgatan 13 III, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33



TRÖJOR OCH DEKALER

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

BULLERFONDEN

Jan Johansson, Bergsundsgatan 13 III, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33
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

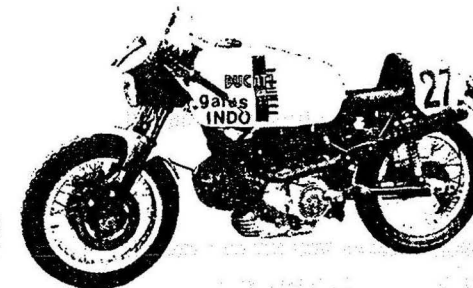
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84
Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

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



Det regnar inte längre. Däremot pågår valkampanjen inför höstens riksdagsval. Tidigare under våren arbetade Cucciolo med att lansera olika töntar inför valet. Den kanske mest framgångsrika lanseringen var nog den med Ingvar Carlsson. För feta pengar sålde vi en slogan, "Sverige är unikt", och fick den stackars fjönten till att säga "Ööhhömm" varje gång han fick frågan om vad som gjorde Sverige så attans unikt jämfört med alla andra unika stater.

Nu satsar vi på att lansera oss själva. Till skillnad från att krysta fram nitton Ööhhömm i varje mening, kommer Svenska Ducatklubben med kraftfulla ord och tydliga budskap;

VI VILL HA MER!

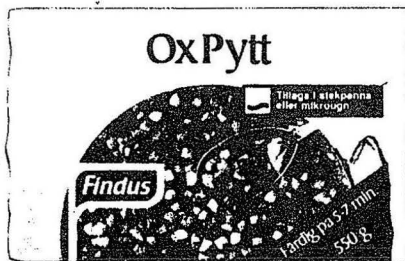
Valet är lätt. Rösta på Svenska Ducatklubben. Eller sitt kvar i ditt elände och konstatera att Sverige var unikt.

Omslag:
En liten hälsning från Rennabteilung till Acklinga Racing Team.

Mittuppslag:
Håkansson's snygga 900 SS som den en gång såg ut. Foto: Skånska Brand?

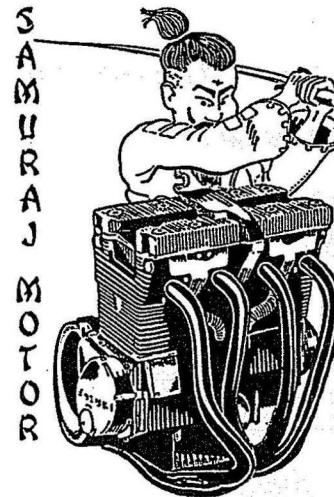
INNEHÅLL

5	Annons
7	Senaste nytt
20	Gammal RC 30
23	BoT-info
28	Inbjudan till Acklinga
29	Mark Lost återfunnen
30	Äntligen ny styrelse
32	Lite blandat
33	A&A på testhumör
36	Kör du på ofiltrerat?
39	Från Aspö intet nytt
43	Cucciolo har läst...
45	Ottomotorn är död!
47	Gilera: En epok eller...
53	BoT på Knutstorp
56	I naturen med Pelle
57	Två axlar och en kurva
59	Ordföranden ryter till!
60	Konfetti
61	Börskommentar
64	Maseratisektionen informerar
66	Borgo Panigale
67	Kulturens hjälte

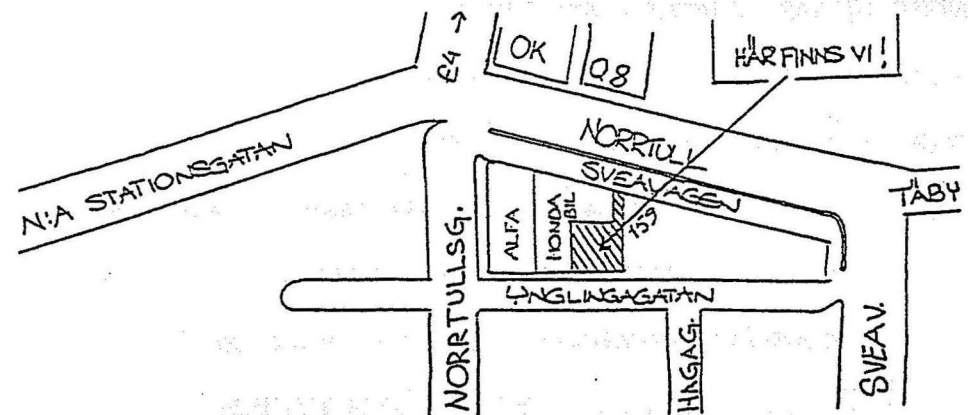


DUCATI

CAGIVA Husqvarna



Motorcyklar Reservdelar Service



SAMURAJ MOTOR, Sveavägen 159, Box 230 60,
104 35 Stockholm, Tel: 08-31 59 00, Fax: 08-31 39 69

MC GBG RACING PARTS

HAR DELARNA TILL DIN DUCATI!

ACCEL: TÄNDSPOLAR, TÄNDKABLAR, VARVTALSREGULATOR, TÄNDFÖRSTÄRKARE

EMGO: LUFTFILTER

ÖHLINS DÄMPARE: DUCATI F1 , PASO , 851 S

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

MARZOZZI: GAFFLAR OCH STÖDÄMPARE + RESERVDELAR

BREMBO: KOMPLETT SORTIMENT

D.I.D: ALUMINIUM EKER FÄLGAR

RADAELLI CERCHI: KROMADE EKER FÄLGAR

GLASFIBER KÄPA: 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: MC GBG RACING PARTS, BOX 167, 435 24 MÖLNLYCKE

TEL: 031-38 04 74, FAX: 031-88 02 12

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögner

STRUL I CANADA

Många av de bästa förarna i Superbike, däribland Stephane Mertens och de flesta europeiska förarna, har hotat att bojkotta Superbike VM på Mosport banan i Canada den 2:a Juni pga säkerhetsrisk. Synd om Canadensiska ducce-klubben som var på gång att ordna nåt liknande vi skall göra i år på Anderstorp.

MW

EN KUBIK MINDRE

Ännu en cylindervolymsiffra har dykt upp på Ducatis nya enstänka: 502cc.

MW

DUCATI NEDLAGT

Det tillverkas inga Ducati dieselmotorer längre. De populära båtmotorerna och bilmotorerna till Alfa Romeo har gått ur tiden. Nu är det tydligen Ferraris V8:or som gäller, förutom Ducati-motorerna förstas.

MW

BORDI ERKÄNNER

"Jag gjorde kanske några förhastade saker förut". Han syftar bl.a. på Weber-förgasaren som retat upp många ägare. "Det är Ducati som gäller i första hand. Jag struntar i om vissa av detaljerna är japanska eller gjorda i nåt annat land. Det var inget svårt beslut att använda japanska delar då mitt jobb är att använda

europeiska delar om de är bra, och om de inte är bra väljer jag det som är bäst för kunden. Förra året hade vi en lag som omöjliggjorde användandet av japanska delar. Den är borta nu och det är jag glad för".

MW

SUPERBROMSAR

Via slingriga omvägar når oss underrättelser om Brembos senaste. Inom kort kommer kolfiberskivor att erbjudas den hungrande allmänheten

Oket blir som vanligt av lättmetall men kolvarna är av titan och pga den höga temperaturen (inte gärna under 150°C, bromseffekten kommer med temperaturen) belagda med ett speciellt skikt. För att ytterligare öka värmeisoleringen har man fräst spår för kylluft på kolven som skall avleda värmen från kolfiberbeläggen.

Till vardagsbruk duger inte de här doningarna, dels pga den önskvärda höga temperaturen och dels pga den mycket korta livslängden.

Oken har fyra kolvar och är bredare än standard för att passa skivan som tydligen måste göras tjockare av tekniska skäl. Den tillhörande bromscylinern har fått diametern ökad från 17 till 19 mm. Några priser nämns själfallet inte.

PS

FÖRTYDLIGANDE OM EFFEKTER

I förra Cucciolo fanns ett brev från Ducati-fabriken tekniska avdelning där man nämnde nåt om homologiseringspapper för äldre Ducati-modeller. Det innebär att vi fått papper på hur mycket effekt äldre Ducati-modeller har. T.ex har en 860GT/GTS 42hk, en 900 Darmah har 60hk, en 900 MHR har 62 hk och en 900 S2 har 72 hk (53kW). Det här är fabriken egna uppgifter och kan vara mycket användbara vid kontrollbesiktning för att få registreringsbeviset uppdaterat. Kopior kan beställas från mig (Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 18160 Lidingö).

Hör av dig om du vill ha uppgifter på nån annan modell. Tyvärr är uppgifterna knapphändiga på 900SS. Jag har förmodligen inte fått alla papper - effektoppgift saknas-. Var lite försiktig också. Visa bara upp sidan med effektoppgiften. Pappren är nämligen mycket ingående när det gäller ljuddämpare mm. OBS! Det är ingen idé att fixa papper på nyare modeller, dvs övriga modeller från 80-talet och senare. På Pantah och Mille t.ex. verkar det finnas riktiga uppgifter i Sverige. Men, om du kör en 860GT finns det försäkringspengar att tjäna.

MW

GILERARYKTEN

Gilera dementerar kraftigt ryktena om fyran. Utvecklingen är definitivt nedlagd. V-twinen lever och frodas, men de luringarna tiger som muren om hur långt de kommit och exakt till vad den kan tänkas användas. Cucciolo har fallet under uppsikt.

PS

NYA FÖRLORARE

Det var ont om mopeder på Aspö. Sju moppar är i tunnaste laget. Vi får hoppas att det var en engångsföreteelse, det blir alltför dyrt annars. Det verkar dock som om intresset är på topp inför Lockarp. Flera lag har redan anmält sig, och inte mindre än fyra nybyggen är på gång!

STATISTIK

Genom att undersöka ett antal MC-olyckor (427 st) har man funnit att 92,6% av alla MC-olyckor sker under de 5 sista minuterna av färden. Enligt kända experter bör man därför öka hastigheten en liten aning så att man kommer fram cirka 10 minuter tidigare till målet. Ett annat alternativ kan vara att stanna och fika ett par kilometer från målet för att på det sättet undvika den kritiska tidpunkten av resan. Efter en kopp kaffe (ca 15 minuter) bör den kritiska tiden vara förbi och man kan tryggt färdas till målet.

JJ

KURSAT

Ryktet har nått våra spioner att det för några medlemmar i Göteborgstrakten spruttit i benen till den milda grad att man i vinter har haft svårt att sitta still.

Vi presenterar därför två "nästan" nya medlemmar, Ronny "Travolta" Andersson och Camilla "Olivia Newton-John" Friman.

AUTOSOL FOREVER

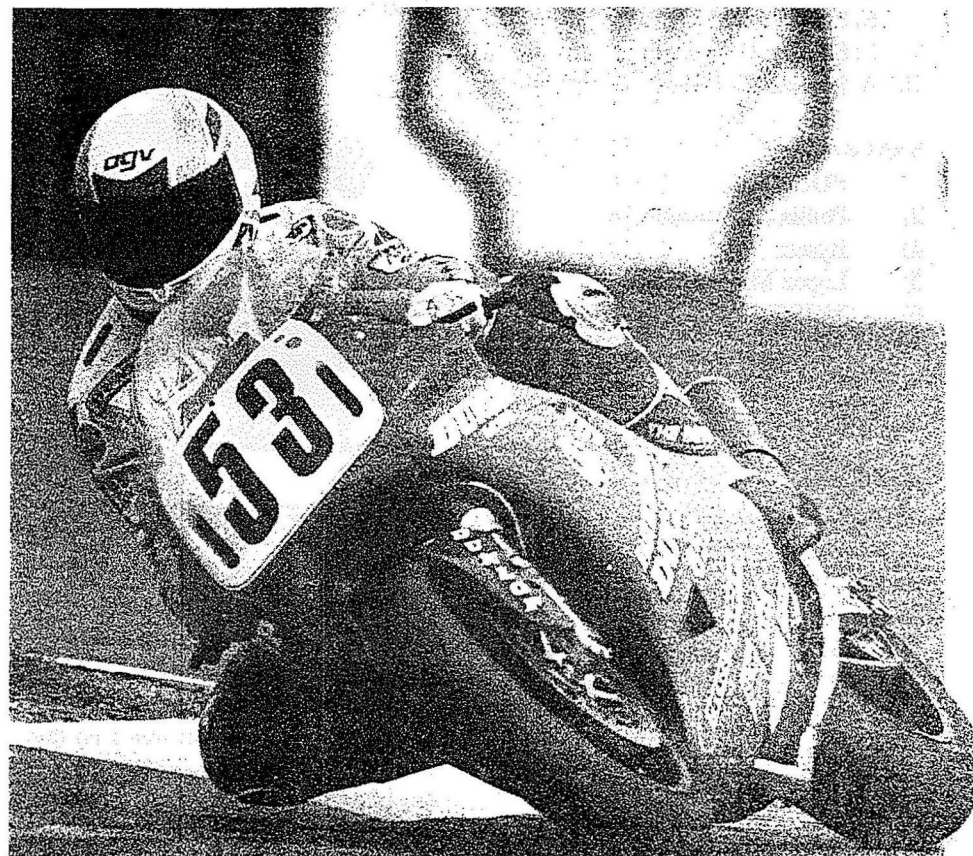
Aspös snyggaste bygge måste ha varit Fourstroke-Forevers nya maskin som, förutom att på en gång vara klassisk och high-tech, gick riktigt bra. Detalj arbetet saknar motstycke!

SUPERBIKE VM, JARAMA, SPANIEN 28 APRIL

Doug Polen! Det var inte meningen att han skulle köra hela serien i Superbike VM i år. Men nu är han väl tvungen? Han vann i stor stil båda heaten i årets andra Superbike tävling i Spanien. Den stora publiken på 60 000 personer jublade. Rob Phillis tog starten, men redan på andra varvet var Polen förbi. Raymond Roche och Stephane Mertens var inblandad i en, startkrasch som även drabbade Merkel,

Weibel, Wood och Delaby. Slutåkt för dom i första heatet alltså. Sen var det bara att öka. Han var 8 sekunder före Phillis i mål. Ett ganska avmattat heat efter startvurpan.

Andra heatet blev helt otroligt, sett i våra ögon. Starten togs av Monti och Phillis, men de krokade ihop och försvann i första kurvan. Udo Mark gick upp i ledningen i stället, men han blev snart passerad av Polen, Roche och Mertens. I perfekt formation åkte de runt och ökade försprånget. Roche och Polen växlade ledning hela tiden med Mertens strax



bakom med växellådsproblem. Polen lyckades sätta in en slutlig stöt mot Roche när det var två varv kvar. Även Mertens lyckades passera fabriksföraren. Etta, tvåa och trea! Det måste vara en av Ducatis största triumfer genom tiderna!

MW

RESULTAT:

1. D. Polen, USA, DUCATI 20+20=40
2. J. L. Mella, E, Honda 15+13=28
3. D. Aamatriain, E, Honda 13+10=23
4. F. Pirovano, I, Yamaha, 11+11=22
5. S. Mertens, B, DUCATI, 0+17=17
6. U. Mark, D, Yamaha 8+9=17
7. R. Roche, F, DUCATI 0+15=15
- R. Phillis, AUS, Kawasaki 15+0=15
9. C. Fogarty, GB, Honda 7+8=15
10. A. Moreno, E, Honda 5+5=10

SAMMANLAGT:

- 1) POLEN 60
- 2) Phillis & Pirovano 45
- 4) Rymer 39
- 5) Lopez Mella 38
- 6) MERTENS 37
- 7) ROCHE 32
- 8) Amatriain 26

NUMRETS SKADA

Motorcyklisten avled senare av skadorna som han tillfogades på Karlsgöga lasarett.

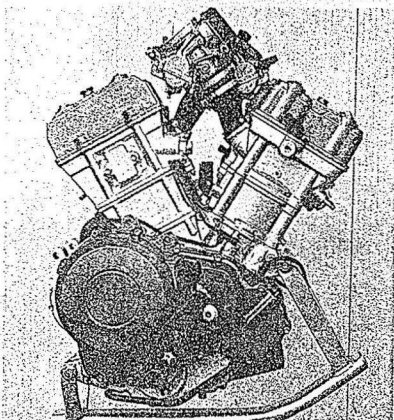
SAMOJEDER SÖKES

På Aspö var tre av sju mopeder skånska. Placering: 1, 2 och 3! Denna snedrekrytering lär inte bli bättre på Lockarp, då ytterligare tre till sex skånska lag väntas...

Är det bara skåningar som har tillräcklig sävlighet för att stå ut i sex timmar?

APRILIA TWIN

Redaktionens stora favorit har slagit till igen! Denna gång handlar det om en 60° V-twin. Med det ynkliga slaget på 64 mm och det stora hålet på 92 mm fixar man till den populära slagvolymen på 851cc. Sedan petar man i fem ventiler i toppen, tre för insug (28 mm) och resten för utblås (30 mm). Som kronan på verket sitter två Keihin 36 mm fuggar. Till informationen hör att man tydligen kan skrämna upp motorn till 102 hästar/10 400 varv. Vikten anges till 58 kg och då får man Nicasilcylindrarna på köpet. Trevligt drivpaket i en snöscoter, eller vad säger du Pelle?



TARDOZZI SOPAR RENT I EM.

Davide Tardozi är Ducatis nya testförare efter att Broccoli deserterat till Kwacka. Han har fått i uppgift att vinna EM i Superbike, och det sköter han bra. Han har vunnit två och kommit trea i en tävling hittills. Han skall köra ytterligare en EM-tävling, sen skall han få köra VM. En fransman som kör Ducati i EM har ett passande efternamn: Ferracci!

