

Cucciolo

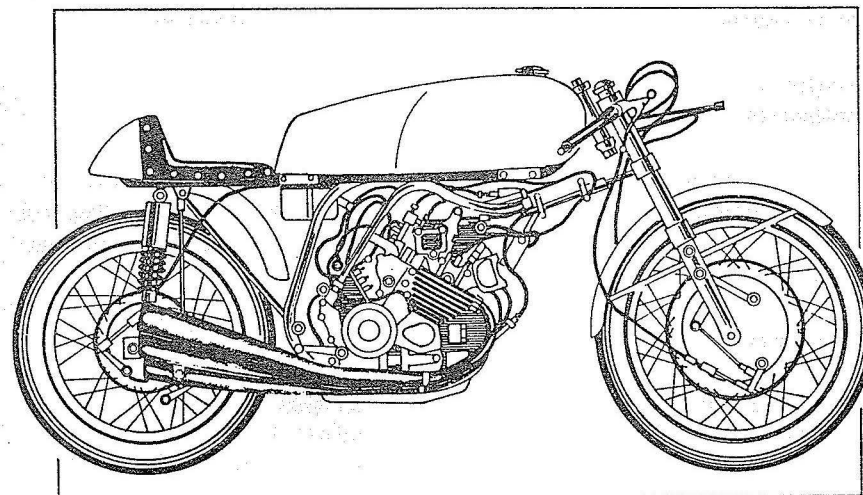


Globalt miljöproblem

Nr 2/1992

Nr 39 sedan Nr 1

HONDAJUBILEUM!



Vi firar att Honda motorcyklar fyller 44 år!



Svenska **DUCATI** Klubben



Cucciolo

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

STYRELSE/BOARD

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

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

ADRESS/ADDRESS

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

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

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

TRÖJOR OCH DEKALER

Peter Lindqvist, Lofotengatan 20^V, 164 33 Kista, tel 08-750 46 18, pg 60 44 52-3

NYA OCH GAMLA TIDNINGAR

Eva Sällberg, 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, Skogsglantan 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

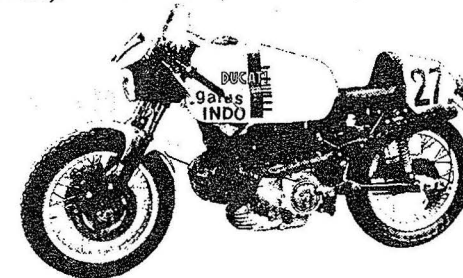
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84
Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

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).



5. Ord från t.f redaktören
7. Höna bluff ...
10. Det hänger på formen
12. Honda NR500
14. Peter Näsas Honda
15. Härliga Hondahojar!
17. NR = Nut Roaster
18. Varför Soichiro drog sig tillbaka
20. Honda multitaktare än
22. Honda och Lasse Berghagen
28. Honda GL 500 DL
32. Honda bildkavalkad
36. Senaste nytt
46. Paso 750
48. Superbike
50. Ducati 750 SS hårdtestas
54. Motorshow
56. Cucciolo har läst
60. Flygsoppa
61. Cucciolos etikettspalt
64. Årsmöteskallelse
66. Borgo P

Då vår ordförande som bäst håller på att meka med sin Yamaha och chefsredaktören rest bort, fick jag den stora förmånen att knäpa ihop lite förord. Vi börjar med nyheten som spritt sig rätt snabbt: Vi har i skrivande stund ingen generalagent för Ducati i Sverige! Nordbecks Motor Import har av sagt sig agenturen för Cagivas landsvägsprogram. Han vill dock fortsätta med Husqvarna. Jag har inte lyckats nå Ulf Nordbeck för en kommentar, men det finns säkert flera anledningar till detta. Det sägs bl.a. att han blivit lovad 60 Ducati i år, men när det kom till kritan blev det bara 10! Varför det blev så skall vi försöka att återkomma till i nästa nummer. Sen kan man fråga sig om Nordbeck haft nåt intresse av landsvägshojarna? Han blev ju mer eller mindre påtvingad dessa då Flöters gav upp. Vi får hoppas att det här inte leder till allt för mycket krångel för bl.a. de som har garantiärenden. Vem skall man vända sig till nu?

