

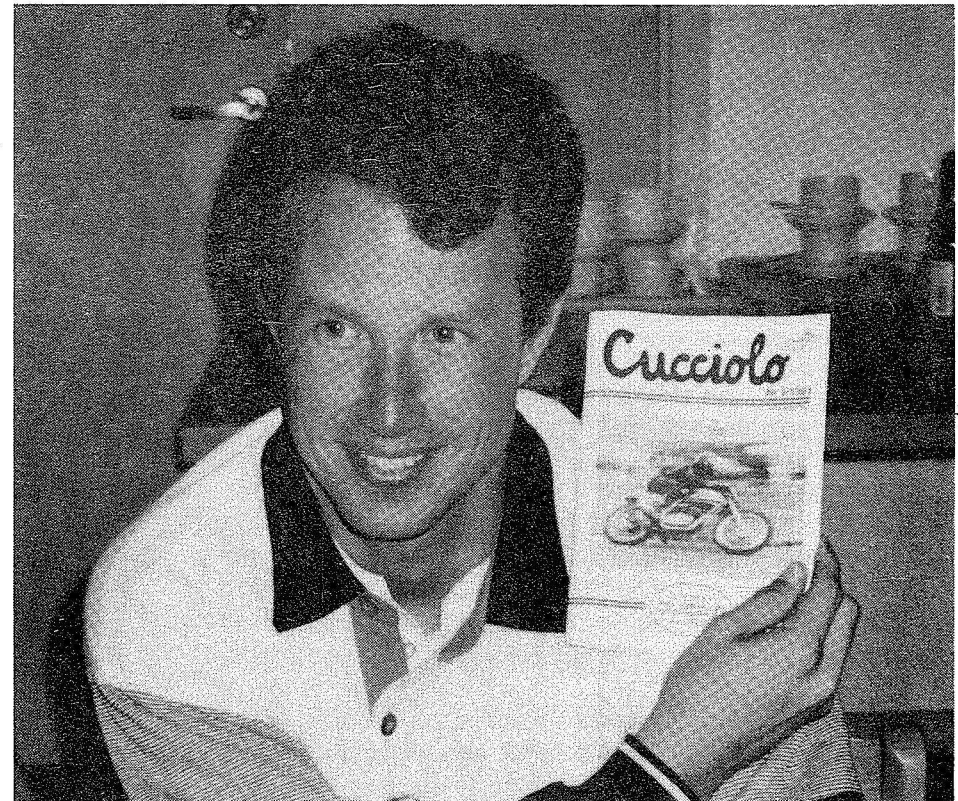
Cucciolo



Oblekt färglick.

Nr 6/1991

Nr 36 sedan Nr 1



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN

Svenska **DUCATI** Klubben



Cucciolo

Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens 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, Högborgsgatan 68 A^{IV}, 118 54 Stockholm.

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

1:e skrivbiträdare: Jan Johansson, tel 08-669 59 33

Cucciolo is the club magazine of Svenska Ducatiklubben and is sent to all the members and to Ducati clubs all over the world. There are about 300 members in Svenska Ducatiklubben. The address to Cucciolo is: Cucciolo, c/o Stephan Hoffmann, Högborgsgatan 68 A^{IV}, S-118 54 Stockholm, Sweden.

STYRELSE/BOARD

| | |
|---|------------------|
| Ordförande/President: Jonas Dahl | tel 0302-323 30 |
| Kassör/Cashier: Staffan Facht | tel 0303-161 04 |
| Sekreterare/Secretary: Niklas Rimpi | tel 031-57 52 19 |
| Ledamot/Member: Magnus Dahl | tel 0303-638 97 |
| Ledamot/Member: Ragnar "Ragge" Hallgren | tel 0303-185 97 |

Man kan bli medlem i Svenska Ducatiklubben om man sätter in 200:- på postgiro 4771371-4. På inbetalningskortet plitar man ner namn, adress, tel nr hem och arb, Ducatimodell och reg nr.

ADRESS/ADDRESS

Svenska Ducatiklubben, c/o Jonas Dahl, Lövhult Pl. 2415, S-448 96 Tollered

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

Camilla Friman, Skogsglantan 23, 435 38 Mölnlycke, tel 031-38 18 07
Ronny Andersson, Skogsglantan 23, 435 38 Mölnlycke, tel 031-38 18 07
Stefan Jakobsson, Aspelundsgatan 6, 522 00 Tidaholm, tel 0502-151 03

LOKALA KONTAKTMÄN

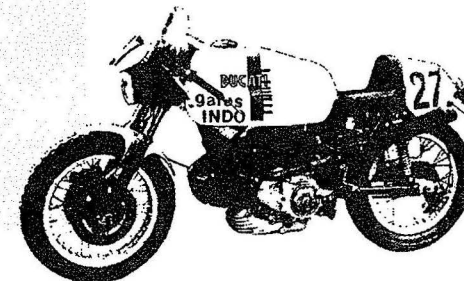
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84
Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

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).



Svensk ordbok är en utmärkt skrift som förklarar ett och annat. Där kan man t ex läsa följande om ordet *ordförande*; person som utsetts att leda sammanträde och som då bland annat ger ordet, fastslår beslut och dylikt. Även om person som utsetts att för viss tid leda förening, styrelse, utredning med mera.

Om ordet *kassör* kan följande läsas; person som har hand om kassan i företag, förening eller liknande, vanligtvis förtroendevald. Ordet exemplifieras med följande sats; klubbens *kassör* hade spelat bort hela kassan.

För *sekreterare* följer; person som yrkesmässigt biträder chef eller avdelning i kontorsarbete. Det kan t ex vara; *sekreteraren* brukade få hålla reda på när chefens hustru fyllde år.

Så till ordet *ledamot* som beskrivs enligt följande; medlem av slutna grupp, ofta med beslutande funktion eller med hög status eller dylikt.

Lützen, Poltava, Hestra. Varför?

Omslag:

På nästa nummer kör vi Mickes bild igen.
Foto: Juha Karhusaari

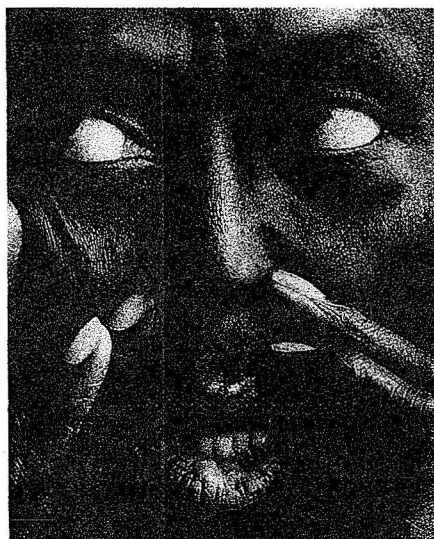
Mittuppslag:

Jag tror att bilden föreställer;

1. MC-Nytts chefredaktör
- X. Världsmästaren Doug Polen
2. Herr Ordförande

INNEHÅLL

- | | |
|----|--------------------------------|
| 5 | Ordföranden biktar sig igen |
| 7 | Senaste nytt med valresultatet |
| 29 | Stockholm 12-timmars |
| 31 | Om bromsoxid |
| 33 | Skrotnisse berättar |
| 37 | Guzzi piskar Ducati |
| 43 | Cucciolo har sett . . . |
| 43 | Cucciolos etikettspalt |
| 46 | Klubbloteri |
| 47 | Superbike VM |
| 61 | Insändarsida |
| 64 | Styrelsetjafs |
| 66 | Borgo Panigale |



ORDFÖRÄNDEN HAR ORDET...

... men bara 32 i handikapp.

Dimman omsluter Lövhult, skymningen närmar sig och jag sitter och begrundar tingens ordning. Eller oordning.

Sveriges nya regering fick 100 dagar i lugn och ro. Foten lovade dessutom en konstruktiv opposition så man hade förhoppningar om något liknande när ett nytt presidium skulle greppa styråran. Men icke. Styrelsens moraliska integritet ifrågasätts offentligt och själv utses jag till golfspelare! Man häpnar. Ett par av mina advokater undersöker i denna stund om herr Redaktör kan stämmas för trolöshet mot huvudman. Ett par år på Hinseberg skulle göra honom gott. Nog om detta.

Här kommer ett tillkännagivande; Ordföranden har köpt en j-p-nsk motorcykel. Den första i sitt avlånga liv. Sânt svider. (Vad blir jag nu utnämnd till? Aktiv tubaspelare?) Å andra sidan köptes den av en ducatist så den j-p-nsk- motorcykeln borde vara ducatifierad. I alla fall lite.

Nu till något roligare. En tre år gammal beställning av små söta klubbmärken är genom herr Lindquists försorg flyttad från den tryckare som hellre bröt olika kroppsdelar på sig än att trycka Ducatklubbens alster till någon med lägre smärtröskel. Dessutom har Den Nya Styrelsens första pryl sett dagens ljus. Det är en kvalitets T-skjorta med tryck som hyllar titlarna 1990 och 1991. Själv har jag inte sett den, men telefonrapporter talar om *fullträff, helt enkelt skitläcker*. Hinner vi finns den på bild någonstans i blaskan.

Vinterns höjdpunkt efter Karl-Bertil Jonssons Julafton blir utan tvekan Göteborgs Motor Show på Svenska Mässan 19-23 februari. Svenska Ducatklubben kommer traditionsenligt att ha mässans stiligaste monter som förhoppningsvis kommer att förgyllas av Din närvaro. För att göra det hela oemotståndligt kombinerar vi det hela med Marknada di Loppo där du kan byta ditt gamla öh . . . inkörda drivpaket mot ett par Campagnolofälgar eller något ännu bättre.

Allt är möjligt när Svenska Ducatklubben inbjuder till **MARKNADA DI LOPPO med RAKET- och PIZZA-FEST + ÖVERNATTNING**. Slå det den som kan. Detaljer kommer senare.

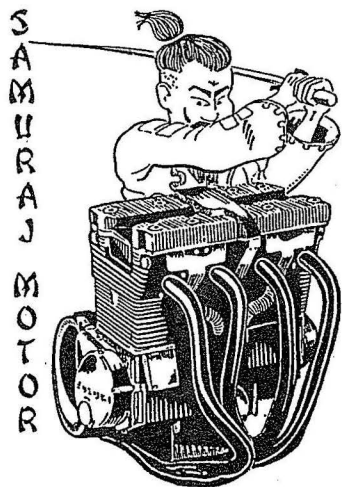
Nu när ni alla är på utmärkt humör kan ni kanske fundera på att lätta på lädret. Tvåhundra pix vill vi ha så snart som möjligt. Om allt går som det skall, får du som betalt medlemsavgiften i rimlig tid en liten uppmuntran av tillsvidare hemligt slag.

Till sist vill jag tacka Kåre och Charlie på Auto Alfa som donerar en samling gamla hojtidningar till klubbens bild- och textregister. Ni vet; "På grund av tillökning säljer jag min AJS 500. Flejkad tank och ram, resten kromat, 1 900:-" eller "Nybes. Indian Scout säljes, 2 800:-" (Snyft) Stort tack, gubbar!

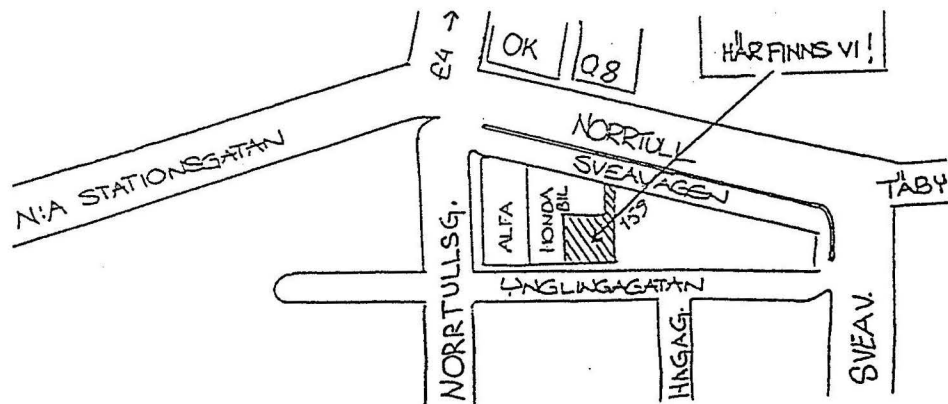
Ha det! Jonas

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

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögner

Nyheter 1992

Enär Albert & Albert såsom experter på trender och marknadsföring i vanlig ordning blivit inbjudna till en icke helt okänd motorcykeltillverkare i Bologna och där fått ta del av den verkställande ledningens tankegångar vad avser 1992 års utbud av motorcyklar vill vi härmed avfärda alla rykten som uppstått att det i själva verket är A&A som har det avgörande inflytandet på produktmixen avseende ifrågasvarande bolags marknadsföring. Detta är naturligtvis inte med sanningen överensstämmande.

Emellertid har ju A&A en icke obetydlig inverkan på Ledningsgruppens sammanställning och kan på detta sätt till en del styra händelseförlopp och skeenden inom väl definierade gränser. Under 1992 kommer Cagiva att ta en del nya grepp på marknaden, nämligen;

Ducati 750 SS kommer att finnas tillgänglig med helkåpa. Plus halvkåpa som tidigare.

Ducati 900 SS kommer att finnas tillgänglig med halvkåpa. Plus helkåpa som tidigare.

Moto Morini kommer med en Custominspirerad 500 cc.

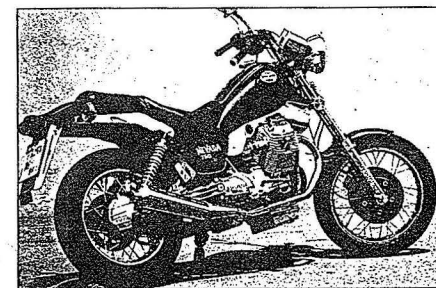
Ducati kommer med en 800 cc Custom där det står NORTON på tanken!

Ytterligare ett A&A SCOOP

Nya regler i Superbike

FIM kommer att föreslå en minskning av viktskillnaden mellan två- och fyrcylindriga maskiner. Allt för att minska Ducarnas överlägsenhet. En tvåcylindrig maskin skall då väga minst 146kg och en fyra minst 159kg. Det innebär att japsarna måste ta till dyra material för att komma ner i vikt. Det gör att cyklarna kommer att bli betydligt dyrare.

MW



Moto Guzzi Nevada 750

Har ni sett den? Namnet är bra. Det är nämligen en riktig ökenhöj i negativ mening. Den är ett hån mot alla Le Mansägare. Ducati Indiana var rena sportmaskinen vid en jämförelse. Kan ingen byta ut ledningen på Guzzi snarast? Vem vill ha en Guzzi med chopperstuk?

MW

Ducati 888 Superbike

Motociclismos oktobernummer -gå och köp det snarast- har ett jättereportage om Ducatis fabriksmaskin i Superbike VM. Massor med fina bilder på Raymond Roches hoj och massor med text som jag tyvärr inte fattar mycket av. Sen följer ett reportage om Massimo Bordi och hans medhjälpare på Ducati Meccanica. Man visar en intressant tabell som visar hur utvecklingen gått framåt med 888:an, som var på 750cc när den debuterade på Bol d'Or 1986.

1986 hände följande: Man beslutade i januari om att ta fram 8-ventilaren. Hojen var färdig i augusti! Den var på 750cc, vägde 170 kg och hade 100 bakhjulshästar. Året efter gjorde man stora förändringar. Cyindervolymen blev nu 851cc, vikten 165 kg och effekten 115 bakhjulshästar. Samma år vann man BoT på Daytona.

1988 ändrade man bl.a. ventiler, kammar och fjädring. Vikten sjönk till 162 kg och effekten ökade till 122 bakhjulshästar. Lucchinelli kom 5:a i Superbike VM efter att ha avstått från de sista tävlingarna (annars hade han chans att vinna).

1989 ökade man cylindervolymen till 888cc och ändrade förbränningsrummen. Man modifierade också elektroniken. Vikten sjönk till 158 kg och effekten ökade till 128 bakhjulshästar. Raymond Roche kom 3:a i Superbike VM.

1990 ändrade man bl.a. "andningen", luftburken, kompet, vikten och tillförlitligheten. Vikten sjönk till 150 kg och effekten ökade till 130 bakhjulshästar. Raymond Roche vann VM.

1991 jobbade man vidare med allt man förbättrade 1990. Man förbättrade dessutom aerodynamiken och kylningen. Vikten sjönk till 143 kg och effekten

ökade till 133 bakhjulshästar. Raymond Roche kom 2:a i VM på en fabriksmaskin. Doug Polen vann VM på en likadan maskin som fabriken sålt till team Fast By Ferracci.

En jämförelse med andra maskiner ser ut så här:

| Modell | Effekt på vevaxeln |
|----------------|--------------------|
| komtryck (bar) | kolvhastighet |
| Ducati 888 | 150hk/10500varv |
| 14,2 | 22,4 m/s |
| Honda RC30 | 147hk/12800varv |
| 13,4 | 20,7 m/s |
| Yama OW01 | 150hk/12600varv |
| 13,9 | 19,3 m/s |
| Ferrari F1 | 710hk/13000varv |
| 13,7 | 21,7 m/s |
| Honda F1 | 715hk/13000varv |
| 13,8 | 22,7 m/s |

Bordi avslöjar att man har en prototyp för nästa år med 140 bakhjulshästar som bara väger 130 kg. Rykten säger att Doug Polen blir fabriksförare nästa år. Det är nog en bra gissning.

MW

Ducati skräll

Ducati chockade de japanska teamen med att ta ledningen efter 50 minuter i 24-timmars tävlingen på Bol d'Or i Frankrike. Förare var Roche, Falappa och fransmannen Florian Ferracci. Men ledningen höll inte så länge. Man låg trea vid midnatt, men ett trasigt bakhjulslager, trasig bensinpump och ljusproblem gjorde att man slutade på en hedrande 10:e plats.

En försmak på nästa år då man skall satsa för fullt.

MW

Kocinski till Cagiva

Under hösten har det cirkulerat rykten om att Kocinski skall gå över till Cagiva. Ryktena tog ny fart när Kocinski struntade i att köra Yamaha på det berömda all-round racet i Frankrike som körs både on och off road. Kocinski kom 4:a på en Husqvarna. Han lär också ha besökt bröderna Castiglioni på Sicilien.

MW

Lawson skadad

Lawson bröt en vrist under träning till Frankrikes GP. Det blev slutet på hans säsong. Han är förmodligen återställd nu för att testa V592:an. Lawson slutade 6:a i årets VM.

