

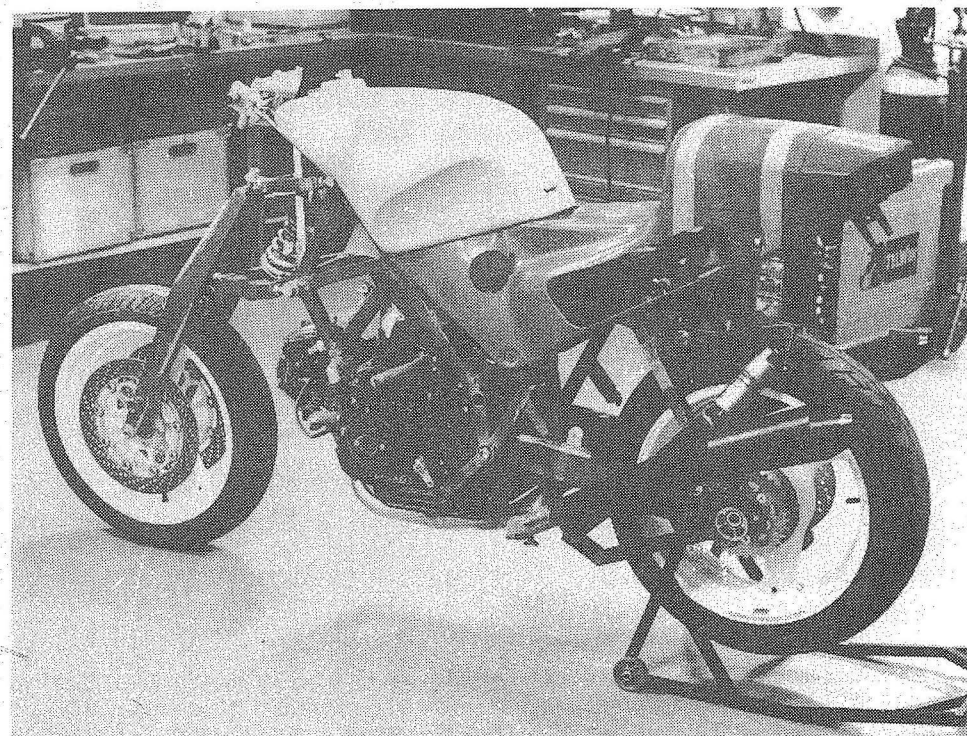
Cucciolo



Har vårkänslor

Nr 1/1992

Nr 38 sedan Nr 1



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN

Svenska **DUCATI** Klubben

Cucciolo

Cucciolo är Svenska Ducatklubben's medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 450 ex. Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlem kan annonsera för 10:-/annons (ej japs). Företag får endast annonsera halv eller helsidor enligt följande priser: Två helsidor: 800:-/nr, en helsida: 500:-/nr, en halv sida: 300:-/nr. Företag kan även distribuera broschyrer, kataloger, dekaleringar och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 1 000:- + ev extra portokostnad (pga högre vikt). Bidrag till tidningen skall vara den väldiga redaktionen tillhanda absolut senast den 20:e i varje udda månad. Material skickas till:

Cucciolo c/o Stephan Hoffmann, Högbergsgatan 68 A^{IV}, 118 54 Stockholm.

Senior knapptryckare: Stephan Hoffmann, tel h 08-643 53 19, a 08-658 04 42.

Junior knapptryckare: Jan Johansson, tel 08-669 59 33

Cucciolo is the club magazine of Svenska Ducatklubben and is sent to all the members and to Ducati clubs all over the world. There are about 300 members in Svenska Ducatklubben. The address to Cucciolo is: Cucciolo, c/o Stephan Hoffmann, Högbergsgatan 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 Ducatklubben 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 Ducatklubben, 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, Lofotengatan 20^V, 164 33 Kista, tel 08-750 46 18, pg 60 44 52-3

NYA OCH GAMLA TIDNINGAR

Eva Sellberg, Gribbylundvägen 44, 183 68 Täby, tel 08-732 37 24

BULLERFONDEN

Jan Johansson, Bergsundsgatan 13^{III}, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33
pg 637 82 20-5

BANKKOMMITTÉ

Camilla Friman, Skogsläntan 23, 435 38 Mölnlycke, tel 031-38 18 07
Ronny Andersson, Vikingagatan 4 C, 442 36 Kungälv, tel 0303-186 81
Stefan Jakobsson, Aspelundsgatan 6, 522 00 Tidaholm, tel 0502-151 03

LOKALA KONTAKTMÄN

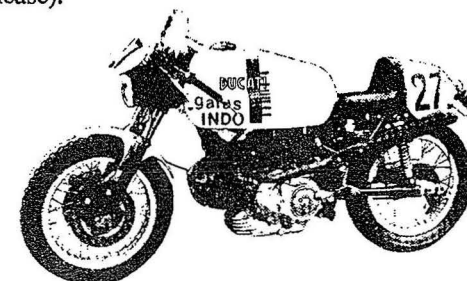
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84
Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

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).



OM

DU

HAR

BETALAT

MEDLEMSAVGIFTEN

FÖR 1992 FÅR DU MINST

5

Cucciolo

TILL

ANNARS BER VI ATT FÅ

TACKA

FÖR DEN TID SOM VARIT.

PG 477 13 47 - 4

200 PIX

Omslag: Nytt Ducatichassie! Se s. 38.

Foto: Maurizio

Kust till kust rallyt kommer att avhållas helgen 6-8 juni. Start i Stockholm. Medtag skidor.

Info; Jonas Dahl 0302-323 30

INNEHÅLL

- 5 Vandahl yttrar sig
- 7 Senaste nytt
- 33 Klubbblotteri
- 34 Cagiva köper MV!
- 36 Akelius tipsar
- 37 Bankörning
- 38 Ny duccegaffel!
- 41 Cucciolo time manager
- 50 Isle of Hisingen TT
- 52 Försäkringsbolagsmultidödare
- 54 Rubbini återkommer
- 55 En vårhälsning
- 56 Lögner och förtal
- 58 På utflykt med SAAB-klubben
- 60 Aspö 6-timmars
- 62 En guidad tur med Partikel Janne
- 66 Borgo Panigale
- 67 A & A dämpar ljudet

Presstoppsstoppare!

Ducatiklubbens meste VM-vinnare, Rennabteilung Gilera, säljes till seriöst stall. Nya tankdekalers. Högstbjudande, tjejlager får 500:-rabatt.

Uffe 0414-911 45

Ordförande von Dahl talar ut

Mars har anlänt. Minusgraderna håller visserligen ett vant grepp om den Lövhultska samfälligheten men i sitt inre anar till och med undertecknad att sommaren närmar sig med Ben Johnsons hormonhastighet. Det är med andra ord hög tid för höstservice. Plocka av tankväskan, muta den lokala besiktningssmannen osv. Men det där vet ni väl.

Vad ni inte vet är mäss succén. Otroligt mycket folk, några nya medlemmar och en tröjeförsäljning som ej går av för hackor. 130 dB(A)-tröjan och vår nya lyxiga Worldchamp-dito slets ur våra händer. För att inte tala om den nya hygienprylen du faktiskt, om du känner efter lite, längtat efter i hela ditt vuxna liv. En röd-vit-grön tandkräm med klubblogo och allt. Jo, det är sant. Den är snygg, inte särskilt dyr och är så god och näringsrik att den lämpar sig utmärkt som reservproviant.

Att mässan och efterföljande, ej lika frekventerade, Marknada di Loppo gick att genomföra beror på mäss-generalen Camilla Friman och marknads-korpralen Johan Forsström. Stort tack! Ett minst lika stort tack till Morgan Kullander i Säffle som lånade oss sin orenoverade E55 med spindelväv och allt. Montern eye-catcher!

Vi har dessutom blivit med bryggare. Klubben har köpt in en espressobryggare av hög kvalitet och italiensk opraktisk men läcker design. Den kommer att finnas med på träffar, race och mässor.

PS.

Jag hoppas du observerade de små lapparna som blir prickade över i:et på hojen inför sommarens kontinenthärnad. Visa polizei var skåpet skall stå.

Under mitt korta pass i montern drabbades jag åter av känslan av att något håller på att gå illa. Horder av människor vandrade från Nordbecks monter till våran och berättade dreglande att de också minsann skall köpa "en sån därn Ducati". De säger inte "Jucati" som på den gamla goda tiden och de vägrar lyssna när jag berättar att Joseph Lucas som pensionär fick jobb i Bologna, att på en vass åttaventilare bör vevhuset bytas oftare än oljan, att två cylindrar är för lite och att Duccarna inte är snygga egentligen. Nejdå, de skall köpa, köpa.

Vi har blivit för populära! Eller möjligen våra kära moppar. Se på HD. Vilken mardröm att äga ett fordon som associerar till tuggummi och byxor. Faktum är att vår eventuella heder kanske slaktas i detta nu hos någon reklamfirma. Blir det solkräm eller strumpor? Man bävar. Att Laverdanamnet används för att sälja kroppsvårdsartiklar borde stämma till eftertanke.

Så om ni har något förslag till hur skall kunna förbli en liten flock extremister som envisas med obskyra fordon av latinskt ursprung, skriv en rad. Insändarredaktör Hoffmann kommer att falla i gråt av ren lycka. Kom bara inte med den gamla åttiotalstekniken att krascha ner hojbeståndet. Den är prövad och förkastad. Nej, kör försiktigt, snyggt och fort.

Hälsningar Jonas

Entusiasttidningen!



Snart i varje brevlåda!

Var med och gör Sveriges bästa höjtidning ännu bättre – PRENUMERERA! Samtidigt sparar du en hacka och får tidningen hem i brevlådan innan den är ute i butiken. Kan det bli bättre? Välj och kryssa!

- Prenumeration 6 nr (1 år) 205:-
 Prenumeration 12 nr (2 år) 388:-

Namn.....
Adress.....
Postnr/ort.....

Bara att fylla i och stoppa på lådan. Portot är redan betalt.



Frankeras ej
MCM betalar
portot
Inom Norden!

MCM
MOTORCYKELMAGASINET

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 STHLM

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögner

Gillar du road racing?

Dvs racing med riktiga hojar. En cylinder, två cylindrar, klassiska hojar. Hojar med välljud.

Tycker du att du inte kan komma tillräckligt nära banan? Nu finns lösningen för dig. Bli funktionär!

I sommar blir det som du förmodligen redan vet premiär för en ny typ av road racing-tävling i Sverige. Battle of the Twins, Sound of Singles och Classic kommer att blandas vid två tillfällen;
30-31/5 Ring Knutstorp, Hyllinge MS
4-5/7 Gelleråsen, Karlskoga RC

På båda dessa helger kommer det dessutom att köras SM-deltävlingar på annan ort. Detta medför att en del "etablerade" funktionärer blir upptagna på de tävlingarna. Våra arrangörer behöver därmed hjälp.

Är du intresserad, hör av dig till mig. Jag slussar dig vidare till den klubb som ligger bäst till geografiskt sett om du inte har något annat önskemål. Viss utbildning krävs nämligen, men arrangörerna brukar ha utbildning och en praktisk genomkörare för sina funktionärer varje vår.

Hjälp oss få igång Thunderbikeracingen i Sverige! Ta din plats på första parkett, hör av dit till;

Björn Andersson
Gribbylundsvägen 44
183 68 Täby
tel 08-732 37 24
fax 08-774 55 60

På förekommen ...

På förekommen anledning vill vi förtydliga att Mike Hailwood Replica av 1980 års modell och 500 Sport Desmo av 1977 års modell, har Nippon Denso mätare. De har dessutom reglage gjorda i landet med den runda solen och de sneda ögonen.

750SS

Laverda elmoppe

Zanini-Laverda har annonserat att man tänker producera en el-scooter. Som ursäkt anger man miljöskalet. Batterierna lär gå lätt att byta!

MW

Ducati enkelsving

Wayne Mitchell skall köra en Sports Ducati med Spondon chassie i årets engelska Supercup-serie. Chassiet skall vara försett med enkelsving och man skall prova 2-1 avgassystem. Det är en slags prototyp för en endurance-Ducce.

MW

En ägare

En av medlemmarna i Kenneth and the Knutters har kört omkring på en 750 SS under 1991. Den är numera såld. Ring Micke Werkelin (08-766 22 84) och fråga vem som har den. Skandal!

900 SS

Cathcart 4:a

Alan Cathcart kom 4:a i ett BoT race i Japan i december på sin Bimota Tesi 1D. Roberto Gallinas son Michele (21 år) kom 3:a i ett SoS-race. På vad för höj förtäljer inte meddelandet.

MW

Marco i finkan

Nyheten slog ner som en bomb i början av december. Den 9:e december greps Marco av polisen i Bologna. Han togs till förhör angående smuggling av kokain från Peru via Italien till Tyskland. Narkotikan sägs ha smugglats i resväskor, inlagt i väskornas foder.



Händelsen var förstasidesnyhet i Italien och ledde t.o.m till en notis i Göteborgs-posten. En talesman från Ducatifabriken sa att polisen förhörde folk från Uruguay, Schweiz, Tyskland och Italien. Sammanlagt 7 personer anhölls. Luigi Giacometti framhöll att ingen annan från fabriks-

teamet var inblandad och att ingen, förutom Marco, hade något med motorcykelbranchen att göra.

Det sägs att Marco hölls kvar i fängelse över jul. Men, det är oklart om han har varit inblandad i själva smugglingen, eller bara köpt för eget bruk. Det påstås att han inte skall åtalas för handel med narkotika, utan bara innehav. Redan när Marco vann VM i 500 1981 gick det rykte om att han dopat sig med vissa preparat. För en utomstående verkar det helt obegripligt och oförlåtligt hur en man med ordnade förhållanden och ett toppjobb kan vara inblandad i sånt här. Men, man ska nog i alla fall inte döma förrän man känner till alla fakta.

MW

På snöfronten intet nytt

En av dom yngre ungvävlarna hade för gammal snömoppe. Det har som bekant kommit nya modeller i år. Det blev alltså en ny snökyld, med slidmatning och alla moderniteter därtill.

Så blev det måndag och det visade sig att nyförvärvet fått åka hem i bakändan på ett snöre...

Och värre ändå, det hade funnits spioner. Det hade inträffat något mycket mystiskt och absolut oförklarligt med värmedistributionen i cylindrarna så motorn ledsnade på att snurra runt. Inte förrän hemma igen med en burdusare storebror vid snöret gick den igång igen fast med omfattande rökutveckling.

Den gick sju mil i alla fall. Det finns andra som inte fick ihop mer än så på hela föregående vinter.

PS

En ny vår är kommen

Plötsligt bryts tystnaden av ett våldsamt ljud. Älgen rycker till och springer med långa steg därifrån, grävlingarna rusar också de bort med en väldig fart. Senare hörs ett lika våldsamt ljud på ett helt annat ställe, ca 50 mil därifrån. Björnarna i närheten vädrar försiktigt och sen lufsar de bort. I farten stöter de till ett antal träd samt rör upp en massa gamla löv som ligger i skogen. Under löven börjar det sakta växa fram en massa blommor och på trädet kommer det efter en tid nya gröna löv.

Av allt växande så höjs så sakta temperaturen i konungariket Sverige. En ny vår är kommen. Detta tack vare ett antal Ducatimedlemmar som kört med sjungande Conti och dylika musikinstrument.

För att försäkra dig om att också du kan köra med öppet avgassystem och starta våren hos dig utan att besväras av polisen, skaffa dig en **bullerförsäkring**. Pris: endast 40 pix. Sätts in på pg 637 82 20-5. Ange namn, medlemsnummer, regnr samt hattnr.

Försäkringen ersätter de böter du får för "avsaknad av flamskydd", "felaktig ljuddämpning" samt kostnader för ombesiktning till följd av detta. Fonden kontaktar även ifrågavarande polis-konstaplar via sina kontakter på Sicilien och ger dem förslag som de ej kan tacka nej till.

Försäkringen gäller 1992 eller tills pengarna i fonden tar slut.

Frågor om älgar, björnar, Sicilien eller bullerfonden ställs till bullergeneralen Jan Johansson, tel 08-669 59 33.

Bevingade ord

Mopedister i alla länder förenen eder.

Churchill

Aldrig har så många vurpat och kört så få varv för så mycket pengar.

Mao-tse tung

Jag kom, jag sågs, jag stegrade.

Jules Verne

Acklinga förväntar sig att var man gör sin plikt.

Lord Calvert

Det enda som vi kan erbjuda är blod, svett och därar.

Gunnar Sträng

Med en till visshet gränsande sannolikhet är segern redan vunnen.

Acklinga

Inget mer klet

Belstaff, tillverkare av de klassiska engelska kletställen, har gått i konkurs. Kletställ var ett gammaldags regnställ i bomull som var insmört i vax. Ytan blev därmed ganska kletig vilket gav upphov till namnet, kletställ. Man skyller konkursen på den allmänna lågkonjunkturen. Inte ett ord om att det finns modernare och bättre regnställ...

MW

Numrets skada

Jag stannade vid övergångsstället då motparten körde mig i stjärten utan min tillåtelse.

Ducatis stånka

Nu börjar dimmorna skingras. För närvarande utvecklar motorn 66hk i bänken och Sr Bordi säger glatt leende att det nog hinner bli 70 innan de femtio motorerna för SoS-rejsing går i produktion i början av året.

Han säger vidare att den egensinniga balanseringsmekanismen är en noga övervägd detalj. Andra lösningar har givetvis studerats men det följer av ändamålet att en balansaxel i sig inte kan rotera med balans. Detta är något som SoS-åkare fått erfara med motorer av österländskt ursprung. Kedjan till balansaxlarna har gått av med förfärande regelbundenhet. Vissa drastiska personer har tom byggt om till kugghjul.

Man får anta att Sr Bordi fått reda på detta. Själv menar han att med den nya motorns höga varvtal (10 500) är Ducatis lösning det enda pålitliga. Systemet är förmodligen noga utprovat. På bänkmotorn har dom tagit upp en lucka så att det går att byta vikterna på den extra "vevstaken" på några minuter. Äkta högteknologiskt tänkande.

Annars är receptet bekant. Stålrörssram. Små korta raka stumpar och motorn som bärande element. Racern kommer troligen att väga 120 kg. I möjligaste mån kommer redan befintliga komponenter till användning. Om det inte vore för att två landsvägshojar skall finnas färdiga till IFMA 1992 har man känslan att Sr Bordi själv skulle rusa ut och bygga den nya hojen. Men, men: Vi bygger en helt ny cykel men en som kommer att se ut som en Ducati. Klara linjer, runda former och naturligtvis knallröd.

Civilhojarna får ca 50 hk, ena varianten en turisthoj för passagerare och den andra

en mera Ducatimässig racerreplica. Vikten kommer att stiga till ca 160 kg. Skarpsynta läsare lägger säkert märke till svinginfästningen. Den torde knappast ge upphov till wobble.

Och så är det priset. Knappast under 55 tusen. Och då är det snikversionen.

PS

Ingen Norton på ön

John Player har begränsat sitt stöd till Norton för att endast gälla på korta banor. Det innebär att Norton står utan sponsor till Isle of Man. Ett tag såg det ut som att Gulf (kommer ni ihåg dom?) skulle gå in och sponsra, men även de drog sig ur. Nu ser det ut som att Norton inte kommer att ställa upp på Isle of Man 1992.

MW

Hjälmlag

I Californien, i US of A, har man infört hjälmtvång för alla motorcyklister från och med i år. Det blev massuppror. En hojåkare tog sitt liv bara för man berövat honom sin frihet.

En protesterande grupp på flera hundra hojåkare fick svar av en amerikansk lagstiftare att han skulle lägga fram ett förslag så att de fick fortsätta åka utan hjälm.

Han tyckte lagen stred mot författningen då den inte tillät motorcyklister att "eftersträva lycka". Enligt hans förslag skall motorcyklister få åka utan hjälm om de tecknar en speciell försäkring som betalar sjukvården efter en eventuell olycka.

MW

Fördubbling

Ulf Nordbeck var i Rom i höstas på visning av 92:orna. Det var påkostat med utflykter till diverse sevärdheter mm. Cagivaledningens budskap var enkelt: Om två år skall alla generalagenter ha fördubblat sin försäljning!