Det ryktas också om att det pågår förhandlingar med en ny generalagent i Hassleholm. Det lär vara en svensk-italienare med Ducati-intresse som idag

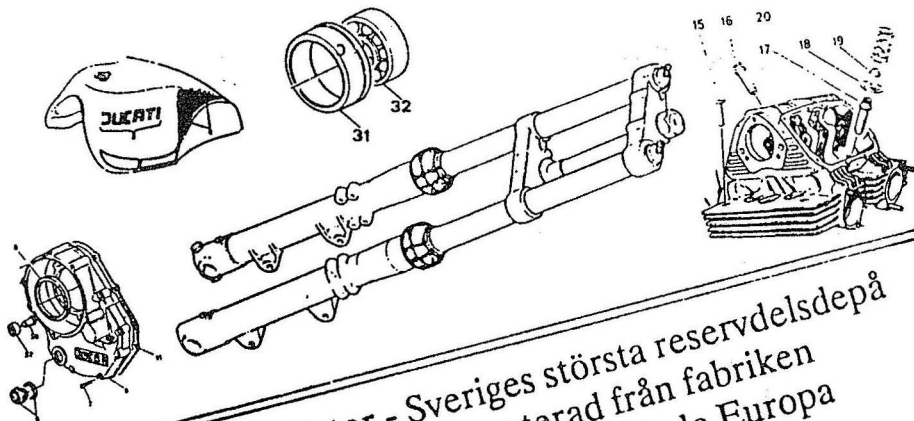
importerar andra italienska produkter. I Stockholm har Samuraj Motor gått i konkurs. De var dock aldrig speciellt intresserade av Ducati. Stockholmare kan i stället vända sig till MC-Hörnan i Södertälje som verkar ha ett gott rykte. Biscaya Motor i Hol utanför Alingsås, har blivit lovade en sändning hojar i juni, direkt från fabriken. Med Biscaya är inte intresserade av att ta över importen. Det skulle bli för mycket jobb samt kräva extrapersonal. Man vill ligga kvar på den nivå man har på firman idag. Vi kan vara glada för att det tack vare dem finns bra reservdelstillgång i Sverige.

Hoppas förresten att ni gillar vårt nya samarbete med Honda-bladet. En nödvändig åtgärd i dessa kristider. Till sist vill jag bara nämna MCM. Det blir allt mer Ducati och andra intressanta maskiner i MCM. Och så nämner de ju Cucciolo till som tätt. MCM = Cucciolos favorittidning!

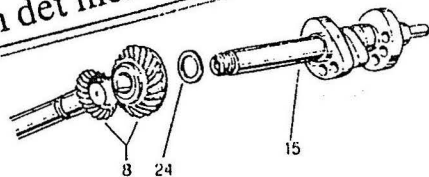
Ha en skön sommar. Vi syns i Norge.

Micke Werkelin, t.f. redaktör

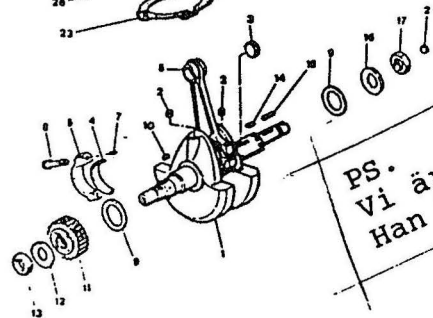
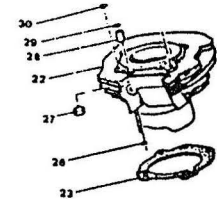
DUCATI RESERVDELAR



Biscaya Motor - Sveriges största reservdelsdepå
 Skulle någon del vara restnoterad från fabriken
 så hör av dig, vi har ett kontaktnät över hela Europa
 och brukar kunna skaka fram det mesta.



Hol 1257, 441 93 Alingsås
 Telefax nr 0322-30180
 Telefon 0322-30124, 30129, 30159



PS.
 Vi är sams med Norbeck igen.
 Han har skärpt sig ordentligt.

BUTIKEN ÖPPEN:
 Tis. - Fre. 13-18, Lör. 10-13
 OBS! Måndagar stängt

Höna bluff . . .