MW

Grattis Johan Windahl

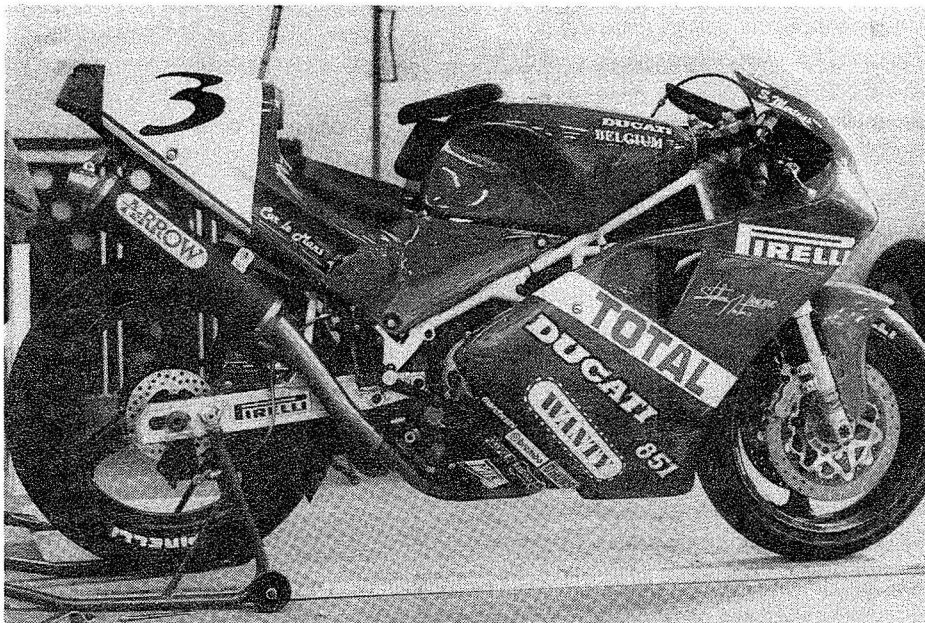
Han är nämligen den förste i Eskilstuna som har ett äkta A&A Exhaust System på sin Paso. Självklart är han inte den siste, vi väntar med spänning på alla de order som kommer att ramla in när Ducatisti i Eskilstuna med omnejd får klart för sig vad Jonas investering kommer att betyda för det allmänna välbefinnandet i ovan nämnda region.

En A&A gratulation

Honda = Höna

Den här texten är skriven med ett ordbehandlingsprogram som heter Word For Windows. Den har innbyggd rättstavningskontroll. Den är rolig. När jag skriver "Honda" föreslår maskinen "Höna"! Bli därför inte förvånade om det smyger in en höna här och var i texten.

MW



Femventilaren

Nu lättar dimmorna. Det finns till och med folk som kört Aprilias nya. Hela hojen är nybyggd. Men motorn som Cucciolo presenterat för mycket länge sedan (4/90) är givetvis hjärtat i bygget. 100 x 83 mm ger 651 cc. Effekten är endast 50 hk. Undras om det är en taktisk historia för körkort eller försäkringsklassning. Att ställa den mittersta ventilen i en annorlunda vinkel är ett fuffigt knep för att få en virvelbildning som är gynnsam för förbränningen. Gammal skåpmat för Cucciolos läsare.

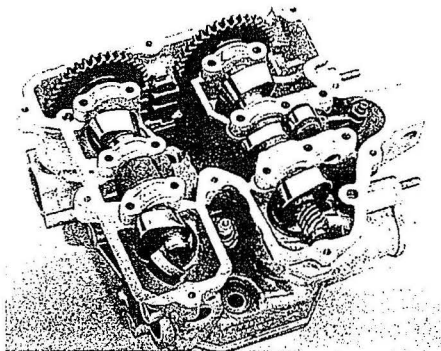
Ramen är resultatet av ett komplett nytänkande. Styrhuvuddelen är gjord av stålplåt och utformad som tank för motoroljan. Motorn har något så ovanligt som torrsump nämligen. I denna urstyva plåtkanister är gjutna aluminiumbalkar fastskruvade och i de bakre balkarna är svingen infäst. Den är hopknåpad av pressad stålplåt och sedan svetsad. Säkerligen minst lika styvt och lätt som gjutet hokuspokusmaterial och troligen till ett lägre pris. Hela ramen ser otroligt kompakt ut.

Gaffeln är såklart en sån här modern uppånerhistoria men skivan är enkel och oket endast med två kolvar.

Man får väl anta att den här hojen hamnar i samma kategori som Cagivas Elefant men det blir en ansträngande uppgift att hålla jämna steg med en välutvecklad tvåcylindrig högteknologisk motor från en fabrik med enbart de yppersta traditioner.

Lite data: Vattenkyld stänka med fem radiellt ordnade ventiler och dubbla kammar som påverkar fyra ventiler direkt med tryckare och den mittersta insugaren med en vipa. Två Mikuni 33:or.

Brytarlös HKZ-tändning. 100 x 83 mm borming och slag som ger 651 cc. Komp 9:1. Effekt 50 hk vid 7000 rpm. Max vrid vid 6500 varv, 53 Nm. Primärdrivning med kugghjul. Lådan femväxlad och koppling i oljebad. Kedja till bakhjulet.



Fuffig ram med påskruvade aluminiumbalkar. 41 mm uppånergaffel. Sving av pressad och svetsad stålplåt. Centralfjäder med hävarmar och faktiskt endast justering av förspänningen. Fjädringsväg rejäla 210 mm såväl fram som bak. 300 mm skiva fram med tvåkolvsok. Bak 220 mm med enkelkolvsok.

Trådekerhjul. Däck: fram 100/90 H 19, bak 140/70 H 17. Axelavstånd 1 467mm. Sitthöjd 920 mm. Torrsvikt 157 kg. Tank 14 liter därav två i reserv. Pris på kontinenten 40 000 kr utan moms och accis osv.

PS

Morini koncentrerar

Morini skall koncentrera sig på custom-maskiner. Man håller på att ta fram nya V-motorer med hydrauliska ventillyftare. Man skall tillverka maskiner på 50cc, 125cc, 350cc, 500cc, 750cc och 1000cc.

MW

Idealisk transportlösning

Den som har ett stort transportbehov och av skilda anledningar inte kan förlita sig på högteknologiska lösningar som Alfa 90 t ex, kan numera lösa problemet på fullt godkänt sätt.

En Österrikisk tillverkare erbjuder sig att förse en Ducati Paso med sidvagn. Stilen påminner om femtitals rejsvagnar. Det är emellertid ett rätt så omfattande arbete att montera en sidvagn. Ramen på hojen måste förstärkas med plåtar och tvärstag och fästen skall svetsas.

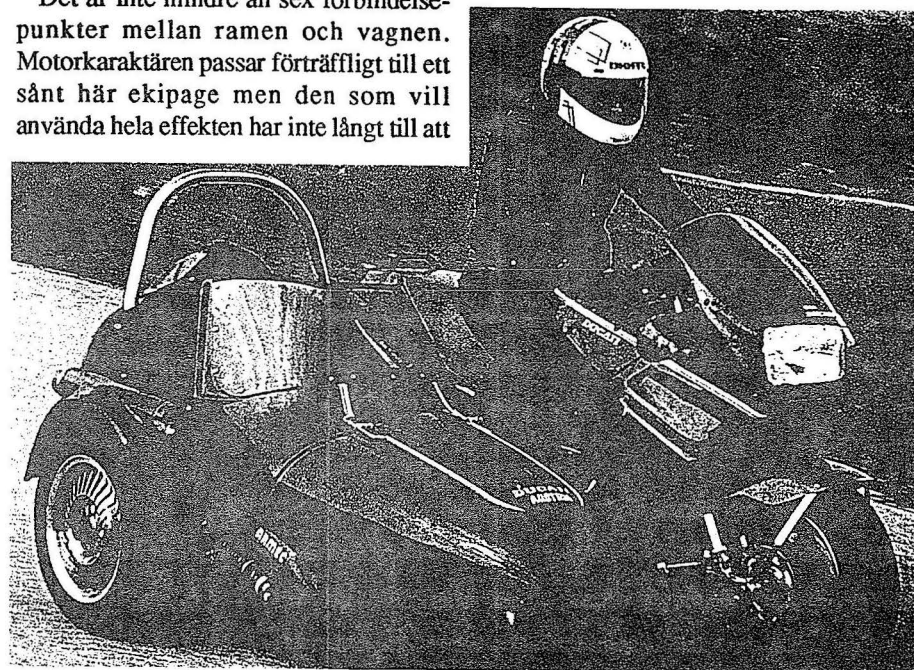
Teleskopgaffeln byts mot en fransk Beringer gaffel av sk Earles-typ. Hjulen byts mot trettontummare med 165 mm däck för stående montering. Bromsarna byggs om till integral som påverkar alla hjulen med fotbromsen. Dock endast ena skivan på framhjulet. Den andra sköter handbromshandtaget.

Det är inte mindre än sex förbindelsepunkter mellan ramen och vagnen. Motorkaraktären passar förträffligt till ett sånt här ekipage men den som vill använda hela effekten har inte långt till att

utforska gränserna för köregenskaperna. Stabilt och spårtroget rakt fram och med kontrollerat sidvagnslyft i högerkurvor. I vänsterkurvor verkar det hasa över framhjulet om man tar i nog kraftigt. Och det får man eftersom originalstyret inte är tänkt för sidvagnsbruk och alltså sedvanligt Ducati smalt.

För att kompensera för den högre vikten så finns en extratank i vagnen som självfallet töms med en original Ducati bensinpump. Priset för vagnen utan hoj anges till 34 300 mark. Tillverkaren heter AREGGER-GESPANNBAU, CH-6020, Emmenbrücke. Men själva ombyggnaden gör tydligen den schweiziska firman Armec. Och så är bröderna Leitner från Bruck/MUR inblandade. Det här verkar onödigt krångligt när det finns Röda fordon för en tredjedel av priset.

PS



DUCATI 1992 Prislista

(Preliminär)

900 Super Sport

Ducatientusiastens önskedröm, luft/oljekylld, Upsidedown, 4kolvsok hel/halvkåpa? 79000:-

900 Super Light

Raceversionen av 900 Ssen, solosadel, högre upplagt avgassystem, superlätt, supervass kurvslukare. Priset hänger lite i luften än. ? 90000:-

750 Super Sport

Extremt ren och luftig konstruktion. För classic-sport entusiasten. Hel/halvkåpa? 66000:-

907 ie Paso

Paso evolution. Bästa Pason genom tiderna. Insprutning och allt du önskar. Bra skjutshoj. Bekväm. 79000:-

851 Strada

Stradan av Ducatis VM vinnare. 4-ventilad desmo, insprutning, hightec. 112000:-

888 Sport Production 4

Competizionen av fabriken champion. Det bästa du kan köpa för pengar. (Förutom "Polen"replican) 133000:-

Provkörning

När vårsolen tittar fram kommer vi att ha en 888 SP4 eller en 900 ss för provkörning.

Biscaya motor

Hol 1257, 441 93 Älingsås
Tel 0322-301 24, 301 29, 301 59, Fax 301 80

Biscayas Jultävling

Biscayas Jultävling går till på detta vis. Om du beställer en ny Ducati i julklapp till dig själv. Vad föreslår du då att vi skriver för julklappsrim på paketet när vi slår in hojen? Det förslag som vi på Biscaya tycker är bäst kommer att belönas med en Ducatibok, 2an & 3an får varsin Desmobadge-nål. Skicka gärna in flera förslag på separata lappar. (Fusk är tillåtet)

| |
|------------------------------------|
| Tävlingskupong Biscayas Julrim -91 |
| Namn & adress |
| |
| |
| Rim |
| |
| |
| |
| |

Insändes till:
Senast den 30/1-92

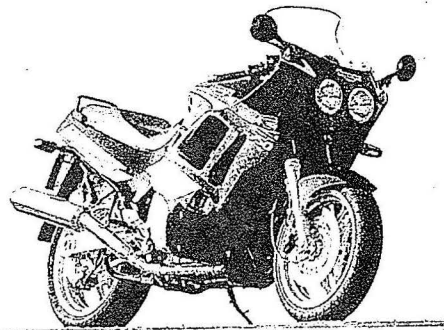
Biscaya motor, Hol 1257
441 93 ÄLINGSÅS

Höna släpper sitt fiasko

MC-världens i särklass största fiasko går nu att köpa. Nej, inte för vem som helst, men ändå. Honda har plöjt ner miljarder i projektet som var dömt att misslyckas. Man tog fram V8:an, där man band ihop två och två av kolvarna, bara för att kringgå reglerna i 500-klassen. Det var i slutet av 70-talet och det gick uselt. Sen har man fortsatt att plöja ner pengar i projektet. Förmodligen av prestigeskäl.

Nu är man tvungna att lägga ned projektet. Man får inte tävla med maskinen i nån klass. Vad gör man då? Jo man bygger ihop ett fåtal exemplar som man säljer svindyrt. Förmodligen får vi aldrig se hojen på vägen. Och det är säkert meningen också. Priset blir ca 400 000 kronor, och en om dagen skall byggas.

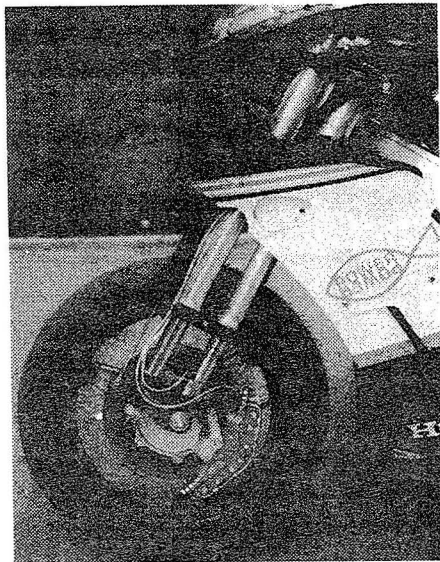
MW



Triumph floppar

Det har gått så dåligt med Triumphs försäljning i Tyskland att man är tvungen att skeppa tillbaka massor av hojar till England. Triumph skyller på diverse barnsjukdomar och dålig generalagent. Receptet är ny generalagent och ekerhjul...

MW



Häftig gaffel

Pesce Forcella heter en firma som släpper ut sin ensidiga dubbelbensgaffel nästa år. Det går alltså två gaffelben på ena sidan om hjulet. Framför dessa sitter en separat stötdämpare.

Vad skall då fördelen vara? Ja, möjligtvis att det går lättare att skruva loss framhjulet. Sen ser det ganska härligt ut också.

MW

Cagiva - CZ

Cagiva har inlett ett samarbete med CZ i Tjeckoslovakien. CZ tillverkar redan en variant av 125 Blues -där man monterat in en ny CZ 175cc fyrtaktsstänka- och man skall samarbeta med motorcyklar upp till 1000cc har man sagt! Det talas också om en 400cc stänka som man skall utveckla med hjälp av Ducati!

MW

Höstens TV citron

Kenneth And The Knutters är ett svenskt håll-i-gång-band som gjort en låt där man på nåt konstigt sätt lyckats få in Volvo och Ducati i samma vers! Man har tydligen blivit sponsrad av Nordbecks. Nyligen var man i ett program i TV4, Liveshow, som i övrigt handlade om Elvis P. Man körde sin "Ducati"-låt, och sen följde nedan citerade jippo:

Annika Jankell: -Du, du! Ni är här också i ett speciellt syfte. Det är utlotning av en MC på gång.

KK sångaren: -Ja, vi ska lotta ut vår turnébåge vi haft. Ja vi har fler, men just min båge då, en Ducati, ska vi lotta ut. Ett fint pris. Värt säkert en femhundra kronor.

AJ: -Okej, he he he. Jag lämnar över till dej då. Du vet ju... Ja du vet ju hur det här går till, men du kan väl ta min mikrofon å prata i?

KK: -Jaså den ja... Ja, ersä... värtligt välkomna (han sa så) ska ni vara till Kickins lekstund här. Vi har alltså tre stycken i juryn. Det är Ulf Nordbeck från Ducati (vid sidan om TV-bilden... tre



stycken applåderade). Och vi har äääh... E-moll i Lönneberga från äääh... he he Ryan Askerlind från Sony Music.

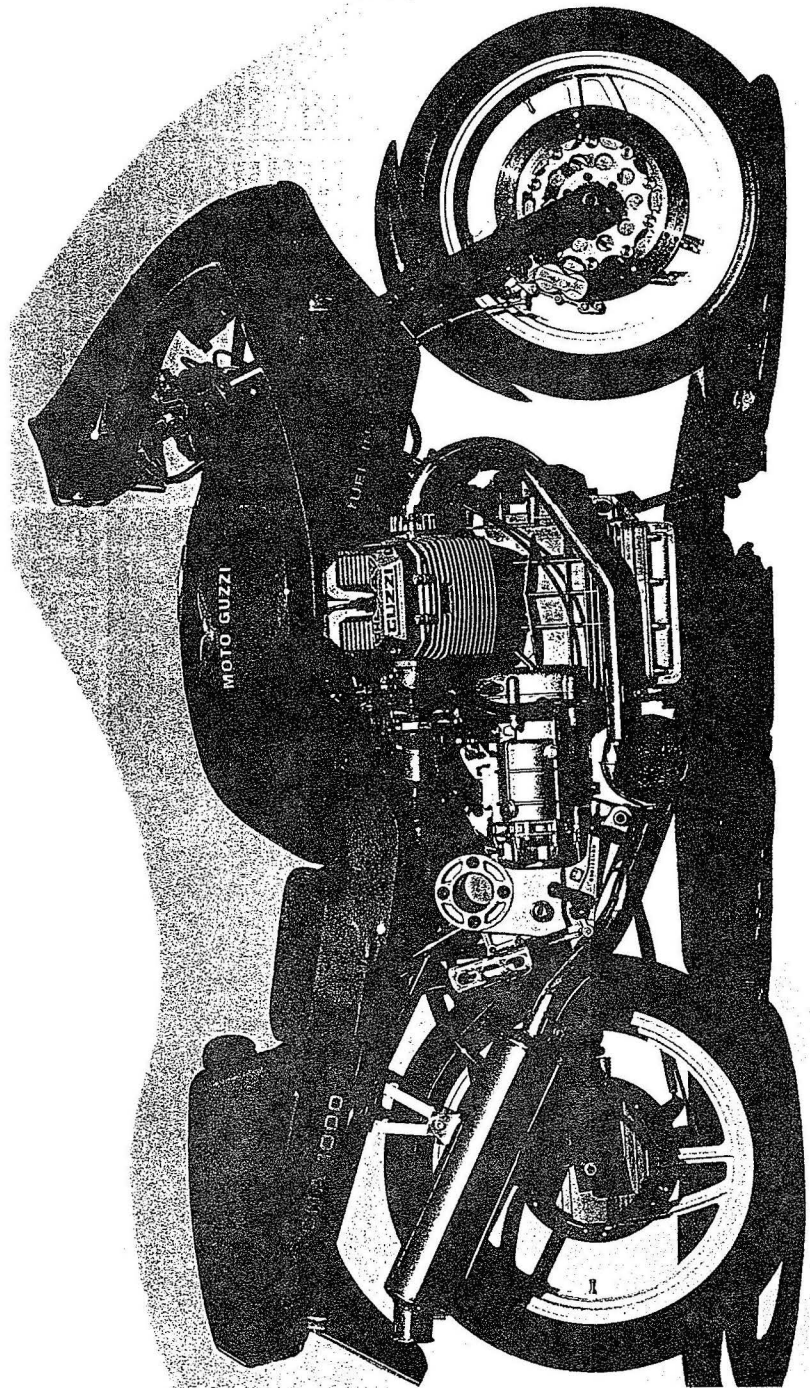
Vi börjar mé å dra tredje pris. De å tjuvfem priser, å dom kommer vi å publicera i Dagens Nyheter den 5:e November (Ulf Nordbeck böjer sig framåt och syns nästan till vänster i bildrutan). Se.. Tredjepriset å skinnhandskar av Corell. Dom där ja. Och det har följande person vunnit. (KK börjar bläddra bland en massa papper). Dé å nog min bror. Jan Olander, Sandvägen fyra i Genarp. (10 personer applåderar).