MW

Gilera 250 GP

Gilera gör storartad comeback i road racing i år efter ca 35 års uppehåll! Maskinen som börjar ta form är en tvåtakts 75 graders V-twin. Vissa rykten säger att ramen blir i kolfiber. Maskinen har testats i Pininfarinas berömda vindtunnel. Förare blir Carlos Lavado och ingen mindre än armbågsskraparen Jean-Phillipe Ruggia. Teamet skall sponsras av Agip.

MW

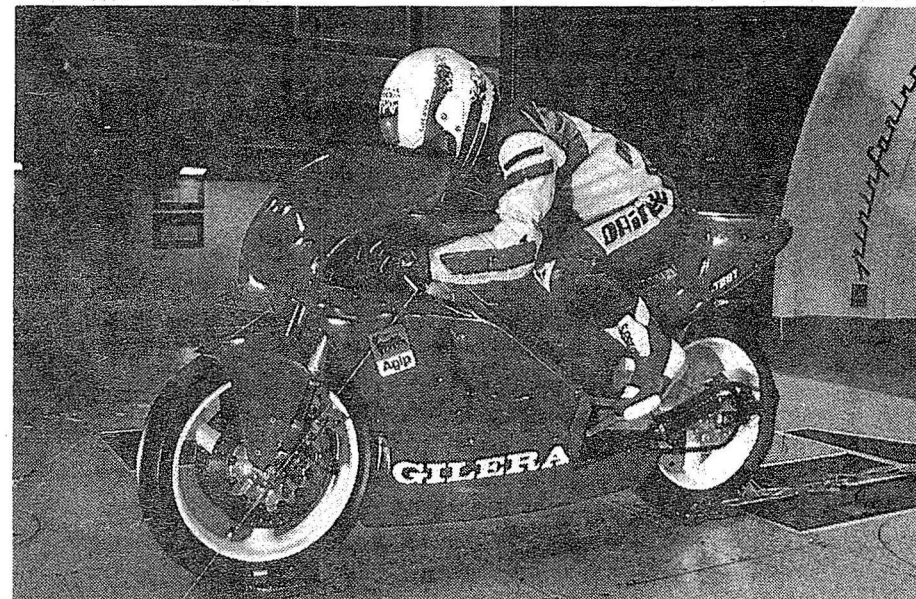
Norrlandshistoria

'N Gustav var uti mekanikera med fordonet då han kalva sta så vigselringen for ini generatorn och fingret vart sliti loss.

Stor sak är det för en yngling på sjuttinio så han for in till gumman Svea och kommendera fram taxi för han var tvungen he sig till sjukstugan i en tvärhast. Efter visst trams med skoj osv så fick han till sist ett rejält bandage om stumpan. Ringen låg på backen men fingret var försvunni. Men det var ju lika av så ...

Tills en hundägare med husdjur, några veckor senare råkade se vad hunn hade hitta. Larm, styckmord och uppståndelse värre. Men hedersmannen Gustav hade lokalradion på och lade ihop ett och annat och ringde därpå länsman. Mycket kalabalik för ett finger tyckte vår vän Gustav. Då är det fasligt mycket besvärligare att diska med bara en hann...

Pelle, utlokaliserad från Tornedalen

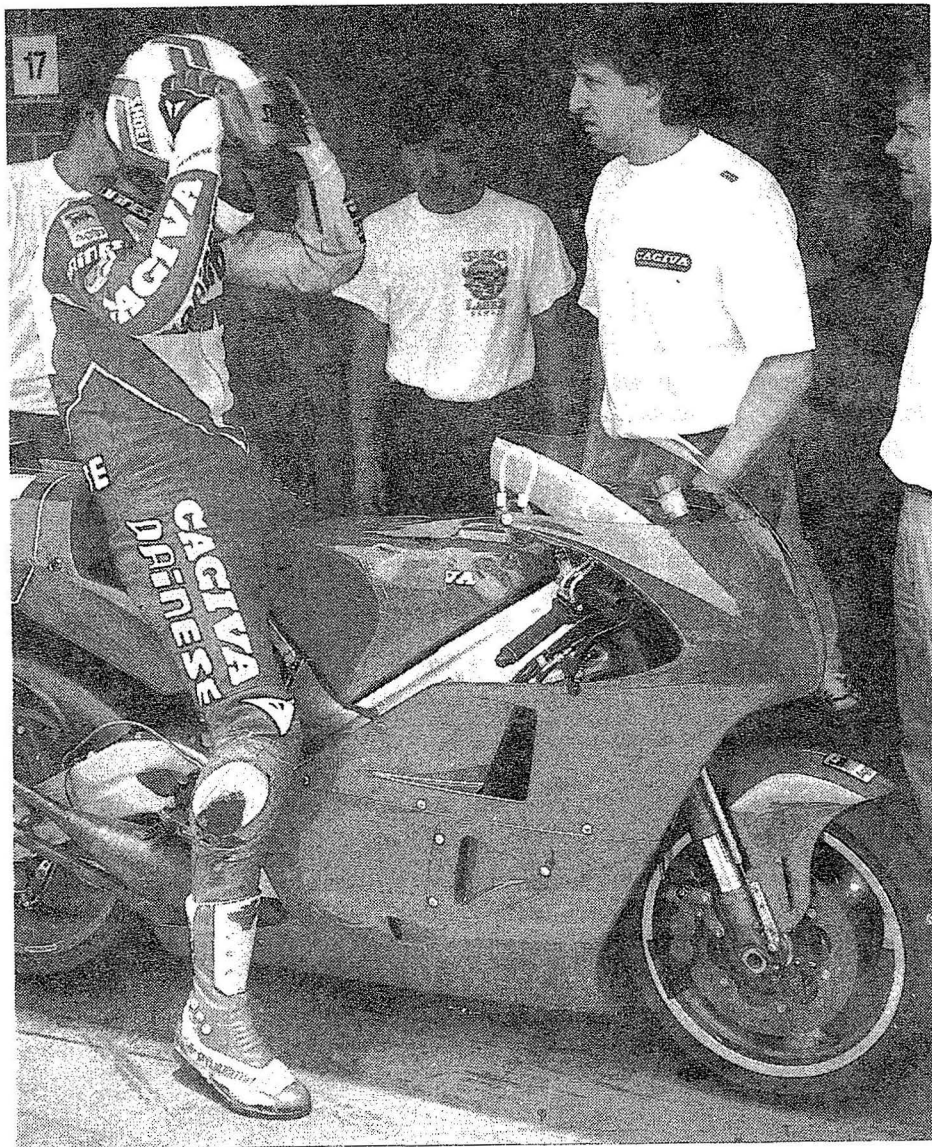


Agostini blir teamchef

Giacomo Agostini, den kanske bästa roadracingsföraren genom tiderna med sina 14 VM titlar, är den nya teamchefen för Cagiva 1992. Han blir därmed chef över Lawson. De lär inte ha kommit så bra överens när Ago var teamchef åt Yamaha

för ett antal år sen. Vi väntas med spänning på en intressant säsong...

Man skall göra nya tester med direktinsprutning sägs det. Barros stannar kvar i teamet och Kocinski skall inte köra Cagiva (han stannar hos Roberts-Yamaha). Cagivateamet skall eventuellt



köra på Dunlop-mackor i år sägs det. Det lär vara harmoni i Cagivateamet. Lawson är nöjd med teknikerna och jobbar helt utan budget!

Det är en hobby för bröderna Castiglioni, och några ekonomiska ramar finns inte. Teknikerna anser att Lawson är gud! Han ger mer information till teknikerna än en dator. "För Lawson varar en sekund i en minut", förklarade en tekniker. "Han kan säga i minsta detalj exakt vad som händer under en sladd". Men man använder sig av datorer också, sägs det (när inte Lawson kör?).

Tekniskt sett har maskinen blivit mycket bättre. Lawson förklarar det enkelt: I slutet av förra året kunde man se Honda- och Suzukitekniker smyga omkring hos oss i depån. Förut såg man dom aldrig.

På chassiesidan har man en guru vid namn Roberto Albesiano. Han har lyckats med det omöjliga att få maskinen stabil som Yamahan och kvick i kurvorna som Suzukin! Man hade dock stora problem med att framhjulet plogade i böjarna. Albesiano tog fram fyra nya ramar under säsongen, men problemet kvarstod. Michelin-däcken bidrog troligtvis till problemet. V592 skall få justerbar motor (!) och massor av andra justeringsmöjligheter.

Man skall inte ta fram en ny kolfiberram förrän man är absolut nöjd med aluminiumramen. Här nämner man faktiskt kostnaden som det främsta skälet. Man låg inte på latsidan när det gällde motorn förra året. Man gjorde 20 olika avgassystem varav Lawson testade 10. Lawson använde 6 olika cylindrar med olika portning. Till Assen gjordes den största förbättringen med nya cylindrar, avgasrör och Mikuni förgasare.

Cagivas motorguru heter Ezio Mascheroni. Han har jobbat på Cagiva så länge att han var med om de gamla 1-cylindriga Aermacchi-stånkorna. Till sin hjälp har han en man som heter Andrea Goggi. Att man lyckats bra visas av att man med 304 km/h, bara var 5km/h långsammare än Doohans Honda på den snabba Hockenheim banan. Man har dock lite för spetsig och ojämn effektkurva.

Man förnekar också bestämt att man fått någon som helst hjälp av japanerna. Det lär FIM presidenten Jos Vaessen fått erfara då han kläckte ur sig att Cagivan hade Yamahamotor! Randy förresten. Kommer ni ihåg honom? Han lär visst åka för Yama i år.

MW

Superbike - Anderstorp

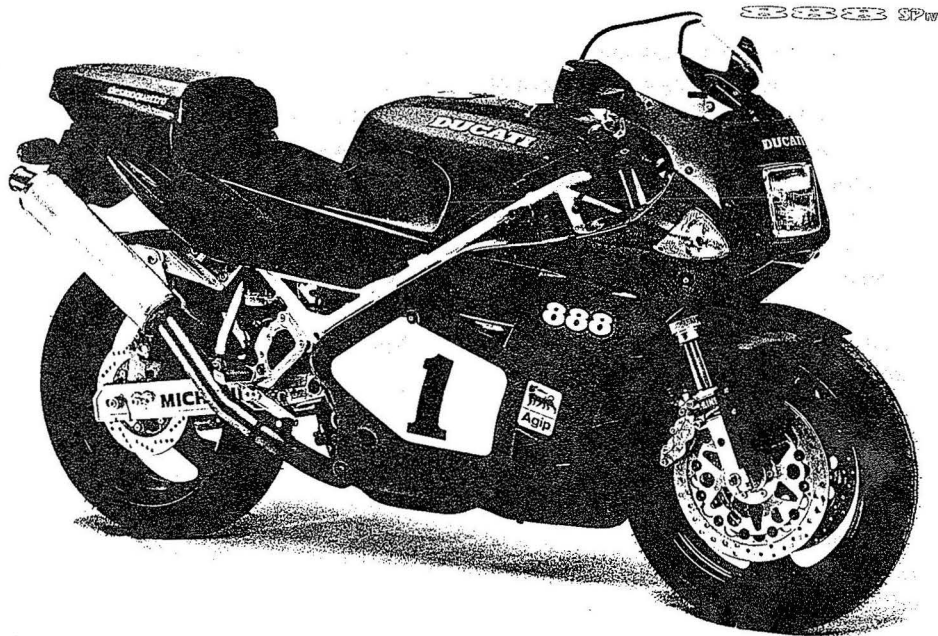
Mycket tyder på att det blir Superbike VM på Anderstorp i år! Detta som tröst sedan det står klart att det inte blir nåt 500 GP i Sverige. Detta beror inte på den svenska snuten, utan på Bernie Ecclestone. Han har tagit hand om GP-cirkusen i år och helt kallt strukit Sverige från listan. Vi Ducatister sörjer inte. Eller?

MW

Ny custom

Cagivakoncernen har en ny customhoj klar för produktion. Bordi har sagt till Nordbeck att den blir den klart snyggaste customhojen på marknaden. Den skall inte heta Ducati. Sen är frågan om den skall heta Cagiva, Moto Morini, Norton eller BSA?

MW



Milanomässan

Cagiva visade upp en ny MITO: "Mito Lawson Replica". En riktig godbit för de yngre kan man tänka sig. Man presenterade också en 50 cc Prima vilket är en moppe med samma stil som Mito (mycket rå!) och en ny 50 cc City (scooter) som också finns som 125:a.

Cagiva Freccia C12 skall säljas extra billigt då den tillverkas på licens i Taiwan! Ni har läst det för länge sen i Cucciolo, men ni trodde säkert att det var ett skämt. Nu är det realitet.

Ducati 907 I.E. har inga synbara förändringar alls vid första blicken. Tittar man närmare ser man att den fått nya 320 mm bromsskivor fram, nya ljuddämpare i aluminium och en ännu mer komfortabel sadel.

750 SS har fått en oljekylare framför främre cylindern, precis som 900:an. 900

Supersport (man kallar den så nu igen så vi slipper förväxling med den gamla kamskafts 900 SS) har fått en snygg kuts över passagerarutrymmet, dvs 1+1 sadel. Här har man också gjort en produktförsämring: Man har ersatt torrkopplingen med en våtkoppling av bullerskäll!

900 Superlight låter som en ny cigarett. Det är det fåniga namnet på en ny, mycket rå 900 Supersport med bl.a. kolfiberframskärm och mycket uppdraget avgassystem (som på 888:an). Hojen har ensistssadel och väger endast 176 kg. Motorn är dessutom vässad och priset lär bli ungefär hundra slängar.

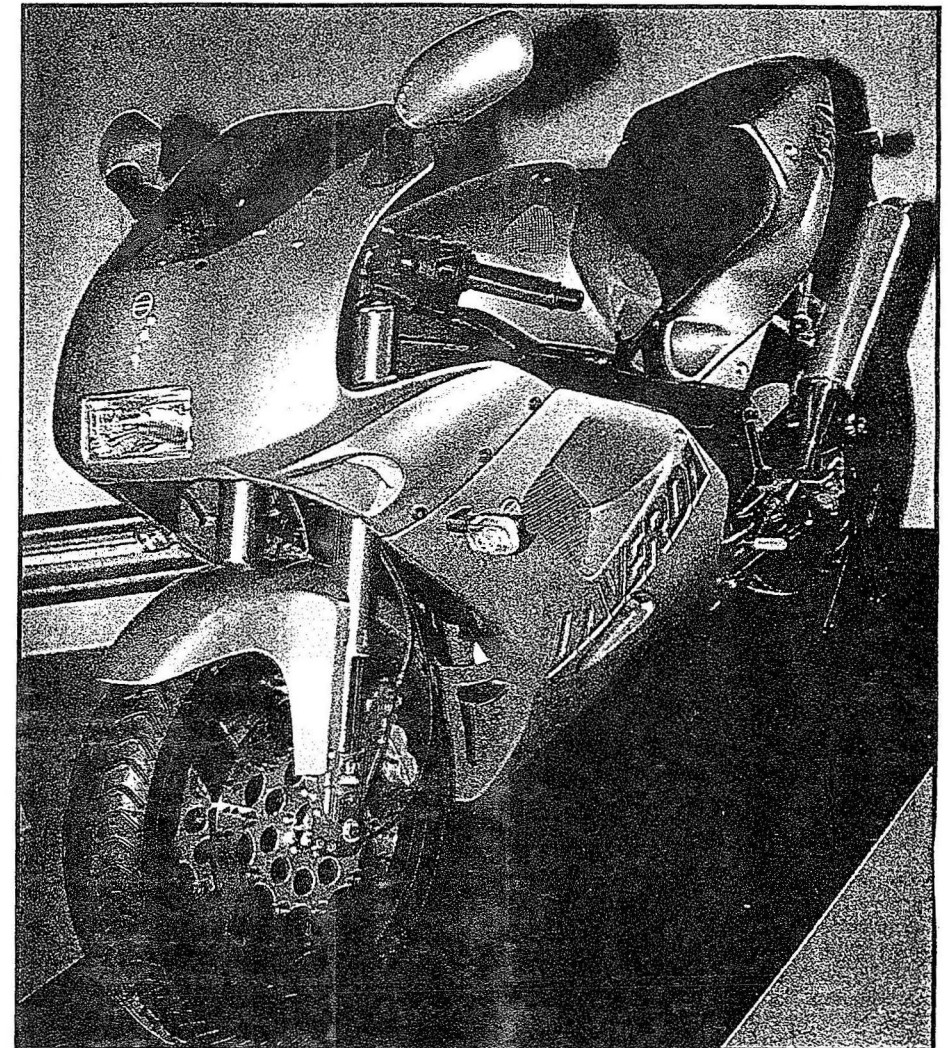
851 Superbike Strada får bl.a. en ny smäckrare sadel, 1 mm större ventiler (33 & 29), höjt komp från 10,6:1 till 11,5:1 och därmed höjd effekt från 90 till 95hk. På kutsen står det "desmoquattro", ett klart godkänt namn. Den finns sen i två superversioner: 888 Sport Production och

888 Sport Production Special (Polen Replica) som skall byggas i 50 exemplar, väga endast 150 kg och ge 130 bakhjulshästar.

350 SS ser ut som 750 SS, har 38 hästar och toppar 180 blås. 907 I.E., 900 Supersport, 350 SS och 750 SS finns också i en ny färg: svart. I övrigt förvånade man alla med att inte ställa ut

nån prototyp på stånkan. Kanske skulle man spara nåt till Bolognamässan i december. 350 Sport är en mindre 750SS. Den har 36 hästar vid 10 500 varv och toppar 175 blås.

Laverda har återuppstått. Kommer ni ihåg 500:an med 4-ventilstoppar från 70-talet? Motorn tillverkas fortfarande och har nu vuxit till 650cc. Den har man



monterat i ett landsvägschassie med aluminiumram. På motorn har man hängt på ett Weber-Marelli insprutningssystem. Det ger 70 hästar uppger man. Maskinen har en mycket fräck design och priset lär bli ca 70 000 kronor i Italien.

Moto Guzzi Daytonan har ni läst om tidigare. Nu skall den äntligen släppas säger man! Priset i Italien lär ligga på 100 000:-. Det skall bli en Ducatidödare säger man. Vi får väl se. Dr John har tagit fram två trimsatser. En på 102 hästar och en på 115 hästar. Bara 500 Daytonor skall byggas nästa år säger man.

Quota 1000 I.E. är Guzzis svar på Cagiva Elefant 900 I.E. Insprutningsmotor på 70 hästar skall räcka till i skogen.

Moto Morini fortsätter tillverkningen av sin gamla stötstångstwin monterad i custommaskinerna Excalibur 350 och Excalibur 500. Ny motor väntas inom obestämd framtid.

Bimota Furano med Yama 1000 cc motor och 164 hk skall bli den snabbaste

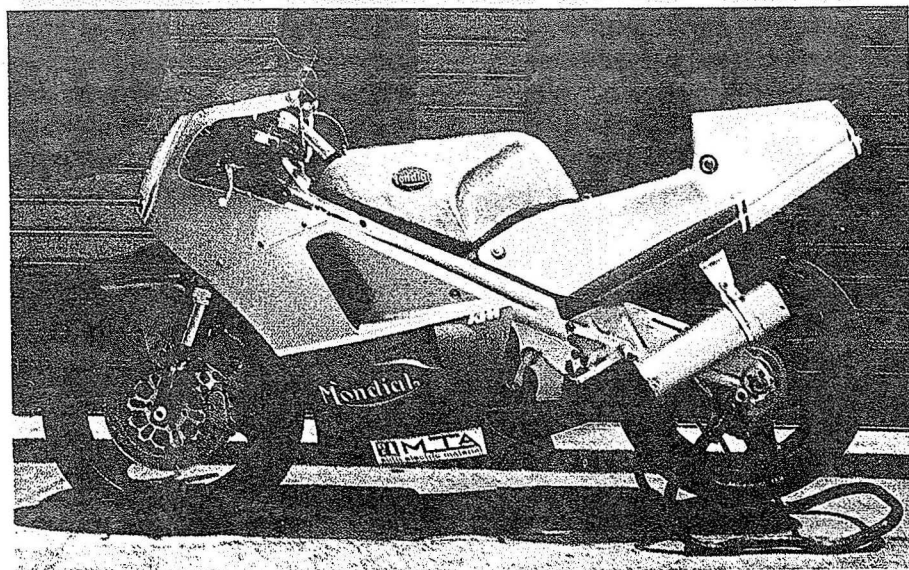
gathojen. Toppfarten lär vara över 300 blås! Priset är också snabbt: ca 240 000:- i Italien! Tesi 1D har fått lite ändrad design.