Som alla känner till har Honda släppt sin ovalkolvarare. Visserligen kommer den att kosta 400 000 spänn, men ändå. MC-journalister faller som käglor för Hondas enorma reklamlkampanj. Hondas idé är förmodligen att göra hojen till en magnet för att sälja det övriga programmet. Honda lär ju dessutom vara i en mycket svår ekonomisk knipa.

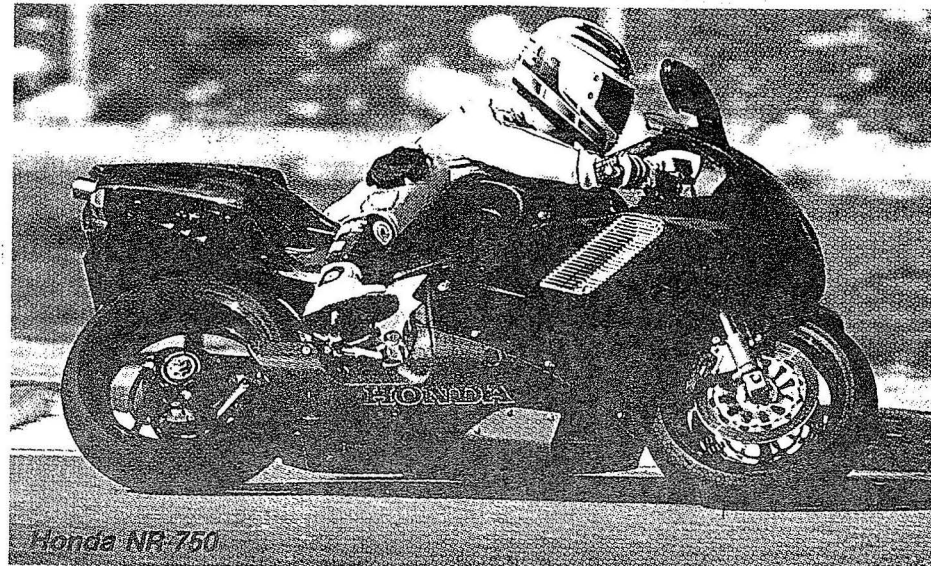
Den enda journalist som genomskådat bluffen, vad jag vet, är Alan Cathcart (se MC-nytt Nov-Dec -91). Vad är det då som är en bluff. Ja, i stort sett alla fördelar som Honda uppger är ren bluff. Hogen är helt enkelt en tungt missfoster.

Motorn togs fram redan i mitten av 70-talet. Då trodde Honda att man kunde göra en 4-taktare som kunde konkurrera med 2-taktarna i 500-klassen. MV hade ju dominerat klassen totalt i 20 år med sina 4-takts radfyror (som Honda mer eller mindre själva kopierat 10 år tidigare).

Men det behövdes mer än 4 cylindrar. Kruxet var att reglementet förbjöd mer än fyra cylindrar. Vad gör man? Jo man tar en V8 och binder ihop kolvarna parvis. Då får man fyra cylindrar med ovala kolvar. Man satsade hårt i slutet av sjuttioalet, men tvingades ge upp efter att ha plöjt ner åtskilliga miljoner i projektet. Man blev fränkörda av Yamahas och Suzukis 2-taktare så det blev pinsamt. Man konstruerade därefter en egen 2-taktare.

Men man la inte ovalkolvarerna på hyllan. Det var redan för mycket prestige inblandat i projektet. Man försökte i en del Endurance-race under 80-talet. Trots att man endast hade 4-cylindriga hojar som motstånd, fick man stryk.

FIM började dra öronen åt sig och förbjöd hojen i alla klasser. Den är



Honda NR 750

nämligen så dyr och komplicerad att den skulle fördyra kostnaden för raceförarna avsevärt. Det skulle vara billigare att bygga en V8:a. Men dessa hade man ju redan förbjudit av kostnadsskäl. Nu trodde man att Honda slagit sista spiken i kistan. Men, nej.

När Honda kom in i sin ekonomiska kris bestämde man sig för att försöka få in lite pengar till det mycket kostnadskrävande projektet. Man beslöt sig för att bygga en liten serie och sälja för dyra pengar. Man skulle egentligen behöva ta ut astronomiska belopp för varje hoj för att täcka kostnaderna för utvecklingen. Men man ansåg att reklamvärdet var värt en hel del. Därför säljer man hojarna för "bara" 400 000 kronor styck.