Sen har vi då det här läckra skinnstället. Var god och håll upp dé Ulf här. (Ulf Nordbeck skymtar till igen men gömmer sig snabbt bakom skinnstället). Dé å från Corell och det har min syster vunnit. (KK börjar bläddra bland papperen igen). Hon heter Agneta Johansson på Karljohansgatan i Göteborg. (8 stycken applåderar).

Å sen ääh.. Å sen har vi första priset å den är ju faktiskt värd... Kan vi få nån liten... Kan ni lysa på cykeln som det heter. (En Ducati 750 Paso med Agip-dekal kommer i bild en kort stund). Då gör vi så här va (KK slänger upp alla papper i luften och fångar ett). Och den blev kvar. Dé å min mor. Nä dé å inte min mor. Dé å en bror som bor i Örnsköldsvik. På Baldersvägen ett a. Å han heter Håkan Persson. (15 personer jublar!).

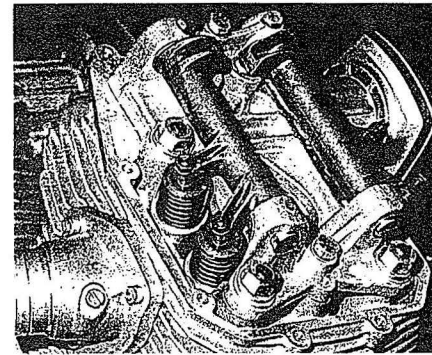
AJ: -Lyckliga Håkan i Ö-vik. Tack, tack snälla du. Tack grabbar. Ja en lycklig vinnare. Men från den ena vinnaren till den andra... (programmet fortsätter med fjantiga tävlingar och Elvis P). Är det någon som undrar vad det var för lotteri och vad juryn hade för uppgift? Det gör jag också.

MW



Guzzi Daytona 1000

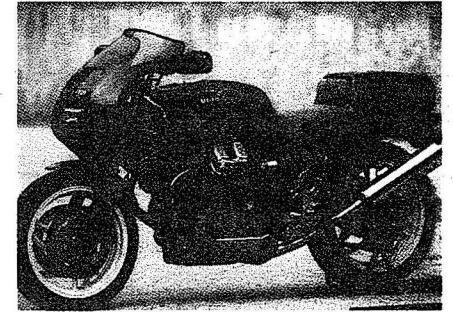
När den nya Guzzin nu äntligen är klar att börja säljas kan man anse att en ny epok har tagit sin början i Mandello. Allt är nytt. Ramen helt nykonstruerad med centralrör och motorn som bärande element. Svingen med centralfjäder och öppen kardanaxel med dubbla knutar och momentstag som förhoppningsvis eliminerar hisseffekten. Designen med runda former och illröd kaross och silvermotor. Till att börja med enbart ensitsig. Harmonisk och läcker.



Motorn har fått fyra ventiler och kamaxeln är remdriven och placerad i toppen och påverkar ventilerna via korta stötstänger och gaffelformad vippa. Ventiljustering med skruv och mutter alltså.

Effekten uppges till 95 hästar och vridet är fullkomligt osannolikt, 98 Nm vid 6000 varv. För BoT önskar sig Dr John en motor med kortare slag för att få upp effekten. Han skulle vilja ha upp varvtalet ännu mer.

De klassiska förgasarna är givetvis ersatta med insprutning och ljudnivån hålls i schack med ett 2-2 system med en extra dämpare under växellådan. Stjäl inte så mycket effekt som de tidigare väl så tillstoppade Lafranconidämparna.



Däcken är från den franska fabriken och deras supersport variant TX 11/23. Tyvärr så medger inte svingen mer än 160 mm bredd baktill eftersom kardanaxeln inkräktar.

Bromsarna är Brembos fyrkolvsok med 300mm skivor. Bak 260mm med tvåkolvsok. Torr vikten håller sig på anständiga 205 kg. Det här verkar bli ett fordon att räkna med. Få se hur affärerna faller ut. Det här är det enda verkligt nya som fabriken haft att komma med på länge. Priset ser ut att hamna på ca 95 000 kr ute i Europa. Vad svensk moms kan höja det till här hemma får ge sig med tiden.

PS

Numrets journalist

Sydsvenska Dagbladets motorskribent Roger Eriksson har fått provköra Lamborghini Diablo. Cucciolo uppskattar hans sakliga bedömning:

“Nyckeln till den här Diablon var dock ingen märkvärdig historia.” “...oproportionerligt stor växelspak...” “Det finns inget handskfack.” “Bilen håller hög finish. Allt är rätt ihopskruvat och snyggt gjort. Plåten ser dock ut att vara handknackad.” “Dess lilla lastförmåga gör den också ointressant för alla långmilare...”

Hjälmtest

Motociclismo har testat hjälmar i oktobernumret. Man har testat ganska ingående och mätt både luftmotstånd och buller. Ett lågt luftmotstånd på hjälmen gör ju de där sista kilometrarna i toppfart och kan vara nog så viktigt. Luftmotståndet mättes i **Moto Guzzis** vindtunnel med hjälmen monterad på en provdocka som satt på en **Moto Guzzi Mille GT** (en modell utan kåpor).

Testade hjälmar var AGV Sukhoi (vilket namn!), Arai Giga, Bieffe KB8, BMW System III, Boeri Le Mans DIC DFX, Driver VX, Fimez (FM) Force One, JEB'S FV Kevlar, Nava 767 Racing, Kiwi K22 SMF, Shoei X8-R, Nolan N44, Suomi J01, Schubert Super Visor och UVEX C890.

Om vi börjar med luftmotståndet så mättes det i 3 olika farter: 90, 110 och 130 km/tim. Man mätte trycket mot provdockans huvud och räknade med hjälp av detta ut något värde man kallar för Cx. Värdet skall vara så lågt som möjligt.

| | |
|-----------|------|
| 1. Fimez | 260 |
| AGV | 260 |
| 3. Shoei | 261 |
| 4. Arai | 264 |
| Dic | 264 |
| 6. Kiwi | 266 |
| 7. Bieffe | 267 |
| 8. Jeb's | 270 |
| 9. BMW | 271 |
| 10. Boeri | 272. |

Sen mätte man alltså buller. Här var två hjälmar, FM och DIC helt i en klass för sig själva. DIC bullrade minst i låga farter, men FM-hjälmens kurva visar att den är



helt överlägsen i farter över 130 km/tim. Vi visar siffrorna för 130 km/tim och enheten är dB(A).

| | |
|-----------|-------|
| 1. Fimez | 102,6 |
| 2. DIC | 103 |
| 3. Shoei | 103,6 |
| 4. Nava | 104,4 |
| 5. Bieffe | 104,6 |
| 6. Suomi | 104,7 |
| 7. Kiwi | 105,7 |
| 8. Uvex | 106,5 |
| 9. BMW | 106,6 |
| 10. Arai | 107,5 |

Sämst var Driver med ett buller på 110,9 vilket är ungefär vad örat uppfattar som en fördubbling av ljudstyrka jämfört med FM.

Det finns flera saker som talar för FM-hjälmen. Den är italiensk, Falappa kör med FM, den finns med italienska flaggan på (den finns också med amerikanska eller japanska flaggan) och den var bäst i testet. Den är gjord i Kevlar ock kostar 435540. Lire alltså. En sak talar emot FM: Den importeras av Biltema!

MW

Framtidsvision

Om man följer den Tyska fackpressen för tvåhjulingar så slås man av att en avsevärd plats ägnas åt allsköns resonemang om buller. Dom har tom myntat ett uttryck: "Laut ist out". Dvs Buller är ute.

I en jämförelse mellan tre turisthojar angavs effekten på Ducati 907 i.e. till 79 hk vilket är fyra hk mindre än tidiga exemplar och detta pga de skärpta bullerbestämmelserna.

Dessutom är åtskilliga vägar och gator stängda för mc-åkare. Ibland bara vissa tider. Debattens vägar är vitskummande.

Alltför stora jämförelser skall vi inte göra. Tyskland har trettifem miljoner fordon (eller var det personbilar) med de problem som de skapar. Vi här i det bästa av länder har ju inte tillnärmelsevis samma betingelser. Sist men inte minst så är ju inte en Ducati en bullerkälla utan emitterar endast skönt välljud. Men det finns tyvärr myndighetspersoner här och var som uppenbarligen måste vara tondöva.

PS

Tesi får Öhlins

Enligt rykten skall Bimota helt gå över till svenska Öhlins-stötdämpare på alla modeller till 1992.

MW

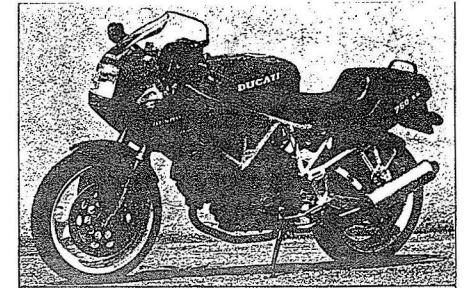
Dyr 900 SS

Äger du en 900SS 75-77 med ekerhjul? Nyligen annonserades en i MCN för 9500 pund! 100000 kronor! Var rädd om klenoden.

MW

Ducati 750 SS

Motociclismo har testat 750SS av 1991 års modell i oktobernumret. Man mätte som vanligt upp en del intressanta saker (fabrikens uppgifter inom parentes). Bakhjulseffekt: 61,62 hästar / 8000 varv (60/8500), toppfart 209,9 blås (210), tomvikt 178kg (179), 400m dragracing 12,061s (ingen uppgift då fabriken testbana inte har nån raka), bensinförbrukning 17,5 km/liter (17), vrid 6,05 kgm/7000 varv (ingen uppgift).



Ganska imponerande siffror på den lilla 750:n. Den är t.ex snabbare än 900 I.E. både på 400m med stående start och med 50 km/tim flygande start på högsta växeln! Sen går det ju att öppna avgassystemet...

Den har också en mycket snabb hastighetsmätare. När hojen kördes i 90,45 km/tim, körde hastighetsmätaren i 100 km/tim. När hojen kördes i 180 km/tim, körde hastighetsmätaren i 200 km/tim. Imponerande!

På plussidan satte man den exklusiva karaktären, motorns vrid, kvalitet och utförande, väghållning och att den är mycket prisvärd. På minuskontot satte man liten styrvinkel, körställning för korta och medellånga förare (!), svampig frambroms och ryckig transmission upp till 2500 varv. Bra resultat alltså.

MW

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 bromsslanger

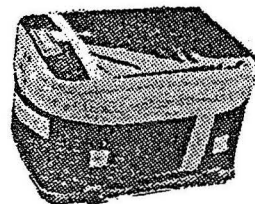
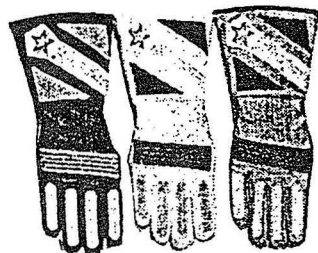
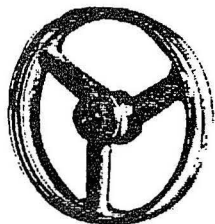
CLOVER tankväska med sugkoppar (perfekt till alutank)

EQUIPMENT ELITE packväskor m.m.

För vidare information om produkter och återförsäljare ring Italienspecialisten,

S V I T A L A B

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



Själsvårda

Det engelska ordet *camshaft* betyder kamaxel. Alla fyrtaktsmotorer har en eller flera sådana axlar. Vissa Ducati har tom tre. Ferrari, Alfa och Maserati har haft fyra redan för så länge sedan att Ducati inte fanns. Jo, det har funnits en sådan epok.

Tyvärr förekommer det att *camshaft* uttalas på svenska och antas då beteckna en motor med överliggande kamaxel. Fel. Det betecknar absolut ingenting. *Kamskaft* finns inte. Möjligen kan ordet användas för att ange en del av den tingest som man organiserar frisyren med. Ingenting annat.

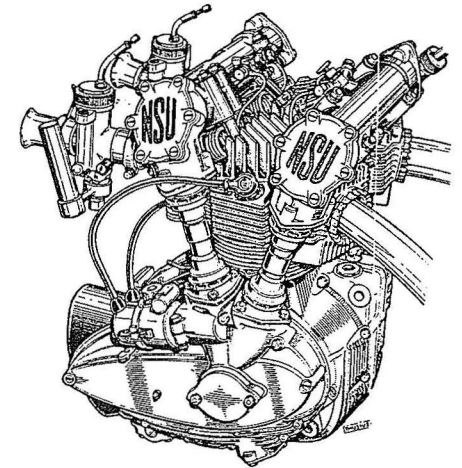
Min känsliga själ får sår och kroppen får exem av sår goja. Vänligen upphör genast med sådan felaktig användning. En Ducatist gör helt enkelt inte så.

Vissa, särskilt ädla, Ducatimotorer har en kamaxel som drivs av ett system med vinkelväxlar. Ett vackert, tillförlitligt, exakt och atombombsäkert system. Dessutom med förankring i historien som den ursprungliga och alla andra system överlägsna konstruktionen. Sprunget ur en tid då man vinnlade sig om att verkligen skapa bestående och högkvalitativa produkter. Och dessutom hade både tid och råd att genomföra det.

De axlar som utgör kärnan i denna förnämliga kraftöverföring heter på tyska *Königswellen*. Hör ni poesin i själva ordet? På svenska skulle det heta *kungsaxlar*. Fullt riktigt. Absolut rätt benämning på ett så förnämligt maskinelement.

Kungsaxlar förekommer i mindre prosaiska omgivningar som gigantiska pappersmaskiner. Men benämns faktiskt med sitt rätta och välklingande namn.

Om man skärskådår ägare till dessa motorcyklar med sina i dagsläget oersättliga kamaxeldrivningsmekanismer så finner man här personer med ovanligt ädel karaktär och som även i övrigt utmärker sig för en alldeles osedvanligt stor charm och i hög grad utmejslad personlighet. Passar alltså utmärkt väl att förvalta sina högtstående tekniska dyrgripur.



En kontaktman på den avlägsna kontinenten har skapat en fullkomligt obetalbar ordlek som jag icke dristar mig att återge på rikssvenska. Han slutade ett meddelande sålunda med *-Königliche Wellengrüssen*. Så sant, så sant.

Nåja, man skulle kunna uttrycka det som *-Konungsliga axelhälsningar*. Låter det sig göra med stötstänger eller gummiband? Ack nej, icke!

Pelle, långt borta i norr

Numrets skada

Den döde kom cyklande från vänster.

Mördande reklam

Nyckeln vrids om, dörren glider sakta upp. Där ligger den, senaste numret av MCM. Kvällen är räddad.

Sliter snabbt av emballaget. Där står jag med MCM i ena näven och en liten reklambroschyr för "Tredje riket - läs historien om nazi-Tysklands uppgång och fall" i andra. Stöön.

Vad blir det för reklam nästa gång MCM kommer. Hälsokost? Scientologikyran? Centerpartiet?

Skärpning MCM! Som Sveriges näst bästa MC-tidning borde er känsla för kultur, moral och etik förhindra er från att distribuera skräpreklam.

Min ilska la sig något när Cucciolos spioner lät meddela att Postverket debiterade MCM 12 laxar extra för utskicket.

SH

Pluralis eller . . .

Sockerfritt tuggummi rekommenderas av tandläkare.

Skoda rekommenderas av bilhandlare.

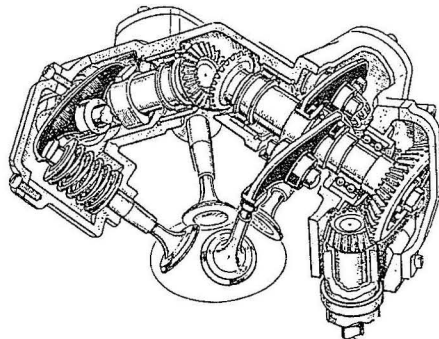
Ventiljustering

Nu sticker jag ut hakan genom att citera, fritt översatt, den engelske Ducatimannen Stephen Ekes åsikt om ventiljustering av Desmomotorerna. Håll i er:

"Det är många som tror att det är möjligt att justera ventilspelet på en desmomotor utan att lyfta topparna. Såna råd kan tveklöst lämnas därhän, eftersom ett för stort spel innebär att ventilsåten slitits. Eftersom det inte går att kolla varken ventiler eller såten utan att lyfta på toppen så kan den

som påstår sig ha justerat ditt ventilspel med toppen på plats, omöjligt ha utfört ett fackmässigt jobb."

Vidare så säger han sig aldrig ha stött på en motor med för stora spel i sin omfattande praktik. Samma erfarenheter visar att såtena klarar omkring 2 500 mil hård körning utan åtgärd. Det förutsätter förstås att styrningar och spel är utan vank och tadel.



Om förgasarsynkronisering säger denne man att dom som påstår att man inte kan ställa in förgasarna med klockor, dom vet inte vad man talar om. För övrigt hävdar han som sin bestämda åsikt att det är inte trotteln exakta läge man eftersträvar utan "visarnas samtidiga rörelse på klockorna".

Invändningar motses givetvis och sökande uppmanas vända sig till den storvuxna psykiskt stabila insändarredaktionen. Självt blir jag nog översnöad om en vecka eller två så yttervärlden får vänta till våren.

PS

Haslam = Sports-Ducati

Ett rykte säger att Ron Haslam skall köra den fabriksmaskin som Steve Wynne skall få nästa år av fabriken. Vi får väl se.

MW

Ducatinytt 1992

Sr Bordi uttalar som sin åsikt att det är utomordentligt viktigt att hålla kvaliteten på mycket hög nivå. Han anför att de två VM:en utgör bevis härför och försäljningsresultatet talar för att allmänheten är inne på samma linje.

Som ni minns så tog 900:an slut i ett nafs förra året. Nu kommer en ny variant som tillverkas i 500 ex. Den kallas Superlight och väger blott 180 kg. En fullvuxen niohundra alltså.