MW

FUL I MUNNEN

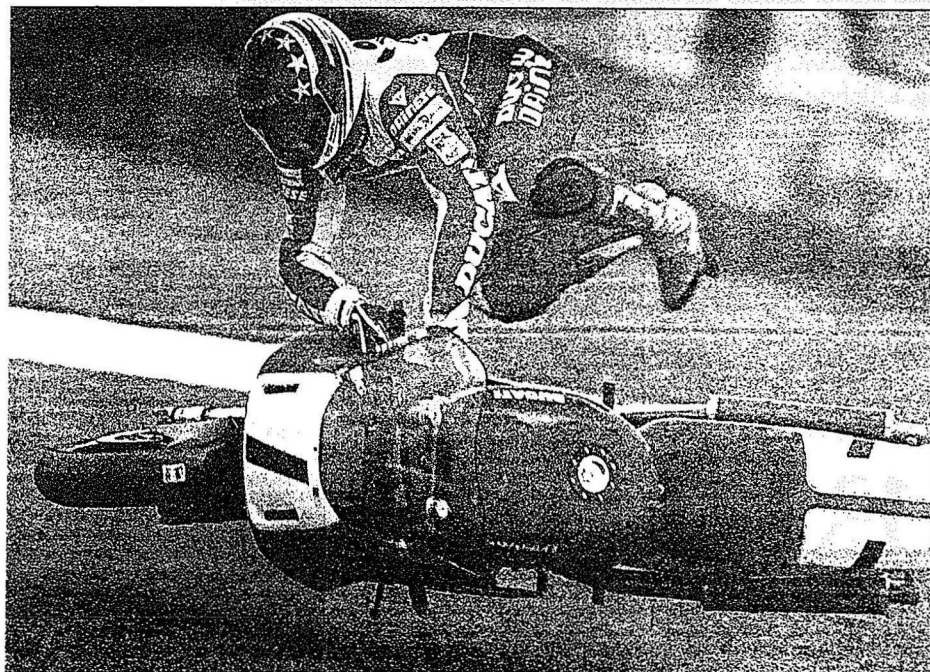
Kommer ni ihåg Kultur-Cucciolo från förra året? Kommer ni ihåg Cucciolos favoritband från 60-talet The Troggs? Kommer ni ihåg The Troggs Tape? Det var en bootleg som gavs ut med inspelat prat från studion. Året var 1970 och man försökte göra ytterligare en hitlåt utan hjälp av sin gamla producent. Vokabulären på inspelningen var så grov att den har fått kultstatus. I stort sett varje mening innehöll ett ord som börjar på fu och slutar på ck.

Den enkelska musikpressen har inte skrivit om The Troggs sen 60-talet, förrän nu. Den ansedda (och roliga) engelska musiktidningen Q Magazine skriver i nummer 54 om ett möte mellan sångaren i Troggs, Reg Presley, och Bob Dylan för några år sen. Ron Wood presenterade Mr Presley för Dylan som ville hälsa på

lergöksvirutuosen med den grova vokabulären efter att ha hört The Troggs Tape. Det lär vara en av de få artister som Dylan bett att få träffa! Presley satt och plonkade på en bas. "How long you bin playin bass?" frågade Bob. "All fuckin afternoon mate", replikerade Presley. Den här händelsen fick Q-Magazine att intressera sig för The Troggs Tape, och man presenterade valda delar ur tapen i nr 56. På tre sidor kan man läsa om konversationen. För grov för att återge här.

The Troggs har i alla fall kommit i ropet igen. REM har tagit upp Love Is All Around, Troggs sista stora hit, på sin Live-repertoar och en ny LP med Troggs skall spelas in med Roger Daltrey som producent.

MW



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 obесkrivlig. 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 européer

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. Sugen?? 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
 EJ



MASSIMO BORDI

Visste ni det här om Massimo Bordi? Han är 42 år och född i Perugia som ligger ca 20 mil syd-sydost om Bologna. Han började sin MC-karriär med att modifiera sin Lambretta och senare sin Ducati 175 Comet. 175cc:aren väckte ett stort Ducatintresse hos honom. Han tyckte den lilla motorn var så fint gjord.

Det blev ytterligare en Ducatistånka och studier på Bologna universitet. Nu var han

helt frälst i Ducati och det var helt naturligt att han utvecklade ett 4-ventilstopplock med Desmo som han visade upp för Fabio Taglioni. Det var i början av 70-talet och Fabio hade redan experimenterat med 4-ventilstopplock med ganska nedslående resultat. Fabio tyckte dock att Bordis konstruktion var lovande. Enligt Bordi hade Fabio använt för stor ventilvinkel och opassande förbränningsrum i sitt experiment.

Efter militärtjänst återkom Bordi till Ducati. Han gick som lärling hos Taglioni några månader. Det var svåra tider, anställningsstopp, så han fick leta utanför fabriken för att få nåt jobb med lön. Då tog han jobb som lärare ett år. Sen ringde Fabio med ett erbjudande som Bordi inte kunde säga nej till. Han började dagen efter Federico Martini. Bordis jobb blev dock inte det roligaste. Han fick jobba på Dieselmotoravdelningen! Han tyckte dock att denna tid var lärorik.

Fyra år senare, när Fabio gick i pension, fick han överta ansvaret för Ducatis hela motorproduktion. För nåt år sen blev han teknisk chef för hela Cagiva-gruppen. Hans favoritkonstruktion är den nya 900SS.

MW

BÄST ÄR BÄST

Rennabteilung är enda laget som kört samma moppe alla mopperace. Dessutom har man aldrig bytt kannringar!! Gammal är äldst!

PRAKTISKA TIPS

Ibland när man är ute och kör motorcykel så händer det att man kör förbi hastighetsskyltar som visar för lite. Då kan det också hända sig så att Lagens Långa Ben kommer och påpekar det. Men i stället för att straffa den som satt upp skyltarna så kan det hända att han vill se ditt körkort. Om du då tror att skylten visade mer än 30 km/h för lite så bör du bara visa upp ett vanligt ID-kort för Benet. Detta funkar nämligen också för Benet. För om han har haft en dålig dag så vill han annars behålla ditt körkort, men ett ID-kort har han ingen nytta av att behålla.

Det här med omhändertagande av körkort funkar nämligen så att Benet först tar ditt körkort, senare beslutas det om han gjorde rätt! Men om man inte har lämnat iväg kortet kan man krångla och strula så att inte Benen får tag på kortet förrän det har blivit kallt och höst.

Vill man ha ytterligare en räddningsplanka så kan man skaffa en dubblett på körkortet, blir man då av med ett av dem så klarar man sig så länge de inte kollar det på radion, det gör de inte så ofta om man kör snällt och snyggt och inte slår på dem.

JJ

MORBIDELLI V8

Kommer ni ihåg Morbidelli? Det snabbaste i 125-klassen under mitten och senare delen av 70-talet. Nu skall märket göra comeback. Inte i roadracings 125-klass. Nej i ännu större stil. Man håller på att ta fram en sportmaskin med V8 motor! Det finns t.o.m bildbevis på att man håller på att gjuta motorn.

Bakom projektet döljer sig Gianni Morbidelli, son till fabriken grundare Giancarlo. Motorn skall placeras i maskinens längdriktning (precis som Laverdas V6:a) och skall vara mer kompakt än BMW:s tegelstensserie. Det ena projektet verkar vara vildare än det andra i Italien just nu (läs Cizeta V16, Bugatti, Laverda V6, Ferrari-Cagiva...).

MW

500 GP, AUSTRALIEN, PHILLIS ISLAND 5 APRIL

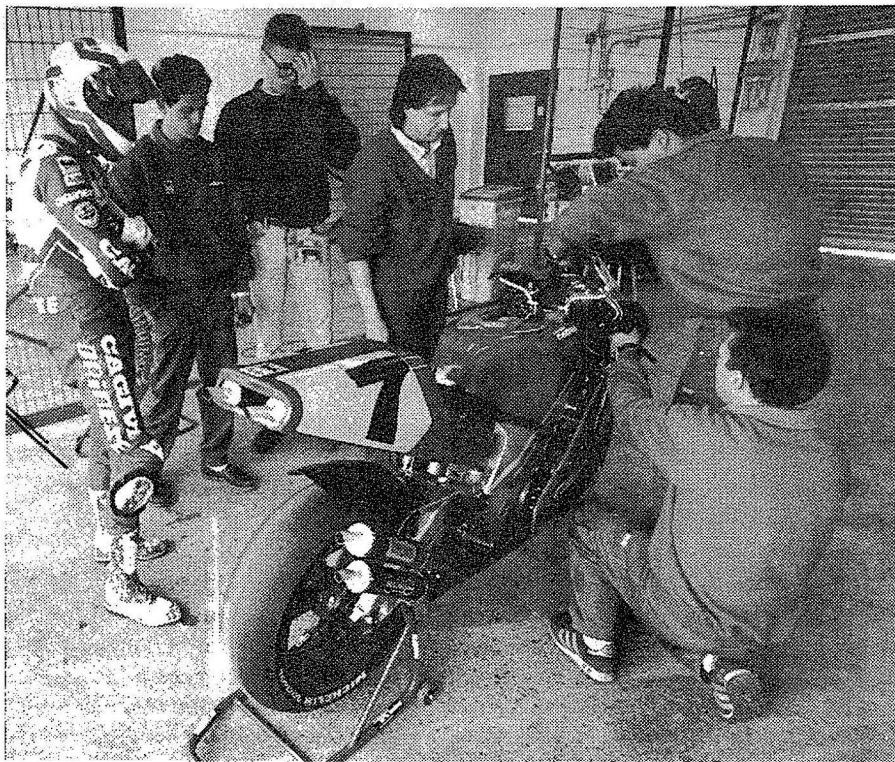
Lawson styrde in på en 6:e plats, 31,15 sekunder efter segraren Rainey. Barros blev 8:a. Det börjar likna nåt.

MW

LAWSON NÖJD

I en intervju i MCN förklarar Lawson att han gillar racing nu. Om jag kan få den här hojen konkurrenskraftig så kan jag sluta på toppen och vara nöjd med min karriär. Lawson är entusiastisk när han berättar om Cagiva-teamet. Efter tester på Jerez, där man hade problem med väghållningen, byggde man en ny ram på två dagar! "Dom jobbade dag och natt och fick den klar. Det är den sortens människor som jobbar för mig. Och jag måste ge dom nåt tillbaka för deras insats". Hojen har nu bättre väghållning än nån annan hoj Lawson kört. Den har fortfarande lite för låg effekt, men man knappar in. Målet är att Cagiva skall vinna VM nästa år!

MW



TESI

Bimota debuterade med Tesi 1 D på Donington med Steve Manley i sadeln då Vittora Scatola brutit sin höft under en träningsvurpa. En 15:e plats i första heatet är inte fy skam. Manley var mycket nöjd med Bimotan. Tyvärr blir Scatola borta från tävlingar i minst två månader.

MW

STATISTIK IGEN

Cucciolos välunderrättade läsekrets känner ju redan till att motorcyklisterna är den enda trafikantkategori som uppfyllt det av trafiksäkerhetsvårdande myndigheter uppställda målet.

Förra säsongen översteg antalet registrerade hojar 100 000. Tyvärr omkom 42 MC-förare. Men men . . . Av dessa saknade nio körkort för MC. 16 ägde inte hojen de körde. Stulen, lånad osv. Sju uppges ha saknat MC-utbildning, hur nu det skall förstås.

Alla överlevande får sålunda dras med ett fläckat rykte och dom här uppgifterna kommer naturligtvis aldrig ens i närheten av kvällspressen.

Så finns ju andra som förbrutit sig svårt genom att bullra för renarna i det öde Lappland men det får anses kompenserat av att bullemivån sjunkit i t ex Linköping.

PS

HOPPET ÄR UTE

Hoppas att inte medlemmarna i klubben lurats till att börja med simhoppning efter att ha sett Sportnytt där SM-mästaren Joakim Andersson körde en Ducati F1 iförd ett skinnställ med klubbdekaler på ena ärmen. Cucciolo kan nu avslöja att hojen inte var hans. Han kör nämligen en Suzuki 500 och hans dröm är att äga en HD -"det är motorcykel det". Efter detta har ovan nämnda sport (?) återgått till vad den egentligen alltid varit, ett sätt att dyka krångligt . . .

500 GP, USA, LAGUNA SECA 21 APRIL

Jorå, det tar sig sakta. Barros körde som en däre och var förbi Lawson ett tag. Men gammal är äldst. En 5:e resp 6:e plats är bra. Lawson var 21,85 sekunder efter segrande Rainey i mål. Det här börjar bli intressant. I Japan var han 44,915 sekunder efter, i Australien 31,15 och i USA 21,85. Med enkel matematik så kan vi räkna ut att han vinner den 6:e deltävlingen.

MW

PASTA I PÅSEN

Bror fixade det! Han fick ett paket makaroner för Guzziagenturen. Uti de väldiga skogarna, närmare bestämt i bosättningen Karlskoga finner vi den nya ägaren. Identiteten är ännu så länge okänd men rykten säger att en medelålders herre med solglasögon nyligen köpt ett paket snabbmakaroner i ortens enda affär. Kan det vara han? Till saken hör att, trots expeditens enträgna förfrågningar, mannen vägrat uppges vad han skulle ha makaronerna till. Mystiskt! Kan de männe finnas i Brors mage?



GANDINI e FIGLIO
ITALY



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

RC 30, ett patentintrång?!

Som alla vet så finns inget nytt under solen. Bara mer eller mindre känt. Synd är ju det och här skall berättas om en skapelse som är fullt i klass med Colin Chapmans fiffigaste skapelser. En tvåhjulning utfunderad av Norbert Riedel i Allgäu för fyrtio år sedan.

Om man vill spara vikt så låter man avgaserna gå genom svingen så blir avgasröret överflödigt. Använder man bara ett ben på svingen så har man sparat lite till.

Gör man likadant fram så kan man dessutom ha likadana hjul både fram och bak. Fäster man därtill motorn i svingen så behövs inte så komplicerad ram heller.

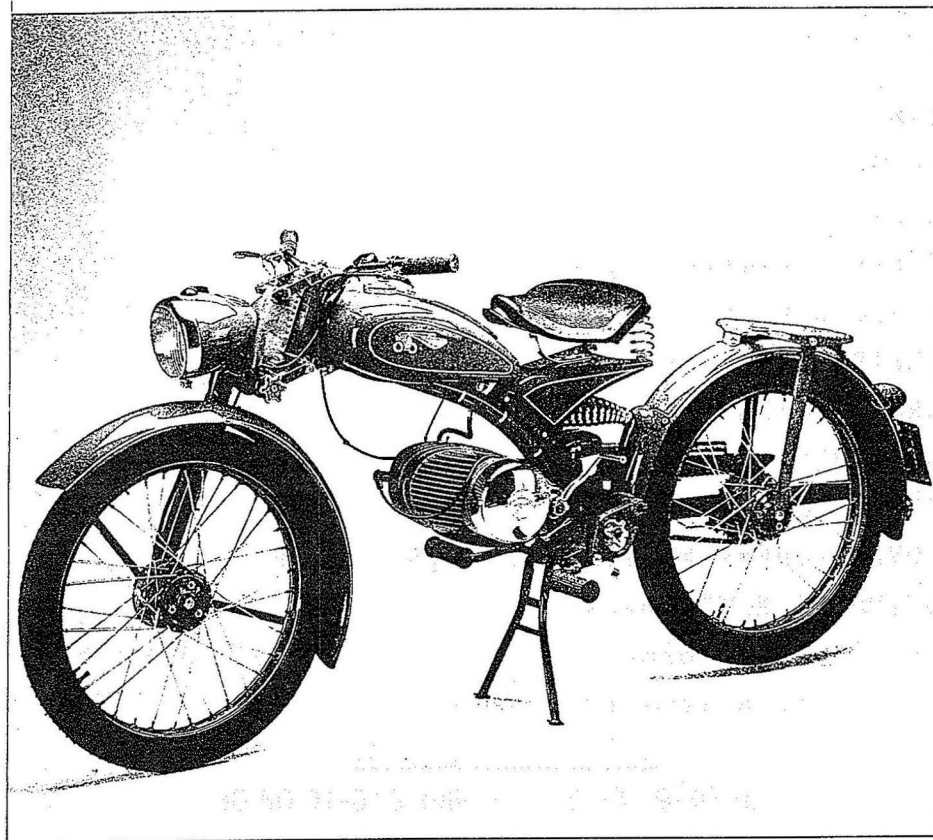
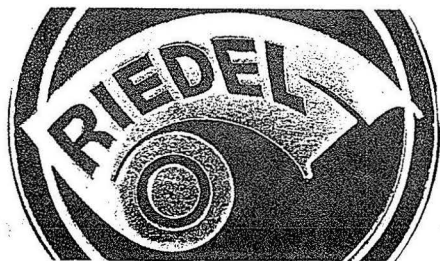
Kedjesträckningen blir automatiskt konstant hur än hjulet hoppar. Motorn fäster man i avlånga hål för justerbarhetens skull. Den lilla stumpen från cylindern får gå in i svingen ett stycke och så tvillar man dit lite asbestgarn och drar åt en klämmutter. Enkelt.

Cylindern gjuter man i ett stycke med toppen (tvåtaktare) och låter ett gjutjärnsfoder hänga med i processen.

Växellådan får skjuthjulsmechanism och tre växlar. Det betyder samtidigt att man bara behöver växla två gånger. Friläge är onödig lyx när man kan låsa kopplingshandtaget med en spärr.

Samtida provförare berömde fjädringens mjukhet och reklamen förkunnade utan krus: "Stötfritt, snabbt, säkert och stabilt till och med på de sämsta vägar.

Man kan ju undra varför det inte såldes mer än ca 700 exemplar.



DATA

Motor.

Liggande tvåtaktare borrhning 52 och slag 47mm. Volym 99 cc. Komp 7:1 Effekt 4,5 hk vid 5800 varv/min. 16mm Bing eller Amal förgasare. Svänghjuls magnet. Primärtransmission med raxskurna drev. Flerskivig koppling i oljebad. Kickstart.