I en stor bluffkampanj säger man att motorn har stora fördelar. Bl a har den lägre friktion. Än vadå? Lite matematiska uträkningar bevisar motsatsen:

Låt oss jämföra 1) En encylindrig motor på 500 cc. 2) En tvåcylindrig motor på 500 cc och 3) en encylindrig ovalkolvare på 500 cc. Vi låter motorn få kvadratiska mått (samma borrhning och slaglängd). Det ger:

- 1) 86 X 86 mm
- 2) 68,3 X 68,3 mm X 2
- 3) 57,1 mm över smala partiet,
114,2 mm över breda partiet X
68,3 mm (samma slag som nr 2).

Om man nu räknar omkretsen kan man lista ut hur det förhåller sig med friktionen:

- 1) 270 mm.
- 2) 429 mm.
- 3) 315 mm.

Vi ser alltså att ovalkolvaren har mindre omkrets än den tvåcylindriga, men större

än den 1-cylindriga. Om man sänker slaglängden på ovalkolvaren (vilket man nog måste med tanke på nedanstående beräkning), måste man öka storleken på kolven. Då får den i stort sett samma omkrets som den tvåcylindriga motorn.

Nu sätter vi in dessa siffror i verkligheten. Honda använder lika många kolvar som sina japanska konkurrenter. Vi skall alltså jämföra med fall nr 1. (2:an motsvarar ju en V8:a). Hänger ni med? En 4-cylindrig ovalkolvare har alltså betydligt högre friktion än en 4-cylindrig rundkolvare. Den har också i stort sett lika hög friktion som en V8:a!

Nu gör vi ett nytt räkneexempel. Anledningen till att en flercylindrig motor med samma cylindervolym ger mer effekt än en med få cylindrar beror mest på den totala kolvytan. Vi räknar ut kolvytan i de tre fallen och kommer fram till följande:

- 1) 5806 mm²
- 2) 7324 mm²
- 3) 7311 mm²

Här ser vi fördelen. Ovalkolvaren andas bättre än rundkolvaren (nr 1). Men...

Nu kommer sensationen. Den har sämre kolvarea än nr 2. Det hade alltså varit bättre att bygga en V8:a. Hajar ni? Enda skälet till att man tog fram ovalkolvaren var alltså att kringgå reglerna. En V8:a hade varit både billigare och bättre!

Med dessa beräkningar i minne kan ni ju garva åt yupprien som försöker tygla sitt monster, om ni någonsin får se nån på gatan.

MW

Entusiasttidningen!



MCM • St. Göransg. 69 • 112 39 Sthlm • Tel 08-651 53 60 • Fax 08-650 23 49

Snart i varje brevlåda!

Var med och gör Sveriges bästa hojtidning 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!



Frankeras ej
MCM betalar
portot
Inom Norden!

- Prenumeration 6 nr (1 år) 206:-
 Prenumeration 12 nr (2 år) 388:-

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

MCM
MOTORCYKELMAGASINET

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 STHLM

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

Det hänger på formen

En av de större propagandasegrarna under tid skördas just nu av H-nd-. MC-pressen, i synnerhet den svenska, vet inte till sig av hänförelse när de berättar om H-nd-s "tekniska triumf".

Skall man se det från den vänliga sidan så tycker pressen att branschen behöver en teknisk triumf och man ställer då upp och skriver upp en av de få kandidaterna. Dvs skriver upp ett dödsdömt loserprojekt, berömmar ett Poltava i aluminium och stål.

Bakgrunden är enkel. Gubben H-nd-svov att aldrig tillverka tvåtaktare, en nog så sympatisk hållning. Som alla läskunniga känner till, har den gyllene regeln övergivits oftare än H-nd- vunnit VM.

Men drömmen levde kvar och när man ville spöa stinkmopparna så tvingades man till ett fusk värdigt en napolitan; en V-åtta med fyra förbränningsrum. Reglerna talar nämligen om antal förbränningsrum i stället för antal cylindrar. Detta sedan någon fiffig tysk för länge sedan fuskat på samma sätt, fast tvärtom.