Benelli har mer eller mindre återuppstått med sina nya ägare, Biesse. Man skall inom kort följa upp Devil-moppen med både 125:or och 250:or. Nästa år skall man göra 12 000 hojar!

Mondial är ett gammalt märke som skall göra comeback på banorna. Man antyder att man har en 250 på gång för GP-racing. 125 MTA är en snygg 125 cc racer med, hör och häpna, en snyggt skulpterad aluminiumtank!

Jawa-CZ låter surt efter alla år med gamla tvåtakare. Men tänk efter. Jawa har gjort mycket håriga 4-takts road-racing-hojar. Och Jawas (f.d. ESO) speedway-motorer har ju alltid legat långt framme i utvecklingen. På fabriken finns med andra ord ett stort kunnande.

Nu skall man komma igen stort efter den gamla diktaturens förfall. Man skall



utveckla egna 4-takts stånkor och V-tvåor. En liten 175 cc stånka har man ju redan presenterat. Cagiva skall även i fortsättningen hjälpa till med design, motorutveckling och chassien. Det här är faktiskt en av de mest intressanta "nykomlingarna" på mycket länge.

I väntan på det nya modellprogrammet har man kastat in en gammal tvåtakts-motor i ett nytt chassie med extrem design som mest påminner om en Zagato-Alfa på två hjul!

MW

Fartgräns på Isle of Man

Politiker på Isle Of Man vill införa samma fartgränser som i England. Nyligen hände en bilolycka i bergen där två unga män omkom efter att ha åkt av i 140 knutar. Att det var övningskörning och att "läraren" just fått sitt körkort (helt OK enligt Isle of Mans lagar) har upprört folk i Isle of Mans parlament. Detta satte också fart på fartgränsdebatten. Som alla vet så är det fri fart på vägarna utanför tätbebyggt område på Isle of Man.

MW

FIM-Eccelstone

Nu har det klarnat hur det blir med tvåtakts road-racing. FIM har slutit ett 10-årigt avtal med Bernie Eccelstone (han som har hand om bil F1). Innan avtalet skrevs på fanns det risk för att det skulle bli två serier, den ena anordnad av FIM (förarnas organisation) och den andra av IRTA (fabrikernas organisation). Det kommer att köras 15 GP 1992. Vilka det blir är än så länge oklart.

MW

Vindtunnel

Uppmärksamma läsare har säkert lagt märke till att i provningen av hjälmar i en tidigare utgåva av Cucciolo, så gjordes mätningarna av luftmotståndet i Guzzis vindtunnel.

Det är en vördnadsvärd anläggning med mycket lång tjänst bakom sig. Numera skapas luftströmmen med hjälp av eldrivna motorer men i tunnelns barndom drevs de enorma fläktarna av en Fiat V-12 motor. Ingenting vidare är bekant om denna kraftkälla men det kan ju ha varit fråga om en marinmotor för torpedbåtar. Det måste ha varit en akustisk upplevelse att höra anläggningen starta.

Bugatti byggde en serie med motorer avsedda för Royalen som istället hamnade i de Franska järnvägarnas rälsbussar. Dom gjorde tjänst långt efter kriget. Det här var en rak åtta på fjorton liter och bensin-driven så klart. Många faller fortfarande en tår när dom kommer ihåg upplevelsen när de gamla rälsbussarna gav sig iväg från stationen. Ödet ställer till med små spratt ibland.

PS

Isle of Man -92

Team Tours har skickat ut info om datum och priser för årets MC-resa. Avresa sker från Göteborg 4/6 och man beräknas (eventuellt) vara hemma igen 15/6. Priset för alla färjor är 2 875:- (förare + MC) och hotell med halvpension finns från 1 925:- Ska du åka så fråga efter på vilket hotell Ducatifolket bor.

Team Tours 042-29 26 20

SJ

Denna annonsplats betalas av
Nordbecks Motorimport AB

Denna annonsplats betalas av
Nordbecks Motorimport AB



Riksdagsvalet 1991

Vi skall titta lite närmare på lite udda partier i förra årets riksdagsval.

Svenska Ducati partiet fick följande röstfördelning: Stockholms Län 1, Uppsala Län 1, Jönköpings Län 1, Kristianstads Län 2, Malmöhus Län 1, Älvsborgs Län Norra 2, Älvsborgs Län Södra 1, Örebro Län 1, Västmanlands Län 3., Det blir sammanlagt 13 röster.

Svenska Ducali fick 1 röst i Stockholms Kommun. SO Ducatklubben fick 1 röst i samma kommun. Svenska Ducati Partiet fick 1 röst i Östergötlands län. Duckgarden Parti Frenezi fick 1 röst i Södermanlands län (vad nu det är för något?).

Övriga Partier:

Akterpartiet: 1.

Alfa Romeo Partiet: 1.

Alfapartiet: 1.

Analpartiet, De Skitnödiga: 1.
Badpartiet Borsta Mig På Ryggen: 1.
Befria Raukarna: 1.
Bob Dylan Partiet: 1.
Bäckens Fucking Outlaw Motorcycle Club: 1.
Carolans Höftparti: 1.
De Som Har Det Allra, Allra, Allra, Allra Längsta Namnet Partiet: 1
Ernie och den flygande nunnans parti: 1.
Fiat 127:s Vänner: 1.
Frank Zappa Partiet: 4.
Frank Zappa Society: 1.
Fri Bensin Till Äldre Volvo Partiet: 1.
Fria Motorcykelpartiet: 1.
Galagopartiet: 51.
Galagopartiet de Glada: 48.
Harley Davidson Partiet: 3.

Harley Davidssons Parti: 1.
Hippiepartiet No Future: 1. (Känt sen förra valet).
Jonas Hallbergs Framparti: 2.
Kaffegökens Vänner: 3.
Kannibalpartiet -Åt Dom Rika: 5.
Leonard Cohen: 1.
LSD-partiet -De Vackra: 1.
MC-Partiet: 2.
Mer Yamaha Till Folket Och Fri Fart: 1.
Mera Bruk I Baljan Partiet: 1.
Nordbanken: 1.
Papphammarpartiet: 1.
Partiet För En Som Hatar Svårskalade Apelsiner: 1.
Partiet För LSD o Psykoterapi: 1.
Partiet För Raka Rör Och En Och Annan Halvböj: 1.
Post-Psykedeliska Partiet: 1.
Professor Kalkyls Opinionparti För Billigare Plektrum: 1.
Razorpartiet: 4 (se Assar i DN).
Razorpartiet, All Makt Åt De Onda: 1.
SAP = Svenska Alfa Romeo Partiet: 1.
Sexualdemokraterna: 1.
Sidovagns Cross Parti: 1.
Skitheads MC: 1.
Svenska Alfapartiet: 1.
Svenska Dacota Klubben: 1. (Kan det vara sant!).
Svenska Guzzi Partiet: 1.
Svenska Piskinstitutet: 1.
Svenska Småbils Och Rusdrycksförbundet: 3.
Uppsala Flummers: 1.

Vevpartiet: 3.
Vindsurfingpartiet De Blåsta: 1.
Willie G Davidsonpartiet: 1.
Öl, Drog och Horpartiet: 1.
Ölpartiet: 4.
2 CV Partiet: 1.

MW

Enklare besiktning

Från och med 1 januari -92 gäller för motorcyklar att man bara behöver åka till besiktning vartannat år. Detta gäller för motorcyklar yngre än 10 år. För äldre hojar gäller besiktning varje år. Dessutom tas kopplingen till slutsiffran bort och man får själv välja när man vill besiktiga inom den aktuella tidsramen.

Vid själva besiktningen antas samma gamla dumma regler gälla även i fortsättningen. Lycka till!

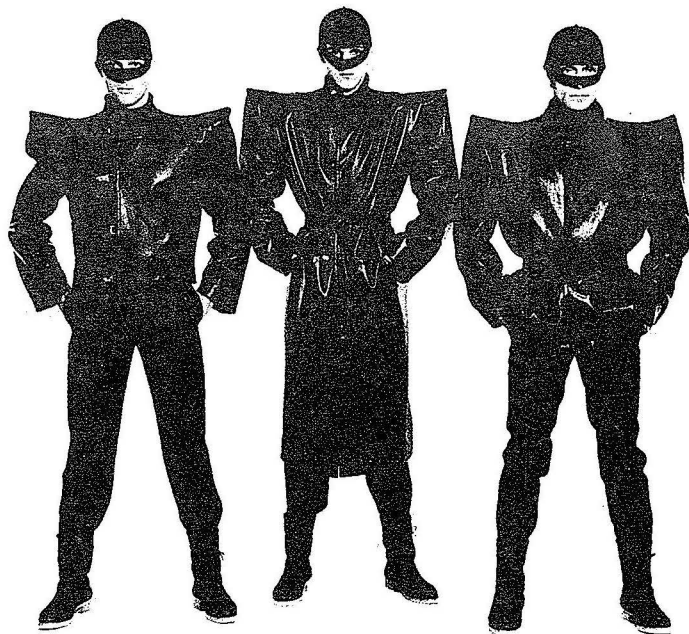
PL

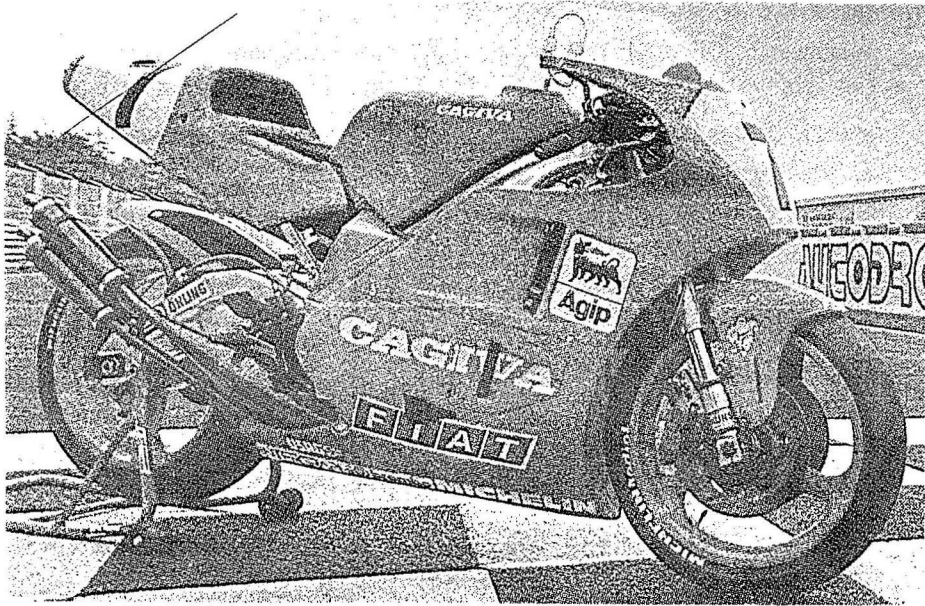
Angående annonsetik

Etik eller inte så kan man ju undra. Försöker man sälja produkter av Österländskt ursprung i Cucciolo, den renrasigaste av publikationer så måste ju säljaren vara panikslagen eller inte ha använt sitt förnuft. Att hoppas på affär med Cucciolos upplysta läsekrets faller på sin egen orimlighet eller visar säljarens trängda situation. Resultatet blir enahanda.

Finns det inte andra organ som skulle kunna avlasta Cucciolo såna här, man måste väl nästan kalla det hädelser.

PS





Raymond kör Cagiva

Raymond Roche skall göra nya försök att tygla Cagivas 500:a i en del race som fabriken "B" förare.

MW

Stånkan

Senaste nytt: 1993 kommer den. Bara som racehoj till att börja med. 70 hästar och 120 kg låter ganska bra.

MW

Rickman i konkurs

Kommer ni ihåg Rickmanramarna på 70-talet? Det var en märklig engelsk ram som byggdes av bröderna Don och Derek Rickman för moto cross till att börja med. Med lite smärre justeringar visade den sig bli en alldeles utmärkt ram till de allt för klynt byggda landsvägscyklarna från Japan.

Men bröderna Rickman vägrade envist att utveckla sin ram, eller komma med nåt nytt, så japsarna hann ikapp och förbi. Sen dess har man bl.a. tillverkat MC-tillbehör och en "kit-car". Men, nu är det finito om inte bröderna köper tillbaka firman från konkursförvaltaren...

MW

Från Österlandet...

En jättefabrik mycket långt borta lanserar en svindyr ny maskin. En V-åtta som utges för att vara en V-fyra med nittisex ventiler och allsköns finesser. Den vakne iakttagaren ser emellertid att karossen är en ren kopia av NCR som min urgamla trotjänare burit med heder närapå sen urminnes tid. Fantasins tröt väl sen alla klurigheterna i motorn var utfunderade.

PS

Cucciolos etikettspalt

Att gå arm i arm med en dam.

Att gå arm i arm med en dam betyder inte alltid att man står på förtrolig fot med henne. En herre kan alltid vid dåligt väder, i trängsel eller på aftonen föra en dam vid armen. Detta kan ske på två sätt. Antingen bjuder kavaljeren armen, och damen lägger då sin vänstra hand på hans underarm. Men han skall se till att det inte ser ut som om damen hängde i hans släptåg - han måste höja sin arm och föra henne så långt framåt, att hon märker att han verkligen för henne.

Det andra sättet är att damen tillåter kavaljeren att ta hennes arm. Han skall då sticka in sin arm i damens armbågsveck och gärna fatta lätt om hennes handlov. Samtidigt höjer han armen något, så att hon får stöd.

Efter teaterdags bör man alltid bjuda en dam armen - att löpa nonchalant vid hennes sida kan vid denna tid på dagen verka komprometterande. Många yngre damer missförstår inviten med arm-bjudningen. Till dem kan man med en lätt antydande gest säga: "Behöver ni min arm?"

Kända blinkers

Satt och spana in en bild på en Bimota Tesi 1D. Mina ögon fastnade på blinkersen i kåpan. Var hade jag sett dessa formsköna blinkers tidigare? Jo, originalmonterade på min gamla Cagiva Alazzurra! Bimota har förmodligen köpt ett restparti från CEV till sin dyrgrip. Ett tips till Tesiägare om blinkersen pajar: Köp Cagiva originaldel. Förmodligen 1/10 av priset på Bimotas originaldel.

MW

Nytt från Morbidelli

Morbidelli arbetar på en 850 cc nittio-graders V-åtta med fyrventilade toppar med dubbla kamaxlar (totalt fyra st alltså). Weber insprutning. Kardan. Hundra hästar vid 11 000 varv är målet. Pininfarina står för designen och en körklar prototyp beräknas vara klar i början på nästa år.

PS

Ny Ducatibok

Nu har boken kommit om Ducatis historia. Ingen bok har tidigare behandlat fabriken historik från starten 1926. Och vem är bättre att skriva om det än en av grundarna: Bruno Cavalieri-Ducati. Fabriken grundades 1926 av bröderna Adriano, Bruno och Marcello Ducati.

Adriano hade utfört en hel del experiment med radio efter Guglielmo Marconis uppfinning av den trådlösa radiotelegrafin. Marconi var ju född och uppvuxen alldeles utanför Bologna, i en by som nu heter Sasso Marconi (ni vet där som campingen ligger). När fabriken var som störst hade man 11 000 anställda och en stor export!

Den 262 sidor tjocka och 12 X 24 cm stora boken heter "Storia Della Ducati", är givetvis på italienska, och kan beställas från: Bruno Ducati, Editografica di Rastignano, Via Giuseppe Verdi 15, Rastignano (BO).

MW

Adriano Ducati

Avled 25 november 1991.

Ducatitester

MC-pressen i världen har totalt tappat stilen. Man öser beröm över allt vad den mäktiga Cagiva-koncernen skapat. Om vi flyttar oss till England så testade Fast Bikes 900 SS i mars-numret. Testen inleds med underrubriken: "Om du äger en japs-hoj och aldrig kört en Ducati är du skyldig dig själv att prova en SS. Då kanske du känner igen den där 100-knutars vänsterkurvan Ducatister snackar om, som du bara tar i 60..."

Vi läser vidare: "Till skillnad från japanerna, för vilka det tagit 20 år att närma sig ett mål de inte förstår och ofta inte verkar kapabla att känna till, har Ducati, Cagiva, Triumph, Aprilia etc. alltid valt djärvare steg..."

"Kvickheten i Ducatis styrning är häpnadsväckande. Tala om en EXUP:s (vad fan är det?) neutrala styrning och

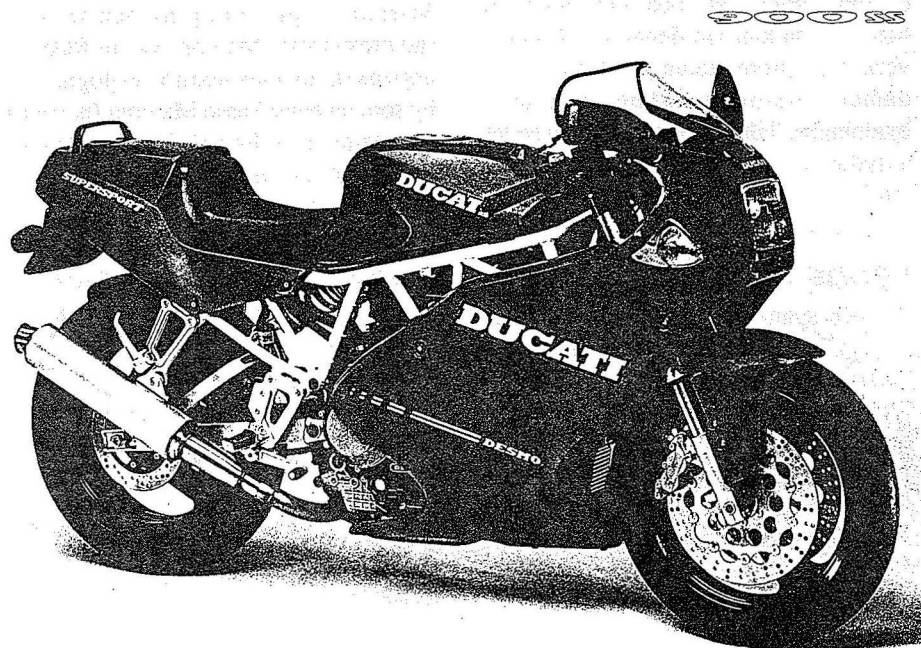
exemplariska viktfordelning, och du har fortfarande ingen aning om hur en motorcykel som är riktigt smidig känns".

"Vinkla in en ZXR (vad är nu detta?) så sent du kan föreställa dig i en kurva, och du kan fortfarande inte förstå känslan av omedelbart vridmoment och drag som denna moderat trimmade Ducati ger"...

"Det låga nospartiet och den fullständigt stadiga med-motorn-som-bärande-del ramen som är gjord i en sån geometri att en FZR400R (ännu en obegriplig bokstavskombination) känns otrevlig..."

"Jag har ingen aning om vad som är justerbart på Ducatis fjädring, jag tittade helt enkelt inte efter. Den var helt superb, den perfekta balansen av dämpning och fjädring som bara finns på ett fåtal motorcyklar: 888, FZR600 etc".

"Även om man körde över räfflor, gupp i 140 blås och olika typer av underlag, var



det omöjligt att få bakänden att tappa kontakten med vägen" ... "Framänden var också underbar" ... "Den nya Goldline versionen på Brembobromsarna har mer effekt än vad som behövs för att få stopp på 183 kg, med en känsla som är så levande att du nästan kan känna bromsskivornas kontur i handtaget".

"Det finns så mycket pulver på låga varv och sån riklig effekt på mellanvarv att det verkar omöjligt att motorn ger 20 hästar mindre än den Ducati-drivna Tesin". "Så den billiga Bolognahojen ser ut att starta det nya året som den slutade 1991 -som den troligtvis bästa luftkylda sporttwinen och den troligtvis bästa 900:an någonsin. Tills Superlight kommer förstås. Känner du inte till Superlight? Fem hästar till, tio kilo mindre och en bok om astronomi på köpet..." Puh.