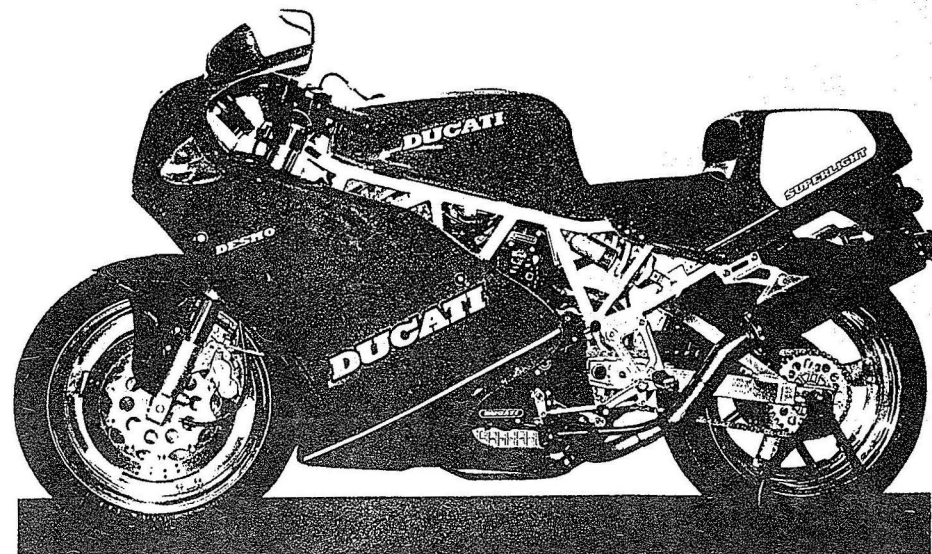
Enbart på hjulen, med centrum i magnesium och fälgbanorna av lättmetall skruvade till ekarna, sparar man tre kg. Framskärm och ljuddämpare av kolfiber krymper ytterligare på vikten. Priset blir omkring niotusen kr högre än för grundmodellen.

En annan nyhet blir återgången till koppling i oljebad utom för 851/888. Gatu 888:orna och racerreplikorna får detaljförbättringar förutom det nya förstärkta vevhuset. Tydligt har Polen och

grabbarna kört med det under den gångna säsongen och det har ju fungerat utan alltför stora störningar.

Cagiva-Ferrarin verkar bli klar till 93 års säsong. Fyrcylindrig fyrventilare med dubbla kammar och extremt kort slag blir som bekant receptet. Insprutning och modernaste motorelektronik är en självklarhet.

Ducati själva arbetar med en sjuhundra supersport med tekniken från den vattenkylda 851/888-motorn. Inget arvegods utan enbart unika detaljer fast med samma princip. Väl utprovad vid det här laget. En helt ny hoj alltså. Fulla 85 hästar i gatuversion. Av kostnadsskäl med förgasare. Bordi försöker få gehör för en ökning av cylindervolymen för tvåcylindriga hojar i den omåttligt populära sexhundra supersportklassen. En tvåsitsig sportversion för gatan kommer att kosta ca 80 000. Moms och avgifter höjer väl det svenska priset.



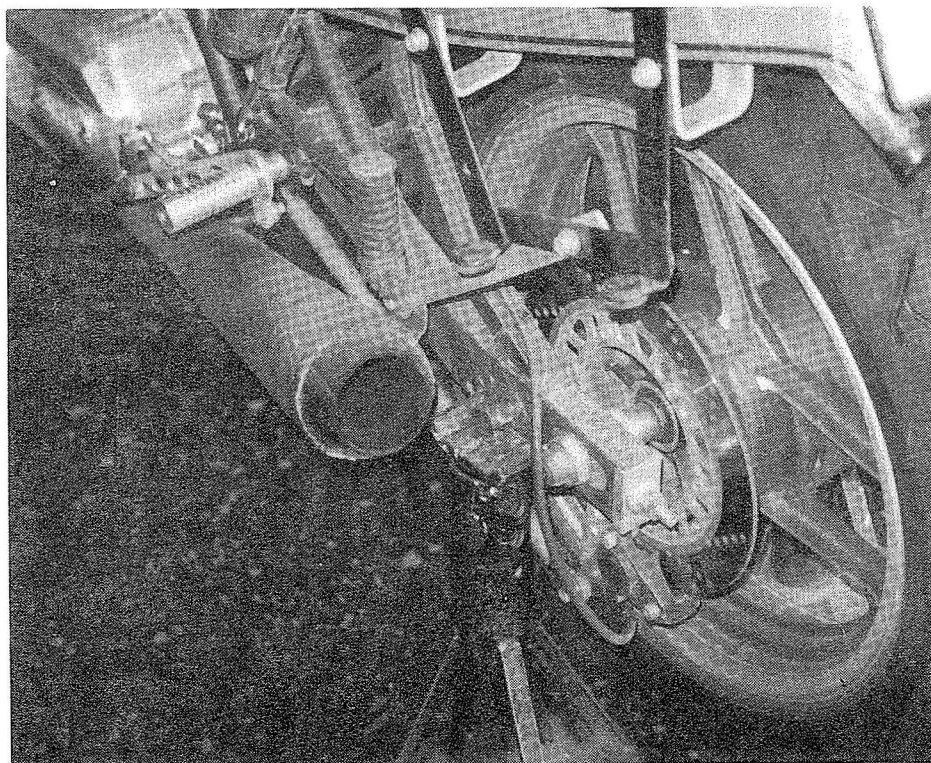
Men mitt herrskap, tidigt i vår kommer enstånkan! Sjuttio hästar, 500 kubik och 120 kg så inte lär den behöva stånka så särdeles. Chassit görs av stålror. Bordi igen: -Ducati har vunnit oräkneliga tävlingar, för att inte tala om de två Vm:en, med stålörschassin. Vi förbättrar där det verkligen är nödvändigt och låter andra ägna sig åt trendmässiga mode-nycker. Så var det alltså sagt till sist. Basta!

PS

Donnervetter!

Cucciolos gigantiska redaktion har råkat ut för en så kallad blink i kraftförsörjningen. Följden blev att det datoriserade arkivsystemet fick fnatt i minnet och producerade fel bild till dom "Flygande renarna". Rätta bilden visas här. Till och med Brostugans blaserade gäster tittade upp med något jagat i blicken. Alldeles rätt reaktion då en NCR behagade blanda sig med rivstartare och långgafflar.

PS



Omslagsbild till den nyligen utkomna boken "Lomhörda renar i mellersta Norrland - en inventering" av Pelle Skogman.

Spencer ersätter Polen?

Det är roligt med rykten. MCN påstår att Polen skall bli fabriksförare för Ducati och ersättas av Freddie Spencer i Fast By Ferracci Ducati. Ta det med en nypa salt.

MW

Rumore di valvole.

Forza Italia har goda förbindelser med Laverda. Därigenom har klubben fått ta del av ett mycket dyrbart dokument rörande produktionen av tusenkubikaren.

Den ursprungliga med 180°-axeln tillverkades från -73 tom -83 i 7 500 ex. RGS-SFC med 120°-axeln gjordes 1982-88 i 2 450 ex. 1976 nåddes maximala årsproduktionen och inte ens då uppgick den till mer än 1150 ex. Sista året 1988 knåpade dom inte ihop mer än 60 st.

Några säkra besked om fabriken fortsatta öden föreligger väl inte ännu. Men rykten surrar ju.

PS

Cagiva köper Norton?

När det här skrivs är det i princip klart. Cagiva skriver till att börja med ett samarbetsavtal med Norton där Cagiva hjälper till att ta fram ett nytt chassie till wankeln. Sen skall man ta fram en kolvmotor som man skall montera i en cykel man skall kalla BSA!

Norton äger nämligen rätten att tillverka stora motorcyklar med detta namn. Det är också precis vad Cagiva vill: att bygga en traditionell, men modern, engelsk cykel. Man dementerar dock att Cagiva skall köpa Norton. Är det någon som kommer ihåg vad man sa innan man köpte Ducati?

MW

Aprilias V-twin

En uppgift påstår att topparna bara har ventilalet gemensamt med enstånkan. Ventilmekanismen skiljer helt och hållet. Twinens ventiler påstås påverkas av släpskor med skruvjustering. Kamaxlarna är fortfarande två och ventilerna sitter radiellt. Stånkan hade släpsko på mittersta insugaren och snedslipade nockar som påverkade ventilen direkt på dom övriga. Min källa kanske har missförstått?

Eftersom en snömppe består av tunna plåtbitar och plast och pansarrör hopfogat med popnit så undrar jag hur länge en högteknologisk motor med lite vridmoment skulle sitta kvar i underlaget utan att ge sig iväg på egen hand.

Dessutom så förutsätter konstruktionen ett konstant snösprut för att kyla slajden. Motorns kylare är dessutom inte luft utan snökyld. Händiga snönissar fäster en skruv i skidan som river upp kylmedia när underlaget är för hårt. Vad slajden är för slag vete fanken men det måste vara utomordentligt viktigt eftersom det återkommer i vart tredje ord i snömppekretsar. Jag har försökt påvisa det onödiga med snöfordon eftersom det finns färdigutvecklade av annan och godkänd typ, i synnerhet av Italienskt ursprung men somt verkar ha fallit på hälleberget.

PS

Ducati 400 SS

Ducati gör en 400cc variant av SS:en också. Den är på 42 hästar och kostar ungefär 50 laxar. Kan va nåt om man vill ha snikförsäkring.

MW

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

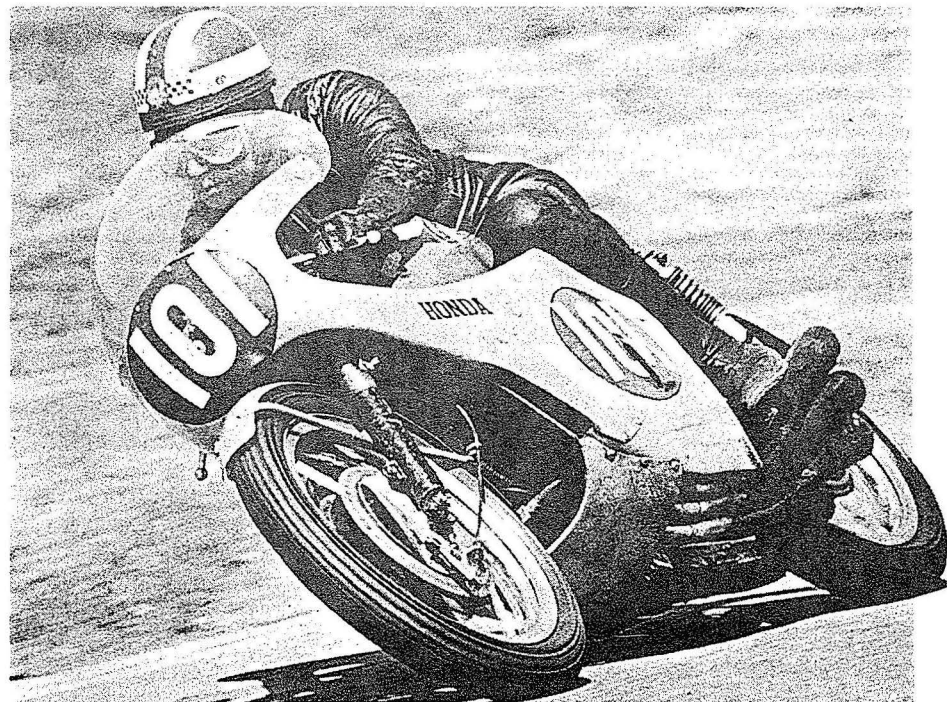
Linköping

Tel. 013/15 55 94

(säkrast kl. 16-18)

eller 11 36 90

1991 års annons!



Säkerhetschock

Hörde med bestörtning i radion att omkring 500 (femhundra) fler personer omkommer genom att helt enkelt stuppla och slå ihjäl sig, än som avlider i trafikolyckor. Här öppnar sig ett gigantiskt perspektiv för våra säkerhetsvårdande myndigheter.

Åtgärderna kan bli precis hur många som helst, alltifrån lag om skyddshjälm vid transport av själva kroppen (sk promenad) enbart med fötterna till olika stödanordningar eller kanske rörelseförbud om gångexamen spricker. Licens måste vi under alla omständigheter införa. Drumla ihjäl sig under oordnade former går rakt inte för sig. Huvvaligen, tanken svindlar så man blir alleles matt.

PS

Hailwoods 6:a till salu

En anonym svensk samlare skall sälja en Honda 250 6:a som körts av Hailwood. Intresserade kan höra av sig till Box 4050, 43304 Partille. Allt enligt MCN. Börjar Ingvar Johansson få ont om stålar?

MW

Omöjlig prestation

Nu är det gjort, det som av skilda sakkunniga anses utförbart. Mitt engelska bakdäck är till sist förbrukat och kommer att ersättas av ett högvärdigt med högt skönhetsvärde och självfallet av godkänt fabrikat till kommande säsong. Då uppnås också den fördelen att det

kommer att vara rykande färskt och med teknologiens senaste landvinningar inkorporerade i konstruktionen. Då kan man med hög moral och god tillförsikt motse kommande strapatser som kanske kust till kust..

Ovanstående klargör utomordentligt väl hur enastående lämpad en NCR kan vara för att utföra så gott som omöjliga uppgifter. Ta väl vara på era klenoder och ögonstenar.

Med hälsningar något dämpade av vinet från kamdrivningen....

Pelle, långt borta i det öde norr.

Valresultatet klart

Vilket parti ökade med 1 400% i valet? Jo, Svenska Ducatiklubben. Förra gången var det en person som röstade på "Svenska Ducati Partiet". I år fick Svenska Ducatiklubben **14 röster!** Sen var det någon som la sin röst på Svenska Ducali. Det kan vara jobbigt med stavning ibland.

Klubbens slogan *Vi vill ha mer* gick tydligen hem bland väljarna. Det finns anledning att komma tillbaka senare till detta sensationella valresultat. I skrivande stund vet vi inte om klubben har fått några mandat i någon kommun i landet.

MW



Skicka in en bild på **DIN DUCCE!** Vore kul att fylla tidningen med massor av svenska duccar. Det hänger faktiskt på **DIG** om det skall bli något Ducatiblad. Nu sätter vi ett absolut presstopp till två

Nu är det
SISTA
CHANSEN
att skicka in
BILDER
till
DUCATI
BLADET

veckor efter denna tidning kommer ut. Får vi inga fler bilder då, blir det inget Ducatiblad! Skicka bilderna till **Micke Werkelin**, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84.

Stockholm 12-timmars

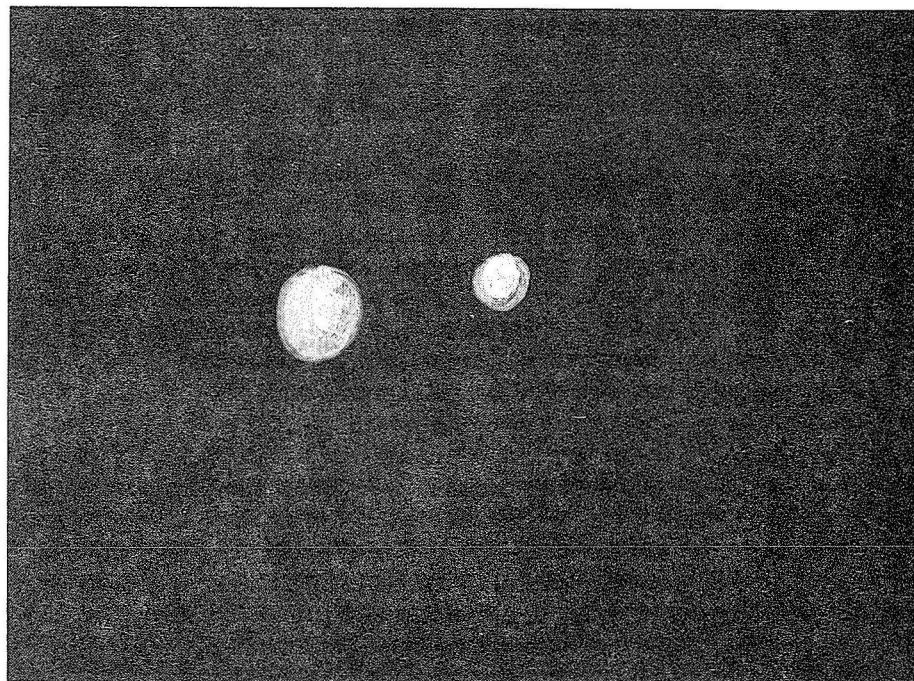
Mopperace i Stan!

Förväntningarna var stora när premiären på Stockholms Årliga Mopedfestival drog igång. Trots frånvaron av kända namn som Rennabteilung, Acklinga Racing Team samt Graues Demens Schweden så hade en hel del publik mött upp. Till och med representanter från MC-pressen hade dykt upp.

Banan var den välkända Malings Ring utanför Norrtälje. Som vanligt i VM-sammanhang så kom det en och annan regnskur på förmiddagen, men när träningen inleddes kl 12.03 så var det soligt och banan var torr.

Rågsveds Ramellikullers hade skaffat en Gilera som till skillnad från de föregående liken såg riktigt snabb ut. Redan på träningen lyckades Lag Framtiden köra omkull och bryta av växelpedalen. Efter en del konstruktionsarbete med ståltråd var man i farten igen. Nykomlingen i serien Wheeler Dealer Racing Team hade skaffat fram en gammal Kreidler som gick fort, när den nu gick, det är som alltid svårt att komma med oprövade maskiner i denna stenhårda serie.

Det drog ihop sig till start i VM seriens första 12 timmars race. Från kl 14.00 på Lördagen till 02.00 på Söndagen.



Rågsved och Finkeloil i en av deras otaliga bataljer. Foto: Bengt Knutsson.

Strålkastare fanns utplacerade i kurvorna. Nästan samtliga team hade arrangerat med belysning på tävlingsekipagen, några hade arrangerat med batterier, andra förlitade sig på mopedens elsystem. Fourstroke Forever hade inget lyse, det skulle bara störa deras design, sa de, dessutom skulle inte teamchefen Carla ändå se nånting i mörkret eftersom han ständigt bar mörka solglasögon.

Det var dags att ställa upp för start, längst fram Rågsveds Ramellikullers, sen Fourstroke Forever, Wheeler Dealer Racing Team, Lag Framtiden, Sukiaki Racing Team och Finkeloil Racing. Starten gick och kampen blev stenhård direkt från start, konstigt nog så hängde även Ramellikullers med, skulle detta bli det första race som de inte placerade sig sist?

Efter en stund fick Wheeler Dealer problem med överhettning i motorn och de stod länge inne i depån. Sukiaki, Finkeloil och Lag Framtiden var de som höll täten.

Efter två timmar ledde Sukiaki med två varv när de fick problem med kedjan, med ett nödrop fick de ordning på den igen och fortsatte. Nu låg Lag Framtiden och Finkeloil i täten på samma varv. Efter ytterligare en timme så fick Lag Framtiden punktering och rasade ned till fjärde plats. Rågsved och Fourstroke hade samtidigt dragit ifrån Wheeler Dealer som hade problem med överhettning och körde endast sporadiska varv. Plötsligt kom Sukiaki springande in i depån. Rågsved och Finkeloil hade rykt till sig en ledning, de låg och jagade i ett ursinnigt tempo.