V-åtten blev, kanske av PR-skäl, en fyra med ellipskolvar vilken sedan blev den ovalkolvmotor vi närapå dagligen tvingas läsa om i Allt om MC, Allt om Mat, Tryckeriarbetaren och allt där emellan.

Men den är en flopp! Om jag kört den? Givetvis inte. Domen faller inte genom bevis utan genom indicier. Inom hojvärlden bestämmer H-nd-. Inte allting och onte alltid, men det mesta större delen av tiden. Amerikanska knuttar med tveksam hojsmak är den ekonomiska grunden till en enorm makt.

När tävlingsklasser skapas eller skrotas är H-nd- med. När Y-m-h- ville stoppa alla kolvar som inte var tillräckligt runda från att delta i Superbike, spände inte H-nd- musklerna utan fogade sig. Hade verkligen H-nd- låtit sina bästa tekniker jobba hårt i tio års tid i terapisyfte?

Hade motorkonceptet varit den universaldräpare man ville påskina hade naturligtvis mäktiga H-nd- tvingat fram en säsong eller två utan "rundhetskrav" för att visa vem som kan bäst. Men de vågade inte. Gapskratten skulle stiga mot skyn i kapp med oljeröken från motorer med en idiotisk grundidé.

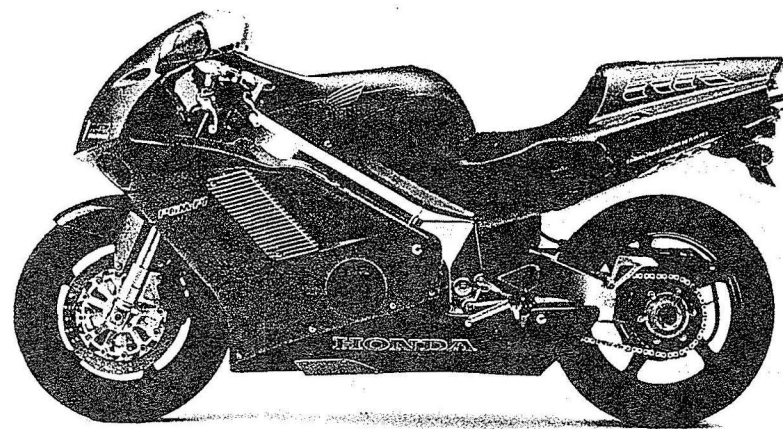
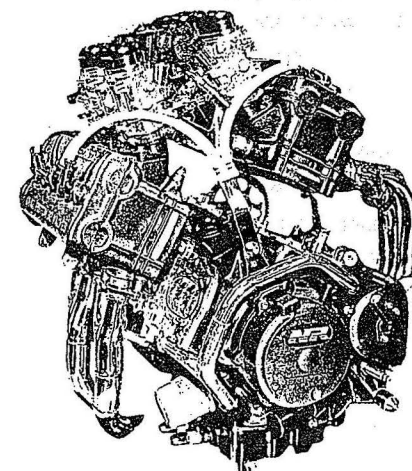
Nu gällde det att rädda ansiktet åt ett mångmiljonprojekt. Först ser man till att man inte får tävla med den. Sedan säljer man ett begränsat antal till ett mycket högt pris. Priset är inte till för att betala utvecklings eller produktionskostnaderna, utan är en garanti för att hälften av hojarna aldrig kommer att startas och resten inte

kommer att pressas hårt. Inga tävlingar - inga trimningar - inga ras. För att hojarna skall klara garantitiden trimmas motorerna ner och någon form av sporttourerkoncept pressas fram.

Som en följd får vi läsa ihåligheter som *-ett härligt vrid på mellanvarv och ändå så varvvillig*. Sicken dynga! Vilken modern tusenkubikare som helst fixar det till en bråkdel av priset. På gatan behöver inga regler kringgå och NSR har bara ett pluspoäng kvar. Den impar på Superbikeläsande 14-åringar.

Visst är det kul med udda kolvform men att låtsas som om det vore bättre är bara fånigt. Skall det vara udda kan man väl ta i lite. Trekantiga kolvar hade imponerat. I alla fall på mig.