Det börjar bli jobbigt det här. Vi bläddrar upp MCN 11 mars 1992. Här jämför man Ducati Junior (400 cc) med nån japansk skapelse som kallas ZXR400: "Om en tillverkare tog en 750 och strippade ner till en 400:a skulle du tycka de var tokiga" ... "Men Ducati har tagit fram en 400 Supersport som är baserad på 750SS, vilken har blivit en succé i Japan" ... "Till att börja med måste Ducatin vara den snyggaste 400:an på marknaden" ... "Ducatin förvånade till och med mig. Från stående start var det dött lopp mellan Duccen och ZXR:en upp till drygt hundra blås, då ZXR:en började dra ifrån".

"Som en god Ducati, har 400:an mer användbart vrid än ZXR:en. Den använder det för att överbrygga sin extra vikt (ZXR är 15 kg lättare) och lägre effekt (42 hk mot 65 hk)" ... "Jag fann mig mer tillrätta på den stadiga Juniorn än den relativt nervösa ZXR:en" ... "Komforten, med

föraren sittande "i" hojen på Juniorn, ger en stor pluspoäng" ... "Långturer lär bli fint för Juniorägare, och de kommer att känna sig som människor efter långresan mycket tack vare kåpan, bakom vilken man har anmärkningsvärt gott skydd".

"Jag fann att Juniorn var mycket mer användarvänlig än ZXR:en, men att avgöra vilken man skall köpa är en annan affär. Priset är ungefär lika. Jag skulle tveka lite mer när det gäller tillförlitlighet. Japanerna är kända för att göra hojar som funkat varje dag, men det finns fortfarande lite frågetecken kring italienarna". Äntligen lite negativt där på slutet.

Då bläddrar vi upp svenska Superbike, Mars -92. BINGO! En stor eloge till BIKE-redaktionen, som gör sitt allra yttersta för att bibehålla Ducatis rykte. Visserligen var 851:an klart snabbast runt banan i jämförelse med en drös japanska XYZ-hojar. Men den fick klart sämst poäng och sågades därför totalt. Tack! Vi kanske slipper att få se drösvis med Ducati i sommar. På de svenska vägarna i alla fall. Det skall vi tacka Superbike för.

MW

Gio.Ca.Moto

Den utmärkta firman Gio.Ca.Moto har bytt adress. Man har flyttat från den gamla ladan i Bologna till en liten förort. Avståndet från Ducatifabriken är bara 8 km om man tar väg 568 mot S. Giovanni i nordvästlig riktning. Den nya dressen är: Gio.Ca.Moto International s.r.l, Via Candini n. 7, Fraz. Lippo, 40012 Calderara Di Reno (BO).

Telefonnumret är (051) 725412 och fax-numret är (051) 725422.

MW

Rentabrage

Vår nytillsatta datachef på jobbet, Hilma, höll på att bli överkörd av en stendöd ren häromdagen. Marginalen var bara åtta cm.

Hon mötte ett timmerekipage vars oförberedda förare fick en ren framför fronten. Renen dog på fläcken, men med en sån fart så den kastades över på motsatt körbana där vår Hilma kom åkande i en jätteväiktig reservdelsförrättning.

Renen missade hårfint men träffade efterföljande trafikant med viss demolering som följd. Och avsevärd blodspillan. De inblandade personerna klarade livhanken men viss ärrbildning uppstod på själen.

Den rent juridiska sidan förefaller åtskilligt oklar. Hur skulle den kära läsaren förklara att han blivit påsprungen av en stendöd ren? Tänk er en försäkringsman i tryggheten på sitt kontor långt bort i någon avlägsen sydlig landsdel...

Här uppe hos oss i norr fortskrider tillvaron i samklang med naturens stenhårda villkor

PS

Rutter i konkurs

Den engelska veteran-replica-byggarfirman Rutter Developments har konkat. Den ägdes av en viss Mick Rutter som bl a ägnade sig åt nytillverkning av Matchless G50. Rika yuppies stod på kö. Men nu är det andra tider...

Påpassligt nog har Mick Rutters fru startat en ny firma, English Racing Motorcycles Ltd, som skall fortsätta verksamheten. Det verkar inte helt otroligt att hon låter sin man jobba på firman också...

MW

Sålt i Italien

Märke	Jan-Sep 1991	Jan-Sep 1990
1. Honda	24172	23681
2. Yamaha	19485	17777
3. Suzuki	8866	7113
4. Aprilia	8249	11161
5. CAGIVA	7307	5356
6. Kawasaki	4543	3936
7. BMW	2351	2322
8. Gilera	1930	5434
9. Moto Guzzi	1660	1635
10. KTM	1329	1371
11. DUCATI	1191	1035
12. HD	1030	-
13. Beta	692	927
14. MORINI	674	977
15. Fantic	559	866
Totalt:	96796	94408



Fred Merkel till Yama?

Det ryktas att Fred Merkel lämnar Honda. Honda har inte utvecklat sin hoj som de övriga (utom Suzuki) och är nu rejält föråldrad. Merkel väntas skriva på för pianotillverkaren Yamaha.

MW

Samtal med Trygg Hansa

- Trygg Hansa SPP, godmiddag.
- Jag skulle vilja teckna garageförsäkring på en motorcykel.
- Har du haft den försäkrad här förut?
- Nej, jag har just köpt den, men jag har en vilande försäkring efter en annan motorcykel jag sålde i höstas.
- Nej, det går inte!
- Va ?
- Nej, men ge mig ditt personnummer så skall jag kontrollera.
- Jag uppgav personnummer och rösten i luren försvann för att inte komma tillbaka. Jag ringde upp igen och fick tala med en annan dam:
- Trygg Hansa SPP, godmiddag.
- Jag vill teckna garageförsäkring på en motorcykel.
- Har du haft den försäkrad här förut?
- Nej, jag har just köpt den.
- Nej då går det inte!
- Va! Får jag inte försäkra motorcykeln?
- Jo, om du ställer på den först och sen ställer av den, är det OK. Men kan jag få ditt personnummer...
- Den här gången la dom inte på luren utan återkom efter en stund.
- Vad är det för motorcykel du har köpt?
- En Ducati.
- Är det en riktig värsting ?
- Vad menar du med det ?
- Ja, är det en riktig värstingmotorcykel ?
- ??? Ja, jag tycker det är en fin motorcykel.
- Jag ser här på datan att du har många skadefria år, så jag fixar det här åt dig...

Av detta bemötande drar jag en slutsats. Till våren kollar jag upp försäkringspremierna hos olika bolag och flyttar över alla mina försäkringar till de som är billigast. Otroligt med ett försäkringsbolag som inte vill teckna en försäkring åt en av sina kunder. Där var man tydligen inget värd som privatperson.

MW



Ducati 7:a på Macau

En vild skotte, Roger Bennett, på Ducati kom 7:a sammanlagt på den livsfarliga Macau-banan i trakten av Hong-Kong. Han låg tvåa i båda heaten, men slog av på taktan då han faktiskt var uppe med hjulen på några murar som kantar banan! En 5:e och en 7:e plats är inte fy skam efter bl.a. de Radigues och Laycock på 500 cc tvåtaktare.

MW

Morbidelli V8

Motociclismo har visat bilder på bl a chassiet och delar av motorn på Morbidellis nya V8:a. Ramen påminner faktiskt en hel del om den gamla Pantah-ramen! Bak blir det enkelsving med kardan på BMW-vis med en konventionell stötdämpare. Fram sitter en lika konventionell gaffel. Maskinen ser faktiskt ut att bli riktigt smacker!

90 graders vattenkylda V8:an skall sitta i hojens längdriktning. Borring och slaglängd skall vara $55 \times 44,6 = 105,96$ cc $\times 8 = 847,68$ cc. Ventilvinkeln blir 12 grader på insug och 14 grader på utblås (totalt 26 grader). Det blir fyra ventiler per cylinder som mäter 21 respektive 17 mm. Kompet blir 10,5:1.

Motorn blir 400 mm lång, 440 mm bred och 335 mm hög. Effekten blir 100 hästar vid 11 000 varv och det blir fem eller sex växlar i lådan. Den skall matas med ett Weber-Marelli insprutningssystem. Hojen får kardandrift. Ramen görs i krom-molybdenrör och rullar på 18" hjul fram och 17" bak. Vidare hittar vi totalt tre Brembo skivbromsar med ABS.

Den mycket begränsade produktionen skall starta 1993. Det skall bli motorcyklarnas Bugatti säger Giancarlo Morbidelli. Motorn har utvecklats i samarbete med Giorgio Valentini som närmast kommer från de Tomaso och jobbat för bl.a. Guzzi.

Det är förresten ganska komiskt att man satsar på en stor V8:a. I övrigt tillverkar man bara små tvåtakts mopedmotorer på 25 cc. De tillverkas i tiotusentals exemplar per år på licens hos Enfield i Indien. Moppen drar 1 liter bensin på 9 mil!

Man har också utvecklat en mycket intressant fyrtakts moppemotor på 30 cc. Den saknar kamaxel! I stället har man monterat in roterande ventiler i topplocket som drivs av en rem som även driver transmissionen. Konstruktionen är genialisk i sin enkelhet. Det är ju t ex ingen fara om remmen går av då det inte finns några ventiler som kan slå i kolven.

MW

Gåva till Sandro Rubbini

För att visa vår uppskattning till mannen på Ducatis "Servizio Assistenza Tecnica", som hjälpte oss att rätta till effektuppgifterna på gamla Ducatimodeller, skickade vi nyligen över en gåva till honom. Ett stycke svenskt Kosta Boda konstglas, designad av den gotländska designern Göran Wärff.

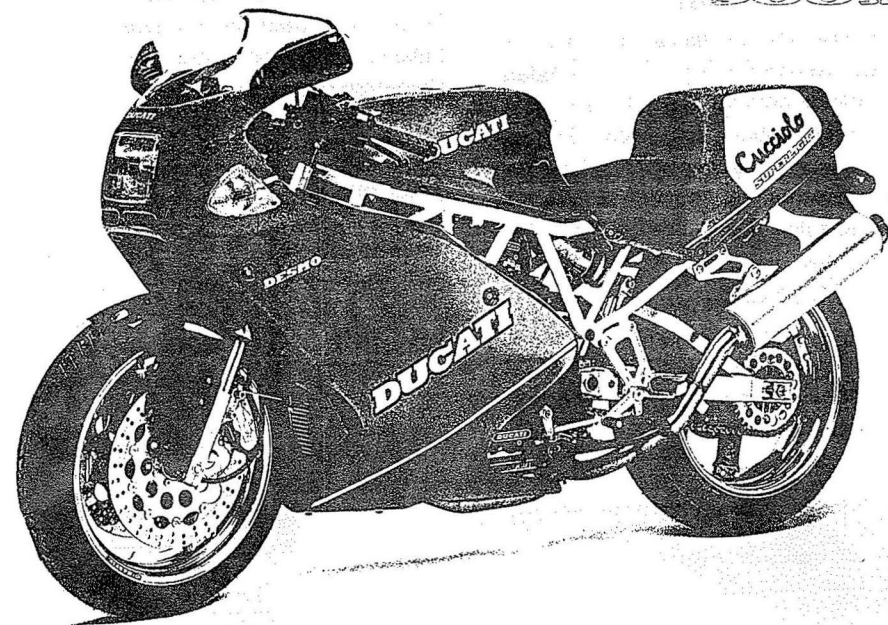
Färgspelet i det vackra kristallglaset i kombination med den vridna formen och de vackra luftblåsorna i glaset gjorde att Cucciolos speciellt utsände uppköpare inte tvekade att köpa just det här glas-konstverket. Vi får hoppas att Sandro Rubbini blir nöjd. Han har ju hjälpt svenska ducatister att spara åtskilliga slantar tack vare billigare försäkringar.

MW

Ducati tillåtet

Det blev ingen ändring av reglerna i Superbike. Man tyckte att Ducati var värda sin VM-titel. Ducati har jobbat mycket för att nå så här långt, och då skall man inte behöva ändra reglerna, resonerade man.

MW



Polen 2:a på Daytona

Vad hjälpte det att han slog banrekord på träningen och att han tog Pole Position? En sniken Kawa med amerikanska superbikemästaren Scott Russel i sadeln snikade sig förbi i luftsugget i sista kurvan och vann med tjockleken av en Cucciolo-tidning före den olycklige Polen.

Loppet var det snabbaste och jämnaste Daytona loppet någonsin. Båda turades om att leda det 57 varv långa loppet. Inte ens ett depåstopp med tankning och däckbyte kunde skilja de båda åt.

Polen sa efteråt: "Jag är besviken, men jag är glad att Ducatin höll, för några trodde den inte skulle göra det. Men vilket race! Det bästa Daytona 200 jag ställt upp i. Det var mycket hårt tempo och mycket spännande". Duon varvade samtliga utom trean (M. Smith, H-a).

MW

Rostfritt

Den engelska firman Armours gör avgaseri i rostfritt. Där kan man köpa avgasrör med utjämningsrör till Darmah för 105 pund / sats. Avgasrör till 900 SS kostar lika mycket. Man gör Contireplicor med "low decibel" insats för 125 pund / par. Adress: Armours, 784 Wimourne Road, Bournemouth, Dorset.

MW

750 SS snyggast

I den italienska tidningen La Moto har en jury bestående av bl.a. Mat Oxley (MCN) och Alan Cathcart (Performance Bikes) utsett Ducati 750 SS (rem SS:en) till hojen som sammanfattar italiensk stil bäst. Snyggaste hojen med andra ord. Det är bara att instämma.

MW

Alla kör Ducati

Det verkar som att nästan alla ska köra Ducati i Superbike VM 1992! I England skall kända personer som Carl Fogarty och Trevor Nation köra Ducati. Det kan betyda stora framgångar på Isle Of Man i år. Fogarty gjorde sin road racing debut på en -ja just det- Ducati Pantah 1983. Carl säger att han har en dröm: "Att vinna Isle Of Man TT på en Ducati"!

Trevor Nation har ju också kört Ducati förut, och även han är en hejare på TT... Trevor körde Norton förra året. Hans plats i Norton tas nu av Robban Dunlop. Övriga

namn som är klara för Ducati 1992 är Doug Polen, Stephane Mertens, Giancarlo Falappa, Raymond Roche och den snabba spanjoren Daniel Amartian.

Det där med att fabriken inte skulle ställa upp med nåt riktigt fabriksteam gäller inte längre. Man kommer att köra med en enda förare. Gissa vem? Jo, Doug Polen. Enligt vissa rykten är även Roger Burnett på gång att köra Ducati. 30 riktiga 888 Superbike hojar skall byggas till denna säsong. Det verkar inte bli många hojar över...

MW



Den på banorna fruktade racingstjärnan Björn Andersson kör också Ducati. Foto: SH

Vänner igen

Under förra året var läget ganska spant mellan Biscaya Motor i Hol och Nordbecks i Ödåkra. Det handlade bl a om ouppklarade garantiärenden. Biscaya hävdade att Nordbeck inte ville betala garantireparationer som Biscaya utfört. Nordbeck tyckte att Biscaya tog för mycket tid på sig för att utföra service. Lägen var ganska låst.

Det resulterade först i att Biscaya slutade sälja nya Ducati. Därefter gick man med i SMR för att få advokathjälp. Lyckligtvis har man slutligen kommit överens. Biscaya skall få en del av de pengar som Nordbeck var skyldig.

Nordbeck har också gjort klart för Biscaya att de skall följa Ducatis bok vid service. Där står klart angivet hur lång tid olika moment skall ta. Både Biscaya och Ulf Nordbeck har sagt till Cucciolo att de ser fram emot det återupprättade samarbetet. Nordbeck har också sagt att reservdelsförsörjningen skall fungera bättre nu.

MW

Polen tackade nej

Polen tackade nej till en körning i höstas på 2-takts Cagivan i de italienska mästerskapen. Han ansåg sig inte få tid nog att bekanta sig med hojen.

MW

Svenskt block

Enligt Ulf Nordbeck gjuts fortfarande blocket till Husqvarnastånkan i Sverige. Det gäller även den nya modifierade motorn som lär ha fått plats för balansaxel.

MW

Jeans

Shoshoni (trots namnet är de faktiskt engelska) har tagit fram säkerhetsjeans för dig som vill se lite mer avslappnad ut på din 851:a. Jeansen har säkerhetsstopning på knäna och på höfterna.

MW

Brembo

För inte så länge sen så avlade Bremboagenten besök på jobbet. Brembo har nämligen ett stort sortiment av olika sorts skivbromsar för t ex monstermaskinerna på jobbet. Jag frågade hur MC-sidan utvecklade sig och fick veta att det var av alldeles för liten omfattning för att vara av affärsmässigt intresse.

Sedermera visar sig att vår vän hr Blom i Alunda övertagit agenturen för MC-bromsarna. Jag föreställer mig att den biten passar bättre i hans omgivning. Bara inte dom svindlande affärerna tvingar honom att avstå från Bot. Pina honom med kniviga frågor så han håller sig igång.

PS

Lätt ram

Den franska firman Simpson Mecanique har tagit fram en ram i krommolybden till stånkorna. Den ser ut som originalet, men är betydligt lättare. Ett måste i Classic Racing. Ramen kostar 6 000 spänn och beställs från: Simpson Mecanique, Route De Saint Georges, 34990 Juvignac, Frankrike.

MW

S.P. 3 Testad

Motociclismo har testat 851 S.P.3 och mätte upp följande (S.P. 2 inom parentes). Bakhjulshästar: 106,82/10 850 (107,75/10 600), vrid: 7,81/8 000 (8,19/8 500), 400m: 10,872 s (11,025 s), toppfart 256,5 blås (255,0 blås), tomvikt 194 kg (199).

Positivt var det exklusiva raceutförandet, kvalitet och detaljarbete, stabilitet och väghållning, toppfina bromsar, urstark motor och fina högfartsegenskaper.

Negativt var kåpans skydd i höga farter, körställningen, höga mekaniska ljud (!) och högt insugningsljud, instrumentering, trög koppling och begränsat styrutslag. Så det så!

MW

Laverda V6

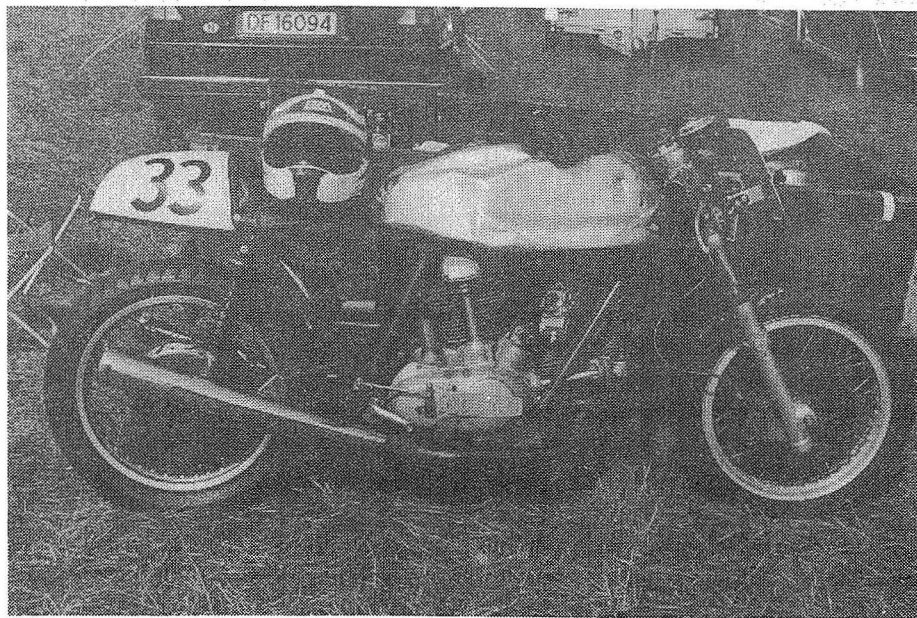
För vilken gång i ordningen är oklart. Men Laverda säger att man skall sätta V6:an i produktion! Efter 15 år! Hojen skall byggas i 50 ex och säljas för 500 000 kronor per styck. Där ligger tom ovalhondan i lä.