Mått och vikt.

Längd 1990mm, höjd 900mm, sitshöjd 675mm, styrets bredd 700mm, axelavstånd 1295mm. Däck, fram och bak 2.50-19. Tomvikt 57kg. Totalvikt 215kg. Tankrymd åtta liter. Förbrukning 0,2 l/mil. Toppfart 75 knutar.

Nittonhundrafemti kostade exportversionen med mycket krom 850 mark jämfört med standardmodellens 775 mark. Trycket ger faktiskt inte rättvisa åt glansen i varken lack eller krom.

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

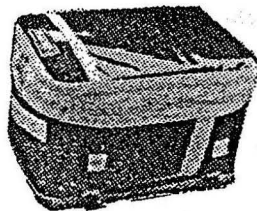
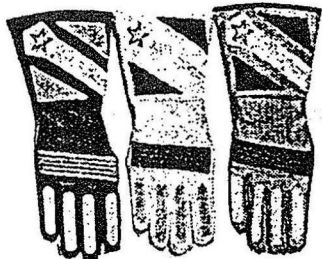
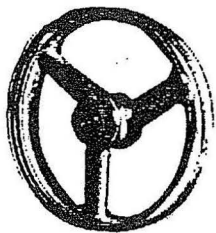
CLOVER tankväska med sugkoppar (perfekt till alutank)

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 tel 010-10 08 08



BoT - Info 4-91 910513

Hejsan allihopa,

Nu är det dags för information om Battle of the Twins igen. Vi börjar med några inbjudningar:

Knutstorp 8-9/6

De klasser som körs är BoT och samtliga debutantklasser. Första deltävlingen i Cupen. Anmälan senast 17/5 till: Eva Gødke

Ättevägen 5

244 71 Dösjebro.

Anmälningsavgift, 450:-, betalas vid ankomst till banan. Ovanligt bra, men så är det ju också Hyllinge MS som arrangerar.

Alastaro 15-16/6

Det körs tolvtimmars endurance (enda långloppet i Norden i år) på lördagen 12.00 - 24.00. På söndagen körs det endast tre klasser, BoT, Super-sport och en debutantklass, så det blir gott om tid att träna. Det blir dessutom träning på lördag förmiddag. Banbolaget har banan öppen för träning på fredagen, kostar 200 mark. Anmälan senast 31/5 till:

Tuula Varis

Kuokkamaantie 14 5 H

26820 RAUMA

FINLAND

Anmälningsavgiften är 200 FMK och betalas vid ankomst till banan. Banan är ungefär 3 km lång och ligger längs väg 41 endast sju mil från Åbo. Banan ligger på vänster sida om vägen, när man kör mot Tampere precis vid byn Virttao. Överfart till Finland sker väl lämpligast med Silja Line där man får 50% (tror jag) rabatt på licensen genom SVEMO.

Resultat

Första racet för säsongen, 4-5/5 på Rudskogen i Norge blev väl ingen direkt höjdpunkt. Fem anmälda i BoT, fyra man i mål. Vann gjorde Øistein Borck på en Ducati 750. Två var Geir Jacobsen på en Triumph 8V och tre blev Eredo Meyer, Ducati. Största klassen var Superstreet med tolv anmälda, då låter det inte lika lite med fem längre. För tidigt på säsongen.

I helgen som gick kördes NM på Jyllandsringen i Danmark. Superbike tilldrar sig ju visst intresse för oss. Tänkbara framgångar kunde skördats bla genom Keld Sørensen, Ari Kääriäinen eller Pippo, finnen som köpt en riktig Roche-replica. Dock kom ingen av dem bland de tre bästa, det är det enda som jag lyckats få fram.

Internationellt

Jag har fått ganska mycket information från Frankrike om racet där 15-16/6 på Carolestrax utanför Paris. Förutom internationell BoT och SoS körs en Ducati monoklass och två Ducati twinklasser samt tre classicklasser. Information om racen på Monza och Knockhill, Scotland är på väg i posten. Om jag inte hinner skicka info igen innan det blir försent så hör av er ni som är intresserade av att köra på kontinenten.

Sound of Singles

Ja kanske. Utomlands körs ofta SoS vid samma tävlingar som BoT. Ska vi få se samma sak här i Sverige? Förhoppningsvis nästa år. Just nu jobbas VÄND

det på att få till stånd ett "testrace" i år, och det ser väl inte helt hopplöst ut. Mer info kommer senare.

Fel postgiro

Naturligtvis har jag lyckats strula till mitt eget postgironummer. Jag har angett fel nummer vid ett antal tillfällen, bla stod det fel nummer längst ner på det här brevappret tidigare. Nu är det dock tillrättat. Rätt nummer är och förblir: 449 79 28-4, och inget annat. Om du vet att du satt in några pengar på fel kontonummer så hör av dig, så vi får se om det går att rätta till. För tillfället är vi 42 medlemmar, bla ett par helt nya förare som inte ens jag har hört talas om tidigare.

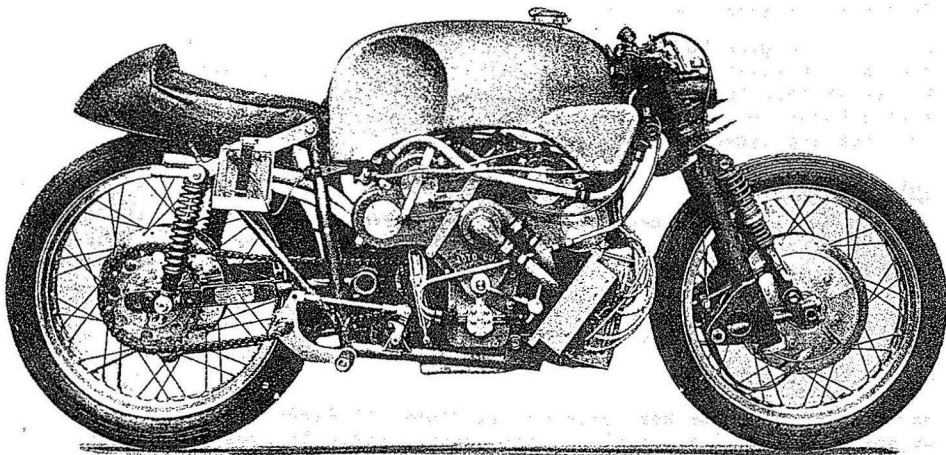
Jag skulle gärna se att den som vill få sin röst hörd angående BoT skriver en rad till mig. Då tar jag med det i infot och kanske kan vi få igång någon form av debatt huruvida klassen ska förändras eller ej. Som jag uppfattar det nu är det ganska många av de snabbaste 888 piloterna som äro nästan mer intresserade av att försöka hävda sig i Super bike hellre än i BoT. Om det är så så kanske klassen "självsanerar" sig något. Vad tror eller tycker ni andra? Till hösten måste det troligen fattas något beslut som blir direkt avgörande för klassens direkta framtid.

Vill du sälja eller köpa något som i bästa fall har anknytning till BoT-racers? Skicka en rad till mig, så tar jag med det i nästa info.

Exempel: Ducati 750 racer säljes. Trimmad av Sports, Kröber tändsystem, ISR bromsar. 135 kg torr. Dubbla omgångar hjul. 70000:-. Björn, 08/7323724.

Battle of the Twins-Kommitténs prisfond!!

Har du fått pengar över? Har du egen firma, och fått in lite för mycket svarta pengar? Eller vill du vara med och sponsa lite grand bara? Skänk valfri summa pengar till BoT-racingen. Sätt in på postgirokonto 449 79 28-4, och märk kuvertet med ordentlig avsändare och prisfond -91. Svenska Triumphklubben har redan lovat att bidra med tusen kronor. Den som bidrar kommer att märka det på mer än ett sätt. Förutom att jag naturligtvis kommer att skriva om det här i infot kommer någon form av överraskning i slutet av säsongen.



Fasta startnummer

Fasta startnummer kommer i år att utdelas enligt följande:

1 Keld Sörensen DK	13 Pertti Komujärvi SF	25 Peter Lindkvist S
2 Ari Kärridinen SF	14 Jack Dönnestad N	26 Jan Brorsson S
3 Juha Kyllönen SF	15 Arho Jeminen SF	27 Kjell Bogren S
4 Juha Käki SF	16 Anders Jørgensen DK	28 Johan Hägg S
5 Olle Andersson S	17 Dag Lövaas N	29 Urban Söderberg S
6 Torbjörn Grafström S	18 Magnus Martinsson S	30 Timo Merentie SF
7 Mikko Komonen SF	19 Sören Kolind DK	31 Otto H Andersen DK
8 Jorma Lantta SF	20 Vesa Lehtinen SF	32 Anders Bengtsson S
9 Björn Andersson S	21 Helge Sahl DK	33 Torben Nielsen DK
10 Dan Gustafsson S	22 Carl Fredriksen DK	34 Torbjörn Josefsson S
11 Fredrik Jönsson S	23 Ulf Hansen DK	35 Øistein Borch N
12 Stefan Sahlsten S	24 Stefan Bohman S	36 Hannu Koponen SF

Om du inte finns med här men vill ha ett fast startnummer, hör av dig till mig, så får du ett.

Det var väl allt för nu, vi ses på Knutstorp i juni. Hilsen. *Björn*

BoT - Info 5-91 910611

Hej goväänner. Säsongen har börjat rulla på och första racet i cupen gick i helgen på Knutstorp. Mer om det senare. Som du ser har affishen kommit från tryck, lite sent men bättre sent än aldrig. Tröjorna kommer i mitten av nästa vecka.

För den som bestämmer sig sent kan det kanske vara aktuellt med att köra BoT i Finland denna helgen. Startfältet är väl lite litet, cirka femton anmälda. För att försäkra oss om en tävling i Finland även nästa år borde vi väl varii lite fler. Så, du bokar alltså Silja Line, 50% rabatt genom din licens, till Abo. Banan som heter Alastaro ligger endast sju mil nordöst om Abo. Fri träning på fredag 14/6, 12-timmars Endurance på lördag 15/6 och BoT-race och tre klasser till på söndag 16/6. En liten semester,

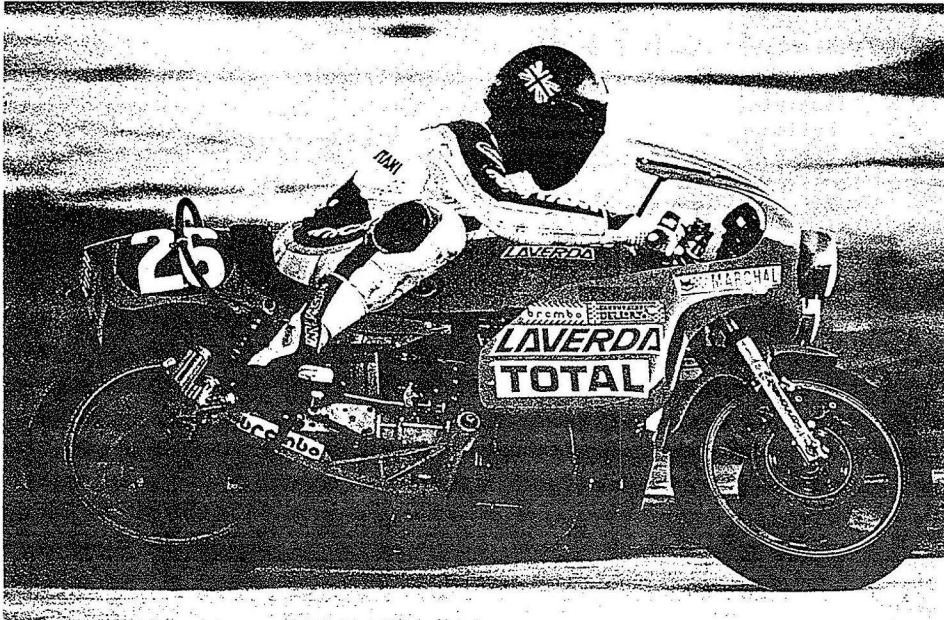
Resultat från Knutstorp.

Det enda man kan klaga på angående helgens race på Knutstorp är väl vädret på lördagen. Mulet och kallt. Dock slapp vi regn och det började klarna upp redan på kvällen för att vara fint och hyfsat varmt på söndagen. Tyvärr var det lite klen med startande, bla saknades en hel del toppnamn. En överraskning var att Lars Kim "Raes" Jensen körde Peer Christophersens Yamaha XS. Efter tidsträningen hade han en bra tid med den "gamla" Yamman, som numera är utrustad med 17" hjul fram och bak. Pole position hade favorittygnde Kari Pippo. Under racet halkade dock Kim Raes efter något och toppstriden avgjordes mellan Pippo och Juha Kyllönen, till den förres fördel. Förre världsmästaren Kent Andersson var med och slogs och tog en åttonde plats med en encylindrig Hejira-Rotax.

Resultat: 1 Kari Pippo SF Ducati Poängställning: 1 Pippo 22p

2 Juha Kyllönen SF Duc	2 Kyllönen 18p
3 Lars Kim Jensen DK	Jensen 18p
4 Torbjörn Grafström S	4 Grafström 15p
5 Mikko Komonen SF Bim	5 Komonen 13p
6 Anders Jørgensen DK	6 Jørgensen 12p
7 Björn Andersson S	7 Andersson, B 10p
8 Kent Andersson S	8 Andersson, K 8p
9 Jorma Lantta SF Duc	Lantta 8p
10 Beter Lindqvist S Yam	10 Lindkvist 5p
	11 Lehtinen 3p
	12 Bo Borg 1p

Nästa race är alltså nu till helgen 15-16/6 på Alastaro-banan i Finland.



Flyttad tävling.

Kortedala MK meddelar att de flyttar sin tävling från Falkenbergbanan till Ring Knutstorp. Datumet är dock inte ändrat, utan säsongsfinalen går av stapeln som planerat 24-25/8, dock på Ring Knutstorp.

Flyttad tävling 2.

I absolut sista stund får jag meddelandet att NMK Oslo har flyttat sin tävling 3-4/8 från Mantorp, Park till Gelleråsen utanför Karlskoga. Som säkert alla känner till blev Västra MK tvungna att ställa in sin SM-deltävling första helgen i Juni på Gelleråsen pga att den asfalt som lagts inte höll. Nu ska ny asfalt läggas redan veckan efter midsommar och det står ganska bårt klart huruvida det kan köras tävling där i början på augusti eller ej. Det mesta talar dock för att så är fallet.

ALLTSA, NYA TÄVLINGSPLATSER: 3/4-8 Gelleråsen och 24-25/8 Ring Knutstorp!

INBJUDNINGAR

Anderstorp 22-23/6 (DM)

Arrangör är Aarhus MK, anmälningsavgift 500;- som betalas in på danskt postgiro 2 02 43 73 senast 910612. Anmälan skickas senast 910612 till: AMK, RR-udvalget Viborgvej 720 DK-8381 Mundelstrup

Anderstorp 28-30/6 (DM)

Arrangör är Fyens MS, anmälningsavgift 500;- som betalas in på danskt postgiro 4 62 51 96 senast 910614. Träning på fredagen kostar 300;- extra. Anmälan skickas senast 910614 till: Fyens Motor Sport Box 173 DK-5100 Odense C

Rudskogen 6-7/7 (Cupen)

Arrangör är NMK Follo, anmälningsavgift 600;- som betalas vid ankomst till banan. Jag har idag ingen uppgift om det är fri träning på fredagen, men förmodligen är det det. Anmälan skickas senast 910621 till: NMK Follo, RR-gruppen c/o Kjetil Kopperud Orelieveien 18 B N-0584 Oslo 5

Knutstorp 19-21/7 (DM)

Arrangör är FyensMS, anmälningsavgift 500;- som betalas in på danskt postgiro 4 62 51 96 senast 910705. Träning på fredagen kostar 300;- extra. Anmälan skickas senast 910705 till: Fyens Motor Sport Box 173 DK-5100 Odense C

Hyllinge MS vill samtidigt passa på att inbjuda till träningsdag på Knutstorp torsdagen 20/6, alltså torsdagen innan midsommar. En hel dags träning, cirka kostnad 300;-.

Vad gäller internationella race så har jag fått information om Monza 6-7/7 och Knockhill 13-14/7. Information om Österreichring 20-21/7 ska vara på väg. Hör av er, ni som är intresserade av att köra på kontinenten.

SÄLJES: 1 st Ducati 888 Kit Bike (851 Corsa) -88. En del delar medföljer. Trimmad av Sports Racing, ngt defekt. 50000;-
1 st Ducati 888 Lucchinelli Replica -89. Mycket delar medföljer. Obetydligt använd. 105000;-
Båda cyklarna, ring Norge, Dag Lövaas, +47-33 53064,53411,53663.

Tydliggen har en hel del reagerat på det jag skrev i förra infot.angående min syn på probemet BoT/851/Superbike. Och att folk reagerar är ju i alla fall positivt. Att det blir som på Knutstorp att några förare "bojkottar" tävlingen är ju naturligtvis bara att beklaga. Vad anbelangar poängsystemet, som ju är beslutat sedan januari och alltså ingen plötslig överraskning, kan vi ju klart och tydligt se på resultatet från Knutstorp att det inte blir några omvälvande sensationer i listan. Det blir en någon jämnare fördelning av poängen på platserna strax under toppen, dvs precis som det var tänkt. Att det i sammandraget efter årets sista tävling kommer att vara minst tre-fyra 851:or i toppen är höjt över allt tvivel.

Slut för idag, väl mött i Finland.

BATTLE OF THE TWINS - KOMMITTÉN

c/o Björn Andersson
Gribbylundsvägen 44, 4 tr
S-183 68 TÅBY

Tel 08-732 37 24
Postgiro 449 79 28-4
Org. nr. 846003-5903



Glöm inte!

Att anmäla dig till den stora BoM-finalen!

Start 31/8 9:45

0414-91145



TACK FÖR KUL BLÄDDER!