Jonas Dahl



Honda NR500

Det dök upp under hösten 1978. Ryktet. Det sa att Honda var på väg tillbaka till 500 GP. Något senare kom det på riktigt. Ryktenas rykten alla kategorier. Ryktet som satte punkt för begreppet rykte. Honda skulle spöa Suzuki och Yamaha med en fyrtaktare!

Detta, ärade läsare, var någonting att bita i. Visserligen hade MV lyckats med att vinna 500 VM så sent som 1974 men sedan var det som bekant oljedimma som gällde. Honda hade uppenbarligen lyckats dränera allt vad självbevaringsdrift heter.

Hur som helst, maskinen presenterades på IoM 1979 medelst två fotografier och noll info. Vad man kunde se var den byggd runt en vattenkyld V4:a och ett monocoquechassie i kolfiber. 16 tums Dunlop asfaltvärmare och utanpåliggande gaffelfjädrar var annat man gottade sig åt.

Om motorn visste man således ynkligt lite men Motor Cycle News spekulerade i om det kunde vara de redan kända (?) ovala kolvarna (äggformade) i den. Sedan dröjde det till slutet av juni innan det hände något mer.

Tysken Volker Rauch hade tydligen åkt till Japan och tagit lite bilder. Den 24:e juni 1979 ringde han MCN och lät meddela följande; Hondamotorn hade två cylinderrader med vardera fyra cylinderlopp. Det var en V8:a!

Här är en liten tillbakablick på sin plats. Moto Guzzi, vilka annars, markerade redan under senare delen av 50-talet var gränsen för 20:de århundradets MC-tekniska utveckling skulle kulminera och avstanna.

Det dröjde sedan ända till 1968 innan någonting liknande dök upp igen, denna gång genom Benellis försorg. Det jag talar om är V8:an, denna magiska tingest som Ducati endast lyckats med till 25%.

Moto Guzzi fördelade 500 cc på åtta cylindrar och körde skiten av allt utom ljudvallen. Att de inte vann någon tävling av rang får väl mest ses som ett uttryck för sportslighet. Benelli satsade på en 250 cc åtta. Resultatet blev väl kanske inte riktigt som man tänkt sig då det visade sig att FIM ändrat reglerna och inte tillät mer än två cylindrar i 250 GP.

Nu var det alltså Hondas tur. Det intressanta med deras motor var att det endast fanns fyra förbränningsrum till de åtta cylindrarna. Var det en V8:a eller en lite onormal V4:a?

Här kommer våra vänner från FIM in i bilden igen. Enligt reglerna fick man i 500 GP ha maximalt fyra cylindrar. Eller var det fyra förbränningsrum? Honda var i det skedet ute i en gråzon med sin motor och tog det säkra före det osäkra. Fram med fräsen och förbind cylindrarna parvis så kan folk tolka regler bäst de vill. En V4:a är en V4:a. Varken mer eller mindre. På sin höjd en SAAB. Eller vad säger Höjer?

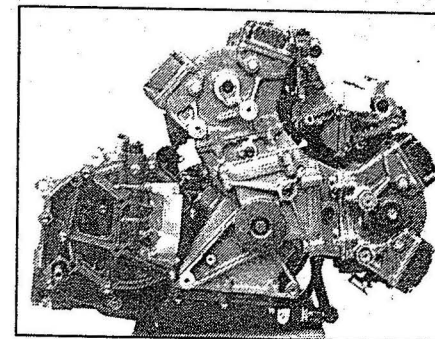
Ovalkolvarens gloriösa framfart på tävlingsbanorna tog sin början vid Englands GP på Silverstone med att Mick Grant eldade upp sin i första böjen och Takazumi Katayama släppte ut oljan efter två varv.

1980 gick åt till att bygga en rörram och testa lite allt möjligt men inget tävlande. Året därpå avslutades dess karriär med att Freddie Spencer först sprängde två motorer på Laguna Seca för att sedan från en femteplacering spränga en till på Silverstone.