Det hade blivit mörkt och kallt så stora delar av publiken hade droppat av, men den vanliga svansen fanns givetvis på plats och festade hårt. Nu när det var som mörkast och kallast så började det givetvis att regna. Nu skiljdes pojkarna från männen.

Fourstroke teamet började hitta konstiga saker i oljan och ett par varv senare efter totalt 8 timmar, stannade deras motor för gott. Lag Framtiden fick återigen punktering och rasade ned ordentligt. Ställningen efter 8 timmar var: Finkeloil 388 varv, Rågsved 383, Sukiaki 370 varv, Lag Framtiden 368, Fourstroke 342 och slutligen Wheeler Dealer 250 varv. Regnet upphörde så småningom och Sukiaki fick bryta på grund av sitt tidigare fel. Kvar efter 10 timmar var nu endast Finkeloil, Rågsved och Lag Framtiden. När det var en timme kvar så låg Finkeloil 2 varv före Rågsved, som låg 15 varv före Lag Framtiden. Då körde Finkeloil omkull och lyckades slå sönder växelaxeln så de inte kunde få i någon växel. De tog dem 20 minuter att fixa detta och då ledde Rågsved med 5 varv, och de drog stadigt ifrån.

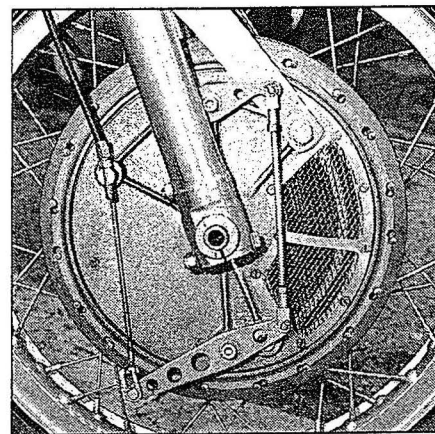
Sensationen var ett faktum! Rågsved hade vunnit, Finkeloil var tvåa, Lag Framtiden trea, Sukiaki fyra, Fourstroke femma och sist kom nykomligarna Wheeler Dealer. Alla var helt utpumpade efter racet och gav sig av genast efter segerceremonin.

PP

Om bromsoxid

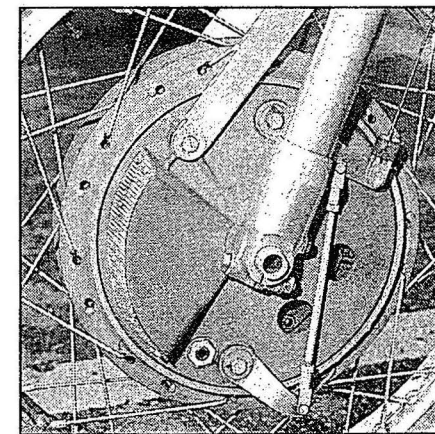
Enär det bland Ducatiklubbens medlemmar spred sig en känsla av oförstående då Stephane Mertens avvek från gängse praxis genom att lägga sin motorcykel på sidan i näst sista kurvan i första heatet på Anderstorp den 11:e augusti i detta nådens år 1991 såg Albert & Albert det som sin uppgift att medelst undersökande journalistik (och förbannat långa meningar, reds anm.) ta reda på vad som egentligen hände.

Efter ingående vetenskapliga undersökningar samt ett otal intervjuer med funktionärer utmed banan, företrädare för teamet, minutiös granskning av videofilmer från olika vinklar samt långa och penetrerande diskussioner med Mertens själv har följande bild av händelsen kunnat rekonstruerats;



Bromsbeläggen på hjulets högra sida hade under de 22 varven innan olyckan givit större bromsverkan än beläggen på den vänstra sidan. Detta fick till slut följden att högra sidans belägg överhettade och det bildades ett skikt av

oxid, tjocklek 0.0143 mm, mellan belägg och skiva. Det var således ej Mertens avsikt att köra om Doug Polen i ovan nämnda kurva utan han fick helt enkelt inte stopp på maskinen. I avsikt att bromsa ner hastigheten inför nedlägget fann sig Mertens i den olycksaliga situationen att frambromsen inte tog tillräckligt. Mertens tog i mer och mer varvid oxiden till slut brändes bort och han återigen fick full bromsverkan. Hela denna sekvens tar 4.362 sekunder och tidsperspektivet under vilket oxiden brändes bort är endast 17 tusendels sekund.



Resultatet av hela detta vetenskapligt utförda dokument är således; Under upplevelsen att bromsarna inte tog, pressade Mertens in bromshandtaget så långt att när oxiden omsider bränts bort och full bromsverkan återinträdde, låstes framhjulet och olyckan var ett beklagligt faktum. Var och en förstår att Mertens inte har någon skuld i det skedd, varför senare utredning får visa vem som får bära ansvaret.

Albert E. Fleischman

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

750 SSKrothög

Några kommentarer angående den av Albert & Albert skrotade 750 SS årsmodell 1991. Som vi tidigare meddelat använder sig A&A av många icke konventionella testmetoder då vi går till verket.

I enlighet med Vägtrafikförordningens paragrafer ska motorcyklar av denna typ vara utrustade med relevanta bromsar. När vi nu tappade svingen och i och med detta plötsligt saknade bromsverkan på bakhjulet, bromsverkan saknades ej i egentlig mening men eftersom bakhjulet inte längre stod i förbindelse med restes av motorcykeln antar vi att så var fallet, blev vi försatta i den situationen att bromsverkan måste åtgärdas. Eftersom mc:n fortfarande gjorde god fart genom terrängen införskaffades ett större träd mot vilket cykeln i relativt hög fart parkerades. Som man kan se av bilden vann vi två saker:

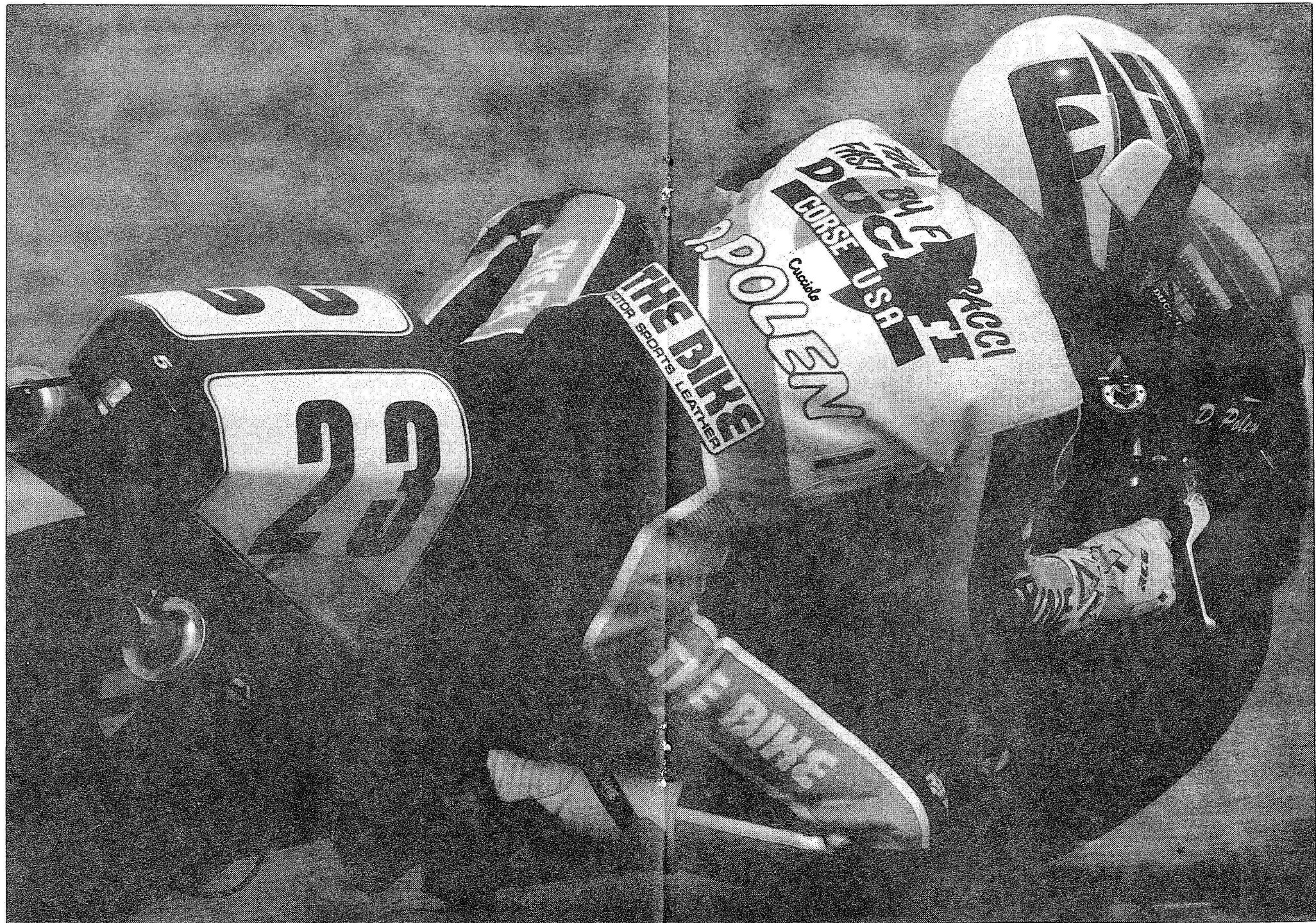
1. Framhjulet ligger an mot främre cylindern och skapar därigenom ett statiskt tryck samt en konstant bromsverkan som säkerligen imponerar på den mest inbitne paragryttaren på Trafiksäkerhetsverket.
2. När vi genom en del oturliga omständigheter blivit av med svingen, bakhjulet samt en hel del onödig vikt blev motorcykeln plötsligt i någon mån obalanserad. Detta kompensades genom att framgaffeln kröktes bakåt och försprånget därigenom minskades.

Obalanserat kan man väl också säga att Björn Alberts språkbruk efter denna incident var. Han hade synpunkter på italienare i allmänhet och en speciell montör på NMI i synnerhet. Tyvärr går

det inte att i tryck återge det som sades pga det beklagliga faktum att sådana bokstäver inte finns samt att det kan leda till diplomatiska förvecklingar med både Italien och Danmark.

En trafiksäkerhetstest av A&A





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: MCGBG RACING PARTS, BOX 167, 435 24 MÖLNLYCKE

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

Cucciolo

FEJSAR NUNNORNA

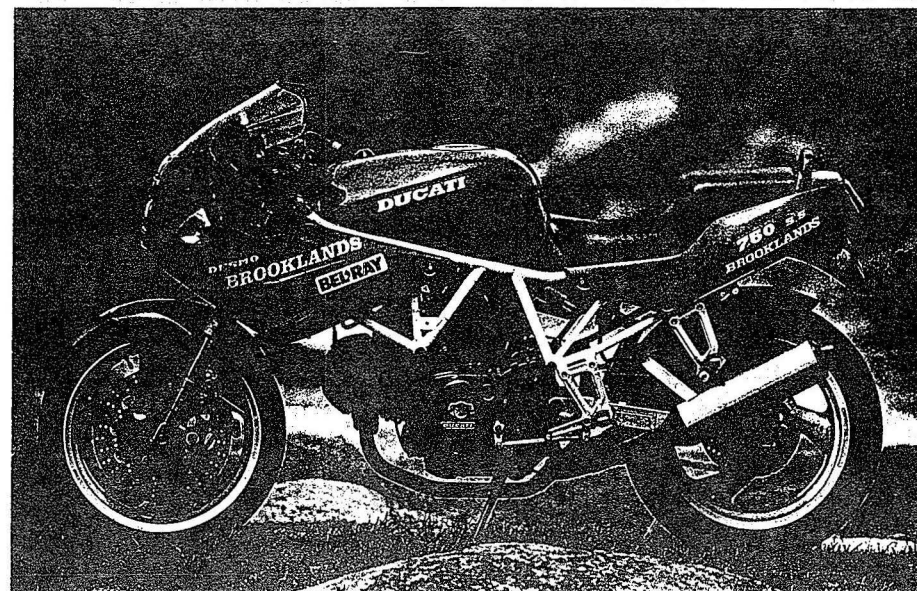
De bär de katolska kardinalernas röda kappor men med syndfull hetta. De är lika latinska som Heliga Birgitta men de flörtar vilt med de som äger japanskt. Moto Guzzi 750 Targa och Ducati 750 SS är djävulskt vackra men för dig ändå till paradiset.

Cucciolo är nog först i Sverige med att presentera jämförelsen mellan de två. I varje fall är vi nog först med att ha stulit materialet ur franska MOTO 1. Med benäget tillstånd naturligtvis. Vi tackar författarna Alain Spira och Dominique Cognazzo.

Denna jämförelse riktar sig endast till troende. Till de som tror på en enda gud: BÅGEN. Till de övriga, som tror att en knarr bara är en hög metallskrot utan själ, önskar vi bara en enkel resa till Nippon. För oss knuttar, som tror på en enda Gud, finns det i gengäld flera religioner att hänge sig åt. Moder Guzzi, traditionalisten, och Syster Ducati, modernisten, är två levande exempel.

ROSSO MODO

Sedana några år har motorcykeln dykt upp i alla de färger. Likt våra mode-designers har mc-konstruktörerna valt en dominerande färg varje säsong. Det har varit sopbilgrön, likbilssvart eller som nu brandbilsröd. Italienerna spelar nu sitt röda trumfkort, som de har suttit med sedan urminnes tider. Du kan bara få Targan och 750SS i denna enda färg. Men vem kan klaga? Visst, det är lätt att tänka Ferrari men som du kommer



att märka, dessa två gudar ligger betydligt närmare Alfa Romeo Spider, odödligjörd i Fellinis oförgömliga La Dolce Vita.

GUZZI TARGA

Man kan inte påstå att man känner sig särskilt vilsekommen när man för första gången fäster blicken på Moto Guzzi's nya sporthoj. Även om hennes linjer är föförande så tynger åren. Targan är mer eller mindre en liten 1000 Le Mans eller en stor 650 Lario. Det finns inte mycket att tillägga. Moto Guzzi's ingenjörer är trogna märkets traditioner: tvåcylindrig v-motor som fejsar vägen, kardan, dubbel vaggram, vätskefjädring bak och integrerat bromssystem.

Kontinuiteten har sina för- och nackdelar. Sedan länge har Guzzis mekanik varit robust och enkel att underhålla. Med denna typ av motor kan vilken knutte som helst med rudimentära erfarenheter sköta service och smärre reparationer vilket ger en god totalekonomi. Däremot så erbjuder denna spis krafter och prestanda som till stora delar överträffas av konkurrenterna. Clip-on styret, gaffelkronan och hästsparkseffekten är helt enkelt inte nog för att göra denna maskin till en racer. Kardanen och stötdämparna från en annan tidsålder klassar på förhand Targan bland landsvägscyklarna istället för bland ban-monstren. Denna nya modell av den gyllene örnen riktar sig främst till de redan frälsta som här finner fördelarna hos en Le Mans till ett lägre pris (44 000 mot 60 000 franska franc) och till lägre vikt.

Befriad från modenycker och med ett lätt rétro-stuk förför Targan de villkorslösa Guzzi-freaksen. Chansen är

dock liten att hon slår ner som en blytt bland de som idag kör japanskt. Man köper ingen Guzzi utan ett moget övervägande. En del cyklar är älskarinnor som man byter ofta. Andra, som Targan, påbjuder ett varaktigare förhållande på gott och ont. En Guzzi raggas man inte upp. Man gifter sig.

750SS DÄVULSMASKINEN

Många har drömt om det. Ducati har gjort det. Med nosen i backen och stjärten i vädret förverkligar 750SS generationers knuttedrömmar. Ingen kan stå oberörd inför henne. Har man sett henne en gång kan man inte glömma henne. I en perfekt balans mellan nytt och gammalt känner man den tålmodiga utvecklingen i design från den första 750SS anno 1973. En renodlad sportmaskin har blivit mindre krävande men håller dock fast vid en maxim: *att tillfredsställa sin pilots önsksningar.*

För övrigt är det omänskligt att för länge begrunda denna maskin i stillastående. I och med det att ögat glider över 2x2-sadeln (två sitsar i två nivåer) och sjunker ner mot den inverterade gaffeln för att sedan stiga längs v-motorns svarta cylindrar som framhävs av den vita fackverksramen griper fingrarna desmodromiskt om tändningsnyckeln och visiret stängs av sig själv. Attraktionskraften är helt enkelt för stark. Den här cykeln har bara ett sätt att vara på: *rullandes.*

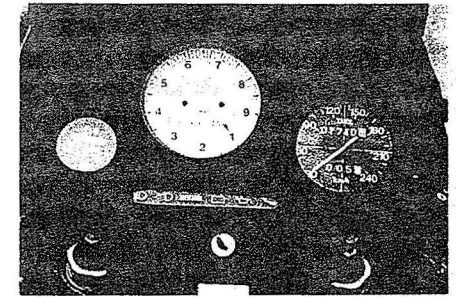
KONFIRMATIONEN

Att föra Guzzin är inte helt självklart. Fastän hon är liten så krävs det hårda nypor. Gas och kopplingshandtagen skulle, fastän de är nämnvärt mjukare än hos Le Mans, ändå duga utmärkt

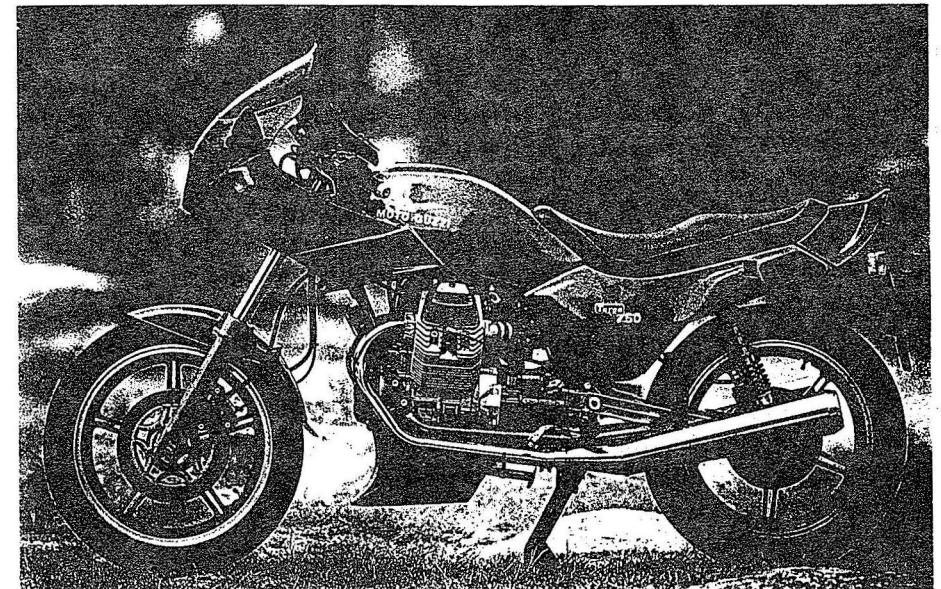
som redskap på ett gym.(här hoppar jag över div nedsättande kommentarer om Guzzisters extremiteter, *övers anm*). Dock bjuder hon på en oväntad sadelkomfort och en körställning som passar alla förare. Däremot så tillåter inte den stora vändradien och trögstyrdheten något finlir vid parkering.