18 FEB 1991

Min korresponderande mc-broder L.H./Duce!

Nyfiken som jag är av naturen, sprätte jag upp tvenne kuvert med
il Duce-bladet "Heute Morgen". Och vad finner jag väl där, om inte
ett grävt sakfel. "Mark Lost" är inte något som jag "numera kallar
sig för" /enl. sid 18, il Duce 6/90/ UTAN EN SIGNATUR (PSEUDONYME)
som förekommit såväl FÖRE MC-NYTTs TID -- SÄVAL SOM REDAN I NR
1/59, ALLRA FÖRSTA -- "UR-MC-NYTT" -- NUMRET. Begär beriktgande,
som gamle majoren von P. brukar underteckna i Er kollega "Grönk.
Vecko-bl-dh". Gärna min text här ovan, ex officio, Med mch

"alio" *[Handwritten signature]*

DAGS FÖR ÅRSMÖTE!

Som det redan har meddelats i Cucciolo hålls Svenska Ducatklubbens årsmöte i år i Hestra (två mil norr om Anderstorp) samma helg (10 - 11 augusti) som Superbike-VM gästar den berömda Anderstorpbanan.

Slå flera flugor i en smäll;

- Räkna med världens tredje intressantaste racingklass (endast Battle of the Motorvelocipeds och BOT ligger före), för första gången i skandinavien.
- Många Ducatister från våra grannländer kommer att närvara.
- Årsmötet. Helgdagarnas helgdag i motoralmanackan.

Kort sagt: Så mycket kommer att hända att man kan lämna spriten hemma.

Årsmötet kommer att genomföras i Hestra medborgarhus någon gång på kvällen lördagen den 10 augusti. Exakt tidpunkt har ännu ej bestämts då målsättningen är att mötet inte skall kollidera med någon attraktion i Anderstorp (ring gärna och fråga någon i styrelsen veckan innan mötet om du vill veta exakt tidpunkt).

Det är naturligtvis ingen avgift för att delta i årsmötet, men önskar du kost och logi kostar det X kronor och föranmälan OBS! Viktigt!! (exakt summa och hur och vart man betalar meddelas på annan plats).

Nu skall du läsa dagordningen!

DAGORDNING FÖR SVENSKA DUCATIKLUBBENS ÅRSMÖTE 1991

1. Mötets öppnande.
2. Godkännande av dagordning.

3. Upprop och fastställande av röstlängd.
4. Fråga om årsmötet har utlysts på rätt sätt.
5. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
6. Val av 2 justeringsmän som jämte ordföranden skall justera mötesprotokollet.
7. Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat och balansräkningen för den gångna perioden.
8. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen den tid revisionen avser.
9. Fråga om medlemsavgift för den kommande perioden. Styrelsen föreslår 200:- per medlem.
10. Val av styrelse för den kommande perioden. Styrelsen skall bestå av följande:

Ordförande
Kassör
Sekreterare
Minst 2 ledamöter

11. Val av 2 revisorer för den kommande perioden.
12. Val av valberedning (2 personer) för den kommande perioden.
13. Verksamhetsinriktning den kommande perioden.
14. Behandling av ärenden som inkommit från styrelsen eller medlem.
15. Mötets avslutande.

- BOKA BORD?
- TELEFONNUMRET
HITTAR DU UNDER
RESTAURANGER.

SENSATION.

Riksradien gick ut med ett omskakande meddelande häromdagen. En, troligen okänd och nyupptäckt, djurart rapporterades iakttagen på vägen mellan Bjurholm och Fredrika. Radiomannen kallade det iakttagna feomenet "renhjörd" och allmänheten uppmanades anpassa framfarten eftersom det rörde sig om något alldeles extremt trafikfarligt och bortom myndigheternas kontroll och grepp om saken. Man får väl anta att det samtidigt utgick rapport till Naturhistoriska Riksmuseet och andra berörda instanser.

I glesbygden som omger min hemtrakt talas det, bland allmogen i synnerhet, om något mystiskt och hemlighetsfullt som benämns "älg". Särskilt om hösten är ryktena i svang på allvar. Det verkar gå ut på någon sorts jakt men det är mycket hyssj, hyssj så saken verkar dunkel. Trots, ibland nära, kontakt med odalmännen så har jag aldrig stött på någon som skulle ha nedlagt det här "älg". Mystiken är tät och det hela förefaller lika svävande och ogripbart som Yetin i Nepal. ps

WARNING

Metzeler har upptäckt att det kan uppstå skador på bakdäcket när man kör på rullande landsväg. Själva godtar dom inga reklamationer om skadan uppstått på det viset.

Vad händer? Full effekt, ingen kylande fartvind. Men största boven är dom två rullarna som sitter rätt nära varandra. Det blir ju en buckla på däcket ovanför rullen vilket innebär att stommen rör sig och det blir massor av friktionsvärme och ingen vind som leder bort den. På vägen hinna däck rulla ett helt varv innan det på nytt utsätts för ojämnheter och hinna således kylas under hela varvet. Här kommer nästa rulle i omedelbar följd och då överskrids helt enkelt säkerhetsmarginalerna.

Rekommendation: Om ni skall testa eller justera på rullande landsväg. Lägg på ett utslitet däck och skrota det efter fullgjort värv. ps

PROVKÖRNING AV 750 SS

Som alla vet är ju Albert & Albert en oomstridd auktoritet just på ämnet MC-test. Otaliga är de inbjudningar som kommer både brevledes och personligen framförda till tester på världens alla racerbanor. Som Cucciolos utsända kan vi ju inte acceptera alla dessa inbjudningar utan vi skickar dem vidare till mindre nogräknade publikationer typ Superbike, MC-Hyss och Ballt om MC. Sveriges första 750 SS med en (1) mil på mätaren hamnade i händera på A&A varvid en ingående test tog sin början. Lägg märke till att vi här inte skriver om alla festligheter som föregick själva testen, ej heller skriver vi om de fina middagarna och alla galanta damer som utgjorde en förgylld ram kring själva evenemanget. A&A håller sig alltid till väsentligheter. Fakta om motor, hästkrafter, laddningskapacitet hos generator och annat tjafs får

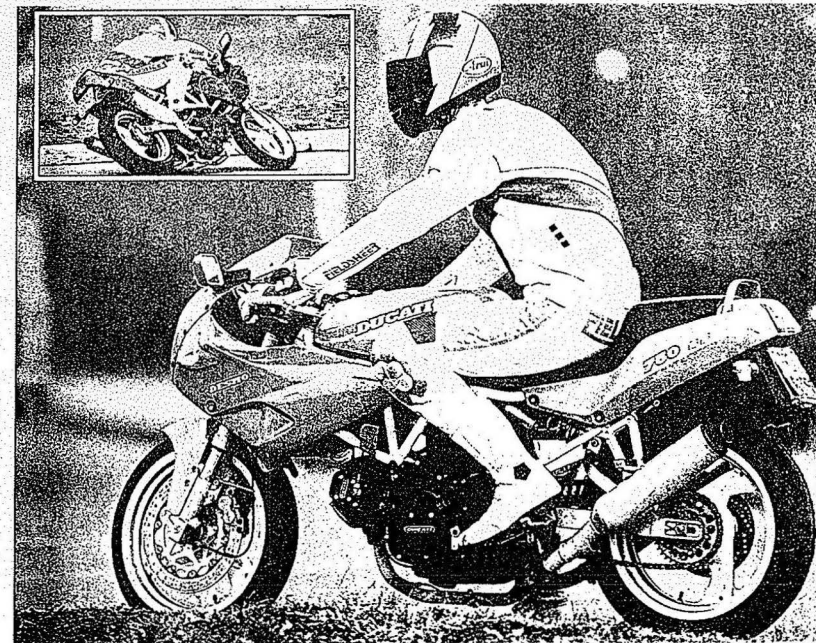
Ni läsa om i någon av de tidningar som får låna hojen efter oss!

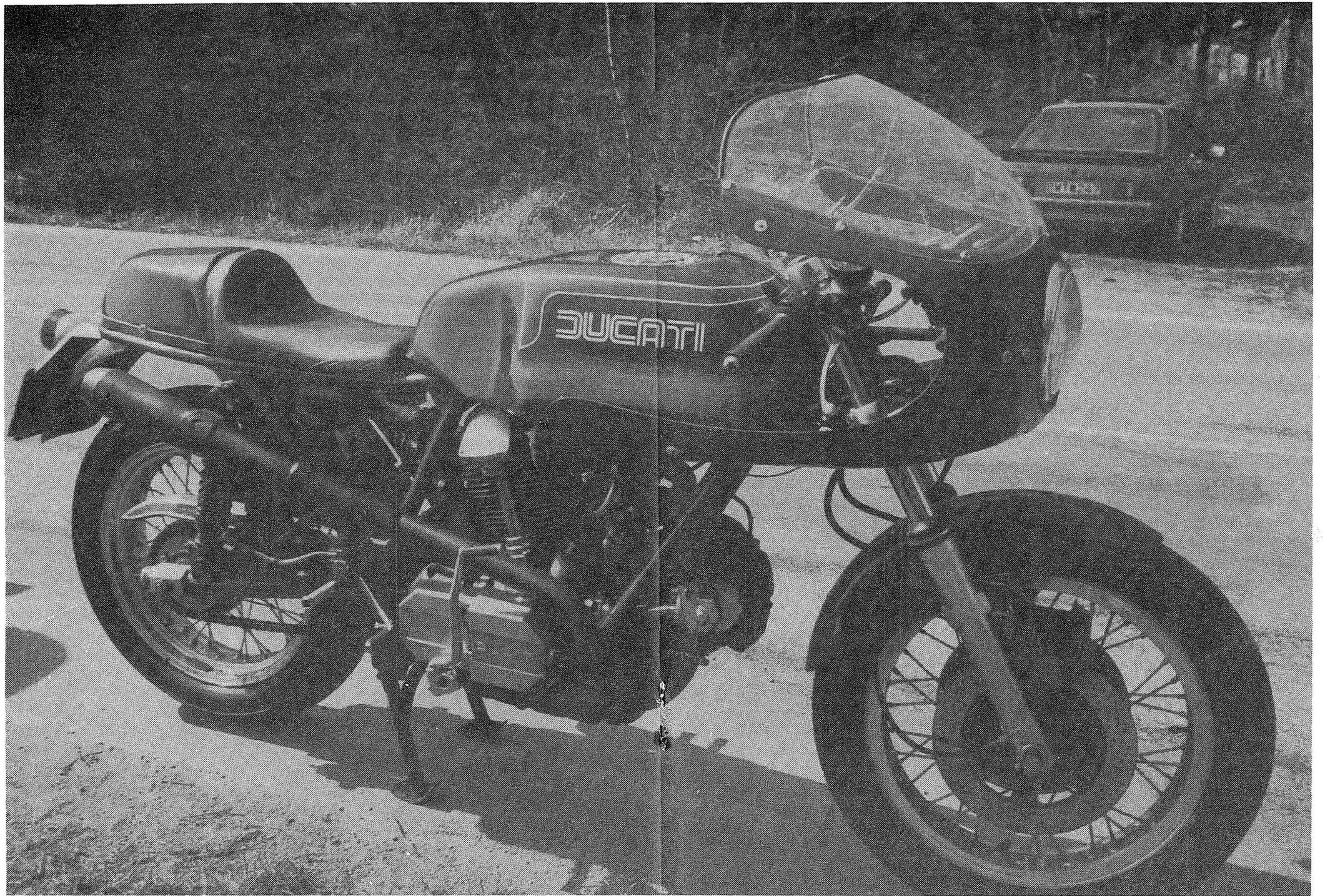
Väsentligheter: Ilande RÖD med vit ram och vita 17 tums hjul, syndfullt svart 750 cc motor (synlig), rammonterad kvartskåpa, clip-on, vita Veglia, inverterad Showa gaffel, Mikuni flat slide förgasare, heltäppt 2-2 system, cykeln lider svårt av andningssvårigheter - ljudmässigt om än inte funktionsmässigt, singelskiva fram som fungerar alldeles utmärkt bortsett från en viss svampighet (man klämmer ringfingret och lillfingret när handtaget går i botten) men en enkel operation med stålomspunna broms-slangar råder bot på detta.

Liknar egentligen ingen tidigare Ducati då den är snabbstyrd på gränsen till nervös, stoppningen i sadeln är modell svensk allmogefuru. Kort sammanfattning: 750 SS är härlig att köra! Köp den innan priset går upp!

Eder alltid förbundne tjänare

Albert E. Fleischman





LUFTFILTER ELLER . . .

Studera bilden av kolvringarna. Den är hämtad ur ett Volvoblad och är givetvis jävig. Det handlade om original kontra pirat. Dessutom har ringen suttit i en lastbil som gått 26 000 mil. Det här är emellertid ett anmärkningsvärt fall eftersom en sån här motor ofta går åttitusen mil utan annat än normal service.

Vad som hänt var att luftfiltret hade kreverat och endast några tusen mil senare ser det ut som på bilden.

Antag att jag grenslar trotjänaren och brakar iväg till Långnäs för att konstatera att jag än en gång är ensam Ducati på parkeringen. En utflykt på tretti mil. Då, mitt herrskap, har trotjänaren sugit i sig ETTHUND RAFEMTIO KUBIKMETER luft och doft av tallbarr och annat smått och gott.

I samma veva som det här bladet upptog plats på fikabordet hade vi besök av en man som koordinerar ett oljeprovfsörsök som vi genomför just nu. På jobbet alltså. Självfallet fick han redogöra för alla nyttiga paralleller som äger tillämpning på Ducati.

Nu befinner vi oss emellertid på den yttersta randen av hysch, hysch så här gäller att tänka ut formuleringar som tillfredställer alla parter. Vi återkommer i ämnet.

För dagen konstaterar vi ett oljeprov som det handlar om här åtföljs av provtagning med förutbestämda intervall. Dessa prover analyseras givetvis. På visst håll kallas det oljeröntgen. Vad man då är intresserad av är naturligtvis om motorn håller på att säga upp sig. Det avslöjas av metallinnehållet. Och vilken sorts metall talar om ifall lager, bussningar, drev ^{eller} annat är i farozonen. Däremot är inte tillsatsernas tillstånd tillnärmelsevis lika intressant. Det vet man nämligen redan att dom stoppar och det med god marginal. Vad som är verkligt intressant är graden av främmande

partiklar som kommit in i motorn genom insugningsluften. Illasinnade kiselpartiklar, nästan på molekylstorleksnivå är rena döden för exklusiva Assowerke kolvringar.

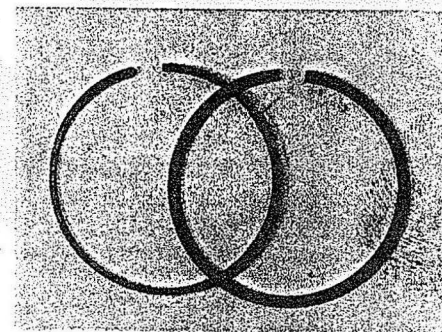
Här påminner vi oss Mr Eke från England. Han fastställer utan krusiduller att vilket luftfilter som helst är bättre än inget alls. Tom på bekostnad av viss effektförlust. Standardfiltrena på Darmah och GT/GTS modellerna är mycket effektiva. Trots det säger han att det är inte möjligt att synkronisera förgasarna med tillbehörsfilter.

För max effekt vid Bott och liknande gäller självfallet endast öppna trattar. Naturligtvis på bekostnad av livslängden, men inget offer är väl för stort i den heliga Bottens namn. Bara det sker med öppna ögon.

Nu fick ni någonting att fundera på, va?

Någon med häftigare dator än jag kan ju kolla mina 150 kubik. Det beror ju också väldigt mycket på varvtalet och jag har avrundat uppåt för symmetriens skull. Storleksordningen borde vara riktig, annars blir jag besviken. Av pedagogiska skäl.

ps



4. Kolvringarna har slitits ner helt. Bara hälften av materialet är kvar. Som jämförelse: den kraftigare ringen på bilden är Volvo Original!

ÖKA I BÖJARNA!

ÅK MED MEZELER, DET ENDA SOM GREPPAR IGEN OM DET HAR SLÄPPIT.

BRA PRISER TILL ALLA ITALIANOS.

PRISEX. KLAPPAT O KLART.

**110/70 VB18 ME 33-112Y;-
140/70 VB18 ME 1-126Y;-**

**RING OCH SNACKA MED JARI
ELLER MARIO FRÅN
LAYERDAGANGET.**

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

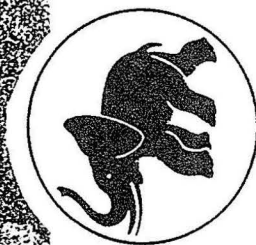


FITTJA DÄCK

Fågelviksvägen 29, Fittja IND.OMRÅDE

0753-76955

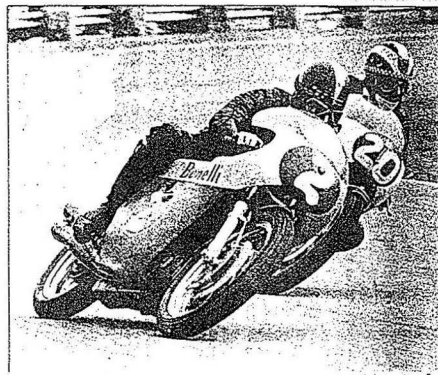
METZELER



Rennabteilung

OCH DE ANDRA

En ny säsong i Battle of the Motorvelocipeds har nu inletts på Aspö Raceway där den månghövudade publiken kunde glädja sig åt att ännu en gång få beskåda giganternas kamp i årets första VM-deltävling. Den eviga tvåan Ackling Racing Team hade som vanligt övertrimmad motor som gjorde att allt vibrerade av (t ex avgassystemet 6 ggr) och att man fick byta kolv stup i kvarten, vidare drog inte motorn under 10 000 varv vilket gjorde att kopplingen fick visa vad den gick för. Den eviga tvåan slutade på en femte plats före Acklinga Racing Girls som bestod av två fagra Ninor samt Stephan Hoffmann med för dagen nyrakade ben (och minst lika fager, reds ann).