MW

Inget mer P

Nu slipper alla att skämmas som åker på privatimporterade fordon. Länsstyrelsen har skippat de speciella registreringsnumren med P i början som gällde för privatimporterade fordon. Skönt.

MW



Snygg 750 GT på 26-årsracet. Ägd av Morten Kleppan, Norge. Foto: MW

Medlemslotteriet!

1:a vinst

1 st ISR styrdämpare
Medlem Nr 361

2:a vinster

"Liten hemlis"

Medlem Nr 103

Medlem Nr 017

Medlem Nr 268

Medlem Nr 349

Medlem Nr 443

Grattis!

PRESSTOPP

Cagiva köper MV Agusta

Nej, det är inget aprilskämt. Tisdagen den 10 mars skrev Claudio Castiglioni under ett avtal med greve Ricardo Agusta om att köpa rättigheterna till det anrika namnet för 10 miljoner kronor. Avtalet innebär rättighet till namnet. Man har alltså inte övertagit MV Agustas halvstatliga helikoptertillverkning (helikoptrarna heter ju inte MV, utan bara Agusta).

Draget är genialt. Som alla vet, har Cagiva och Ducati hunnit långt i utvecklingen av en hoj med tvärställd rad-fyra. Precis som på en gammal MV. Motorn är i princip en halv Ferrari V8. Ferrari V8:an tillverkas ju för övrigt i Ducatifabriken. Nu döper man med all sannolikhet den hojen till MV, och man slipper på en gång alla spekulationer om japs-kopia.

Det var ju i Italien man var först med att tillverka en tvärställd fyra. Det var 1923

som den legendariske Piero Remor i samarbete med Carlo Gianini tog fram GRB-motorn. När den var klar hade den bytt namn till OPRA och var på 490cc med kamskaftsdriven överliggande kam. 1928 försågs motorn med dubbla överliggande kammar. Och, det var en "vanlig" gatmaskin. 1928!

1934 utvecklades en ny race-motor med cylinderna lutade framåt i ca 30 graders vinkel från horisontalplanet. Maskinen försågs med kompressor och kallades

Rondine. Effekten var 60hk på 500 cc! Vid debuten i Tripolis GP 1935 kom de båda fabriksmaskinerna 1:a och 2:a. 1936 övertog Gilera Rondine-projektet. Sen blev det krig.

Efter kriget konsturerade Remor en ny motor åt Gilera. Resten känner alla till. Maskinen vann det mesta som gick att vinna på 50-talet. Remor lämnade Gilera 1950 och började på det nya MC-märket MV Agusta. Han ritade deras första motor. När MV presenterade sin 600:a gatmaskin i slutet av 60-talet, visade det sig att den motorn var en direkt vidareutveckling av Remors motor från 1950! Cirkeln är alltså sluten.

MV Agusta var faktiskt Italiens näst största MC-tillverkare under mitten av 50-talet. Claudio Castiglioni säger att man skall vara mycket försiktiga och rätta om märkets prestige och rykte. Men både gatmaskiner och race-hojar är att vänta. Vilket genialt drag, igen, av bröderna C.

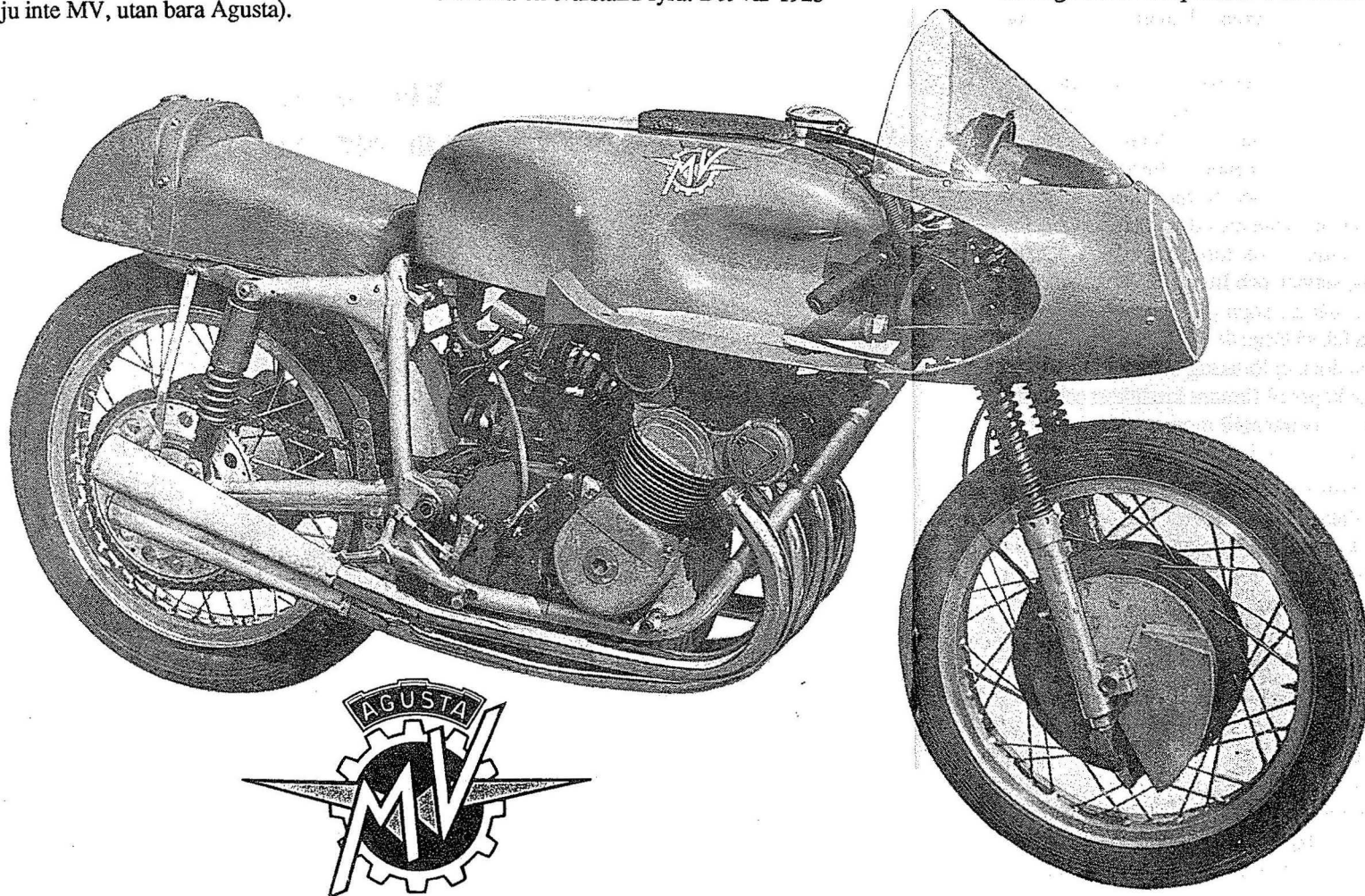
MW

Cagiva tar över världen

Ja, man skulle kunna tro det. Man har ju tillverkning över nästan hela världen idag. Man har MV Agusta, Ducati, Morini och Husqvarna. Man lär ju ha tillgång till både Norton-namnet och BSA. Man har samarbete med Jawa.

Vad fattas? Jo, Ryssland! Cagiva planerar nu att sätta upp en motorcykelfabrik i Ryssland för att tillverka lågprishojar för Europa! Först på bandet lär bli den trendiga 125 Super City.

MW



Akelius köper Ducati

Enär det understundom dyker upp de mest fantasifulla idéer angående direktimport av motorcyklar vill vi göra några påpekanden. Senast hörde vi om en glad figur som ska importera från det lilla landet i väster (DK). Alla sådana här övningar har ju den saken gemensamt att de inte fungerar på det sätt vederbörande tänkt sig. Det blir undantagslöst alltid dyrare än vad optimistkalkylen förespeglar.

Garantireklamationer är i stort omöjliga att få rätsida på. De underlag och dokument som generalagenten fått från tillverkaren gällande homologisering av MC-typen ifråga kan visa sig svåra att få tag på, i alla fall till rätt pris. Sist men inte minst, den vinst generalagenten gör på varje MC tillförsäkrar oss som MC-konsumenter att han finns kvar ett tag till.

Det värsta som kan hända oss alla är ju att det inte finns någon generalagent för då blir ju fältet fritt för diverse suspekta företag att importera vitala reservdelar och sedan ta hutlöst betalt av oss laglydiga högskatteborgare.

Albert & Albert har ett bättre förslag väl utprovat och testat i verkligheten! Satsa på följande enkla ekonomiska princip: **Ge fan i att betala moms!** Det går till på följande sätt;

Ducatisterna Matsson, Andersson, Kentsson, Sverkersson och Matsson den andre har samtliga ganska dåliga, lågpotenta 900-hojar. De säljer av skrotet i das Vaterland för en hyfsad peng, och beslutar sig för att införskaffa vars en högpotent 750 SS av årets modell.

Herrarna tar tåget till en liten by strax norr om Helsingborg och firma Nisses

Motorcykel Import (förkortas NMI). Här diskuteras priser och det prutas så det står härliga till. Nisse som är en vänlig själ viker sig till slut och går med på att sälja motorcyklarna för 65 000 kronor styck. (Obs! inkl moms)

M, A, K, S och M2 åker nu hem och bildar DUCATISTI AB (det är viktigt att det är ett aktiebolag). Aktiekapitalet bestäms av en ren händelse till att bli $5 \times 65\,000 = 325\,000$ kronor. På tåget igen och till Nisse med fart. Nisse får 325 000 och direktörerna i Ducatisti AB gasar gladeligen hem.

I samband med nästa momstermin (ung 60 dagar senare) händer något mycket trevligt. Momsen återbetalas till Ducatisti AB (65 000 kronor). Eftersom företaget äger hojarna och herrar direktörer endast tänker köra lite med dem på lediga stunder får naturligtvis företaget betala bensen, olja, service och lite annat smått och gott som går att köpa på firmans plastkort. I alla fall så länge de 65 000 räcker. En liten men dock ej föraktlig bonus är att allt det man köper på firmans kreditkort också det har en avdragsgill moms varför bensen endast kostar 4:80 per liter.

Motorcyklarna är att betrakta som inventarier och är därför föremål för 20 % avskrivning per annum. Detta betyder att efter fem år bokförs de till noll kronor även om de i verkligheten är värda mycket pengar. Vad händer nu med företaget Ducatisti AB? Konkurs?

Tvärtom. Motorcyklarna som nu av revisorn betraktas som värdelösa köps ut av de fem direktörerna för 10 000 + moms per styck. Företaget redovisar momsen och kvar är de 50 000 i kontanta medel. Aktiebolaget ansöker hos länsstyrelsen att få skriva ner aktiekapitalet till 50 000 pga

en felspekulation i fastigheter och säljs sedan för 50 000.

Summa summarum, vad har herrarna tjänat? Per deltagare ser det ut så här.

Köp av 20 % aktier i Ducatisti AB	65 000
Köp av en fem år gammal 750 SS	<u>12 500</u> 77 500

Återbetald moms på MC som används för att köpa exempelvis momsfri bensen ger ungefär 3250 liter. Detta motsvarar ett värde på 20 150 kronor om man skulle

betalat det själv. Dessutom får man ju 10 000 för en andel aktier i det nu försälda bolaget.

Således är vi nu framme vid slutresultatet. En sprillans ny 750 SS har kostat 65 000 + 12 500 - 20 150 - 10 000 = 47 350. VSB - Vilket Skulle Bevisas-

Generalagent och återförsäljare är glada, alla är egentligen glada utom möjligen någon byråkrat på Länsstyrelsens momsenshet, men eftersom allt gått efter lagens bokstav kan inget hända.

Ett Akelius tips från *Albert & Albert*

BANKÖRNING

Den bästa början du kan få på säsongen. Två dagars möjlighet att utforska gränserna i din egen takt. Då vet du var dom finns och kanske sparar du just därför dyra självriskpengar. Passa på att utveckla både dig själv och din motorcykel.

Ducatiklubben och MCHK-R har tillsammans hyrt Gelleråsen (utanför Karlskoga) i två dagar, 9-10/5. Inbjudan går ut till BoT, SoS och Classic-förare som en träning inför säsongen, samt till Ducatiklubbens medlemmar som avrostning. Det innebär att det kommer att delas upp i minst fyra olika fartkategorier. Det finns alltså alltid en grupp som passar just dig.

Det finns erfarna tävlingsförare tillhanda som gärna ställer upp och visar körteknik, spårval och bromsteknik för de grupper som vill det. Eller hjälper dig med fjädringsinställning eller ger dig andra tips som du kan vilja ha.

Karlskoga Racing Club kommer att träna sin funktionärsstab, så flaggvakter kommer att finnas hela tiden, liksom ambulans. Vädret kommer att bli utmärkt. Bor gör man i depån såklart. Kalaset kostar, om man betalar in i förväg;

1 dag 200:-, bägge dagarna 300:-

Då sätter du in pengarna på ett av följande postgirokonton; 477 13 71-4 Ducatiklubben, 58 51 09-2 MCHK-R eller 449 79 28-4 Bot-Kommitén. Märk talongen med namn, adress, tel nr, vilken av dagarna du ska komma (om du bara ska köra en dag) samt Träningshelg Gelleråsen maj-92.

Väljer du att betala på plats kostar det 250:- för en dag eller 400:- för bägge. Missa inte detta unika tillfälle att frotera dig med den nordiska BoT-eliten, att studera de nya intressanta SoS-hojarna eller att skratta åt skumgummit runt motorerna på antikbågarna. Info, kontakta Björn Andersson, tel 08-732 37 24.

Ny Ducatigaffel!

Maurizio (Pompone) var på fabriken för att diskutera hospitality-tältet med Nadia Pavignani. Där stötte han på Bordi och en journalist från MotoSprint i ivrigt samspråk. Journalisten skulle, enligt Maurizio, få en *preview* på en nyhet. Efter lite förhandlande fick Maurizio följa med in på utvecklingsavdelningen. Där fick han en halv chock.

En stum framgaffel upphängd i dubbla länkar vid styrhuvudet. En enkel stötdämpare sitter "inne i styrhuvudet" och styrningen sköts med länkar. Det hela ser ut som ett mellanting mellan en Hossack- och en Foalekonstruktion. Slå upp i Foales chassiebok så får ni se själva.

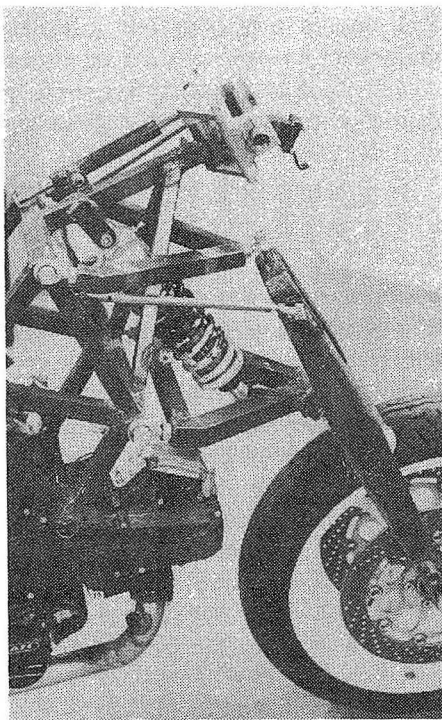
Här återges Maurizios referat som han själv skrivit den;

Bordi; - Varför? Det finns två skäl. Ett taktiskt och ett ekonomiskt. Ducati har sedan en lång tid förknippats med okonventionella och briljanta lösningar. Det är viktigt för oss att ta till oss den senaste teknologin. Dels för att våra kunder är krävande individualister, dels för att namnet Ducati skall förknippas med morgondagens teknik utförd på ett smakfullt sätt.

Rent tekniskt är konstruktionen mycket lovande. Fungerande fjädring under inbromsning tillsammans med en viss kontrollerad anti-dive är värdefullt. Stötdämparen kan naturligtvis bestyckas olika men är dessutom geometriskt utväxlad.

Det tar bara någon minut att ändra försprånget och vid en eventuell marksyning kan enstaka delar bytas snabbt och relativt billigt. Allt detta är värdefullt i tävlingssammanhang. Att kunna ändra utväxling på styrningen finns för närvarande inget behov av men möjligheten finns inbyggd i konstruktionen.

Skäl nummer två är ekonomi. Med den här konstruktionen får vi prestanda som väl matchar en Öhlinggaffel till en bråkdel av priset.



MotoSprint; - Men fyrkantrör har aldrig förr funnits på en "riktig" Ducati!?

B; - Det är sant. I produktionsutförande kommer den att ha rundrör och troligtvis en något modifierad ram. Att vi använt fyrkantströr beror bara på att vi ville förenkla prototypbygget.

MS; - Men varför skall ni göra om ramen?

B; - Glöm inte att det är nya och "ovana" krafter jämfört med vad en konventionell gaffel ger upphov till. Vårens och sommarens tester får avgöra, men troligen kan vi förenkla ramen något. Det viktigaste för oss var att den skulle rulla större delen av året. Förhoppningsvis kommer vi under fyra veckor från beslut till utvärderingsbar prototyp.

Då skjuter Maurizio in en fråga om varför man inte väntade en vecka till. Det hade väl varit bättre med "actionbilder"?

B; - Pressen kommer att få sina bilder. Att MotoSprint är här två veckor för tidigt beror på en gammal ... hedersskuld. (skratt!) Och någon måste ju vara först...

MS; - Varför ingen åttaventilmotor?

B; - På sikt kommer vi att erbjuda flera olika motoralternativ. Motorn ni ser är en välanvänd testbänksmotor, men det är

ingen slump att det är en 900-motor. Dess låga vikt tillsammans med materialutveckling av gaffeln kommer att ge en uppseendeväckande lätt sportmaskin inom ett par år.

MS; - 150 kg med hjälp av kolfiber?

B; - Jag vill varken lova vikter eller material men prototypens stål gaffel är knappast optimal. Forskning pågår...

Efter det, skrev Maurizio, fanns det bara ett problem kvar. Bilder. Han hade kameran med i bagaget men fick han använda den? Att killen från MotoSprint fotade som en däre var ju en annan sak. Det hela ordnade sig till det bästa och Maurizio fick ta sina bilder.

Några dagar senare ringer jag Maurizio för att höra mig för om Pompones aktiviteter vid sommarens Superbike-tävlingar. Det blir inte mycket träffprat som ni förstår. Han lovade att skicka bilder så snart de var klara och nu kan Cucciolo stolt presentera, om inte först (ja det vete sjutton om vi inte är först?), så i alla fall en nordisk premiär.

Det räcker med Cucciolo!

Jan Johansson

Cucciolo 

DAVIDA

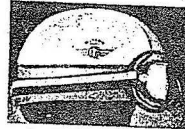
DAVIDA CLASSIC

Klassisk hjälm i 50-tals stil, handgjord i glasfiber av högsta kvalitet. Nackstycket är tillverkad av mjukt läder fodrat med bomull. Ej typgodkänd.

Färger: silver, svart, röd, vit
Hailwood och Agostini replika eller efter egen design.

Storlek: small (58, large 58 - 63.

PRIS: från 910 kr



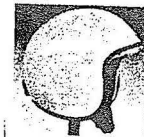
DAVIDA CLASSIC JET

Klassisk hjälm i 60-tals stil av glasfiber. Typ godkänd enl. E.C.E.

Färger: silver, mattsvart, svart, vit.

Storlek: xs 54, s 55, m 58, l 60, xl 62.

PRIS: 1275 kr



Ett bra sätt att få rätt storlek vid best. på postorder ange Eran diameter på huvud.

MARK MOTOREGLASÖGN

Stomme i mässing som är svartkromad och handsydd mjuk stoppning av läder MK8, MK4 pvc. Optiskt glas samt splitterfritt. Samtliga modeller är ventilerade. Justerbart nackband samt bredden mellan linserna är justerbar.

MARK motorglasögon finns i 10 olika modeller.

PRIS: MK8 395 kr. MK4 420 kr



Frakt och postförskottsavgift tillkommer.