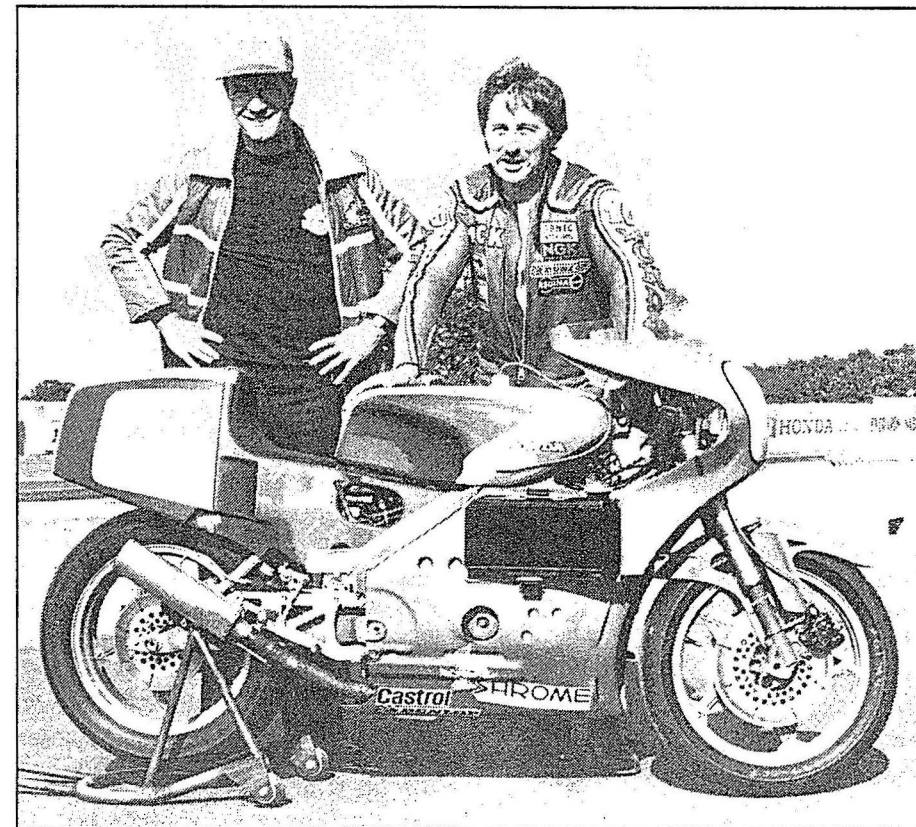
Honda hade lärt sig ett och annat. 1982 tog man hem 500 VM med en oljestinkande trepip och ovalkolvaren var ett minne blott.

-Vad var det vi sa? sa de som sa något och la upp ett hänflin. Jag vet inte vad de sa men en sak är i alla fall säker: Någon som skrämmer upp en åttaventilers V4:a till 20 000 varv för att slåss mot tvåtaktarna har all min respekt.

SH



Mick Grant och stallchefen Gerald Davidson på Donington med en tidig NR500.



PETER NÄSAS HONDA

Visst minns jag första mötet med Honda 750. Gulorangemetall, kompakt och med en massa avgasrör var den något nytt och annorlunda. En värsting långt innan ordet uppfunnits. Äntligen en bäge som lät som en formelbil! Eftersom jag var i den ålder jag var, konstaterade jag med en snabb titt på hastighetsmätaren att den var snabast hittills, tidigare rekord var morsans Fiat 1500 som var graderad till 160.

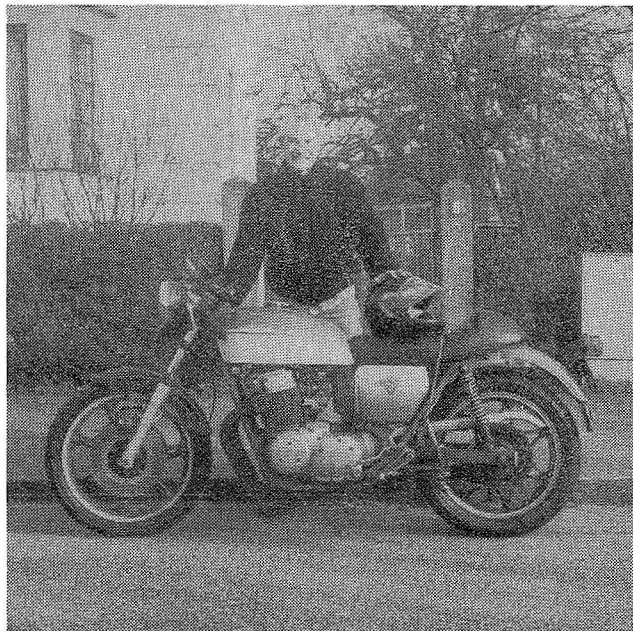
Femton år senare, när entusiasmen för japanska "multis" svalnat betydligt, befann jag mig i en järnaffär. När jag ställde mig i kön med mina billiga, galvade skruvar, hamnade jag bakom en färgglad knutte med stor näsa som köpte *rostfria* skruvar! Blixtnabbt fällde jag omdömet. Vilken jävla snobb!