Julgranen upptas till större delen av en varvräknare, enorm som en mormorsklocka. Den ynkliga hastighetsmätaren till höger är generöst graderad till 240km/h. Även i medvind fick vi aldrig se nålen vandra dithän. Instrumenten kompletteras av en ampèremätare som man snart förstår vikten av inför startmotorns glupskhet kalla morgnar. Cellerna tömms snabbt. Klocka saknas.

Moto Guzzi och Ducati har samma reglage av japansk standard. För att dra igång Targan får man inte glömma att vrida om två bensinkranar medan Ducatiföraren får lita till sin bränslepump. 750SS har en så ihop-



krupen körställning att den nog inte faller alla personer över 1.80cm i smaken. Styrningens extrema lätthet kan bara jämföras med sadelns extrema hårdhet. Som hos alla racers är vändradien stor men snävare än hos Guzzin. Kontrollpanelen är enkel, lättläst och komplett samt har även en bränslenivåmätare. Vad det gäller stöd så saknar 750SS stort ett centralstöd under det att Guzzin's handtag för att häva upp cykeln är placerat för långt bak. Dessutom måste Targans sidostöd vara ritats i Pisa. Cykeln ramlar nästan omkull.



FRÅN START TILL FÖRTVIVLAN

Skocken av demonstranter trängs framför Moto Guzzi-fabriken. De ropar ut en enda slogan: *Ge oss kickstart!* Om Ducatin inte ger några startproblem så kan man inte säga det samma om Targan som verkligen har svårt att vakna på morgnarna. Dessutom ger batteriet upp alldeles för lätt. Att kuta igång en hoj med ett dylikt komp får själv Conan Barbaren att kapitulera. En enda lösning finns: kralligare batteri.

En varm spis springer däremot lätt igång vid första försöket. Peta i växeln och momentet gör dig varse att du sitter på en Moto Guzzi även om det märks mindre än hos storasyster Le Mans. Trots den allvarliga censur som på senare tid drabbat italienska hojar finns det fortfarande vackra toner kvar hos de båda. Men visst saknar man förfädernas kraftiga vrål. Våra nunnor kan fortfarande be men bönerna kommer att ha svårt att nå ända upp till Gud.

ALLA VÄGAR LEDER TILL ROM

Alla vägar leder till Rom och Rom är som alla vet en stad. Även om dessa hojar inte hyser någon förkärlek till städer så klarar de sig med äran i behåll men på olika grunder. Guzzin räknar med sin sagolika motor som med ett önskevriddmoment ger hästsparkskraft från lägsta varvtal. Ducatin måste passera strecket vid 5000 varv för att kunna visa sin potential. I gengäld så är hon fjäderlätt och därmed lätthanterlig som en trampcykel. I köer så utnyttjar båda 750-maskinerna sin ringa storlek. Dock innebär clip-on-styren att stadskörningen blir tröttande i längden. Backspeglarna ger en perfekt bild av

förarens axlar men för att få någon uppfattning av vad som händer bakom cykeln är det bäst att vrida på huvudet. Men långt från överfyllda gator och rödljus kastar äntligen 750SS och Targan loss i sitt rätta element: landsvägen.

DUCATI 750 SS

SPIS

| | |
|-----------------|--|
| Typ | liggande 90° V fyrtakts luftkyld 758 cm ³ |
| Slagvolym | 88 x 61,5 mm |
| Borrning / Slag | 9,5 : 1 |
| Kompression | 2 |
| Antal vent/cyl | 2 Mikuni |
| Förgasare | 68 vid 7 750 |
| Maxeffekt i hkr | 72 nm vid 6 750 |
| Maxvriddmoment | |

TRANSMISSION

| | |
|--------------|----------------|
| Koppling | flerskivig våt |
| Antal växlar | 5 |

CHASSIE

| | |
|------------------|--------------------------------|
| Gaffel | inverterad Showa |
| Fjädring, bak | Cantilever, justerbar Showa |
| Hjulbas | 1 410 mm |
| Ram | stålrörsfackverk |
| Sadelhöjd | 780 mm |
| Svål fram | 120/60x17" |
| Svål bak | 160/60x17" |
| Broms fram | enkel 320 mm fyrkolvsok |
| Broms bak | enkel 245 mm dubbelkolvsok |
| Tankvolym | 17 liter |
| Vikt utan slurpa | 165 kg |

PÅ VÄGEN TILL PARADISET

Guzzin blir ett med piloten. Hon verkar som på räls lagd på en perfekt banvall. Hon gillar inte fummel utan kräver lika mycket som hon ger. Motorn varvar ut kraftfullt och jämnt och integralbromsarna jobbar mycket tryggt. Synd att den långsamma växellådan inte håller samma höga klass. Med denna maskin kan man glömma flygande växlingar.

MOTO GUZZI 750

SPIS

| | |
|-----------------|--|
| Typ | 90° V -twin, luftkyld, fyrtakt 743,9 cm ³ |
| Slagvolym | 80 x 74 mm |
| Borrning / Slag | 9,7 : 1 |
| Kompression | 2 Dell'Orto |
| Förgasare | 48 vid 6 600 |
| Maxeffekt i hkr | 61 nm vid 3 200 |
| Maxvriddmoment | |

TRANSMISSION

| | |
|--------------|------------------|
| Koppling | enkelskivig torr |
| Antal växlar | 5 |

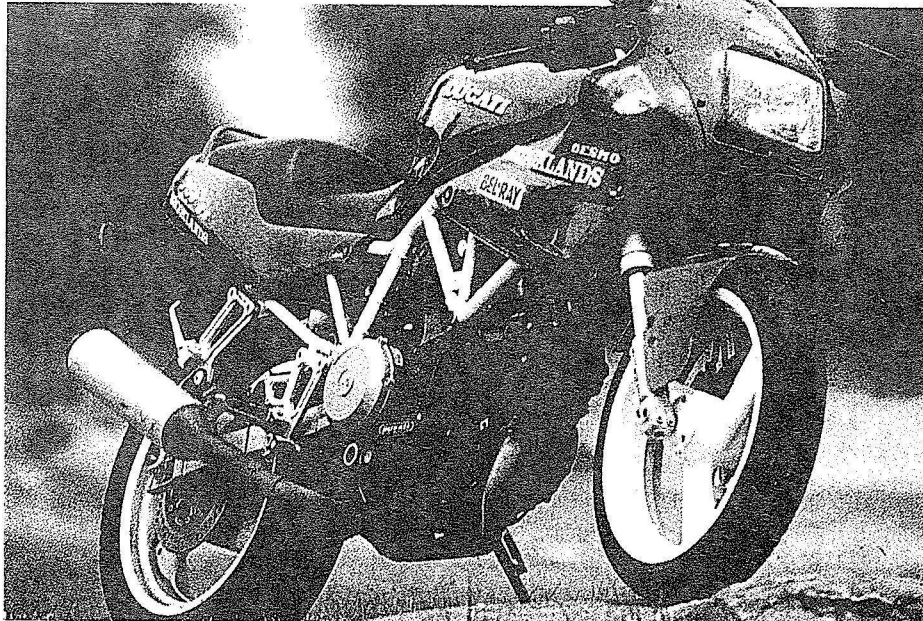
CHASSIE

| | |
|------------------|--|
| Gaffel | Moto Guzzi, gas hydrauliska och justerbara |
| Fjädring, bak | 1 410 mm |
| Hjulbas | dubbel vaggram, stålrör |
| Ram | 780 mm |
| Sadelhöjd | 100/90 V18 |
| Svål fram | 120/80 V18 |
| Svål bak | dubbel 270 mm |
| Broms fram | enkel 235 mm |
| Broms bak | 16,5 liter |
| Tankvolym | 180 kg |
| Vikt utan slurpa | |

Targan älskar framför allt stora vägar och långa kurvor. Hennes cafékåpa är fullt tillräcklig för att avleda fartvinden så att långresor blir mindre tröttande. Med en marchfart gränsande till 170km/h vid 6 000 varv ger hon intrycket av kunna föra en till andra sidan jordklotet. Hennes kardan och den styva hantering som krävs straffar henne på snäva vägar. Transmissionen hämmar stötdämparnas funktion vid nedväxling men hennes v-motor tar henne ur kurvorna som hon spelades ut med vinch! (fransmän, *övers anm*)

Ducatin, å andra sidan, är svag för en tät följd av vänster - höger - höger - vänster. Hennes Brembo, enkel skiva fram och bak, gör underverk. Med dem så ligger bromsning i kurva inom allas förmåga. När det gäller banåka understödjer motorn ett mycket sunt chassie. När det gäller längre fullfartsresor är det bäst att tänka på något annat. Hennes kåpa skickar luften rakt i bröstet på piloten. I torr väderlek är det provande, i regn ett helvete.

Det är som GT som Ducatin visar sina begränsningar. Hon är en leksak mer ämnad åt stundens fröjd än åt förnuftet. På denna punkt tar Guzzin poäng därför hon visar sig mer mångsidig än sin medsyster. Dock kan Guzzins Konidämpare inte mäta sig med Ducatins Showa på dålig väg. De visar snart sin oförmåga att hålla bakhjulet i kontakt med asfalten. Visserligen gör Showa sitt bästa men förmår heller inte dölja en viss hårdhet som orsakas av brist på progressivitet. Men vid styret på dessa maskiner glömmar man snabbt dessa mindre fel inför den berusande körupplevelsen.



Det finns inget tvivel om att det är på vägen som dessa maskiner uppnår det bästa samförståndet med sina piloter. Det är så bra så att det måste vara en synd.

DEN YTTERSTA DOMEN

Vid en tidpunkt när hästkraftsraseriet och jagandet efter högsta topphastighet nått en ände så erbjuder dessa två italienare något till dem som inte blandar ihop prestanda med känsla. Ducatin passar barnet i oss alla. Med henne reser man inte, man roar sig. Även om syster Ducati tycker om att man spanar in henne så gillar hon mest att få visa vad hon kan. Hon är ingen vanlig blyg nunna utan en krigisk amazon.

Inte heller Targan saknar tapperhet. Mognare och visare erbjuder hon för den skull inte mindre nöje. Hennes största trumf: *en generös motor som man inte tröttnar på.* Allt som allt visar

sig denna italienska vara ett precisions-instrument färdig att tjäna sin ägare varje dag, arbetsdagar som semester. Om dessa cyklar var svåra att jämföra sinsemellan så är de ännu svårare vis-à-vis deras konkurrenter. I det att du väljer en av dessa så har du skaffat en maskin som du inte riskerar att möta vid varje gathörn. Deras markanta formgivning ställer dem vid sidan om modeströmmningarna. Trots deras relativt enkla teknik framvisar Ducati och Guzzi en mycket tydlig egen profil vilket inte alltid är fallet med betydligt mer sofistikerade maskiner.

Det skulle vara orättvist att sära på cyklarna genom att jämföra dem därför att de representerar olika känslöstämningar. Precis som vi sade i början på det här testet, vi befinner oss nu på ett plan mer andligt än världsligt. Amen.

Thomas Lundén

Cucciolo har sett...



Carina Boberg som Anna Karenina

... *Anna Karenina* av Leo Tolstoj i regi av Margita Ahlin. Den annars eminenta Stadsteatern i Göteborg försöker denna gång lyfta större sten än man borde. Tolstojs klassiker är ett pregnant kärleksdrama i en avlägsen social sfär. Carina Boberg lyckas tyvärr inte plocka ner sin Anna och göra henne trovärdig. Thomas Nystedt spelar första älskare, dvs greve Vronskij och det på ett blekt, platt och allmänt trist sätt. Och om han nu vill vara korthårig så kan han väl vara det. Nu ser han ut som Lasse Berghagen gjorde 1976.

Den ende som hindrar att föreställningens underhållningsvärde sjunker under det hos en genomsnittlig seriematch i speedway är Bertil Arlmark som gör en godkänd Karenin. Övrig press har givit Anna Karenina godkänt men det är bara Cucciolo du kan lita på. Spar pengarna. Betyg: 🐾 🐾

JD

Cucciolos etikettspalt

På dansrestaurang.

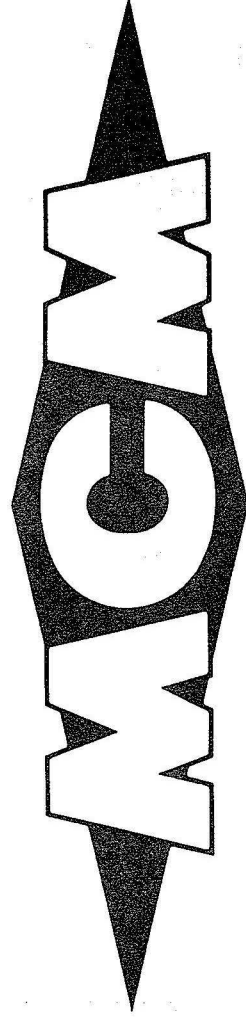
En annan gång kanske herr Ström bjuder ut fröken Danfelt till en dansrestaurang. Eftersom båda äro dansanta och vilja dansa äro de båda klädda enligt förskriften i den lokal de besöka. Är hon "finklädd" väljes alltså fortskaffningsmedlet bil, och herr Ström hämtar henne i bostaden. Vid entrén lämnas ytterplaggen i garderoben, även damens hatt.

När de kommit in, tagit plats och beställt, spelas en tango, och herr Ström bjuder upp med orden: "Får jag lov?" Och så dansa de ut. Skola de nu hela aftonen dansa endast med varandra? Ja, eftersom de äro på tu man hand, passar det sig inte att de ränna var och en på sitt håll. Framför allt får herr Ström inte lämna sin dam ensam vid bordet - behöver han gå ut, bör detta ske efter en dans, varvid även hon kan gå åt sitt håll.

VEM SKRIVER OM CLASSIC RACING, SUPER TWIN & BOT?



**JO, MCM -
ENTUSIASTERNAS ENDA VAL**



Tidningen där drömmar tar fart!

presenterar:

MEDLEMSLOTTERIET !!!

På mångas begäran har vi nu startat ett styck medlemslotteri. I varje (förhoppningsvis) Cucciolo kommer sex stycken medlemsnummer att publiceras. De lyckligt lottade medlemmar som är innehavare till dessa nummer har helt enkelt rätt och slätt kvalificerat sig för vinst.

Vinsterna kommer att utgöras av en styck lite finare 1:a vinst samt fem stycken 2:a vinster.

Vad vinsterna kommer att bestå utav, kommer att variera från gång till gång. Vem vet? Kanske en 851 Strada väntar på ny ägare.

Allt man behöver göra för att få vara med i lotteriet är att vara medlem med betald årsavgift. Enkelt, eller hur?

Dragningen går till på känt italienskt maffia Dracula manér och övervakas därmed inte av en enda statlig kontrollant. BASTA!

I detta premiärlotteri har följande nummer utfallit med vinst:

1:a vinst : 1 st Regina O-ringskedja Nr : 046

2:a vinster: Övriga Nr : 069, 226, 368,
466 och 546.

Vinnarna kommer att få priserna via posten.

De va allt för den här gången hälsar Generalissimo il Lotteritata, tillika kassör.

SUPERBIKE VM

av Micke Werkelin

Sugo, Japan 25/8

Japaner, japaner, japaner... De lokala japan-förarna satsade som vanligt 110% på sin hemmabana, och det höll inte i mål för någon! De satsade vilt och flög som bowlingkägglor på banan efter våldsamma kraschar. Den värsta vurpan var en som vurpade på en raka (!), varvid cykeln gled flera hundra meter längs raksträckan för att slutligen fatta eld! Spektakulärt.

Doug Polen slog Raymond Roche:s banrekord med 1,5 sekunder på träningen och tog pole position före Phillis, Mertens och den lokala förmågan Kitagawa på fabriks-Kawa. Raymond Roche hade bara 10:e träningstid, efter den gamla Ducati och 500 -föraren Kevin Magee, som ställde upp på en fabriks-Yamaha.

HEAT 1: Starten togs av Kitagawa följd av Alan Slight (Kawa), Polen och Peter Goddard på en Yama. Redan i första kurvan vurpade en japan och i fjärde kurvan krokade Mertens och Rymer ihop. Efter ett varv pressade sig Slight förbi Kittagawa, och några kurvor senare följde Polen efter på insidan i en snabb vänsterkurva.

I slutet på andra varvet fick Slight ge sig då Polen passerade på startrakan. Peter Goddard hade nu också passerat Kittagawa. Efter ytterligare något varv passerade Goddard Slight. Sen följde Alan Slight och Kittagawa på sina kawor. Kittagawa satsade allt och lite till för att hänga med. Men det höll inte. Han kraschade våldsamt varvid hojen kastades

upp i luften och voltade. Kittagawa själv landade på banan mitt framför ett helt knippe förvånade förare som fick väja kraftigt för att klara japanen som till sist lyckades springa till ett säkrare område.

Polen drog snart ifrån till en säker ledning. Därefter följde en tät trio bestående av Phillis, Slight och Goddard. Denna trio hanns så småningom ifatt av en tufft körande Kevin Magee. Polen vann säkert före Phillis. Sen följde Slight alldeles före Goddard och Magee.

1. D. POLEN, USA, DUCATI
2. Phillis, AUS, Kawa
3. Slight, NZ, Kawa
4. Goddard, AUS, Yama
5. Magee, AUS, Yama
6. R. ROCHE, F, DUCATI
7. Pirovano, I, Yama
8. Russel, USA, Kawa
9. D. TARDOZZI, I, DUCATI
10. G. FALAPPA, I, DUCATI

HEAT 2: Polen var snabbt uppe i ledningen i andra heatet följd av Russel, Phillis och Fogarty. Redan efter ett varv hade Polen en klar ledning. Bakom honom kämpade samma trio som i första heatet: Russel, Phillis och Goddard. Det höll dock inte för Phillis. Han gjorde en typisk Phillis-vurpa med släpp på bakhjulet, grepp igen, våldsamt wobble, försök att tämja wobblet och slutligen våldsamt avkastad ur sadeln.

Nu var Goddard och Russel ikappkörda av Slight och Raymond Roche som kört bra efter en mycket dålig start. Raymonds Duce hade någon reklam med japanska tecken på kåpan, möjligtvis reklam för Gio. Ca. Moto. Han blåste förbi Russel och Slight och låg plötsligt tvåa då Goddard kraschat.