KNAPPSMÅLA MC
361 91 EMMABODA
TEL 0471 - 11660

Cucciolo time manager 1992

Mars

29 Suzuka, Japan GP-VM

April

5 Albacete, Spanien Superbike VM
11 Oulton, England SoS
12 Australien GP-VM
19 Malaysia GP-VM
20 Donington, England Superbike VM
25-26 Sviestad, Linköping MCHK banträff
25-26 Speyer Tyska SoS och BoT
25-26 Le Mans 24 timmars Endurance VM

Maj

1 Skokloster, Stockholm Vårträff, italienska fordon
info Micke Werkelin 08-766 22 84
2 Sviestad, Linköping Banträff MCHK
2-3 Nürburgring Tyska BoT
3, kl 12⁰⁰ Pixbo-ToR, start Götaplatsen, Gbg
info Camilla Friman 031-38 18 07
3 Knockhill, England SoS
4 Vallstaban, Nyköping. Nyköpings motormarknad
9-10 Gelleråsen, Karlskoga Avrostning på bana
info Björn Andersson 08-732 37 24

9-10	Fassberg	Tyska SoS
10	Jerez, Spanien	GP-VM
10	Hockenheim, Tyskland	Superbike VM
17, kl 9 ⁰⁰	Halden-ToR, start Kungälv's fästning info Carina Mattson 031-12 32 49	DUCATI-utflykt
17	Imola	F1 (4 hjul)
22	Cadwell Park, England	Bankörning, Ducati Owners GB
23-24	Stora Holm, Göteborg	Classic racing
23-24	Anderstorp	RR-SM
21-24	Italien	Mille Miglia
24	Francorchamps, Belgien	Superbike VM
24	Mugello, Italien	GP-VM
28-31	Lönsboda info Ulla Dagsberg 040-43 62 41	Italienträff
30-31	Gelleråsen	RR-SM
30-31	Knutstorp info Björn Andersson, 08-732 37 24.	BoT, SoS, Classic
30-31	Nürburgring	Tyska BoT
31, kl 10 ⁰⁰	Varberg ToR, start Götaplatsen, Gbg info Magnus Dahl 0303-638 97	DUCATI-utflykt
31	Alastaro, Finland	8-timmars Endurance
31	Catalunga, Spanien	GP-VM
31	Monaco	F1 (4 hjul)



Höjer och Johansson på upptäcktsfärd. Lastbilen gick senare sönder. Foto: S. Jakobsson

Juni		
1-12	Isle Of Man	Isle Of Man TT Races
6-7	Zolder/Belgien	Tyska SoS
13	Aspö, Skövde info Stefan Jakobsson 0502-151 03	Battle of the Motorvelocipeds
13-14	Knutstorp	RR-SM
13-14	Mallory Park, England	SoS
14	Hockenheim, Tyskland	GP-VM
14, kl 9 ⁰⁰	Läckö ToR, start Kungälv's fästning info Staffan Facht 0303-161 04	DUCATI-utflykt
20-21	Colmar-Berg	Tyska BoT
20-21	Circuit Carole utanför Paris	SoS och BoT, Ducati Club de France
20-21	Le Mans, Frankrike	24 h, sportvagnar
21	Andorra, Jarama	Superbike VM
23	Assen	RR-EM
27	Assen, Holland	GP-VM
27-28	Sviestad	RR-SM
28, kl 10 ⁰⁰	Lyngern ToR, start Götaplatsen, Gbg info Ragge Hallgren 0303-185 97	DUCATI-utflykt
28	Zeltweg (Österreichring), Österrike	Superbike VM
Juli		
4-5	Gelleråsen info Björn Andersson 08-732 37 24.	BoT, SoS, Classic
4-5	Sviestad	RR-SM
4-5	Belgien, Francorchamps	24 timmars Endurance VM
12	Hungaroring, Ungern	GP-VM

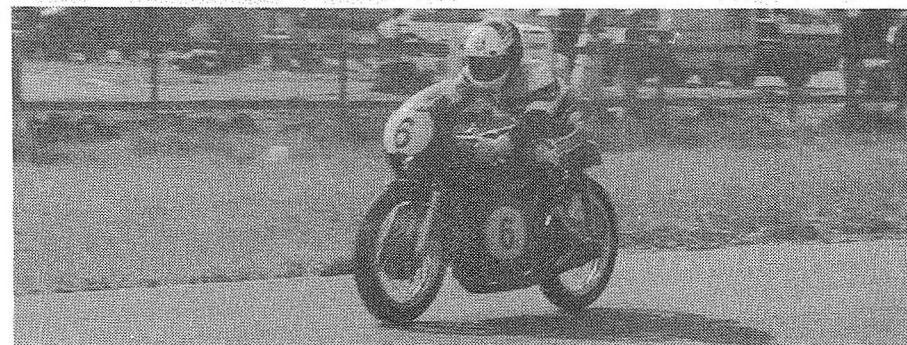
18-19	Knutstorp	BoT
19	Malaysia	8 timmars Endurance VM
19	Mugello, San Marino	Superbike VM
19	Nürburgring	Tyska SoS
19	Paul Ricard, Frankrike	GP-VM
23-26	Zeltweg, Österrike	Ducatiträff
25-26	Nürburgring	Tyska BoT
26	Japan, Suzuka	8 timmars Endurance VM

Augusti

1-2	Sviestad	Classic racing, 27 års racet
1-2	Heldbergring	Tyska SoS
2	Interlagos, Brasilien	GP-VM
8	Hockenheim	Tyska SoS
9, kl 17 ⁰⁰	Marstrand ToR, start Kungälv's fästning info Magnus Dahl 0303-638 97	DUCATI-utflykt
14	Most, Tjeckoslovakien	Superbike VM
14-16	Rävlunda, Göteborg info Hans Holgersson 031-87 12 17	Laverdaklubbens träff
15-16	Gelleråsen	RR-Nordiska Mästerskapen
22-23	Anderstorp	MCHK banträff
23, kl 9 ⁰⁰	Båstad-ToR, start Götaplatsen, Gbg info Staffan Facht 0303-161 04	DUCATI-utflykt
23	Malaysia, Johor	Superbike VM
29-30	Alastaro, Finland	BoT
29-30	Knutstorp	RR-SM
29-30	Straubing	Tyska SoS
30	Sugo, Japan	Superbike VM
31	Manx TT, Isle of Man	Road Racing

September

5-6	Knutstorp	SoS
5-6	Anderstorp	Classic racing, MC och bilar
6, kl 11 ⁰⁰	Tullsjö-ToR, start Götaplatsen, Gbg info Farsan Friman, 031-88 31 35	DUCATI-utflykt
6	Sydafrika	GP-VM
6	Hockenheim	RR-EM
12-13	Mosbach	Tyska SoS
13	Nürburgring	Tyska BoT
13	Monza	F1 (4 hjul)
13	Assen, Holland	Superbike VM
19-20	Anderstorp	BoT
19-20	Bol d'Or, Frankrike	24 timmars Endurance VM
19-20	Assen, Holland	BoT, SoS, Classic
20, kl 12 ⁰⁰	Annelundstur, start Statoilmacken Hol info Jonas von Dahl 0302-323 30	DUCATI-utflykt
26	Sviestad, Linköping	Banträff MCHK
26	Dahlemer Binz	Tyska SoS
26-27	Aalen	Tyska BoT
27	Anderstorp	Superbike VM
27	Donington, England	RR-EM



Håkan Månsson spränger ljudvallen. Foto: Cucciolo Emeritus M. Werkelin.

Oktober

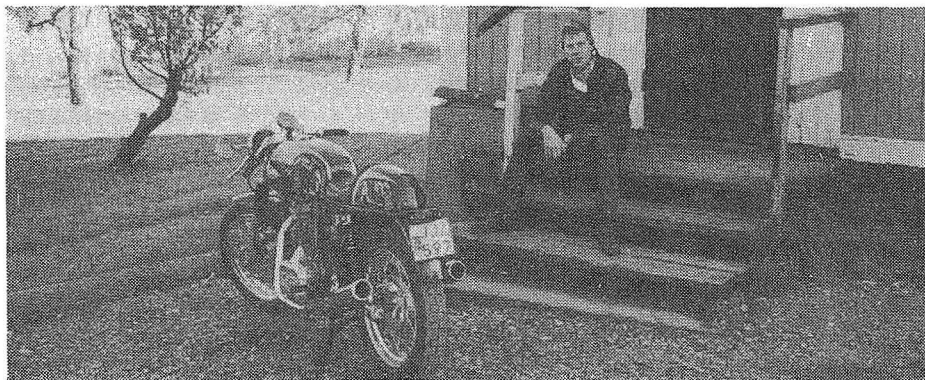
3	Sviestad	Endurance Bol'd Sviestad
4	Monza, Milano, Italien	RR-EM
4	Monza, Milano, Italien	Superbike VM
17	Birmingham, England	Ducati Owners Club, årsmöte
17-18	Most, Tjeckoslovakien	Tyska SoS
18	Australien, Phillip Island	Superbike VM
25	Nya Zeeland, Manfeild	Superbike VM
25	Australien, Phillip Island	6 timmars Endurance VM
25	Malaysia, Johor	6 timmars Endurance VM

December

1-6	Birmingham, England	MC Mässa.
-----	---------------------	-----------

Året

Onsdagar	kl 19 ⁰⁰ , Brostugan, Stockholm	Traditionell Onsdagsträff!
Onsdagar	kl 19 ⁰⁰ , Ljungans Kafé, Avenyn, Gbg	Onsdagsträff!



- Det är ju fan att man inte har råd till en sidvagn, mumlar Carla Alvik. Foto: ?

30 - 31 MAJ 1992

RING KNUTSTORP

CLASSIC RACING
(Historiska RR-maskiner)

BATTLE OF THE TWINS
(2-cylindriga fyrtaktsmaskiner)

SOUND OF SINGLES
(1-cylindriga fyrtaktsmaskiner)

Lördag	f.m.: Träning e.m.: Tävlning, Classic Racing
Söndag	f.m.: Träning e.m.: Tävlning, Alla klasser

Arrangör: Hyllinge MS
MCHK Racingsektionen



TUSENDELEN till DUCATI

Vi har valt att satsa vårt krut på reservdelar och tillbehör till Ducati. Vi har över tusen olika reservdelar i lager till Ducati, och har byggt upp ett kontaktnät över hela Europa för att kunna skaka fram de mest krångliga delarna till Ducati. Det mesta du behöver har vi hemma, och är det bråttom kan vi ofta skaka fram udda ovanliga delar på 10 dagar, men kanske vid akut brådska mot en extra fraktagift eftersom vi har minimifraktpriser o dyl. Slå en signal till Sveriges största Ducati reservdelsdepå, tel 0322-30124, 30129, 30159.

RACE & SPORTTILLBEHÖREN till DUCATI

Underbara ljuvliga delar från hela världen till din Ducati finner du i vår katalog. Beställ den bums om du inte redan har den.

DUCATI HOJAR ?!?!?!?

Vår önskan är att försöka hålla en hög nivå på service, underhåll, reservdelar och garantier. Tyvärr är inte nuvarande Ducatimportör inne på samma våglängd, och vi känner att det skulle bjuda oss emot att sänka oss till den nivå som han önskar. Därför kommer vi inte att sälja nya Ducati förrän vi har kunnat finna ett fungerande samarbete med någon leverantör. Har du köpt din nya Ducati hos "Svenssons cykel & sport" eller hos någon annan som inte har möjlighet att hjälpa dig med service eller garanti, så är du hjärtligt välkommen till oss. Men tyvärr får vi ingen ersättning från importören för en stor del av garantierna, så därför är vi tacksamma om du betalar i vanlig ordning till oss, och sedan gör upp detta med importören eller den handlare som du köpt hojen av, om inte hojen är köpt hos oss vill säga.

VERKSTADSARBETEN

Vi har i år lyckats pressa ner väntetiderna för att påbörja jobbet till en vecka ungefär. Så slå en signal om du behöver hjälp med service, reparationer eller lagning av krockar. Vi försöker vara snabbast i landet på att laga din hoj eller att få fram reservdelar. Har det hänt en liten malör och hojen behöver lagas upp på försäkringen, så kom bara hit med hojen så hjälper vi dig med alla kontakter med försäkringsbolaget mm.

BISCAYAHÄLSNINGAR

Panta, Tomas & Anette, Sören

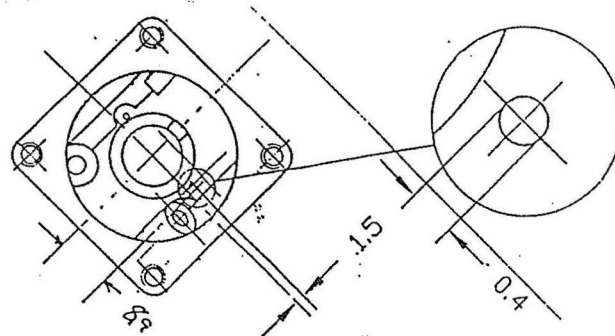
Biscaya motor & racing

Hol 1257. 441 93 Alingsås



DUCATI SERVICEMEDELANDE

Det har visat sig att Webern funkar mycket bättre om man borrar ett hårstråstunt hål mellan accpumpen och flottörhuset. Om du inte redan känner till detta kommer här en liten skiss om var hålet skall borraras.



Vanligtvis bör du borra hålet lite närmare centrum än på skissen, eftersom man måste träffa tunnt gods med hålet. Om du tittar inne i flottörhuset förstår du vad jag menar, kommer du lite åt sidan måste du borra 10 mm djupt men träffar du rätt räcker det med två mm's djup. Vi rekommenderar att du spänner upp förgasaren i en pelarborr med nedvevbart huvud. Förborra lite med ett 1,5 mm borrar så att 0,4 mm's borret inte glider. Sätt sedan i 0,4 borret utan att rubba inställningen och sänk ner genom att veva försiktigt. Smörj med tunn olja när du borrar. Är det problem så är det bara att för dig att skicka hit förgasaren så borrar vi åt dig.

blås gärna ur alla kanaler när du ändå har förgasaren lös. Och smörj upp alla leder i spjäll och dyligt, och kolla att spjällen går lätt. Det har hänt ett par gånger att gasen hängt sig. Om spjällaxel trycks åt ena sidan kan den också kärva lite. Se även upp med slangklämman till bensinslangen så att du inte vrider den så att den kan kroka i gasarmen/fjädern vid fullgas, det kan bli en otrevlig överraskning utanför korvkiosken nästa gång.

DELLORTO FÖRGASAR SATS

Vi håller på att förhandla oss till ett pangpris på Dellorto förgasarsatser. Vi kommer att höra av oss under hösten om lite olika paketpris på läckra tillbehör, till competizionepriser!!

Hälsningar från ett soligt Biscaya

Biscaya motor & racing

Hol 1257. 441 93 Alingsås

Isle of Hisingen TT

Han såg mig i ögonen med trött blick men sa inget. Sedan tittade han bort och lät höra ett svagt harklande. Det var tydligt att han inte trodde mig.

Det var i juli månad. Vi hade fantiserat om det många gånger, mest om vintrarna. Fantasier blir vildare då. Sena kvällar med asketiska koppar the, snöyra utanför fönstret och gärna ett stämningshöjande gaffelben lutat mot bordskanten. Det är just vid de tillfällena man utträttar storverk. Just då kan man krossa kontinenter, eller förverkliga motorcyklar som fötts långt inne i en abstinensberusad hjärnas dunklaste hörnen.

Det värsta av allt återkom obönhörligen: **Isle of Hisingen TT races.** Värst av allt, just för att det var den mest ouppnåeliga av alla våra komplexoida uppfinningar.

Norra Hisingen har idealiska TT-sträckningar. Vi visste precia vilka vi ville använda. Klockans lilla visare borde närmast sig 12 när vi visste hur de kurviga partierna skulle bindas ihop. En ocn annan ointressant bit måste med nödvändighet finnas med. Någon chikan kanske, för att förebygga idiotiska utväxlingar.

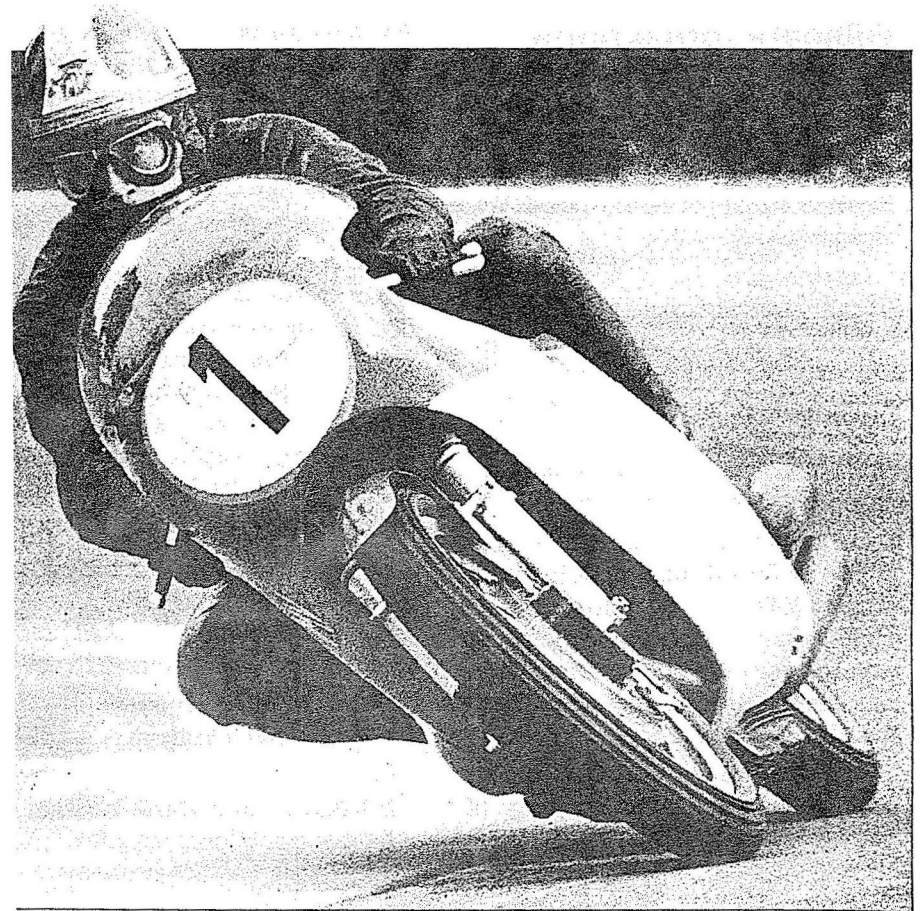
Halvannan mil kunde slingan bli och två järnvägsövergångar kunde ordnas. Några refuger behövde knackas bort för att kunna leda in slingan till ett start- och målområde som låg nära till för allmogen och med fina naturläktare.

Platsen fanns, precis mitt för Texacmacken, mitt i förorten. Där fanns en lång raka med en gångtunnel under, som kunde bli vårt svar på Ballaugh Bridge, eftersom asfalten satt sig svårt på ömse sidor om tunneln, fast fortare. Fin grässlant fanns och till och med tillgång till bandepå, med lite god vilja. Bilden i bakhuvudet var kristallklar och återkom flera gånger den vintern, allt medan månar föddes och dog.

Det hade varit en varm dag och jag hade sannolikt varit i Uddevalla men minns inte så noga. Vägverkets plåtskåp hade tackat mig för att jag spar skogen, vilket fick mig att fundera över deras mätnoggrannhet. Efter en lång och oinspirerad europa-vägskörning, svängde jag av motorvägen för att få lite mer livad körning sista biten.

Just då, med Pantahns vällustiga bröl ur Contidämparna, mindes jag ingenting av vinterns märkliga hallucinationer. Irriterat väjde jag för en cyklist och växlade ner in mot nästa kurva. I utgången vinglade en till. Ilsken tutning och så upp genom lådan igen, störd. Längre fram siktade jag en hel klungra och jag insåg att jag hamnat i ett organiserat lopp för trampcyklar. Jag lugnade ner mig.

Krokvägen övergick i förortsgator och klungan jag kört om måste varit ledarna, för sedan var det tomt. Vägen svängde svagt och snart siktade jag Texacmacken. Det var som om tiden stannat.