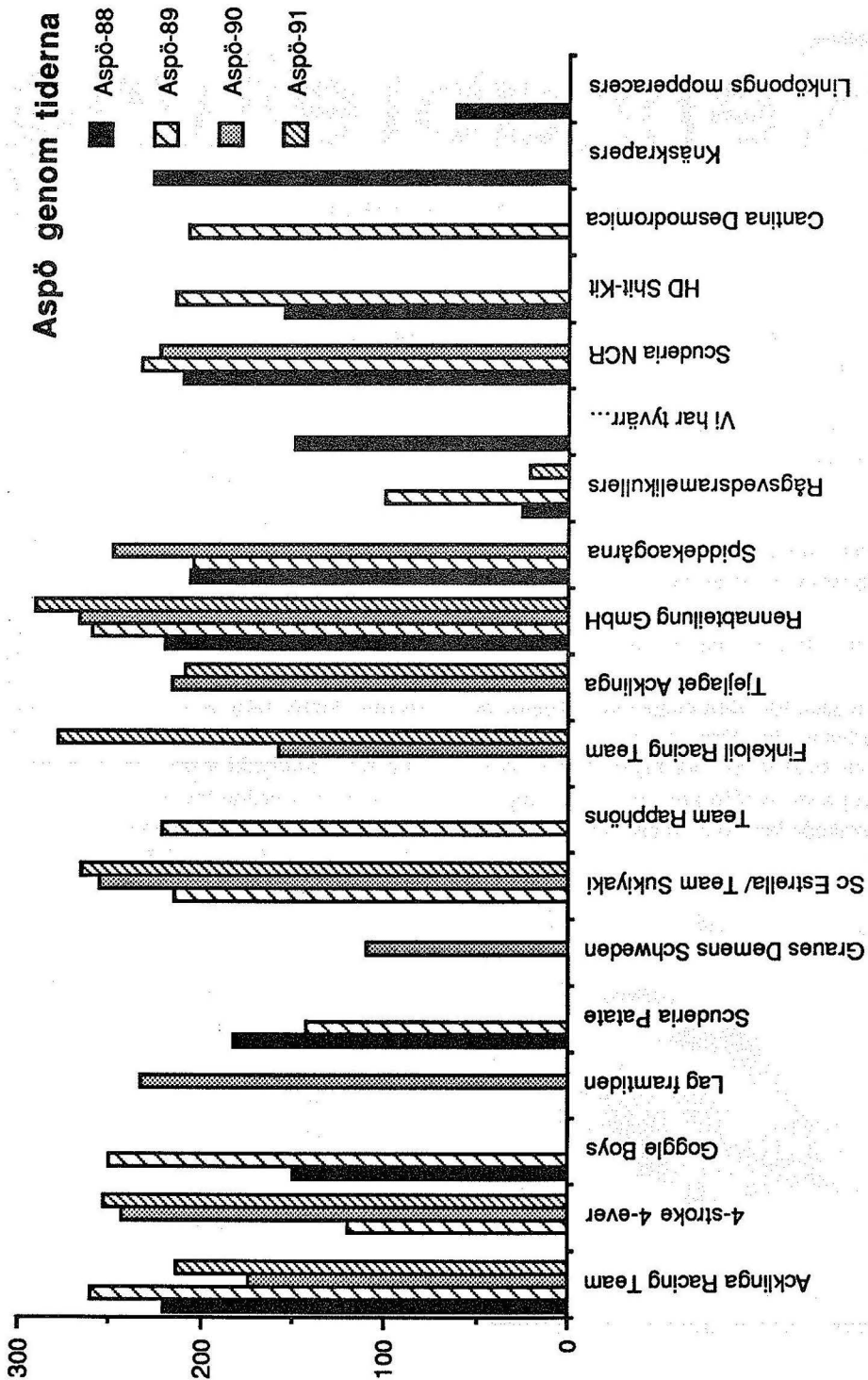


Vadhållarnas favoritlag 1365 (Partikel-Janne och Petta) sände sin tävlingsmaskin i , ja just det, partiklar till banan. Man

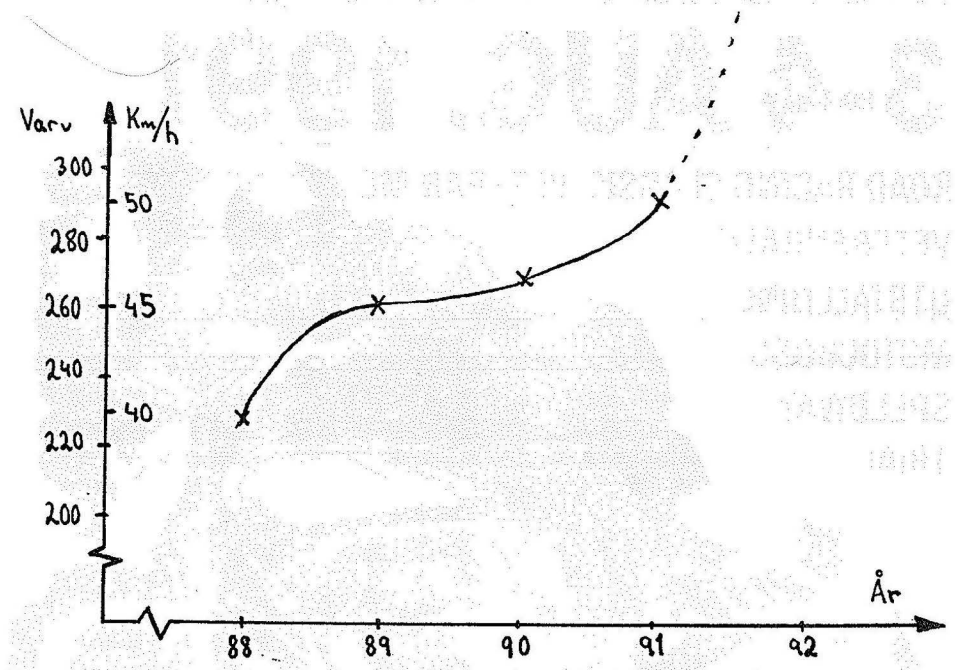
borde alltså varit först av alla vid banan men istället tar man igen detta genom att anlända när tävlingen hållit på i fyra timmar. Man plockar sedan ihop mopeden i en timma och när man så äntligen kommer ut på banan vurpar Janne på första varvet och man får gå i depå. De kom sist.

En stor överraskning var enda fyrtaktslaget, Fourstroke Forever, vars maskin gick mycket fint och var med och fajtades om 2:a, 3:e och 4:e platsen. I denna strid fick man tyvärr se sig besegrade av proffsen i Finkeloil (2:a) och Big Bore Sukiyaki team (3:a) som slapp (!) att bli rentvådda från den fuskstämpel man med stor möda och mycket besvär kämpat sig till. Fourstroke Forever slutade således 4:a och Rennabteilung vann (så nu vet ni det).

Nämnas bör även att en av de mer entusiastiska åskådarna offrade sin bil och riskerade liv och lem för att komma och se skådespelet. Sammanfattningsvis kan man säga att allt var precis som vanligt. Rågsvedsramelikullers blev sist, Rennabteilung vann och alla var glada och lyckliga trots den enorma nervpåfrestning som det innebär att delta i ett VM i denna ärorika och guldkantade motorsport.



Resultat	Varv	Nr	Namn	VM-poäng
1	291	13	Rennabteilung	15
2	279	10	Finkeloil	12
3	266	7	Big Bore Sukiyaki	10
4	254	2	Fourstroke Forever	8
5	214	1	Acklinga Racing	6
6	210	11	Acklinga Racing Girls	5
7	21	1365	Rågsvedsramelikullers	4



Hastigheten som funktion av årtal på Aspö Raceway. Cucciolo har lyckats lösa kurvans ekvation och kan varmt rekommendera läsarna ett besök nästa år då vinnarens medelhastighet enligt ekvationen kommer att bli drygt 220 km/h.

Finnkopp

26-ÅRSRACET

Ett samarrangemang med Linköpings Motorsällskap

LINKÖPINGS
MOTORSTADION



3-4 AUG. 1991

ROAD RACING CLASSIC, VETERAN MC

VETERANRALLY

UTSTÄLLNING

MOTOCROSS

SPEEDWAY

TRIAL



DUNLOP

Castrol

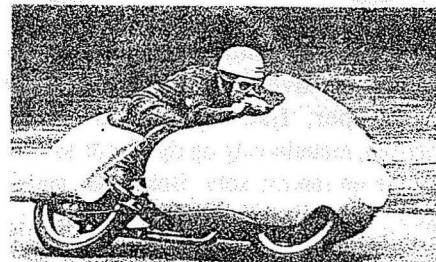
FOLKSAM

Cucciolo har läst...

... Motorcycle Road Racing; The 1950s in Photographs av Denis Jenkinson.

Och vem fasiken är Denis Jenkinson? Jo, det är mannen som förutom att vara en av de bästa motorfotograferna, tillika VM segrare två gånger som burkslav också fick nöjet att åka bil tillsammans med Stirling Moss 1955. Targa Florio. Mercedes 300 SLR. Desmo.

Hur som helst, Denis har plockat ihop en bok på dryga 150 sidor med fotografier från det glada 50-talet. Textmassan består av introduktioner till de sju kapitlen samt digra bildtexter av lagom kvalitet. Bildmaterialet är självfallet bra, mycket Gilera, Guzzi och MV.



Vad som framför allt saknas är ett syfte. Är det bara det att han ville peta in ett antal tidigare icke publicerade bilder? Eller var det kanske en pervers dröm hos Denis att få se Bill Lomas på en Guzzi V8 pryda ett omslag? Fan vet, boken får i vilket fall som helst inte mer än två valpar. Jag tycker inte om böcker där fotografen förekommer på bild. I alla fall inte när det händer fyra gånger.

SH

... Winning Motorcycle Engines av Vic Willoughby.

Boken omhandler fjorton olika motorer som i sin tid var vinnare, eller bare specielle. Boken omhandler desverre ingen av de helt nyeste motorene.

Mange av motorkonstruksjonene er sannsynligvis ukjente for de fleste. Jag tenker da spesielt på på Moto Guzzi's V-8 fra -50 årene og Fath's firesylindrede to-taks bokser. Denne boken vil trolig falle i smak hos de helt spesielt interesserte.

Arne Bøe

... Stockholms Offentliga Toaletter utgivet av Stockholms gatukontor.

Detta är en liten fickvänlig skrift (A6 format) på 48 sidor + ett kvalitetsomslag. Metallic grön med reliefftryck i mörkgrönt och guld. Urtjusigt!

Inlagan är tryckt på mysigt pissgult papper och inleds med en innehållsförteckning över staden olika delar. Sedan följer en lista på drygt 360 offentliga toaletter. Minst sagt imponerande. Att drygt 150 av dessa inte är tillgängliga för offentligheten är sådant man får leva med. Det finns ändå över 200 toaletter kvar att exploatera. Några kostar en slant, andra är bevakade, en och annan har lunchstängt och det finns även en som har öppet två timmar före fartygs avgång. Denna skrift ger uppslag till oanade äventyr, och belönas med fyra valpar med bakbenet i vädret.

SH

... MC-Nytt nr 11, november 1971, där man berättar om Gilera 50cc Trial. Det handlar alltså om det som senare skulle bli den klassiska Gileramoppen. Skillnaderna mot mopeden är inte så stora; ostrykt motor med större fugge (6 hästar), femväxlad låda, längre fjädringsväg, ett snäpp bättre Cerianigaffel. Egentligen är det mera en knattekross-maskin än en renodlad trialdito.

Artikelförfattaren nämner inte med ett ord de urusla bromsarna, utan öser istället lovord över denna potenta lilla motorcykel. Han tror inte att den kommer som moped i Sverige, "att ha ned den till 1 hkr vore ett helgerån", men berättar att den kommer i norsk 2,5-hästarsversion.

Med hjälp av denna artikel och ett par andra, får man klart för sig hur Gileras fantastiska moppe kom till:

—Innan Piaggio (som ägdes av Agnelli (Fiat)) skulle köpa Gilerafabriken fick tävlingsavdelningen sitt sista hedersvärda uppdrag: Konstruera en moped! Ram och motor hann bli klara innan köpet. Resten är ett resultat av Piaggios designers och pengar från italienska TSV. Den konkava tankens funktion är att skona manliga mopedisters genitalier vid omilda kollisioner!

Fan vet...

UH

... Road Bike Racing and Preparation av Ray Knight.

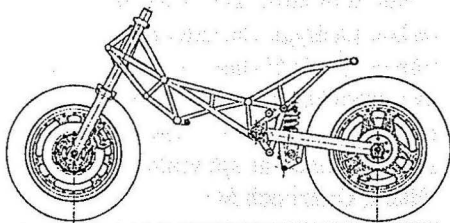
Denne boken er spesielt beregnet for de som har planer om å begynne kjøre road racing og begynner. Andre som er

interessert i sporten vil sansynligvis også ha glede av å lese denne letteste boken. Boken er spesielt beregnet for det engelske markedet, og omhandler derfor endel klasser som ikke er aktuelle for oss. De spesielt interessert vil ha glede av beskrivelsen av endel engelske baner.

Arne Bøe

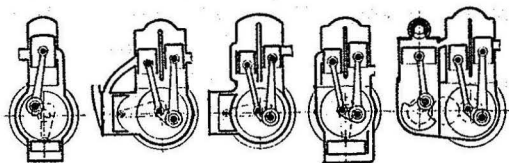
... Motorcycle Chassis Design, the Theory and Practice av Tony Foale och Vic Willoughby.

Dette er en meget interessant bok som jeg på det varmeste vil anbefale for alle som har interesse for motorsykkel teknikk, og da spesielt rammeteori.



Boken omhandler bl a litt om den historiske utviklingen, grunnleggende prinsipper, fjaering, konstruksjons hensyn, materialvalg og tips for de som vil bygge en ramme selv. Boken har mange gode tegninger og bilder, som på en fin måte illustrerer hva forfatterene mener. Dette gjør at man nødvendigvis ikke behøver å ha gode engelsk kunnskaper for å ha glede av boken. Deler av boken krever derimot at leseren har gode engelsk kunnskaper og/eller ordbok.

Arne Bøe



Mazda vinner Le Mans!

Inför årets upplaga av det klassiska 24-timmarsloppet för bilar i Le Mans var Mercedes tre silvergrå bilar storfavoriter. Det enda som ansågs kunna hota dem var de tre Silk-cut sponsrade Jaguarerna. Femliters V8 med turbo, eller sjuliters V12 utan, det var frågan.

Jaggorna hängde inte med. Mercedes fick problem med två av sina vagnar under natten, men den återstående ledde säkert efter 22 timmar. Det såg ut att bli en paradseger för Mercedes!

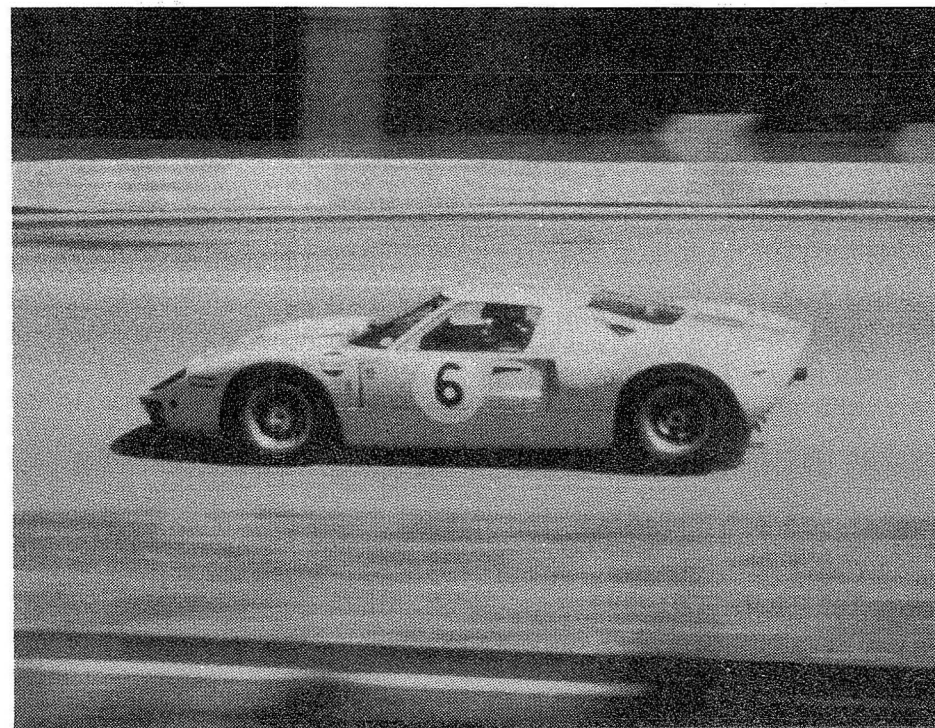
Ikke sa Nicke, Mercan i depå, oljerök. Under tiden kör en liten sketen Wankel-Mazda som galen för att ta ledningen. Det otroliga inträffar, *en japansk bil vinner Le Mans! En Wankel!!*

Många små gula gubbar kysser asfalten efter den sedvanliga stormningen av banan. Glädjen går inte att ta fel på.

Redan för ett decennium sedan fanns det varje år ett tydligt irritationsmoment på Le Mans: En liten tvåtaktsylande historia som bara gick och gick, men alltför långsamt; Mazdaspeed Wankel. Uppenbarligen ger övning färdighet, och uppenbarligen anställde Mazda rätt man som ny stallchef i år, en liten belgare som stavar sitt namn med ett i och en massa x! Snart får man väl kanske nästan acceptera japansk teknologi...