Samtidigt kom Magee ikapp och låg nu alldeles bakom Roche. Russel hade man hängt av. I sista kurvan försökte Slight klämma sig förbi Magee på ytern. Magee gjorde allt för att täppa igen och slängde slutligen ut vänsternäven rakt på en förvånad Slight som inte var glad efteråt! Polen vann före Roche och Magee kom trea fem tusendelar före en arg Slight. Mertens fick bryta med mekaniska problem.

1. POLEN
2. ROCHE
3. Magee
4. Slight
5. Russel
6. Mackenzie, GB, Yama
7. Pirovano
8. Fogarty, GB, H-a
9. Merkel, USA, H-a
10. TARDOZZI

Sammanlagt Polen 257, Phillis 178, Roche 134, Pirovano 134, Mertens 114.

Shah Alam, Malaysia, 1/9

Polen var snabbast på träningen igen, före Roche, Mertens, Phillis, Slight, Tardozzi och Falappa. Pirovano tog starten följd av Roche (!), Phillis, Polen, Mertens och Falappa. Efter ett varv var Roche uppe i ledning en kort stund för att omedelbart passeras av Mertens.

Mertens drog snabbt upp en liten lucka och Phillis passerade Roche. Polen körde ovanligt avvaktande på ca 5:e plats. Till saken hör att det var mycket varmt. Phillis närmade sig så småningom Mertens och kunde passera. Därefter följde Pirovano som passerat Roche. Polen låg fortfarande 5:a. Pirovano passerade sedan Mertens och tätklungan bestod nu av ett tiotal hojar.

Mertens hade problem med kopplingen och blev allt mer avhängd. Pirovano lyckades passera Phillis, men bakom kom Roche som fått fart igen. Roche och Pirovano fightades hårt om ledningen. Man skiftade position flera gånger. Roche drog slutligen ifrån och kunde ta sin första heatseger och därmed Ducatis fabriks-teams första heatseger för året. Pirovano kom 2:a alldeles före Davide Tardozzi - som kommit från ingenstans trots problem med magen- och sen kom Polen.

1. ROCHE
2. Pirovano
3. TARDOZZI
4. POLEN
5. Phillis
6. FALAPPA
7. Slight
8. Fogarty
9. MERTENS
10. Rymer, GB, Yama

HEAT 2: Roche tog starten (!!) följd av Mertens. Åter igen passerades Roche av Mertens. Efter ett varv ledde Mertens före Roche, Pirovano, Slight, Phillis, Tardozzi och Falappa. Pirovano och Slight passerade sedan Roche, men det var tätt mellan de sju första. Efter ytterligare en stund var Pirovano uppe i ledning och



Slight följde efter på andra plats följd av Mertens och Roche. Men det var tätt.

Falappa körde så det slog gnistor i kurvorna och passerade Roche! Men, han fick problem med hojen och tappade allt mer. Slight var nästa man att gå upp i ledningen, men Pirovano svarade då Slight blev hindrad av sin stallkompis Andrew Stroud. Han hade varit i depå och kom ut precis som ledarna skulle passera. Han bestämde sig då för att ta upp kampen med ledarna vilket inte var populärt precis. Mertens tog fördel av strulet och gick upp på andra plats.

Slight lyckades så småningom passera sin teamkompis och tog upp jakten på Mertens. Men, han hade en man vid namn Raymond Roche bakom sig. Han hade rullat upp lite mer gaswire i handtaget och var klart på G. Sen följde Polen och Tardozzi. Roche passerade Slight och sedan Mertens. Nu var han i bakhjulet på Pirovano och passerade så småningom på utsidan i en snabb kurva! Pirovano fick även ge sig för Mertens och Polen.

Polen jagade Mertens hårt de två sista varven. Men, Polen missade en växel och Pirovano kunde köra i mål som trea före Slight och Polen. Vilken revansch för Roche!

1. ROCHE
2. MERTENS
3. Pirovano
4. Slight
5. POLEN
6. TARDOZZI
7. Fogarty
8. Crafar, AUS, Yama
9. Merkel
10. Mella, E, H-a

Hockenheim, Tyskland, 15/9

Polen åter igen träningsnabbast före Roche, Merkel, Pirovano och Tardozzi. Det var mellan Polen och Roche striden skulle stå på den ultrasnabba Hockenheim-banan.

HEAT 1: Pirovano var som vanligt snabb i starten, men Roche -som verkar ha tränat startteknik på gamla dagar-, var snart förbi. Polen var ca 6:a i starten, men jobbade sig efter några varv upp till andra plats och så småningom förbi Roche. Men, Roche vägrade släppa amerikanen. De drog upp ett våldsamt tempo och drog ifrån de övriga ordentligt. Efter ytterligare några varv var Roche förbi Polen igen och man skiftade sen ledning flera gånger.

En bra bit efter kämpade Tardozzi och Phillis om tredjeplatsen. Roche och Polen följdes åt varv efter varv. Tätt, tätt. Avgörandet kom på sista varvet då Polen passerade Roche på den långa, svagt böjda och mycket snabba, raksträckan. Han fick

då ett litet försprång som Roche inte kunde svara på. Tardozzi lyckades hålla Phillis bakom sig och Mertens tog en fin 5:e plats.

1. POLEN 29,21.44
2. ROCHE + 1.37
3. TARDOZZI +11.70
4. Phillis +12.06
5. MERTENS +19.26
6. FALAPPA +29.78
7. Rymer +35.38
8. U. Mark, D, Yama +38.46
9. Fogarty +49.82

10. E. WEIBEL, SCH, DUCATI +50.12

(Kaspers från Tyskland på Ducati fick bryta då en annan förare vurpade mitt framför honom.)

HEAT 2: Doug Polen och Raymond Roche tog kommandot i andra heatet redan efter starten. Den här gången var Roche hårt pressad av Giancarlo Falappa, som blivit allt bättre efter de svåra skador han fick i Zeltweg förra året. De drog snabbt ifrån det övriga fältet.

Polen lyckades här att få ett litet försprång före Roche och Falappa. Falappa orkade dock inte hålla tempot, utan fick slå av då han legat efter Roche i många varv. Han hanns upp av Phillis, men hängde på allt vad han orkade. Roche började plötsligt att närma sig Polen och rök började komma ut från Polens motor.

Skulle den hålla? Att han inte skulle kunna hålla Roche bakom sig var klart. Han passerade med en liten vinkning och vann säkert före Polen som lyckades ta sig

i mål med en trasig oljeledning och en motor som vibrerade så häftigt att han knappt kunde hålla fötterna på fotpinnarna. Falappa körde om Phillis i stor stil i näst sista kurvan och säkrade Ducatis andra trippelseger för dagen!

1. ROCHE 29,27.79
2. POLEN +3.33
3. FALAPPA +5.80
4. Phillis +6.11
5. Mark +20.86
6. MERTENS +21.10
7. Pirovano +21.42
8. TARDOZZI +21.65
9. Rymer +21.90
10. Fogarty +39.47

Sammanlagt: POLEN 318, Phillis 215, ROCHE 211, Pirovano 175, MERTENS 159, Fogarty 118, Rymer & TARDOZZI 108, Merkel & FALAPPA 95.

Magny Course, Frankrike, 29/9

Phillis tog pole position (!) efter två dagars regn-träning. Han följdes av Polen, Falappa (allt bättre och bättre), Rymer, Pirovano, Suhonen, Fogarty, Merkel, Amatriain, Roche, Mertens och Lindholm (ni vet han svensken).

HEAT 1: Starten gick på vått, upp-torkande, underlag. Pirovano tog starten följt av Rymer, Merkel, Falappa och Polen. Redan efter ett varv fick Pirovano bryta med trasig gaswire och Merkel kunde gå upp i ledning med förra årets motor som visat sig vara snabbare efter att man fått hjälp med preparering av Hondas F1-folk. Falappa var trea efter Rymer! Roche hade en mycket dålig start. Falappa

sackade och släppte förbi både Polen och Phillis för att så småningom krascha i en oljefläck. Polen var snart i bakhjulet på Rymer och Merkel, och bakifrån kom Phillis. Polen var snart uppe i ledning och bakifrån kom Raymond Roche efter att ha legat långt, långt efter. Roche tog placering efter placering och knep andraplatsen från Phillis i sista kurvan innan depån till publikens jubel. Polen vann före Roche och säkrade därmed sin VM-titel.

1. POLEN 40,06.75
2. ROCHE +3.44
3. Merkel +3.65
4. Phillis +4.08
5. Rymer +4.70
6. Fogarty +40.17
7. MERTENS +46.85
8. Morrison, GB ;Yama +49.68
9. Suhonen, SF, Yama +50.30
10. Bammert, F, Yama +58.20

HEAT 2: Starten togs åter igen av Pirovano, före Rymer, Fogarty, Phillis och Falappa. Efter ett par varv vurpade Phillis och drog med sig tre andra förare. Falappa fick åka av för att inte träffas av Phillis Kawa, men kom upp på banan igen. Loppet rödflygades. Raymond Roche uppskattade inte beslutet och gestikulerade yvigt åt en stackars flaggvakt.

Omstarten såg nästan ut som en repris. Pirovano före Rymer, före Fogarty, före Polen. Roche fick en hyfsad start liksom Falappa och Mertens. Efter ungefär ett varv låg Falappa bredvid Polen som väjde till lite varvid Falappa kom ut i gräset och fick köra ut på en avåkningsväg, dock utan att vurpa.



Polen var snart uppe i täten och Roche hade häng på tätklungan. Polen kunde odramatiskt bygga på ett rejält försprång och Roche kunde arbeta sig upp till andraplats som bara kunde hotas av Stephane Mertens, men han kom aldrig ikapp.

Giancarlo Falappa körde otroligt bra efter sin avåkning och slutade på en 8:e plats. Efter tävlingen gick Falappa och slog Terry Rymer i huvudet (som tur var hade han hjälp på sig) då han ansåg att Rymer hade kört fult på banan. Frågan är om inte Falappa tog fel på Rymer och Fogarty. Fogarty körde nämligen om Falappa då det viftades med gulflagg. Då hade i och för sig Falappa kört om Fogarty alldeles innan gulflaggen

Hur som helst, ännu en trippelseger. Polen vann med rekordmarginal, nästan en halv minut! Roche gick om Phillis i tabellen. Efter tävlingen fick Polen en kåpöverdel av Roche med nummer 1 på, så han slipper köpa en ny till nästa år...

1. POLEN 38,54.92
2. ROCHE +27.54
3. MERTENS +30.75
4. Rymer +34.48
5. Phillis +37.35
6. Pirovano +44.82
7. Fogarty +45.26
8. FALAPPA +45.84
9. Weibel +46.03
10. Merkel +46.93

(Sammanlagt: POLEN 358, ROCHE 245, Phillis 239, Pirovano 185, MERTENS 183, Fogarty 137, Rymer 132, Merkel 116, TARDOZZI 108, FALAPPA 103.)

Mugello, Italien 6/10

Davide Tardozzi skadade sig och fick mycket svåra huvudskador på träningen då han blev påkörd och överkörd av Jeffrey deVries. Den gamla hjälten Virginio Ferrari, fyrtio år några veckor efter racet, ställde upp på en fabriksduccé. Polen var träningsnabbast före Merkel, Roche, Mertens, Pirovano, Tardozzi, Rymer, Phillis och Falappa. Ferrari hade 14:e träningstid.

HEAT 1: Pirovano tog som vanligt starten före Falappa och Roche. Polen låg 8:a i starten. Efter några kurvor gick Falappa upp i ledningen. Falappa höll ledningen i flera varv trots att han fortfarande inte är återställd efter förra årets skador. Han fick dock släppa förbi Roche och var hårt jagad av Polen. Men han bet ifrån sig och var snart uppe i ledningen igen efter en tuff inbromsning i slutet av startrakan.

Nästa varv körde Roche om igen och det var mycket tätt mellan dessa tre. Bröderna Castiglioni var på plats, om de



överhuvudtaget vågade titta. Falappa var snart tvungen att slå av på tempot och lämnade Roche och Polen i ledningen. Falappa hanns upp av både Mertens och Ferrari! Efter dem kom en tufft körande Rymer som senare lyckades ta sig förbi.

På sista varvet ledde Roche före Polen och långt efter följde Rymer, Mertens, Falappa och Ferrari. Polen bromsade sent och var om Roche i slutet av startrakan. Polen lyckades sen att dra i från och vinna före Roche och Rymer. Mertens, Falappa och Ferrari hade en tät strid där de låg jämsides ibland. Ferrari körde om Falappa och var nära att ta Mertens också!

1. POLEN 38,16.87
2. ROCHE +1.31
3. Rymer +11.79
4. MERTENS +17.17
5. FERRARI, I, DUCATI +17.29
6. FALAPPA
7. Fogarty
8. Merkel
9. WEIBEL
10. Bammert, SCH, Yama

HEAT 2: Merkel fick problem på uppvärmningsvarvet och fanns inte med. Regnmoln hopade sig över banan, men det var torrt. Vem tog starten om inte Pirovano. Där efter följde Falappa och Fogarty. Bara efter några kurvor började det regna häftigt och racet flaggades av. Då var Falappa i ledning.

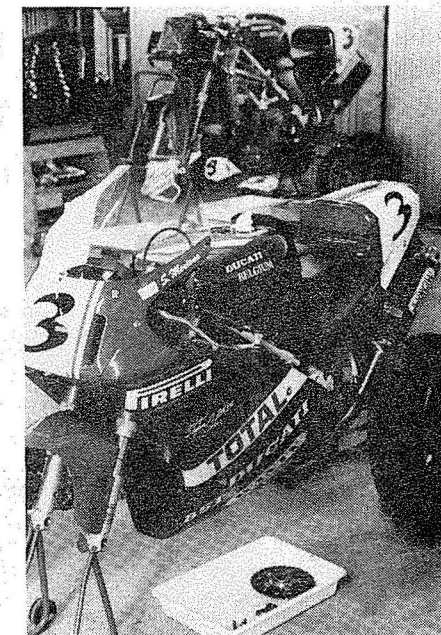
Nu följde däckstaktik. Falappa och Roche satsade på regndäck. Polen satsade på Intermedium. Ferrari satsade på slicks! Starten togs av Mertens. Falappa var snabbt uppe i ledning och ökade sen märkligt fort. Det såg ut som att han körde på ett helt annat underlag. Efter ett varv

ledde han med 4 sekunder! Sen följde Mertens, Roche och Rymer.

Falappa var helt otrolig. Under 10 varv fick han "slow down" signaler från depån, men han höll sitt tempo. Polen körde upp sig och gick förbi Roche till en andraplats. Men, Falappa drog fortfarande ifrån, mer än 1 sekund per varv!

I slutet av tävlingen ledde Falappa med 31 sekunder och han såg ut att ha allt i sin hand. Då började cykeln att hacka för att slutligen stanna helt. Soppapumpen hade pajat! En mycket besviken Falappa slog nävarna i tanken. Han hade slagit Polens vinstrekord om han vann med 31 sekunder.

Nu var det Polen och Roche som slogs om ledningen. Roche tog nytta av sina regndäck och gick förbi Polen. Polen, på intermedium, kunde inte svara. Det var Roche:s första seger i regn någonsin! Det



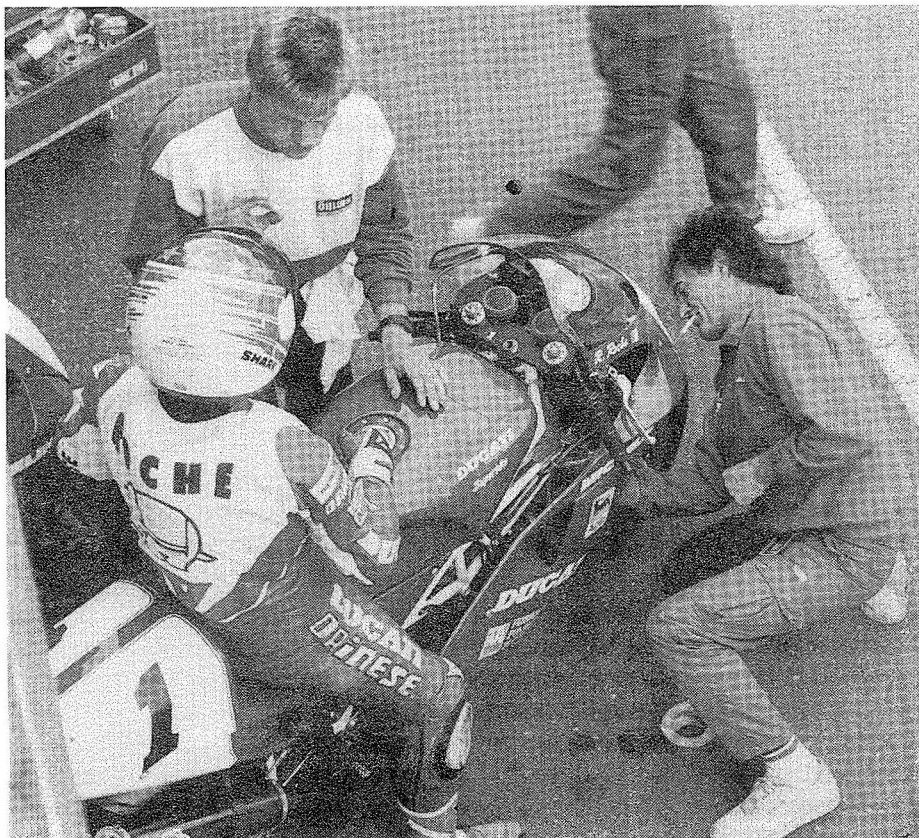
var också det sista vi fick se av fabrikstemet i år. Roche:s andraplats var säkrad och man kunde stanna hemma från Australien.

1. ROCHE 46,13.33
2. POLEN +6.97
3. Rymer +21.09
4. Bontempi, I, Kawa +40.44
5. deVries, NL, Yama +1,16.25
6. Pirovano
7. WEIBEL
8. Manley
9. Scatola, I, Kawa
10. Broccoli, I, Kawa

Philip Island, Australien, 20/10

Polen, Slight, Campbell, Phillis, Mertens, Magee, Scott Doohan (Mickes brorsa), Leslie (australienare på Ducati) och Martin. Det var ordningen på startlinjen där Ducatis fabriksteam saknades.

HEAT 1: Slight tog ledningen före Magee och Polen. Phillis var snart fyra och föreställningen kunde börja. De här fyra gossarna byggde upp ett våldsamt tempo och fightades mycket tätt. De fyra skiftade positioner ständigt och hans ikapp av Mertens och Campbell. Nu var man sex som slogs om tätplatsen. Magee, Polen och Phillis var alla uppe i ledning.