500 meter framför mig såg jag nderollen över vägen: MÅL. Det urrade runt i huvudet. Publikhavet på ger sida fanns där. Stämningen av kfest syntes. Och så målbanderollens fantasibild, exponerad på thinnan, fysiskt. Nackhären reste sig. Jag insåg att chansen aldrig skulle mma tillbaka, växlade ner, hukade mig kom kåpglaset och hissade trottllarna. er gångtunneln gick jag med ett lätt

wobbel och inför en häpen publik passerade jag under målbanderollen med vänsterhanden sträckt i en segergest, mycket nära toppfart. När sången från Contidämparna tonat bort, visste inte cykelåskådarna vad de just bevittnat.

Jag sökte hans blick igen. -Jag har just gjort det. Målet var precis där vi sa, med publik och allt. Jag såg på honom att han tvivlade.

Anders Nyström

Billigare försäkringar

Nu är det 100% klart. 100-tals Ducati-ägare kan få billigare försäkring! Det började med att jag fick i uppdrag att "fixa till" effektuppgifterna på Ducati Hailwood Replica på uppdrag åt Lars-Håkan Gunnarsson i Ronneby.

Jag skrev då ett brev till fabriken där jag frågade efter effektuppgift på samtliga 900 Ducati och andra modeller före 1980. Det var ett år sen nu. Efter en liten påminnelse fick jag ett svar från Ducati Assistenza Tecnica där man helt enkelt skickade över italienska homologiseringspapper för ett antal modeller.

Jag vidarebefodrade dessa till Gunnar Almén på Svensk Bilprovningens huvudkontor i Vällingby. Efter diverse samtal kom han fram till att dessa papper inte var nog. Han krävde dessutom en bekräftelse från fabriken att dessa uppgifter gällde de modeller som sålts i Sverige.

Han skickade dessutom samtliga handlingar Svensk Bilprovning har på samtliga Ducati till och med 1986. Dessa

kopierade jag och skickade till fabriken med en förfrågan om de kunde komplettera och rätta effektuppgiften i dessa papper. Jag skickade brevet den 30/9 förra året. På fabriken tog en vänlig själ vid namn Sandro Rubbini hand om ärendet på ett minst sagt beundransvärt sätt.

Han ändrade inte bara effektuppgiften, utan ändrade även en del andra felaktiga uppgifter som fanns i de svenska papperen. Hur han kunde förstå den svenska texten vet i sjutton. Han är i alla fall värd ett stort tack som vi skall framföra på nåt sätt. Effekten har ändrats enligt följande:

När det gäller bl a 900 SS (kamskaft) och 500 Sport Desmo, så har jag inte fått några uppgifter från fabriken. Jag skall stöta på om dessa igen. Om du drabbas av ovanstående skall du göra följande:

- 1) Kolla vilken försäkringsklass du har nu.
- 2) Räkna ut vilken försäkringsklass du får med ovanstående uppgifter.

Modell	År	Från	Till
500 SL Pantah	80-82	37 kW	33 kW (DM500SL)
		37 kW	37 kW (DM500SL/B)
600 SL Pantah	81-84	43 kW	40 kW (DM600SL/A)
		43 kW	45 kW (DM600SL)
750 F1	85-86	52kW	46kW
860GT/GTS	75-76	46kW	31kW
900GTS	79	48kW	31kW
1000 S2, 1000 MHR	85-86	61kW	56kW
900 SD Darmah	78-83	51kW	44kW
900 SS Darmah	81	59kW	44kW
900 MHR	80-84	59kW	46kW

900 SS,
se s. 54.

3) Bedöm om det lönar sig att göra en ny regbesiktning av hojen.

4) Regbesiktiga i så fall om hojen (se till att ha verktyg mm i om den skall vägas).

Säg åt besiktningssmannen att effektuppgiften på din Ducati finns hos Gunnar Lindblom på Svensk Bilprovningens huvudkontor i Vällingby (ett telefonsamtal med honom räcker), tel 08-759 21 00. På Pantah-modellerna så står DM... instansat i motorblocket bakom bakre cylindern. Det finns också en 600 SL Pantah med 43 kW om det står R.H.S. instansat i styrhuvudet. På 500 Pantah med 37 kW skall det också stå R.H.S. instansat i styrhuvudet.

På 860 GT har han ändrat hjulbas från 1540 till 1520 mm, däcksdimension bak från 4.25x18" till 4.00x18" och cylinderdiameter från 84 mm till det riktiga 86 mm. På 860 GT & GTS har han ändrat slaglängden från 74 mm till det riktiga 74,4 mm.

På 900 GTS skall det stå en typskylt med texten "M.26-14-05" "1396" "866". Han har också gjort förtydligande att 900 SS Darmah har samma motor som 900 SD Darmah. En sak till: Försök att ändra registreringsbeviset utan registreringsbesiktning. Det bör gå om man tjarar lite. Det är ju i alla fall bilprovningen som skrivit in fel uppgifter.

MW

Hur räknar man då?

Jo, direkt från Pelle Skogmans enorma arkiv har vi fått följande uppgifter: (Effekt i kW x 100) / (Tjänstevikt i kg + 75 kg). Det vill säga en MHR på 59 kW och 220 kg ger: $(59 \times 100) / (220 + 75) = 5900 / 295 = 20,0$. En MHR med den riktiga "nya" effekten ger: $(46 \times 100) / (220 +$

$75) = 4600 / 295 = 15,6$. Sen får man stryka siste decimalen. Det betyder 15. Då skall vi sätta in siffrorna i sitt sammanhang. Försäkringsklassstabellen ser ut så här:

KLASS	UTRÄKNAT VÄRDE
01	0-5
02	6-8
03	9-12
04	13-15
05	16-19
06	20-24
07	25-

Det betyder alltså att MHR sjunker från försäkringsklass 06 till försäkringsklass 04! Ring och boka tid!

MW

Partikel Jannes sätt

Han lyckades övertala försäkringsbolaget att effekten var 46 kW som det stod i verkstadshandboken. I registreringsbeviset fanns det ingen uppgift. Det innebar att han sjönk en försäkringsklass.

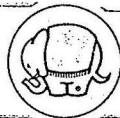
Men Janne nöjde sig inte med detta. Att få upp vikten vore inte så dumt. Sagt och gjort: Han infann sig för registreringsbesiktning med Replican fullproppad av verktyg och diverse tyngder. Vikten skrevs upp från 200kg till 235kg.

Men det saknas ju effektuppgift i registreringsbeviset, sa besiktningssmannen. Ja, den är 46 kW, se här, sa Janne och visade verkstadshandboken. Nej, mig lurar du inte sa besiktningssmannen, varvid han ringde bilprovningens huvudkontor.

Besiktningssmannen kom tillbaka med nöjd min och skrev ner 59 kW i handlingarna. Janne fick vända hemåt, 500 spänn fattigare, med en dyr försäkring! Janne säger nu att han skall sluta att besiktiga hojen...

DUCATI MECCANICA S.p.a.

40132 BOLOGNA - Via A. Cavalieri Ducati, 3 - Casella Postale 3138
Tel. (051) 405049 (15 linee) - Telegr. DUCATIMEC - Telex 510492 DUCMEC



Sede legale: Bologna
Cap. Soc. L. 7.000.000.000 int. vers.
Cod. Fisc. / P. IVA 00308800374
C.C.I.A.A. Bologna N. 103745
Reg. Soc. n. 11125 Trib. Bologna
N. Meccanografico M 130117

Bologna, 92.03.20

Vs. rif.

Ns. rif.

Oggetto:

Svenskt Bilprovning
Tekniska Avdelningen
Box 508
S-16215 Vällingby
S V E Z I A
k.a. Mr. Gunnar Almén

copy to

SVENSKA DUCATIKLUBBEN
c/o Micke Werkelin
Pyrolavägen 52
181 60 LIDINGÖ

Dear Mr. Almén

as requested by Mr. Werkelin, please find here enclosed a copy of the italian homologation of DUCATI 900 SS.

In this document You can verify that the max. power for the above bike is 42 HP (31 kW) at 5250 r.p.m.

Best regards

Sandro RUBBINI

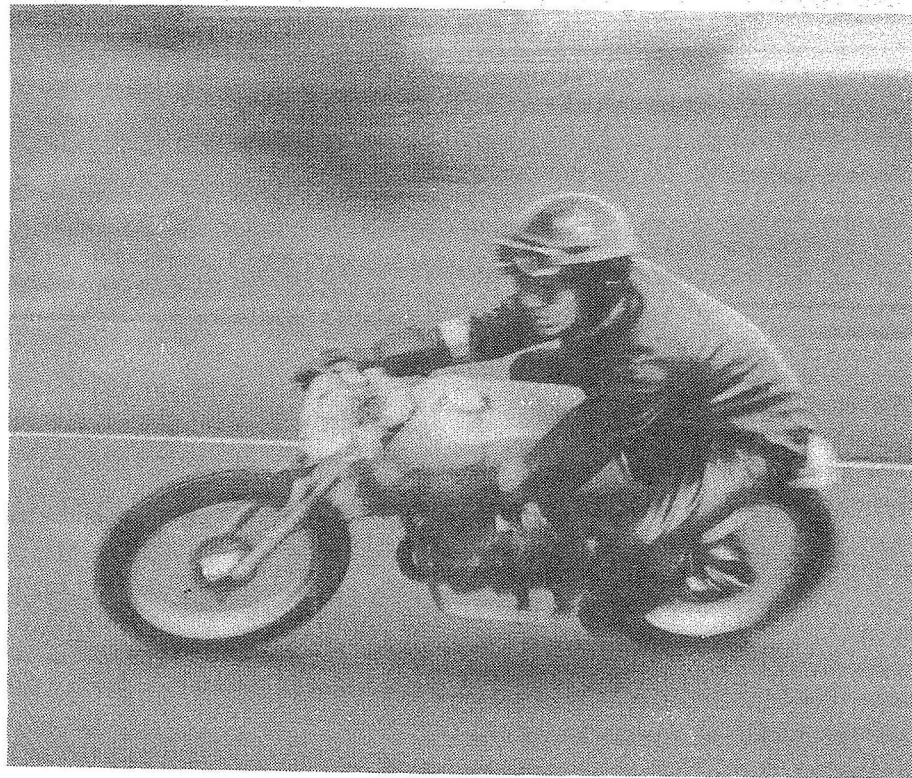
Dear Mr. Werkelin
it is my intention to thank you for the beautiful gift
I've got from you.

GRUPPO CAGIVA



thanks

EN LITEN VÄRHÄLSNING



Rennabteilung G m b H

VORSPRUNG DURCH TECHNIK

Sanningen om Rennabteilung:

Tillräckligt med KRAFT men desto mindre FREUDE!

Rapport från silly season

Vi befinner oss mellan två säsonger av Cucciolos Battle of the Motorvelocipeds. Det viskas och skvallras bland landets mopedister. Kontrakt skrivs och bryts, nya tekniska fenomen tar form och provas. Vi är mitt i silly season.

Sedan segermaskinen Rennabteilung, lika fejt som överraskande dragit sig ur, börjar rättorna dansa på bordet. Små privatbaserade team börjar vädra morgonluft och de stora etablerade stallen, Finkeloil, Sukiyaki och Acklinga visar tänderna.

Rennabteilung, ja. Varför drog de sig ur? En av de snabba förarna berättar så här; - Det blev ohållbart till slut. Stalledningen var förblindad av alla framgångar och krävde bara mer och mer. Kadaverdisciplin, månadslånga träningsläger och specialdiet. Jag tror till och med att vi i hemlighet blev dopade. Vi såg hur de andra teamen njöt av racinglivet och flickorna i depån. För oss gällde bara en sak: Segra, segra! Ofta uteblev våra löner.

Jag frågar honom om vad som händer nu. Rykten säger att han (som vill vara anonym) är på väg till Acklinga.

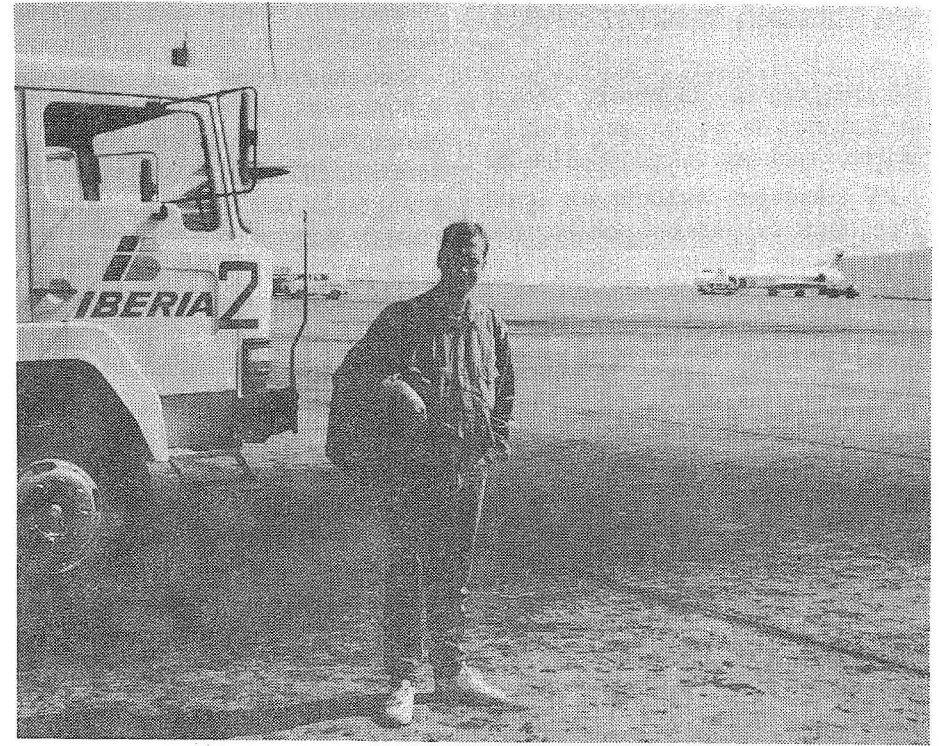
- Det där med Acklinga vill jag varken bekräfta eller dementera, men sant är att jag alltid imponerats av de trevliga västgötarna. Dessutom har de till

kommande säsong en helt ny maskin. En del andra team har också hört av sig, t ex Stor-Claus. De har lämnat ett förslag som ekonomiskt sett inte går att tacka nej till. Rent sportsligt är det desto mer tveksamt. Mer säger jag inte.

Nyhetererna om Rennabteilung är givetvis den skandal alla racinginitierade väntat på. Nyhetsvärdet i uppgifterna minskar heller inte direkt när vi härmed avslöjar följande; Saabföraren Lars Höjer kommer tillsammans med olycksfågeln Partikel-Janne med en till visshet gränsande sannolikhet sätta klorna i Rennabteilungs snabba Gilera. Om detta blir verklighet kommer mopedracingen i fortsättningen att bli en stor publiksport.

Dessa fakta får nog envar att stämma in med Gullan Bornemark och fråga sig; -Är du vaken Lars? Faktum är alltså att Lars Höjer kan göra comeback samtidigt som vi får se en skåning i ärkerivalen Acklingas färger!

Storfräsarna Sukiyaki börjar så smått resa sig efter alla skandaler. Till kommande säsong har de lyckats få till ett kontrakt med självaste Bert Karlsson, vilket innebär att de tillsammans med Lasse Holm kommer att skriva och sjunga in en kampsång inför 1992. Sukiyaki drar sig alltså som vanligt inte för att prova okonventionella vägar till framgång.



Finnkopp jagar segern. Foto: Bengt Bulvan

De fåordiga gossarna i Finkeloil är som vanligt förtegnade om sina planer. De låter dock förstå att 1992 års säsong skall vinnas. Till varje pris!

Enligt alla i ämnet insatta kommer segern att bärgas av de bland flickor så populära Acklinga. Med sin nya vattenkylda moped kommer de att köra åttor runt konkurrenterna. En mångårig och noggrannt genomförd infiltration av

Tidaholms tonåringar verkar äntligen bära frukt. Dessutom har Finnkopp och Taikon varit på Teneriffa, antagligen för att träffa och smörja sponsorer. För inte åker väl Finnkopp på charterresa utan syfte?

Detta är vad jag i nuläget kan delge er. Det är svårt att få fram uppgifter om övriga team. Folk hänger stora hänglås på sina vedbodas. Och på sina munnar.

Vi ses på banorna i sommar.

Allan Gocart

På Mässan med mr SAAB

Göteborg den 22 - 23 februari. Det var äntligen dags för motormässa och ducceklubbens marknado di loppo. Vad hände?

På måndagen anlände ett antal Ducatister till mässan och började montera upp klubbens monter. Till skillnad från de andra utställarna hade vi ingen simpel monter med publikdragande tricks typ video och världens längsta framgaffel.

Nej, vår monter byggdes som en trattoria. Vita väggar, ljusgrått golv, vita Italienska möbler, bardisk av ädelträ-imitation, italiensk espressomaskin. Vivaldimusik. Överst lyste klubbens klubbemblem (5 x 2 meter) i spotlight-sken med vita tredimensionella bokstäver på ljusgrå botten. På de öppna ytorna tronade ett par mekaniska fullblod. Kort sagt en sparsmakad, sval, elegant och diskret monter - en spegelbild av klubben precis som vi vill ha det.

Mässan, som hölls för första gången i Göteborg, var en mässa för alla typer av tingestar på hjul, allt från radiostyrda bilar via Alfa Romeo till trampcyklar och Ducati. Dessutom visade mc-branschen upp årets mc-modeller. På den avdelningen var det inte mycket av intresse.

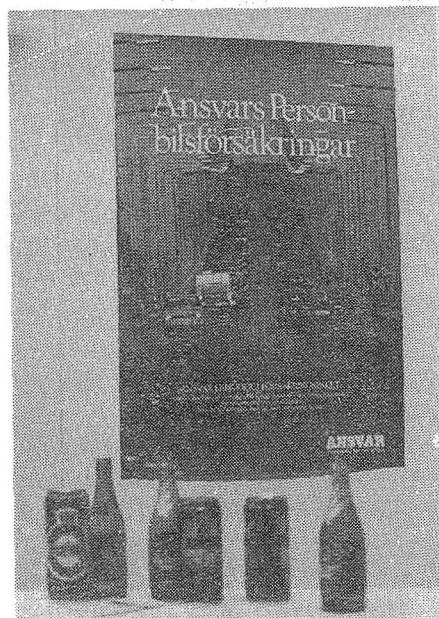
Nämnvärt är att Honda visade sin ovalkolvs motor. Honda kan inte ha det lätt. Varje år måste de hitta på någon ny intressedragande nyhet. Åren går och nu när inkapslade skivbromsar, turbo m.m redan är använt blir nyheterna alltmer bisarra. Men man måste tillstå att om ovalkolvs motorn haft runda kolvar skulle man varit imponerad. Motorn är ett litet smycke med plutenuttiga ventiler o dylikt. Nog om detta. Enda nyheten jag

minns från Yamahas monter är att SR 500 börjar säljas igen.

Rent allmänt chockar asiaterna (Enfield india undantaget, puh!) med groteska lacker. De har tagit de mest sensationella färgkombinationer, typ lila-ljusgrön-orange-blå, och bara splashat på de stackars motorcyklarna, som om de varit LSD-påverkade. Suck. Vi som sett Aprilias lacker har nu ett perfekt exempel på vad designers med smak respektive designers utan smak kan åstadkomma.

Nordbecks har på egen hand tagit fram en flersiders färgbroschyr över Ducati-Cagiva programmet. Totalproffsig. Vilken Ducatiimportör gjorde detta senast? Även montern var ok, mycket helröda hojar.

Men vad var det för en toffelhjälte-chopper som försökte kura ihop sig och gömma sig i montern. Tyvärr visade det



Skandalmonter hos nykteristerna! Fy fan!



sig att det var en italiensk freakshow. Ett missfoster avsett att skratta åt? Vi gråter. Har namnet Morini förtjänat att dras i smutsen på detta sett? Finns ingen rättvisa?

Andra sevärd montrar innehöll söta Austin Coopers, Ferrari F-40 och Dino. Glöm Testarossan. Jämfört med F-40 har den dendär otäcka och präktiga Porscheutstrålningen.

Bland mindre sevärd montrar utmärkte sig Svenska Finans, Svenska Motorcyklisters Centralorganisation och Svensk Bilprovning.

Besökantalet överträffade alla förväntningar. 60 tusen besökare, nästan alla på två dagar. Mässan kommer troligen tillbaka.