Nåja, tre danskar körde, så dansk TV direktsände totalt 7-8 timmar av loppet! Fem svenskar körde...

UH



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

GILERA

Ett pånyttfött MC-märke

Av Micke Werkelin

Gileras 500 Saturno och nya 125 CX är bland det läckraste som görs i MC-väg idag. Men, Gilera är inte nåt nytt märke. Gilera är ett namn med anor.

Vi flyttar oss tillbaka till 1909. Giuseppe Gilera var endast 22 år gammal när han beslöt sig för att starta en MC-fabrik. Trots sin ringa ålder hade han hunnit skaffa sig en hel del erfarenhet. Som 15-åring (!) började han jobba som lärling på Bianchi fabriken i Milano. Han flyttade sen till Schweiz där han jobbade för de sen länge insomnade MC-märkena Moto Reve och Bucher. 1908 vann Giuseppe en del backtävlingar med motorcykel och 1909 var han tillbaka i Milano.

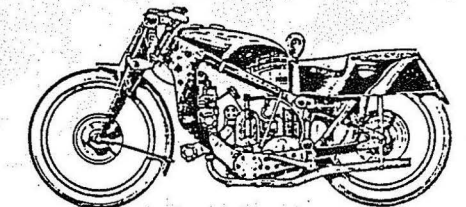
Giuseppes första motorcykel på den egna fabriken blev en encylindrig, remdriven fyrtaktare på 317cc. Ramen var av cykeltyp och saknade i det närmaste bromsar. Med en vikt på 75kg uppnåddes en toppfart av ca 95 km/tim. Maskinen fick snabbt stora framgångar i racing. Framgångarna gjorde att man snabbt kunde ta fram ytterligare modeller med både sidventils och toppventils motorer.

Snart hade man vuxit ur den lilla fabriken i Milano och man flyttade till Arcore, i närheten av Monza, där man finns än idag. Märket växte snabbt och

blev huvudleverantör av motorcyklar till de italienska styrkorna i första världskriget.

Under 20-talet sålde man mycket motorcyklar, mest 500:or, men man hade ännu inte satsat så mycket på tävlingsverksamhet. Under 30-talet vann man till att börja med den internationella ISDT Six Days Trial tävlingen i Grenoble. Året efter gjorde man om bedriften i Merano. I dessa tävlingar använde man en modifierad produktionsstänka, ombyggd från stötstänger till kedjedriven överliggande kam. 1932 fick man tre ventiler och kuggdriven överliggande kam.

Internationellt var Gilera fortfarande tämligen okänt. Men det skulle snart bli ändring på det. 1936 övertog Gilera rättigheterna till en avancerad tävlingsmotorcykel som hette CNA Rondine. Vad sägs om fyra cylindrar på tvären, lutade 45 grader framåt. 492,7 cc med måtten 52 X 58 mm. Vattenkyld motor, fyra växlar, dubbla överliggande kammar och 50 hk vid 9000 varv med kompressor-matning.



Med den här maskinen satte Piero Taruffi fartrekord 1935 på 244,482 km/tim över flygande kilometern! Det ni läser om just nu är urprototypen till både Yamahas moderna fyror och Cagiva-Ferrari-Ducatis nya fyra.

Maskinen var konstruerad av Carlo Gianini och Pietro Remor. De hade tidigare jobbat ihop på OPRA-fabriken 1927-1929 där man tog fram sin första fyra med enkel överliggande kam. Den motorn är faktiskt mycket lik Hondas 500 fyra som kom nästan 50 år senare. Man hann göra ytterligare en fyra, med dubbla överliggande. Maskinen hade en toppfart på hela 170 km/tim och såldes till allmänheten. Men, den var mycket dyr och sålde därför mycket dåligt.

1936 tog alltså Gilera över den rekordhållande Rondine. Man döpte snabbt om den till Gilera och utvecklade den vidare med hjälp av Pietro Remor och Piero Taruffi. Giuseppe Gilera var också med att vidareutveckla den grymma fyran. 1937 var man klara och maskinen hade en hel del förändringar jämfört med Rondine. Samma borring (52mm) och en något längre slaglängd (58,4mm) gav 496,1cc. Kompressionen var enligt vissa uppgifter hela 16:1 (?). Motorn var fortfarande vattenkyld och matades med en Roots-kompressor. En Bosch-magnet såg till att tändstiften gnistade. Vevaxeln var modifierad och förstärkt. Cylindrarna lutade 45 grader framåt och kompressorn satt bakom cylindrarna, ovanpå motor-

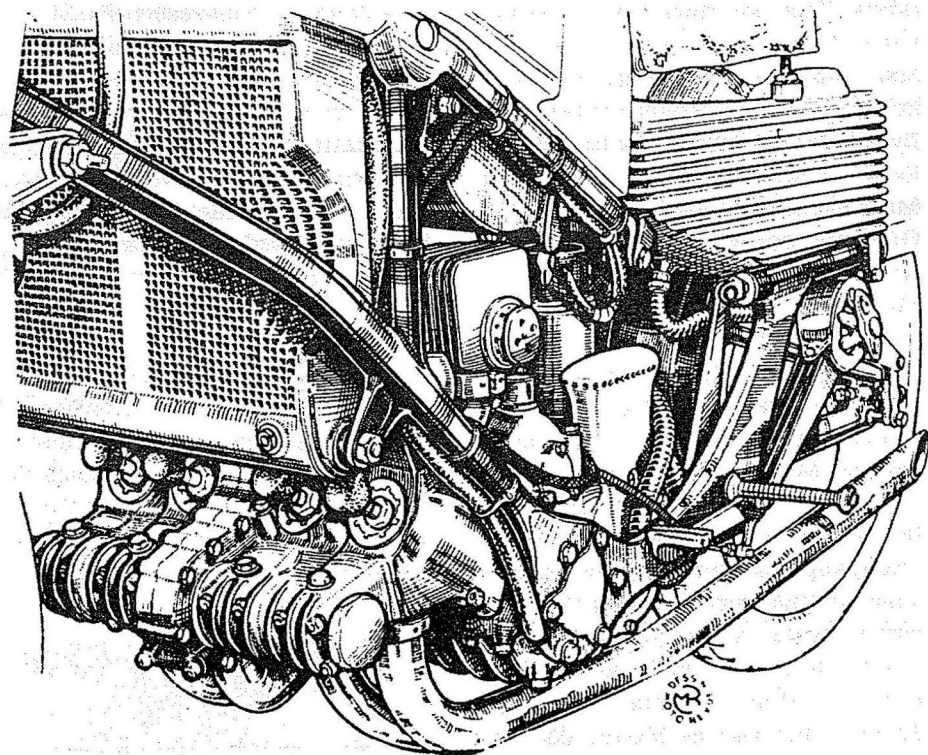
blocket. Effekten var 60 hk/8000 varv. Ovanför topplocken satt den stora vattenkylaren. Ramen såg mycket modern ut med motorn som bärande del. Ramen hade runda rör på den främre delen och pressad plåt där bak. Bak satt en topp-modern sving med hydraulisk fjädring och ställbara friktionsstötdämpare. Fram fjädrades hojen med en Webb-liknande gaffel i pressad plåt.

Under 1937 satte Taruffi fartrekord på en helt inkapslad Gilera-Rondine. Man uppnådde den fantastiska hastigheten 274,181 km/tim! Samma år vann man en deltävling i 500 TT. Maskinen utvecklades vidare med bl.a. Girder-gaffel. 1939 vann Dorino Serafini de europeiska mästerskapen före de kompressormatade BMW-maskinerna. 1940 hade man tagit fram en helt ny motor. Motorn var på

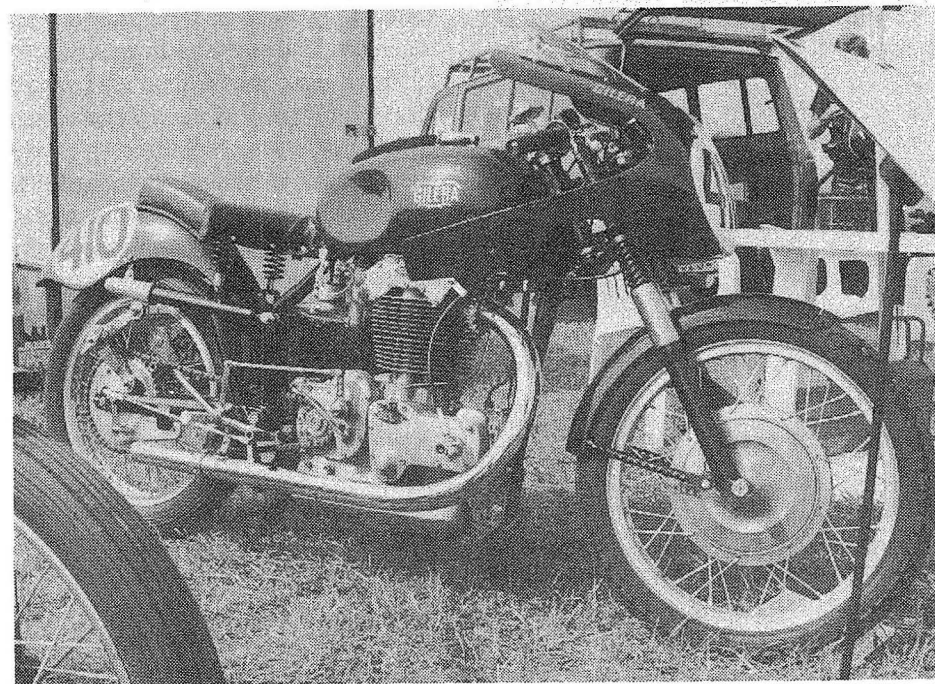
494,7cc och hade kvadratiska mått, 54 x 54 mm. Med sin Roots kompressor gav den hela 76 hk! Inte illa på en 500:a för 50 år sen.

Men det var krig och Gilera fick ställa om sin verksamhet till passande krigsproduktion. Hur fabriken klarade kriget är lite oklart, men man var snabbt igång igen efter krigsslutet. Man började tillverka två olika 500-ståncor, en sida och en topp, och en 250 toppventilare. Båda toppventilarna hade stötstänger. 500-fyran var inte tillåten att använda i tävlingar längre då man förbjudit användandet av kompressormatning. Man beslöt sig därför att konstruera en ny fyra.

Gilera ville börja tävla på en gång. Man modifierade därför den vanliga 500 toppventilaren, Saturnon, för racing. Saturnon hade konstruerats alldeles innan

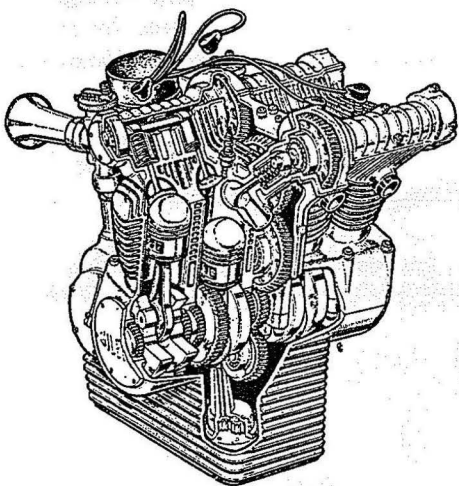


Gilera fyrapip 1939. Året innan fyrtiotalisterna började förpesta tillvaron.



Torbjörn Lindgrens Saturno på Sviestad 1990. Observera Laverdanavet. Foto: MW.

kriget och var ganska konventionell. Trots detta var den mycket framgångsrik. Den vann sin första tävling. Effekten var till att börja med 40 hk och ökades senare till 45 hk vid 8000 varv. Maskinen blev favorit-hojen för privatföroarna i Italien precis som Norton Manx var i Storbritannien. Till att börja med hade Saturnon Webb-gaffel och en märklig bakfjädring med långa horisontellt liggande dämpare. Fjädringen ersattes senare av konventionella stöt-dämpare bak och teleskop fram. Ett par Saturno med dubbla överliggande kammar konstruerades av Giuseppe Gileras bror, Luigi. De var inte så framgångsrika, men är troligtvis desto värdefullare idag.



Den nya fyran var klar 1949. Den var konstruerad av geniet Pietro Remor igen. Han gick tillbaka till de tidigare långslagiga måtten 52 X 58 mm vilket gav 492,7cc. Cylindrarna lyftes upp till 30 graders vinkel. Stora kylflänsar fick ersätta vattenkylningen. Drivningen till kamaxel och primärdrivning togs ut i mitten på vevaxeln. Effekten var 50 hk och toppfarten ca 200 km/tim. Tack vare

mycket aluminium och en ganska klen ram, stannade vikten på 135 kg. Fram satt en webb-gaffel i pressad plåt och bak satt en sving som fjädrades av en torisionsstav och dämpades med ställbara friktions-lameller.

Trots att hojen var snabb så dröjde de stora framgångarna några år. I januari 1950 värvades Pietro Remor och hans "lärlunge" Arturo Magni från Gilera till MV-Agusta och en annan saga tog sin början. MV-Agusta var en gammal flyplans-tillverkare som ville bredda sig med motorcykeltillverkning efter kriget. Mycket tack vare sin MC-passionerade ägare, Greve Domenico Agusta. Den sista Gilera-fyran som Remor konstruerade är faktiskt en mycket nära släkting till 4:an som långt senare kom i landsvägs-Agustorna.

Framgången för MV-Agusta lät dock vänta på sig några år. Det gjorde den inte för Gilera. Umberto Masetti vann 500 VM 1950 och 1952 på en Gilera. 1951 vann en viss Geoff Duke VM på en Norton Manx. Gilera fortsatte utvecklingen av fyran. Ramen och fjädringen ändrades för att förbättra väghållningen. Man satte dit teleskopgaffel och konventionella stöt-dämpare. Motorn vässades upp ytterligare till 60 hk vid 10000 varv. 1953 värvade man Geoff Duke som förare och det blev omedelbar succé. Duke vann VM titlarna i 500-klassen 1953, 1954 och 1955. Gileras maskiner verkade helt oslagbara. Duke och andraföraren Dickie Dale sopade rent på banorna. Då, när allt såg så ljusst ut, drabbades teamet av tragedi när Ferruccio Gilera dog i oktober 1956. Ferruccio var chef för tävlingsavdelningen och Giuseppe's enda son. Från och med denna dag tappade Giuseppe allt intresse för motorcykelutveckling och produktion.

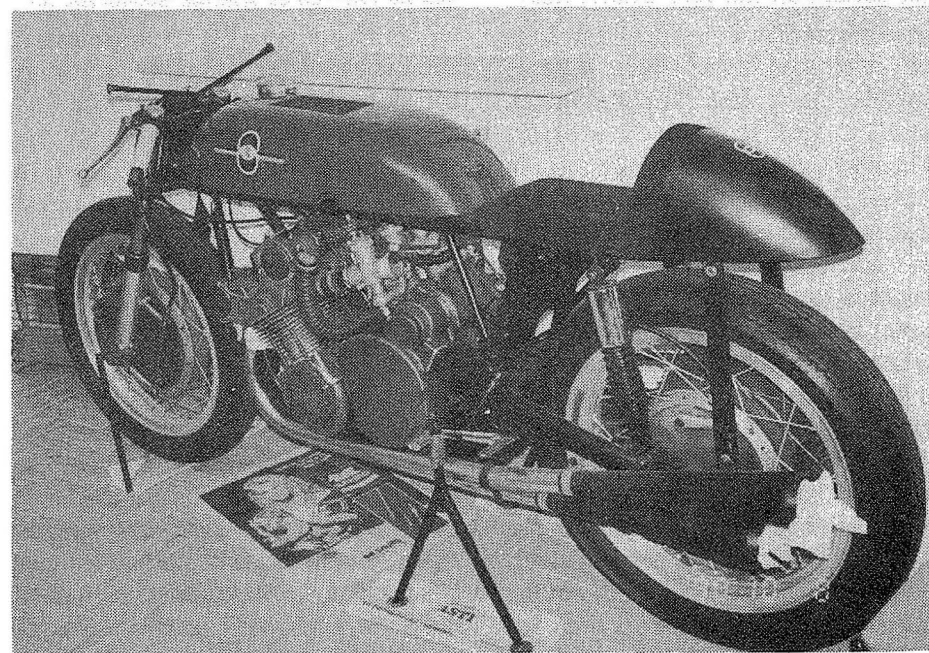
1956 tog MV-Agusta sitt första 500 VM med John Surtees som förare. Gileras storhetstid var över. 1957 drog man sig tillbaka från road racing.

Det var inte bara i 500-klassen man tävlade på 50-talet. Man gjorde också tvåcylindriga 125:or och 175:or med dubbla överliggande kammar samt en 350-version av fyran som presenterades 1956. 1957 hängde man på ett hjälphjul på 500-racern och slog hastighetsrekord med sidovagn. Albino Milano lyckades pressa upp ekipaget i 187 km/tim, trots att han var mer eller mindre livrädd! Gileras gatmaskiner på 50-talet sålde mycket bra. Man hade en 125cc fyrtaktare, en 304cc stötstångs-twin (B300), och en 152cc enstånka. Men efter 1956 gick det fort utför. 1962 konstruerade man en scooter tillsammans med Vespa och Lambretta. Scootern kallades för Chicco och hade en

fyrtaktsmotor på 148cc. Den var på många sätt bättre än Vespas originalscooter, men den sålde dåligt.

Det gick allt sämre för Gilera. På Milanomässan 1967 visade man upp en prototyp till en polismotorcykel. Av den blev det inget, men man utvecklade den vidare till en mycket snygg 500cc landsvägsmotorcykel. Modellen hette B 500 V och hade en tvåcylindrig motor med enkel överliggande kam. Effekten uppgavs till moderata 35 hk och toppfarten 160 km/tim. Motorn var försedd med elstart. Maskinen var mycket vacker, men den kom aldrig i produktion. 1969 köptes Gilera av Piaggio/Vespa och modellen lades på hyllan. Synd. Två år senare dog Giuseppe Gilera.