Det såg ut att bli ett av de tuffaste racen i år. Mot slutet var det Magee, Slight och Polen som dragit ifrån. Det blev kamp ända fram på mållinjen. På sista varvet ledde Magee före Slight och Polen. Så såg det ut ända fram till målstrakan. Då körde Polen ut ur luftsugget och passerade Slight och även Magee trodde han, säkert många i publiken och även TV-tittarna. Men, det var i Australien, så Magee vann.

Tittar man på video och ser stillbilder på målgången så verkar de vara absolut jämsides över mållinjen. Resultatet verkar felaktigt, men ganska betydelselöst. Polen protesterade och ansåg att de var jämsides efter att ha sett videoupptagningen. Men, domarna får inte använda sig av video...

Det var första gången som en Ducati inte vann ett heat i år, om man inte räknar den bojkottade tävlingen i Canada! Men, vi ducatiser vet att han i alla fall inte var tvåa... eller?

1. Magee 36,23.23
2. POLEN +0.05
3. Slight +0.13
4. Phillis +9.46
5. MERTENS +12.69

HEAT 2: Andra heatet inleddes på ett spektakulärt sätt med att Roy Leslie sprängde motorn på startrakan varvid han vurpade och gled längs banan framför en hel skog av hojar. Turligt nog blev han inte påkörd. Men, ett par andra förare fick åka av banan för att inte köra på honom.

Polen tog täten före Mertens, Phillis och Magee. Men, Phillis åkte bort sig i en kurva och fick besöka en avåkningsväg. Han var snabbt ute på banan igen. En

grupp på fyra, bestående av Magee, Mertens, Slight och Campbell, jagade Polen. Men Slight bromsade omkull och så var de bara tre.

Det blev bara Magee som orkade hålla Polens tempo. Han tog till och med in på Polen. Ja, han kom till och med ifatt och om! Men, Polen var kall och körde förbi Magee på startrakan. Magee tog i allt vad han kunde. Nästa varv gick Magee om på samma ställe för att åter bli omkörd av Polen efter ytterligare ett varv.

Nu var man inne på sista varvet. Magee klämde sig förbi Polen i en kurva. Några kurvor senare var det Polens tur att klämma sig förbi Magee. Magee tog i så att hojen wobblade på målstrakan, men det hjälpte inte. Polen vann. Och det var första gången Polen körde på Phillip Island!

1. POLEN 36,26.48
2. Magee +0.23
3. Phillis +14.53
4. Campbell, AUS, H-a +14,71
5. S. Doohan, AUS, H-a +24.93





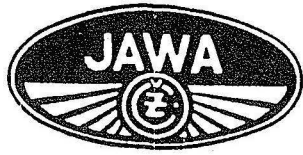
SLUTSTÄLLNING I DIESEL JEANS SUPER BIKE WORLD CHAMPIONSHIP

| | | | | |
|-----|--------------------|-----------------|--------|-----|
| 1. | DOUG POLEN, | USA, | DUCATI | 432 |
| 2. | RAYMOND ROCHE, | FRANKRIKE, | DUCATI | 282 |
| 3. | Rob Phillis, | Australien, | Kawa | 267 |
| 4. | STEPHANE MERTENS, | BELGIEN, | DUCATI | 217 |
| 5. | Fabrizio Pirovano, | Italien, | Yama | 195 |
| 6. | Terry Rymer, | Storbritannien, | Yama | 162 |
| 7. | Carl Fogarty, | Storbritannien, | H-a | 146 |
| 8. | Fred Merkel, | USA, | H-a | 128 |
| 9. | GIANCARLO FALAPPA, | ITALIEN, | DUCATI | 113 |
| 10. | DAVIDE TARDOZZI, | ITALIEN, | DUCATI | 108 |

☆ NY JACKA ☆



RÖD-VIT-GRÖN. HANDSYDD I SVERIGE I MJUK BÄVERNYLON. HÖG KRAGE MED DRAGKEDJA ÄNDA UPP. TVÅ FICKOR UTANPÅ MED DRAGKEDJA, OCH EN INNERFICKA. RESÅR I MIDJA OCH ÄRMAR. PÅ BRÖSTET; DUCATIKLUBBENS NYA RÖD-VITA TYGMÄRKE, OCH SIST MEN INTE MINST, PÅ RYGGEN; DEN "GAMLA" MÄRKESLOGON MED "VINGAR" I JÄTTEFORMAT 30x40 CM. OBS ATT DESSA JACKOR ENDAST GÅR ATT BESTÄLLA PER TELEFON. 08-750 46 18 PETER EL. NINA



KJELL GJÖSTEIN
MOTORSYKKELFORRETN
 5720 Palmfossen Norge
 Tlf. 05-51 09 70
 Norge

Hei, har fått adressa til klubben Dykkar av Erik Ferdinadsson, og vil her tilby Dykk ein del original littratur som følger:

Alle brosjyrer i perfekt stand.

Fargebrosjyre:

| | |
|-----------------------------|----------|
| 900 Replica.. | kr. 55.- |
| 900 SS | " 50.- |
| 900 Darmah | " 50.- |
| 860 GT | " 35.- |
| 600 Pantah | " 35.- |
| 500 Pantah | " 35.- |
| 500 GTL Twin (Bicilindrico) | " 55.- |
| 125 Regularita | " 45.- |

Svart kvit, brosjyre :

450 Scrambler, (sjå vedlegg) " 45.-

Rep. manual (sjå vedlegg) 750 SS, med farge foto illustrasjonar for motor. Nye original böker, men med noe slitt omslag.

, . . . kr. 650.-

Kopi : reservdels-katalog :

860 GT (engelsk text) 80 sider, kr. 120.-, 750 GT og Sport 150 sider

engelsk/ italiensk text, kr. 140.-, 750 GT/750 GT USA/750 Sport, engelsk/ italiensk text, 130 sider, kr. 145.-, 250-350 og 450 1968-70

230 sider, engelsk/italiensk text, kr. 220.-,

rep.h.bok 860 GT/GTS, 200 sider, engelsk/italiensk text, kr. 230.-

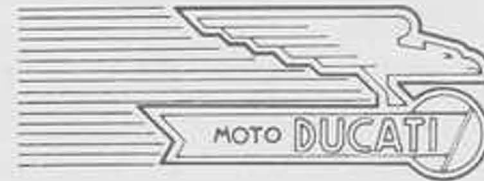
forts. : 750/900 SS, rep.h.bok, engelsk/italiensk text, mod. 1975-76 og 77, 155 sider kr. 150.-

Også original-brosjyre på MV Agusta, årets modeller 1961, (sjå vedlegg) kvit bunn m/blå text og røde markeringar 2 blads, kr. 80.- og farge brosjyre 155cc Chicco scooter, mycket vakker kr. 150.- også 1961 mod.

Fint om du vil trykke dette som annonse i Cucciolo.

Beste helsing Kjell

PS. Er int. av adresser til personar som syslar med Moto Parilla.



DUCATI
 450 SCRAMBLER



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,-
110/70 VB18 ME 1-126Y,-**

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

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

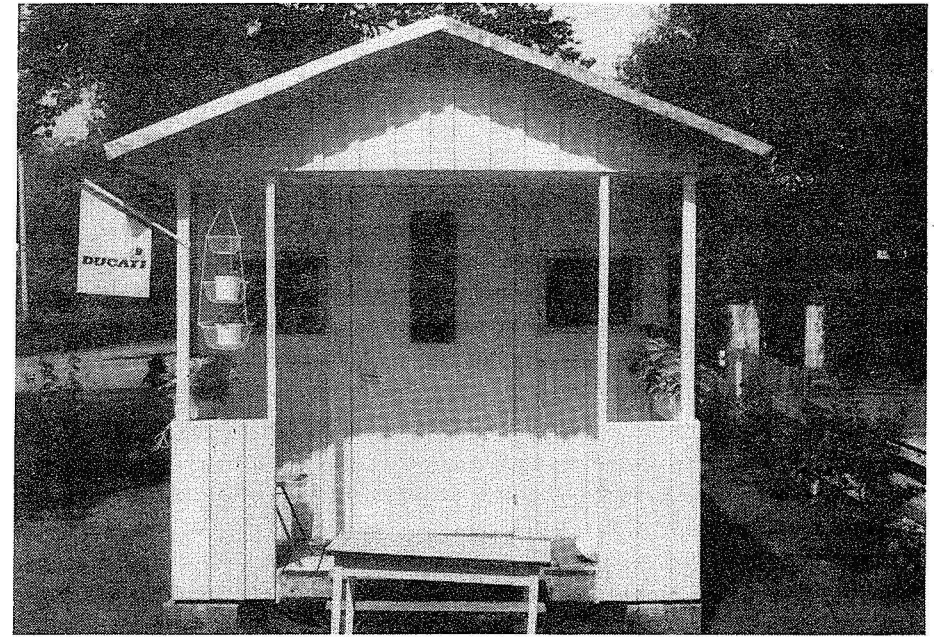
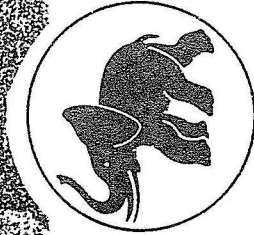


FITTJA DÄCK

Fågelviksvägen 28, FITTJA (NO. 018-006)

0753-769 55

METZELER



Herr Chefredaktör!

Enär det nu närmar sig den tid då vi alla ska framföra snöskytte i istället för motorcykeln är det hög tid att sammanfatta det antal gästnätter Albert & Albert under sommaren haft i Ducatistugan.

Ansvarig tjänsteman för annonsinföranden i Cucciolo har negligerat A&A:s professionellt utformade annons samt dessutom underlåtit att införa foto på byggnaden när den var under uppförande. Detta anser vi vara helt oacceptabelt och fordrar härmed upprättelse! Det kan ju inte vara så att turistmomsen har slagit så hårt eftersom 25% på ingenting blir ingenting.

Bifogar foto på ifrågavarande byggnad i färdigt skick och ser fram emot alla de Ducatisti som sommaren 1992 kommer att få denna generösa möjlighet.

Ett A&A erbjudande

Bäste Albert & Albert,

Undertecknad erkänner gärna att den av Eder uppvisade upprördhet framstår som ett mysterium. I ett försök att bringa klarhet i den uppkomna situationen bör följande punkter beaktas;

1. Vem fan är intresserad av en halv-färdig kåk?
2. En Friggebod mitt i valrörelsen?
3. En helsidesannons kostar 250 pix. Var är de?

Under normala förhållanden skulle inlägget från Eder ha åkt rakt ned i papperskorgen. Då nu riksdagsvalet är avgjort och byggnaden är klar och kan nyttjas av Svenska Ducatiklubbens medlemmar anser Cucciolo att det kan vara i medlemmarnas intresse att publicera annonsen (och ta betalt i efterskott).

Red



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

Svenska Ducatklubben

Styrelsemöte 2. Datum: 1991-09-08

Närvarande: Jonas Dahl Staffan Facht
Niklas Rimpi Magnus Dahl
Ragnar Hallgren.

Pkt 1. Magnus Dahl hälsade de närvarande välkomna, varpå äldre brodern tillika ordförande Jonas Dahl förklarade mötet för öppnat.

Pkt 1.1 Dagordnings godkännande. Dagordningen godkändes.

Pkt 1.2 Val av justeringsman. Staffan Facht valdes till justeringsman.

Pkt 2.0 Styrelsens gångna kulturella begivenheter. Jonas har varit på Säve flygfält och tittat upp i luften. Staffan har bevistat Blues konsert med S.Z & Chicago Express. (Rekommenderas) Niklas räddat styrelsens anseende genom att komma 4'a i VM-finalen på Lockarp Ring. Magnus har varit på Ullevi och beskådat hoppande motorcyklar. Ragnar delger med blossande kinder att han deltagit i en kräftskaiva med Trialhuliganer.

Pkt 2.1 Cider och Popcorn. Kostnaderna för cider och popcornkalaset på Anderstorp uppgick till:

| | |
|-----------------|--------|
| Popcorn + Cider | 550:- |
| Tält | 1200:- |
| | <hr/> |
| | 1750:- |

Intäkter : Torra medlemmar + Goodwill PR. Totalt kostade kalaset klubbkassan 1750:- Allt i sin ordning tycker styrelsen.

Pkt 2.2 Årsmötet Hestra. Kostnaderna för årsmötet i Hestra uppgick till:

| | |
|--------------------|---------|
| Hyra lokal | 4900:- |
| Mat till hungrande | 7200:- |
| Band + övr. | 1900:- |
| Totalt: | 14000:- |

Intäkter via medlemmar:

Ca 100 st betalande gäster a' 100 kr = 10000:-

Totalt kostade årsmötet klubbkassan 4000:-

Pkt 2.3 Ducatijackor. 28 st extraordinärt superlyxiga Ducatijackor är beställda. Kostnaden per jacka beräknas bli ca 900:- Peter Lindqvist vill av klubbkassan låna 20000:- för att täcka kostnaderna. Lånet bifalles av styrelsen.

Pkt 2.4 Korrespondens material. 500 A5 kuvert finnes. 3000 beställes med ny adress och gamla logon (ovalen).

Pkt 2.5 Postorder. Peter Lindqvist har i sin kassa 9500:-. Kostnaderna för jackan enl. pkt. 2.3 beräknas uppgå till ca 30000:-.

Pkt 2.6 Tricoloren. Bordlägges.

Pkt 2.7 Flagga. Bordlägges pga. missförstånd om en 8 meters flaggstång inte egentligen är 4 meter.

Pkt 2.8 Ducatiblad. Verkar vara på gång i alla fall. Dock tidigast till våren. Kontakt hålls med M.Werkelin.

Pkt 2.9 NyDucatiägare. Bordlägges.

Pkt 2.10 Pirellislipsen. Bordlägges.

Pkt 2.11 World Champion tröja. World Champion Superbike-tröja finns färdig som förslag. Magnus kollar priset.

Pkt 2.12 Ny bullerdekal. Ett antal förslag visades. Bordlägges.

Pkt 2.13 Cucciolo smlingspärm. Ragge skissar vidare.

Pkt 2.14 HEMLIG jml sekretesslagen 1980:100 2 kap 2 paragr.

Pkt 2.15 Vinteraktivitet. Una Marknada di Loppo (Italian Swap Meet) föreslogs. Geografisk placering: Bör vara i närheten av Mälardalen. Tidpunkt: Omkring månadsskiftet feb-mars. Jonas letar med ljus och lykta efter villigt folk.

Pkt 2.16 HEMLIG jml sekretesslagen 1980:100 2 kap 2 paragr.

Pkt 2.17 Ducatikeps. Då Sportdepån i Partille tar hem snygga sådana från England, så finns ingen anledning att ta fram egna. Magnus forskar.

- Pkt 2.18 Föreningspostkort. Fanns att M.Werkelin ej var i behov av sådant. Det innebär att det finns 2 st. kort över. Beslutades att Jonas "ligger" på dem tills behov uppstår. Dvs någon hör av sig om behov.
- Pkt 2.19 Nästa möte. Nästa möte hålls preliminärt den 1 okt. kl. 17⁰⁰ hos Ragge.
- Pkt 2.20 Mötets avslutande. Jonas förklarar mötet avslutat och kör bryskt ut alla icke till släkten Dahl hörande individer, för att bese GP 500 RR.

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Säljes

1 st bakfälg 2.50 x 18 med däck, 1 200:-,
1 st framfälg 2.15 x 18 med däck, 600:-
Bengt 0380-121 35

Säljes

Trimkamaxel 750/900-Sport/Paso, beg,
1 500:-, Dell'Orto 41 mm, 1 par, 1500:-,
790 cc sats, komplett, lite beg, 3 000:-,
42 mm M1R-gaffel med kronor, 5 000:-,
Marvic 3.5 x 17 fram, 5.5 x 17 bak, inkl
flytande Brembo 280 mm, 7 000:-,
ISR 4-kolvsok, väldigt lite beg, 4 000:-,
1 par ljud(dämpare) 851 Corsa, 1 000:-,
kåpset + sadel 750 Sport, beg, 500:-,
diverse drev, shims och munstycken.
Motorcykel med allt ovanstående,
70 000:- annars 750 Sport-89, original,
helt nya kåpor, 600 mil, 50 000:-
Erling 0346-178 66

Säljes

Ducati Santa Monica-88, 788 cc, komplett
race-rustad. Allmänt smågodis ingår.
Torbjörn a 0322-111 28, h 0322-923 44

Säljes

Motor 900 Desmo. Den är totalrenoverad
av Newton Equipment (firma i England).
Ej körd efter renovering.
Leo a 08-797 49 17, h 0760-282 41

Säljes

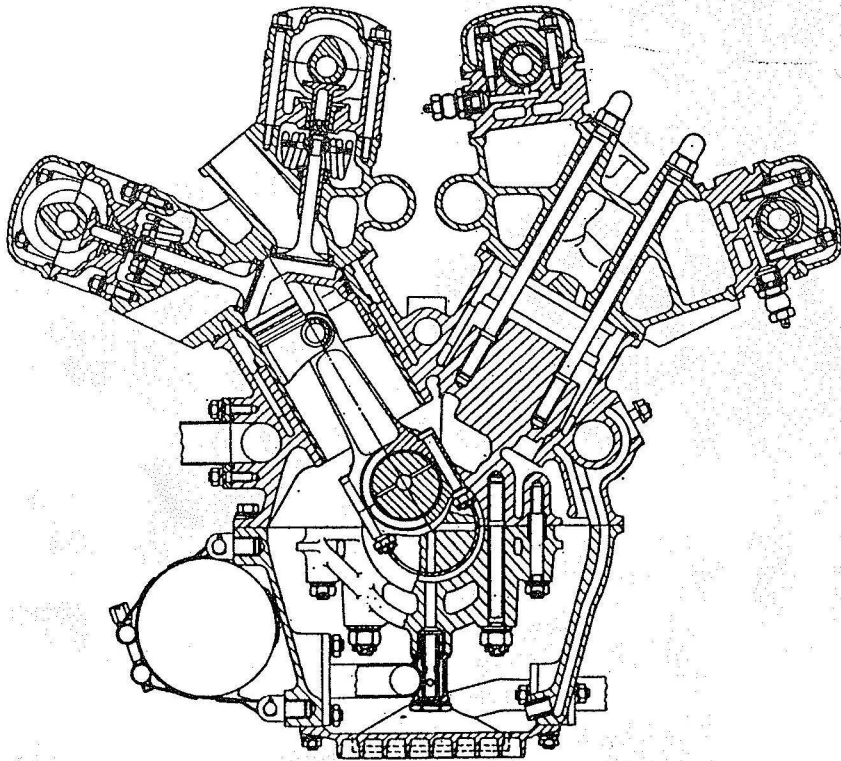
2 st Paso 750 T-shirts storl. M. Pris 150
kr/st. Sätt in pengarna på personkonto
610720-2084 så kommer tröjorna på
posten.
Helena Lundquist



Kultkåk i kultland presenterad i kultblaska. Foto: Juha Karhusaari



Numrets veck.



Maserati 31 V12 1966. Redaktionsfavorit trots 36 tändstift.