Inte fullt lika många besökte marknado di loppo. Första timmen fanns det bara ett par förgasartrattar och insugningsrör på försäljningsborden. Men när mässan stängt hettade det till. Allt kunde köpas,

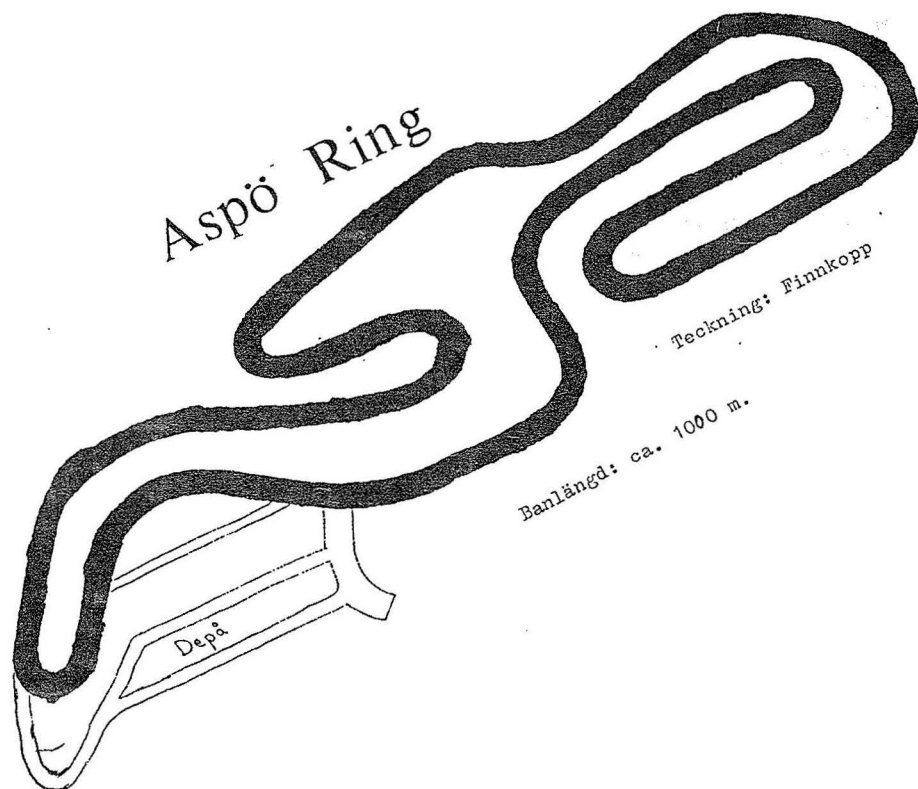
allt hade ett pris. NCR-karosser, en lös reg-plåt, trimmdelar, en Benelli-skärm, verktyg och en komplett 1-cylindrig Ducati i orginalskick. Allt till marknadspriser. Köpfest! En person som köpt ett par Brembo-ok för en spotstyver utbrast att det var hans lyckligaste stund! Nu skulle hojen igång! De flesta delarna blev sålda trots att det var ganska klen uppslutning från klubbmedlemmarna. Föredrar massorna att handla till fullpris hos Duccehandlarna?

När köpfesten kulminerat var marknadsbesökarna tvungna att lugna ned sig med rundpingis. När pulsen lagt sig var det dags för ett historiskt ögonblick i klubbens historia. För första gången delades ett förtjänstpris ut. Till vem och varför? Vem fick trycka ordförändans hand? På grund av att bildmaterialet ännu inte är färdigt kommer detta att uppmärksammas i en separat artikel i nästa Cucciolo.

Lars Höjer

5-års mopedjubileum!

Har du länge gott och funderat på om du ska våga ställa upp i Battle of the Motorvelocipeds? Gör då slag i saken och börja med riktig road racing! Såväl nya som gamla mopedister hälsas varmt välkomna till årets säsong. Ställ upp och slå sådana megastjärnor som Partikel-Janne one-man-team, Carlas "bom,bom,puff" Four Stroke Forever team, Arnes Big Bore team eller legendariska Acklinga Racing Team. Mopedcirkusen rullar således vidare och vi räknar med att köra deltävling No 1 lördagen 13/6. Anmälan eller frågor, ring Jonas 0502-142 85 eller Stefan 0502-151 03.



Regler för Cucciolos "Battle of the Motorvelocipeds" 1991-tills vidare

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

Partikel Janne på Assen

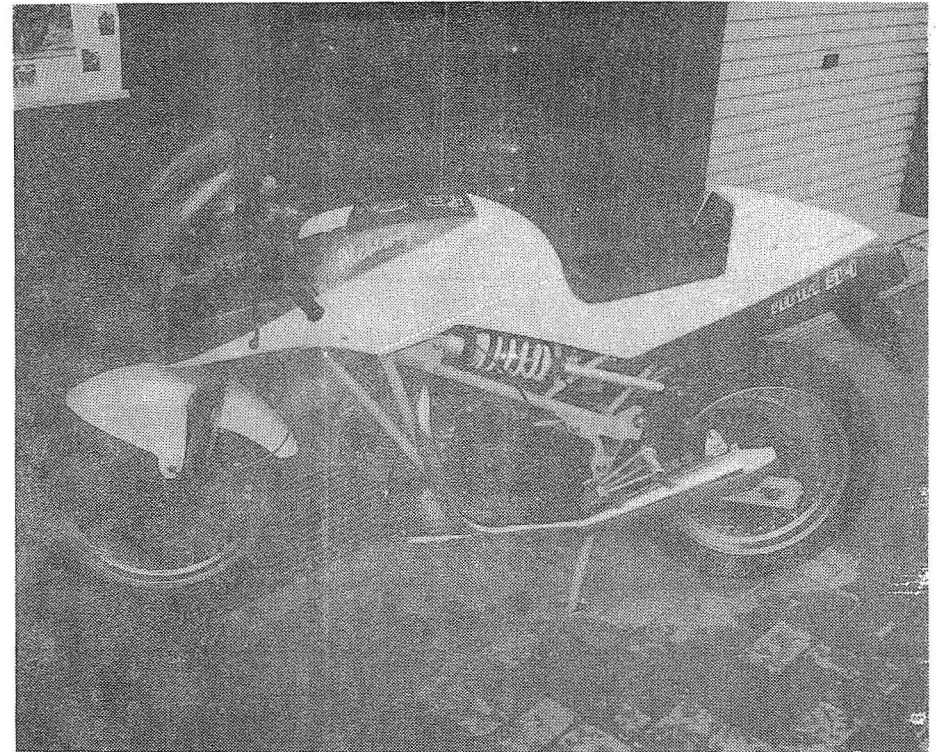
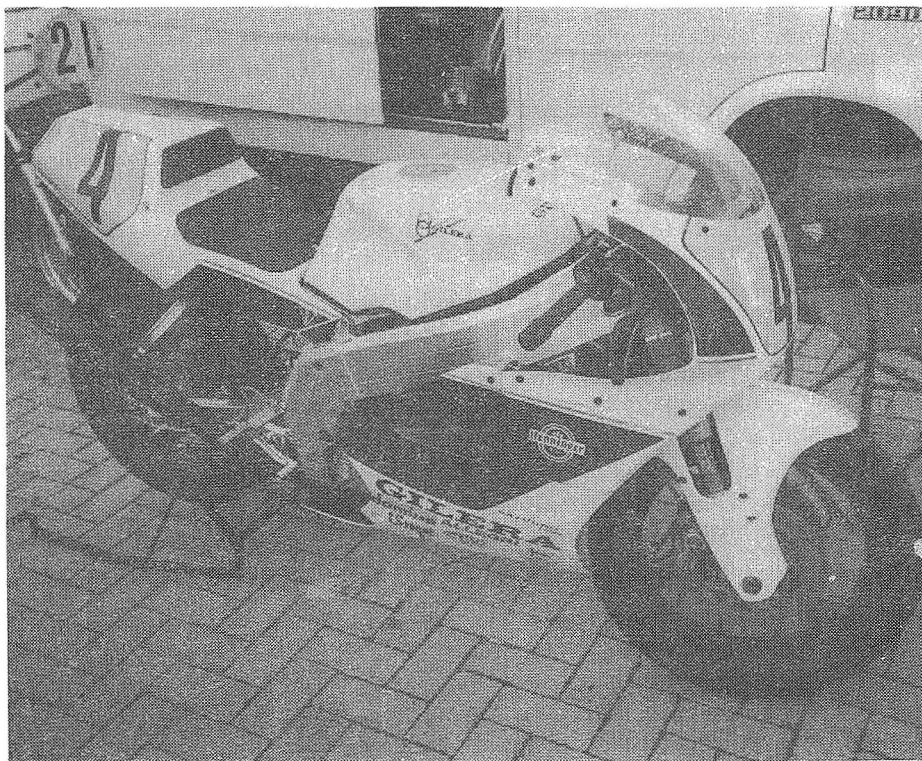
Cucciolo har varit och sett på Holländska Ducatiklubbens BoT tävlingar i Assen 7-8 september och kan rapportera från fantastiska tävlingar som är väl värda ett besök.

Förutom BoT i ett A-heat och ett B-heat så kör de V2 för tvåcylindriga Ducati, V1 för encylindriga, där det finns flera dussin med encylindriga Ducati att se på, diverse klubbmästerskapsklasser där ett stort antal mer eller mindre standard cyklar av alla modeller kör. Det finns även classic där det som namnet antyder körs med classic racing hojar. Antagligen finns här fler

intressanta hojar än du någonsin sett förut på samma ställe.

Till Assen är det ca 40 mil från Puttgarten, Kiel eller Travemünde så det klaras lätt av på en dag. Det är lätt att hitta, kör bara till Hamburg och sväng till höger så kommer du så småningom fram till Assen. Vid banan finns det utmärkta campingmöjligheter och depån är öppen för folk till fots eller med hoj om man betalar 20 gulden (60 Skr).

Förutom att komma in i depån med hoj så är allt gratis, läktare, camping, depåbesök mm. Så det finns ingen



anledning att tveka inför '92, det är bara att åka. Cucciolo återkommer med datum så fort vi får reda på när det är.

Vill man ha extra roligt kan man naturligtvis gå med i deras klubb och anmäla sig till tävlingen. Efter vad vi såg så skall det mycket till för att komma sist.

Det går även att köpa prylar till sin Ducati i depån, det fanns åtskilliga ställen där de säljer Ducatidelar, både till stånkor och twinnar. I år gick det dessutom att köpa signerade böcker av Alan Cathcart,

han var nämligen där och tävlade med sin Bimota Tesi och Gilera stånka.

Ducati 888 SP2 och SP3 var dussinhoj inne i depån och har man aldrig sett en kamskafts Ducati ombyggd till remdrift så finns det också anledning att åka dit.

Sen har naturligtvis Holland ett antal goda ölsorter som är väl värda att prova när man är på plats. Försök bara inte som undertecknad köpa mörkt öl där, det är nämligen alkoholfritt! (barbarer).

Jan Johansson

KLUBBPRYLAR

TYGMÄRKE GRÖN VIT RÖD. 25:-/st.

KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.

JACKAN:

Det finns endast några XL(54) kvar nu. Snabba på om du vill ha en. För närmare beskrivning; se Cucciolo nummer 6 och 7 -91. Kostar 900:-. Ring vid beställning...

WORLD-CHAMPION T-SHIRT:

Raymond Roche -90, Doug Polen -91. Rött/grönt tryck, vit tröja. Vrålmaxad. **STORLEKAR LXL**
Pris 120:-

DUCATI-MÖSSA



Ett fåtal
knallröda

70:- st.

POSTGIRO 604452-3

KLUBBPRYLAR

COLLEGE T-SHIRT

750 F1

VIT MED GRÖNT TRYCK

*Mike Hailwood
replica*

RÖD MED VITT TRYCK

**900
SUPERSPORT**

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

STORLEKAR M,L
Pris 85:-

Cucciolo - TRÖJAN "Livet börjar vid 130 dB(A)"
Vit långärmad t-shirt **STORLEKAR M,L,XL**
Pris 100:-

BESTÄLL GENOM ATT SÄTTA IN PENGARNA PÅ NEDANSTÅENDE
POSTGIRO. SKRIV PÅ INBETALNINGSKORTET VAD, HUR MÅNGA
SAMT DEN STORLEK DU VILL HA. HAR DU FRÅGOR OM NÅGOT
RING PETER TEL 08-750 46 18

POSTGIRO 604452-3

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Säljes

Moto Guzzi 850 LM III-84, uttagen -86.
3 700 mil, Öhlin bak, fint skick. 35 000:-
Lars 0520-815 88, 0520-388 44

Säljes

Ducati 750 Sport-89. Röd/blå, 500 mil,
mycket fin. 52 000:-
0302-211 33

Säljes

Första typen av Ducatijackan, strl 46
(stor), löstagbara ärmar.
Annie 08-758 61 65

Köpes

Två tändförställningsboxar (alt en),
Bosch, till Darmah alt 900 SS.
Lars 08-89 49 36

Säljes

500 Pantah-81, 4 400 mil, 600 cyl &
högkompkolvar, Gianelli 2-1, Öhlinare,
ny växellåda, nytt bakdäck mm. Alla
originaldelar medföljer. 27 500:-
Anders 08-741 25 50

Säljes

Ducati 900 Super Sport-90. Extremt
välskött, 1 500 mil, säljes för 69 000:-, ev
byte 907ie.
Björn 011-16 89 43, 011-15 60 12,
010-91 40 22

Säljes

Till kamskaft 900, ett par cylindrar, ett par
Mahle kolvar 86.4 mm. Nya.
Mats 0418-363 18

Säljes

Ducati 750 F1-87. Race + original, säljes
motvilligt.
Johan 040-92 68 23

Säljes

Bromsok två st, 999:-, gaffel Marzocchi
38 mm med polerade underben, 1 800:-,
kronor till 38 mm gaffelben (med stolpe),
600:-, lykthållare original kromade, 100:-
kamaxlar org 900 SS 1 000:-/paret, tänd-
spole till Bosch tändningen, 500:-
Jonas 0302-323 30

Köpes

Kraschade motorkåpor till 900:an (de
kantiga kåpor), vänster, höger samt
kåpan över växellådsdrevet, kravet är att
tätningssytan mot blocket är någorlunda
intakt. Jag köper även hydraul-
kopplingshandtaget med behållare och
slang (av dig som bytt till torrkoppling på
Pantahn).
Bosse 013-10 27 64

Säljes

Ducati 906 Paso-90. Röd, 1 200 mil,
Misanoljuddämpare. 56 000:-
Lasse 0302-403 26

Spekulation

Albert & Albert är fortfarande de stolta
ägarna till SKYLTEN. Emellertid har ju
allt sitt pris varför seriösa köpare torde
anmäla sitt intresse.

En Albert & Albert annons

A&A SRPES II

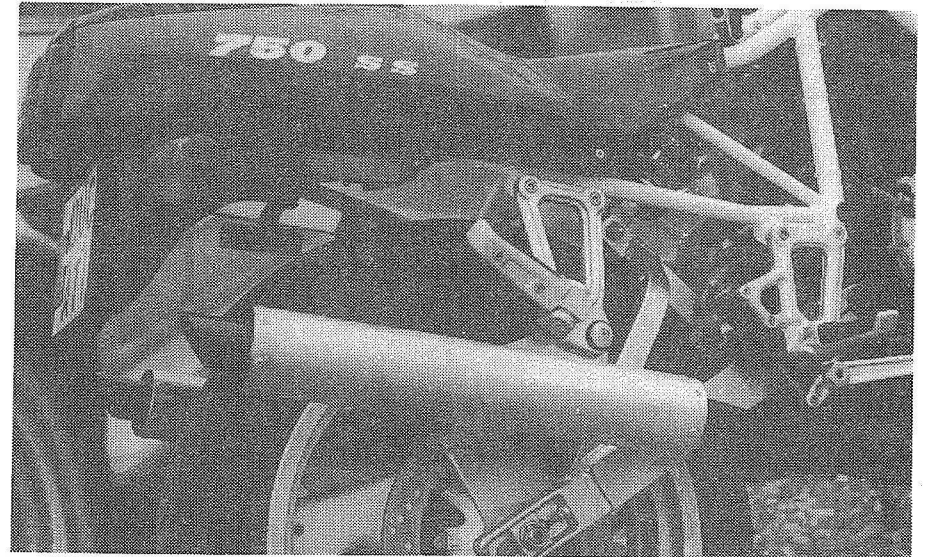
Albert & Albert Special Race
Performance Exhaust System II. Detta
avgassystem har blivit grundligt testat av
Tekniska Högskolan i Lund där docent
Rolf Olsson gjort ett fantastiskt arbete.
Systemet är grundligt uppmätt med
avseende på vridmoment och effekt. I ett
senare nummer av Cucciolo kommer
docent Olsson själv att kommentera sina
uppmätta värden. Vi kan inte låta bli att
nämna det faktum att vridmomentstoppen
ökar med i det närmaste 30 % .

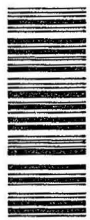
Utformningen av systemet har
koncentrerats på en höjning av vridet,
eftersom det finns ett antal mindre
nogräknade företag som säljer så kallade
effektsystem som inte gör skäl för namnet.
Enligt docent Olsson har han mätt upp
system som givit mindre effekt än
originalsystemet. Foton på testprocedur
och testutrustning samt alla relevanta data
och diagram kommer i ett senare nummer
av Cucciolo.

Som en sorts bonus har vi fått ett sound
som gjort intryck inte bara på den
närmaste omgivningen i form av sura
grannar utan också på företrädare för
Ducatifabriken. Vid vårt senaste besök i
Bologna hade vi med oss prototypen och
monterade dessa på en av testmaskinerna.
Herrar Camporetti och Bottognali som
båda arbetar på utvecklingsavdelningen
har också satt igång ett testprogram med
utgångspunkt från de värden vår
dokumentation kunde uppvisa.

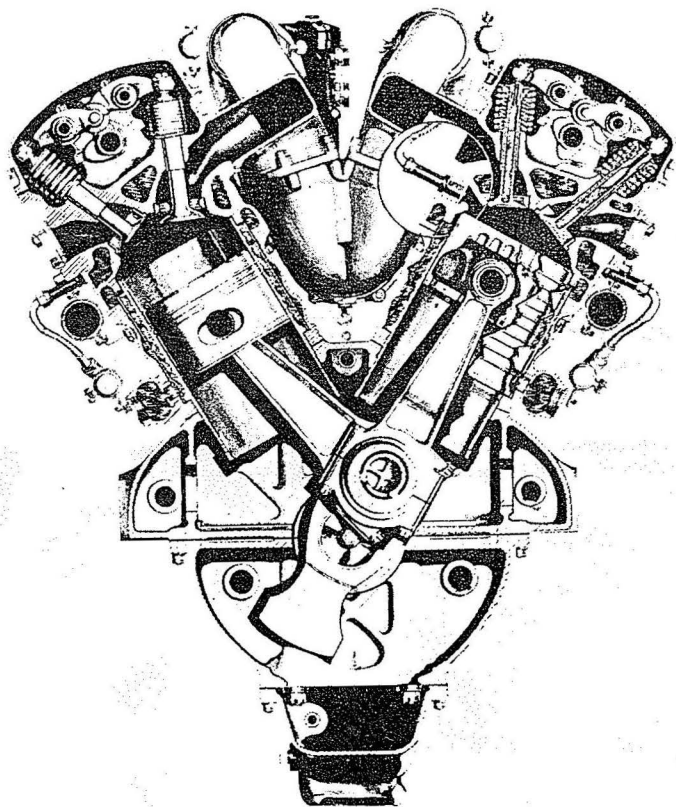
Docent Olsson har vid ett flertal
tillfällen redan varit nere i Bologna för att
hjälpa till med tekniköverföringen och se
till att den tillämpas även på de maskiner
som nu prepareras för tävlings säsongen
1992. Självklart ser vi med glädje fram
emot vad dessa resultat för med sig på
tävlingsbanan. På detta sätt kanske vi i
Sverige kan vara delaktiga i ytterligare ett
VM-guld för Ducati i Superbike.

Ett A&A reportage på tiden





Numrets veck.



Allison 28 I V12 1941. Turboladdad flygburk.