Under 70-talet förde Gilera en mycket tillbakadragen tillvaro. Man tillverkade en encylindrig stötstångsmaskin på 125 och



Gilera 500cc fyrpip 1956. Cirka ett dussin tillverkade åren 1954-66. Foto: Torbjörn Lindgren.

150cc. 125:an såldes i Sverige, men den var varken särskilt vacker eller pigg (skitsnack, reds anm). Bättre gick det för den mycket vackra och välbyggda mopeden. Gileras 70-talsmoppe var helt outstanding med sin smäckra och snygga design. Den hade en kraftig 4-växlad motor som i sin strypta Sverige-version gick lätt att trimma. Den vinner fortfarande tävlingar, t.ex VM i Battle of the Motorvelocipeds. Mopedens snygga design användes också för att piffa upp utseenden på 125:an och 150 cc:aren. I slutet av 70-talet försvann fyrtakts 125:an till förmån för 125 TG 1, en tvåtakts 125:a. En riktigt snygg sak faktiskt. Stötstångsmotorn förstörades till 200cc och sattes i 200 T4, inte riktigt lika snygg som 125:an.

80-talet blev återkomstens årtionde. I mitten av 80-talet presenterade man en toppmodern en-cylindrig 500cc motor med vattenkylning och dubbla överliggande kamaxlar. Den sattes till att börja med i ett off-roadchassie. Gileras japanske generalagent, C. Itoh (är det möjligen samme C. Itoh som tillverkar dator-tillbehör?), tyckte man skulle sätta in stånkan i ett klassiskt, men samtidigt modernt, italienskt rör-chassie. Resultatet, den moderna 500 Saturno, blev en succé. Man hade bara tänkt att sälja modellen i Japan, men efterfrågan i den övriga världen blev så stor att man tvingades öka tillverkningsstakten och även sälja den i övriga världen.

Man kom under 80-talet ut med allt läckrare 125:or. Några hade tanken under motorn och bagageutrymme (med plats för hjälmen) där tanken normalt sitter. Nyligen har man börjat sälja den otroligt läckra CX 125 med enkelsving och enkelbensgaffel. Den är konstruerad av Federico Martini. Federico Martini är

Gileras utvecklingschef som skall se till att Gilera går mot en ny vår. Han är 38 år och har faktiskt en hel del gemensamt med Massimo Bordi på Ducati.

Bordi och Martini är goda vänner sen de började på Ducati-fabriken samtidigt 1976. Martini blev en av Taglionis närmaste män när han utvecklade Pantah:n. Martini utvecklade också en 1000cc V-twin själv som den statliga fabriksledningen inte ville satsa på. Sen hjälpte han Taglioni med utvecklingen av den så omtalade V4:an i början av 80-talet. Det var en motor som var mycket potent med 140 hk på bakhjulet. Men projektet lades ner och Martini började bli trött på att utveckla motorer till ingen nytta.

1983 efterträdde han Massimo Tamburini som chefstekniker hos Bimota. Där utvecklade han DB1:an till att börja med, på uppdrag från Cagiva. Cagiva ville inte ha DB1:an så Bimota gjorde om den till sin bästsäljare. Ett konkursmässigt Bimota räddades. Ungefär samtidigt började han utveckla Tesi. Sen följde YB4 med alu-ram och Yama-motor som man tävlade framgångsrikt med i Superbike 1988 och 1989. 1987 hade man också vunnit VM i F1.

1987 avböjde Martini ett erbjudande att börja som chefskonstruktör hos Gilera. Men, 1989 var tiden mogen. Martini är idag chef över 70 st ingenjörer, designers och tekniker. 1993 eller 1994 skall man släppa ut en rad nya motorer. Man skall satsa stort på stora fyrtaktsmotorer. Man kommer förmodligen att satsa på V-twin med 4-ventils toppar. Två cylindrar räcker enligt Martini. Särskilt i framtiden med alla restriktioner. Man håller också på att undersöka möjligheten att göra comeback i road racing. I 250-klassen är det tänkt. Gilera blir ett märke att räkna med igen!

BoT PÅ KNUTSTORP

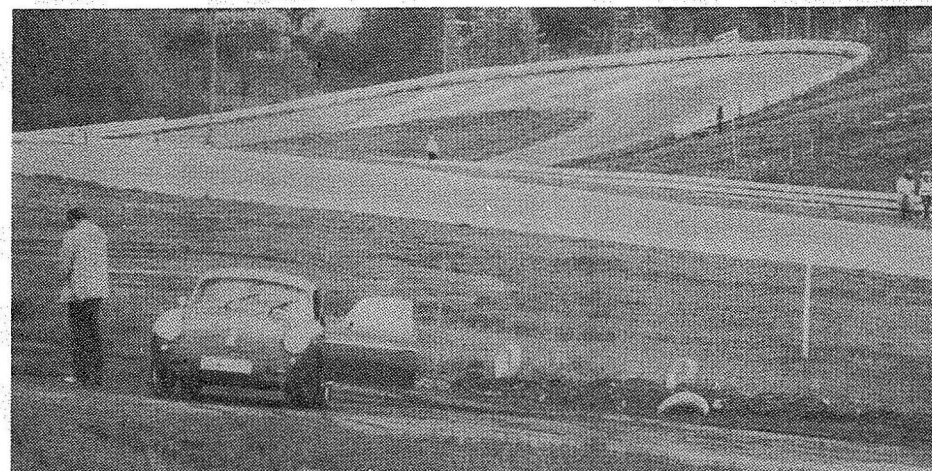
Fantastiskt väder till skillnad från alla andra dagar denna "sommar" förebådade fina tävlingar. Albert & Albert tog en tur i depån för att kolla stämningen och ge de tävlande en del initierade tips. A&A lyckas undantagglöst ge vinnaren det avgörande "lilla extra" som gör att vederbörande kommer först till "checkers". De få som inte följer dessa avgörande hänvisningar får också lida härför. Fråga bara den 600 Pantah förare som hade låtit en murare svetsa ett hemmagjort avgassystem. Han fick naturligtvis tipset att installera ett A&A Special Performance Race Exhaust System (förkortas AASPRES), han följde inte rådet och vad hände? Jo, han kom inte en gång till start!!

Nyheten för året är annars att den kungliga svenska avundsjukan har slagit hål på årets BoT! Förutsättningen för att vinna i år går i korthet ut på följande: Dålig pilot, effektsvag maskin, inga pengar, ingen sponsor, övervikt, löständer, träben, knapp ledsyn och håravfall är alla attribut som gör Dig till en säker vinnare i årets upplaga av BoT.

Avsikten med de nya reglerna är naturligtvis att ingen får ha bättre grejor än någon annan, det ska vara jämlikt kan man tänka. Vad man har åstadkommit är att de bästa förarna och tillika de vassaste 888-orna inte tycker att det är lönt att ens en gång ställa upp. Detta nya system gör dessutom att utvecklingen stannar av i BoT och de härliga 888-orna kör superbike istället. Ytterligare en effekt man uppnått är att huvudsponsorn, NMI/Yokohama, har allvarliga betänkligheter mot att förnya sponsoravtalet för 1992.

Nu undrar naturligtvis alla hur själva racet gick. Det vet vi inte för vi körde hem innan det ens hunnit börja, besvikna, ledsna och tillika med en känsla av att vi blivit lurade. A&A ger därför utmärkelsen ÅRETS KÄNGA till ansvariga i BoT-kommittén redan vid denna tid då året knappt är halvt! Emellertid kan vi inte låta bli att dela ut ÅRETS TIPS till samma klientel, nämligen: Gör om reglerna och gör livet till en glädje och fest igen!

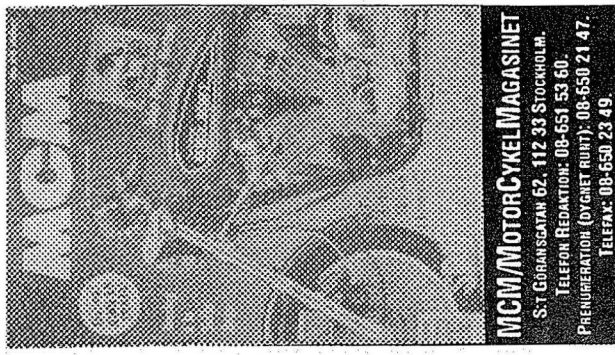
Eder alltid förbundne tjänare
Albert E. Fleischman



499983213

**ENTUSIASTER
HAR ÄNNU INTE
UPPTÄCKT**

**SVERIGES BÄSTA
HOJTIDNING.
MEN VI
JOBBAR PÅ DET.**



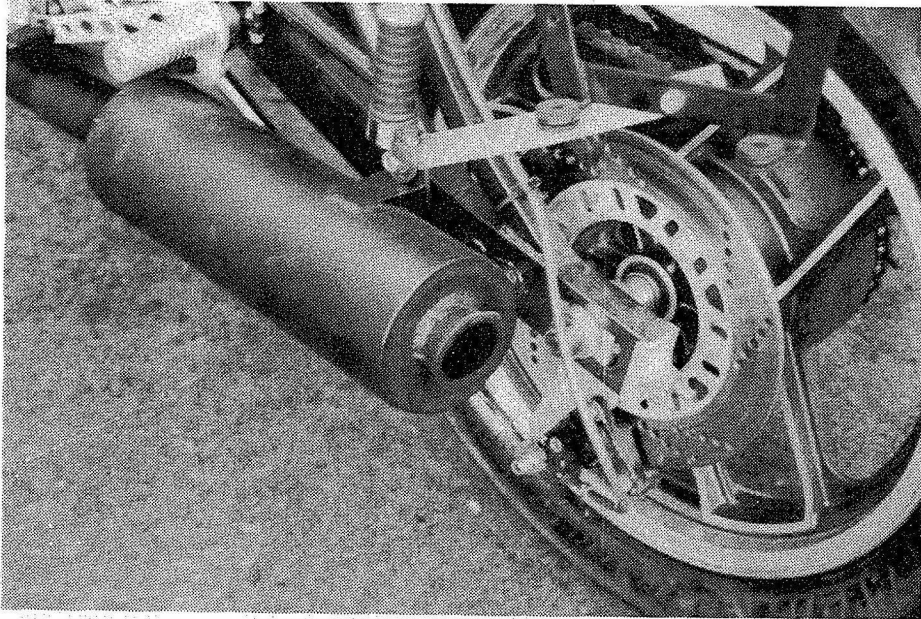
Ett tips.

Om ni under sommarens omfattande resor och äventyr kommer att röra er i närheten av ett område utbrett i stora drag ungefärligen mellan Storuman, Lycksele, Dorotea så är det en detalj som ni borde känna till.

Uttalar ni er i positiv anda om renar och deras pittoreska inslag i landskapet så har ni därmed obönhörligen avsöjat er som "okunnig sörlänning" och säkerligen inhöstat dolska blickar under lugg också.

Dom vilda norrlänningarna som befolkar trakten har måhända en mera jordnära och från turistbroschyerna avvikande uppfattning om rennäringen.

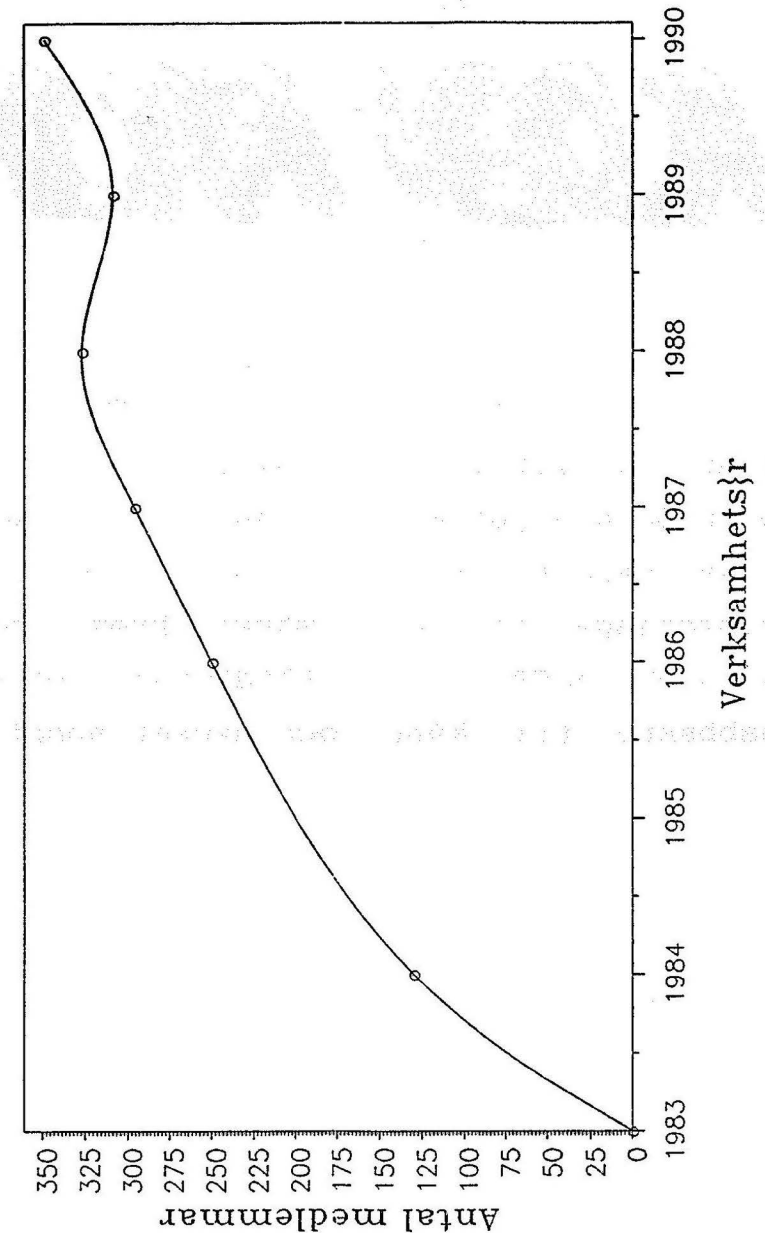
ps



En av redaktionens trognaste medarbetare och tillika ornitolog har nyligen publicerat sin senaste bok "Ryttlande renar i Lappland - orsak och teknik". Det är Pelle Skogmans tredje bok i serien om flygande renar. Flygande renar? Ja, tydligen. Enligt Pelle är renen förvisso inte ett djur som man i vardagstal tilldelar beteckningen flygfä. Däremot kan man få den till att uppträda som ett sådant. Med lite vilja och en svets. Pelle har både och. Pelle har även en kamera. Den har han använt. Resultatet ser vi ovan i form av omslagsbilden till hans bok. En bild på den tingest som får Lapplands renar att flyga!

Medlemsantal SVENSKA DUCATIKLUBBEN

Lars "Ursu" Höjer



ALDÉN RACING

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

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

Besöksadr. Hackeforsvägen 1

Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

1991 års annons!

ORDFÖRANDEN SVARAR

Bäste "Yama 1100"

Tack för ditt uppriktiga brev, det är inte alla som skulle våga erkänna att man är både lättlurad och läsokunnig.

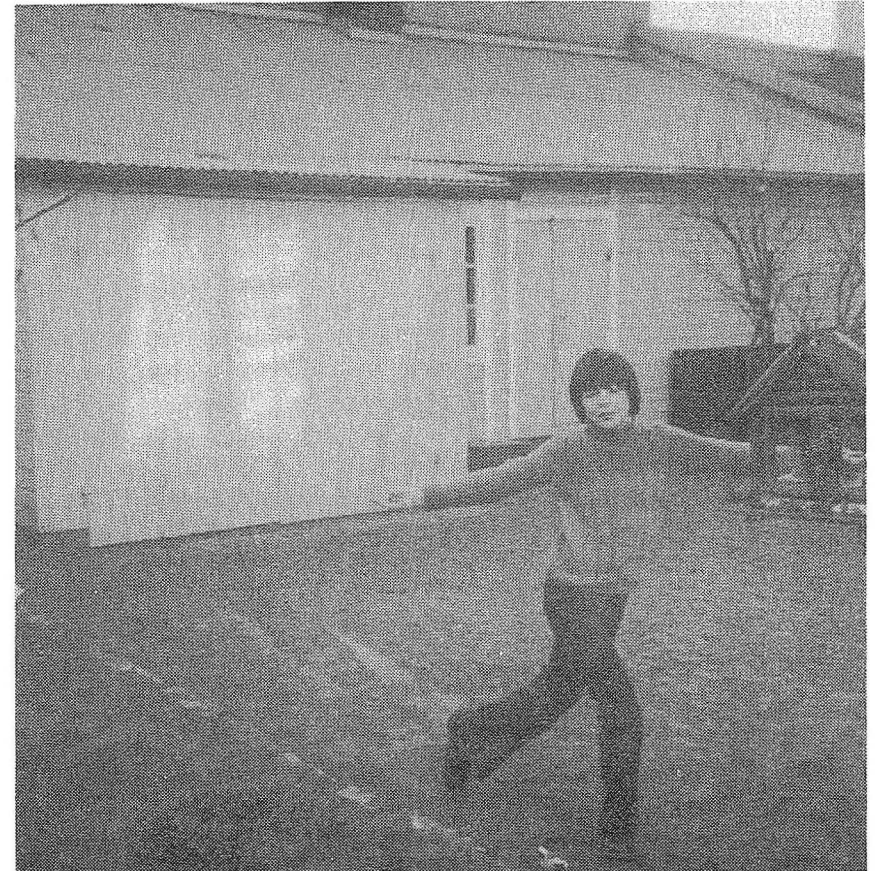
Nåväl, å klubbens vägnar beklagar jag djupt den inträffade episoden. Den skyldige kan såvitt jag förstår bara vara en person, vår förre ordförande, bosatt i

Landskrona. Han har betett sig lite underligt sen hans Ducati brann upp. Till hans försvar kan sägas att ett långvarigt medlemskap i Svenska Ducatklubben kan ge vissa defekter. Dessa är dock vanligen av antingen önskad eller övergående karaktär, framförallt det förstnämnda.

Under normala omständigheter försäkrar jag att ingen i vår klubb skulle bete sig så nedrigt, utan ännu nedrigare! Malmö-Göteborg borde tagit minst ett dygn...

Jonas Åsberg

Ordförande i Svenska Ducatklubben



DÄRFÖR ÄR EN DUCATI BÄTTRE ÄN EN KVINNA

En Ducati förolämpar dig inte om du schabblar som om det vore för första gången

En Ducati frågar dig inte hur många andra Ducati du har haft förut

En Ducati skiter i om du spanar in andra Ducati på stan

En Ducati blir inte förödmjukad om du kör med henne

En Ducati som är svart ger inte dina föräldrar spader

En Ducati kan du njuta av alla dagar i månaden

En Ducati kan du låna ut utan att blir svartsjuk

En Ducati skiter i att prata före

En Ducati har inga föräldrar

En Ducati blir inte gravid

I ett försök att bevara familjefriden i Linköping, underbygger Cuccolo att säga ut bidragsgivarens namn.



- Innerst inne är jag en blyg och osäker kille. Jag dricker bara så att jag ska kunna vara lite otrevlig.

Est bidrag fyllt av kärlek från Il Duce.

Marknadsfrågor.

En titt i Motorrads småannonser gör klart att 900 super sport, den nya varianten alltså, tycks vara efterfrågad. Självklart, eftersom tom den nya 851:an förnedrats med gaffel från ett land som är så avlägset att det bara finns i sagovärlden. Vad är det för fel på Öhlins gafflar. Är inte ISR:s bromsar nog exklusiva? Frågorna hopar sig...

I övrigt kan nämnas att Hailwoods racer är till salu. Kan inte vara annat än den som ägdes av en medlem av Ducatiklubben i München och kördes av en Alan Catchcart på franska Ducatiklubbens avrostning, eller vad man nu skall kalla det. Begivenheten gick av stapeln på Croix-en-ternois i juni -87

Den som är intresserad av en riktig BOT-racer som tom vunnit några heat i Tyska serien har bara att slå till. En äkta 888 SP nr 261. Etta på Hockenheim två ggr. 2:a på Nürburgring. Endast 34 500 Dm. En 851 strada är avsevärt billigare. Nr 361, 90 års, 500 mil går lös på 22 000 Dm. En 155 kg lätt Laguna Seca passar kanske bättre.? Hundra hästar, Öhlins, Marvic, NCR. Tyvärr ingen prisuppgift. Ytterligare en 888 som är godkänd av Tüfen och med 180 mil på mätaren kan man få för 33 500 Dm. Den som hellre vill ha sitt lystmäte fyllt med ekerhjulade "gamla" 900 SS kan få det också. 22 000 Dm kostar det nöjet från -78.

Ser ni, kära vänner, nutida moderniteter värderas lika högt som en ärrad men säkert älskad tro-tjänare från historiens dunkel år -78. Sträck på er alla envisa klenodägare.

ps

Rösta fram årets
vackraste
jaktkniv

juni, aug. 10-18
Juli 10-20

Öppet året om



LYCKSELE
0950-379 45

KLUBBPRYLAR

NYHET NYHET NYHET: CUCCIOLD-TRÖJAN INKOMMEN:

Framsida

Baksida



Knäck Superbike för bara 100:-

Vit långärmad t-shirt med tryck på båda sidor,
kostar pinsamt låga: 100:-

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

COLLEGE T-SHIRT

750 F1

STORLEKAR M, L, XL
Pris 130:-

STORLEKAR M, L, XL
Pris 85:-

Mike Hailwood
replica

STORLEKAR M, L, XL
Pris 130:-

STORLEKAR M, L, XL
Pris 85:-

900
SUPERSPORT

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 VIT RÖD 5:-/st. ELLER 40:-/10st.

TYGMÄRKE GRÖN VIT RÖD. 25:-/st.

KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.

KLUBBDEKALEN



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 UPPSATTA PÅ MONTERINGSTEJP SÅ ATT DET BLIR
RAKT OCH SNYGGT. PRIS FRÅN 125:-/st

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

POSTGIRO 604452-3

... och som vanligt lite **MASERATI** på sidan 64.

Nyligen fanns en bild på en 250 cc Maserati i Cucciolo. Döm om min förvåning då jag hittar en insändare i Classic Bike som tydligen förargats av någon missuppfattning i frågan och ville bringa reda i saken. Alltså följer här en översatt och tillrättalagd version:

Det handlar om minst tre inblandade. Först och främst Officine Alfieri Maserati. Dvs den ursprungligen racerbilstillverkande brödraskaran med säte i, ja det framgår faktiskt inte. Men man tillverkade fräsmaskiner också.

Så har vi Fabbrica Candele Accumulatori Maserati. Tillverkare av tändstift, batterier och senare motorcyklar signalhorn och mjölkmaskiner för bondens kor.

In kommer Adolfo Orsi (1888-1972) insändarens farfar. Denne farfar var helt självlärd men måste ha haft en osviklig näsa för affärer eftersom han började som lumpsamlare och under tjugo och trettitalet byggde upp den enorma Orsi koncernen som dominerade industrin i Modena. Koncernen omfattade järnverk, gjuterier, järnförsäljning, jordbruksmaskiner, stenbrott, spårvägar, spårvagns och bussbolag i Lombardiet och på Sicilien liksom Fiat agenturer.

1937 köpte han de båda Maseratifirmorna och 1939 flyttade verksamheten till Modena. Bröderna Maserati kvarstod med sitt tekniska kunnande till 1947. Det kliade i fingrarna och snart såg Osca dagens ljus. Långt in i det mörkaste minnesfacket vill jag tro att en FIAT coupe försågs med Osca-motor. Jag har inte nog tjocka böcker för att hitta bekräftelse.

Under kriget gjorde Officine Alfieri Maserati små lastbilar och trehjulingar med både bensin och eldrift. Verktygsmaskiner hörde också till produktionen,

1953 delades Orsi-gruppen, som bildats av Adolfo och hans yngre bröder och systrar, mellan de olika familjegrenarna. Resultatet blev att Adolfo och hans son Omer fick kontrollen över Officine Alfieri Maserati och en annan av familjen övertog Fabbrica Candele Accumulatore Maserati. Rätten att använda varumärket gällde enbart tändstift och batterier.

Trots denna överenskommelse hade "Accumulatore" träffat avtal med Italmoto i Bologna (ser ni, det bränns)

om utveckling och tillverkning av en serie små hojar som presenterats på salongen i Milano vintern 1952. Det var Adolfos systrar som regerade på Candele och Accumulatori.

1953 flyttades tillveknigen av 160 GT till Modena och Candele och Accumulatore. Tillverkningen fortsatte med olika modeller från 48 cc till 250 cc. Kvaliteten var bra och på samma nivå som övriga Italienska produkter.

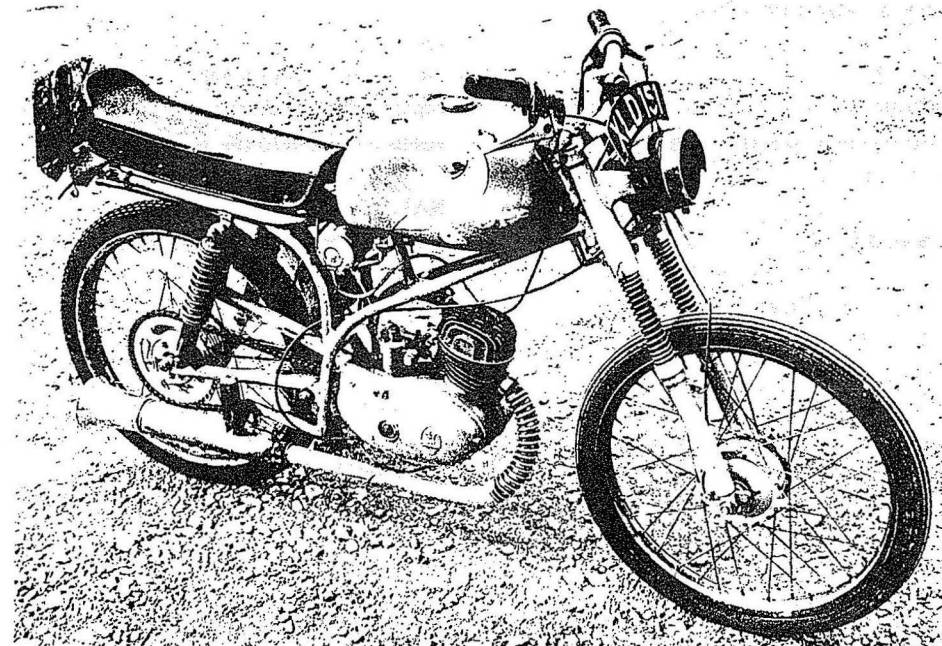
Men motorcykelsidan hade ingenting med racerbilstillverkningen att göra. Maserati tog VM 1957 fö. Förhållandet tolererades enbart pga släktskapen och för att alla kände till förhållandena dåför tiden.

Men bröderna Maserati hade alltså fått ta sin Mats ur skolan redan långt tidigare.

Den som är intresserad av Maserati motorcyklar kan läsa "MOTO TECNICA" marsnumret -89.

Berättat av Adolpho Orsi (sonsonen alltså) Gargallo, Italien.

Till er genom Classic Bike och ps



An unrestored 50-T2-SS Maserati motorcycle of 1959 vintage. Unfortunately no specifications are available for this 50cc machine, its style is, however, typical of the motorcycles Richard Crump

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

SÄLJES

DUCATI 750 Sport-89, 800 mil.
GioCaMoto 2-1 + exhaust Albert &
Albert byggt med ömhet & kärlek.
DUCATI 750 Paso-87, 850 mil. 40 mm
Dell'Orto + exhaust Albert & Albert
byggt med samma ömhet & kärlek. Båda
cyklarna i mint condition, dvs inte en
fläck. Underhållna av Ollenelli, ring
honom gärna och kolla. Välj vilken du
vill och betala det facila priset 47 500:-.
Björn Albert 0418-820 28
Bengt Albert 046-29 48 36

KÖPES

Flottörhus av metall till Dell'Orto PHM
40 AD och -AS från 1981.
Hans h 0322-711 24, a 0520-846 48

SÄLJES

DUCATI 750 Pantah-82. Nyrenoverad
motor. Termignoni 2-1, Marvic med nya
däck. Blå, fint skick. 35 000:-, snabb
affär = bra pris.
Clas Erik h 0155-828 24, a 0155-951 74

SÄLJES

DUCATI 600 TL-85, 1 900 mil. Nya
remmar, nytt bakdäck, 2-1 avgassystem.
Sidopaneler medföljer.
Irithe Löfquist
Munktegelgränd 11
240 14 Veberöd

ÖNSKAS

Info/prylar/komplett Cucciolo.
M W h 08-766 22 84, a 08-731 64 40

SÄLJES

Beg delar i bra skick. Dell'Orto PHF 36
förgasare, adapterad till slangfästning,
450:-. 450 vevstakssats, original Ducati,
diam 30 mm, med hylsa till 20 mm
kolvtapp, väl inom toleransvärdena,
950:-. Ett par Marzocchi stötdämpare till
450, 250:-. Delarna kan levereras via
Haparanda, utan tullavgifter etc.
David Cox, Finland,
a (+358)-60-31 36 01, h dito-31 85 14,
fax dito-31 36 26

KÖPES

F1 sadeldel. Skicket spelar ingen roll då
omlackering skall ske.
Jonas a 0470-873 64, h 0470-603 91

SÄLJES

DUCATI 900 Replica-84. Eventuellt
byte engelsk sportbil.
Kalle 0380-118 57

SÄLJES

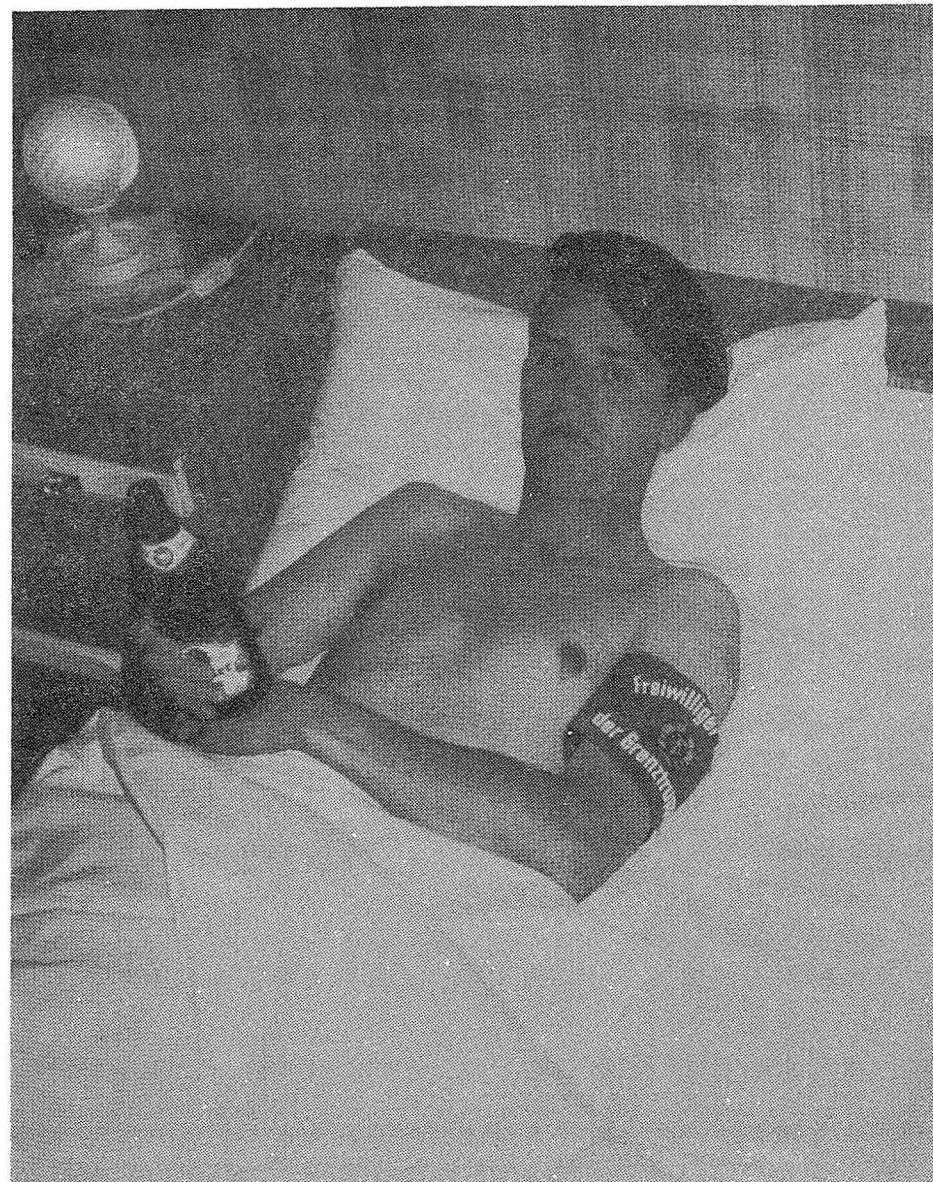
Till kamskaft 900, ett par cylindrar, ett
par kolvar, 86.4 mm, nya.
Mats 0418-227 33

SÄLJES

DUCATI 750 F1-86, 2 100 mil. Perfekt
originalskick, radialdäck, lackskydds-
behandlad. 55 000:- eller högstbjudande,
ej byte.
Anonym a 054-16 11 80, h 054-16 54 93

KULTURENS HJÄLTAR. Samlarbild 3: Lars "Ursut" Höjer

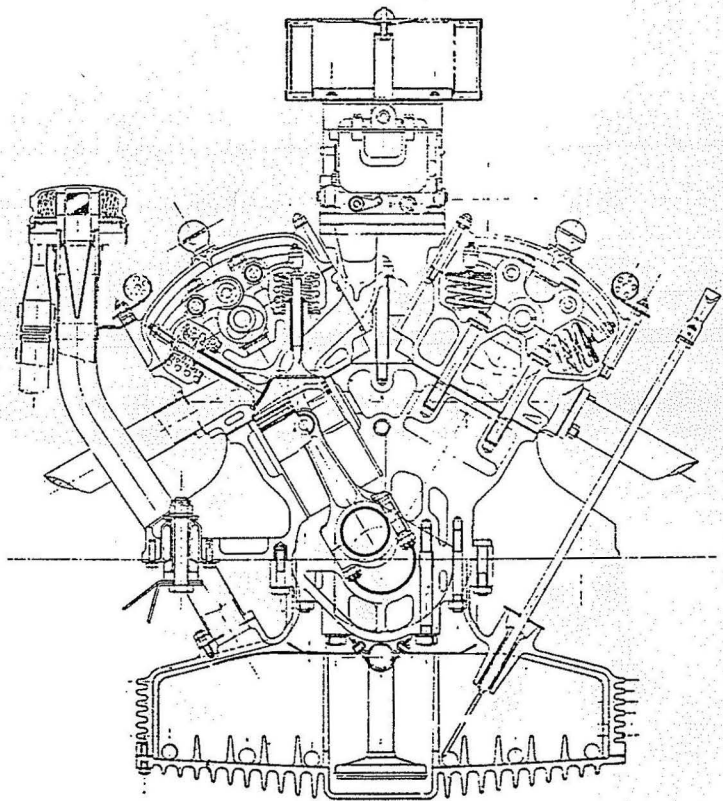
Juryns motivering; En bild säger mer än tusen ord!





© Cucciolo® 3/1991

Numrets veck.



Ferrari 250 GT V-12 1958. Brutal ponny.