Min reträtt tillbaka in bland hyllorna, för att undvika att konfronteras med snobbknuten, hindrades av den allt längre kön bakom mig. Nu gällde det att hålla huvudet kallt, blicken lågt, inte titta på hans bäge, gå oberörd förbi, och framför allt; inte säga ett knyst.

Två meter utanför butiksdörren sprack planen. Jag möttes av ett sällan skådat munläder som inte ens mina nyss så stolta fördomar kunde stå emot. Två timmar senare, när jag lämnade parkeringsplatsen, var jag vän med Peter, bjuden på fest och

förtjust i en Honda! (Nu blir jag väl utesluten ur klubben.)

Peter förklarade bland annat hur man ibland måste försvara knuttars obestridliga manlighet. När flickor påstår att bägen ser ut som en gullig liten vovve med clip-on-styret som öron; att den är *söt!* gäller



det att intala dem att den är en best som det krävs en *man* för att tygla...

Peters Honda 750 är av tidig modell och ganska försiktigt, men italienskt, modifierad. Marzocci framgaffel och bakdämpare, fyrkantssving, Campagnolo gjutna hjul och Brembo bromsar fixar väghållningen. Italienska accessoarer såsom bakflyttat, clip-on, fyra-till-ett och bullsadel fixar stuket.

Söt, eller hur.

UH

Härliga Hondahojar!

Min första Honda var en CB125T-77. När den kom till Sverige -77 var det en av de "värsta" och modernaste 125-orna. Den tvåcylindriga fyrtaktaren med SOHC och 17 hkr/11 500 varv och en toppfart på 125 km/h klarade sig bra mot de då jämnstarka tvåtaktarna. Snygg var den också med sina stora kromade ljuddämpare pekande litet snett uppåt.

När jag köpte den tolv år senare var den inte riktigt lika modern längre, men det var ändå en motorcykel och i vissa fall kändes den mer som en motorcykel än modernare 125-or.

Den hade en ganska hög etta, inga kåpor som störde fartvinden och ett härligt ljud. Den höga ettan gjorde att man inte hängde med så bra vid rödljusen. Däremot låg treans, fyrans och femmans växlar tätt, vilket gjorde att man hela tiden kunde (behövde) hålla varv på motorn vid lite mer inspirerande körning. Visserligen hade motorn ett jämnt effektregister och drog snällt från låga varv men den var gladast om man höll den över 7 000 varv.

Vägegenskaperna var ganska odramatiska liksom fjädringen. Bromsarna, mekanisk skiva fram och 130 mm trumma bak, fungerade de också, framför allt bakbromsen.

Tyvärr visade varvräknaren hela 9 000 varv vid 100 km/h på femman. Denna högvarviga motor behövde mycket service. Var 250:e mil skulle kamkedjan spännas, ventilspel och tändning justeras samt oljan bytas. Mekaniska brytare, påverkade direkt av en nock på vevaxeln (!), gjorde att man snart tappade effekt om man inte pysslade med den vid varje servicetillfälle.

Anledningen till att jag så småningom började se mig om efter en ny hoj var förvisso inte att jag hade tummen mitt i handen. Nej, hela hojen var ganska liten och det var inte jag.

Jag har alltid haft ett gott öga till off-roadhojor och när det så en dag dök upp en "något risig" XLS125S -80 var jag inte sen att hugga den. Encylindrig fyrtaktare, SOHC och ett ännu härligare ljud. Dess ringa effekt, 13 hkr, gjorde att jag valde att behålla CB:n ett tag till.

Det fanns emellertid andra saker som kompenserade den lägre effekten. Eller vad sägs om 6-växlad låda, CDI-tändning, mer bottendrag, lite fullvuxnare chassi-mått och, bäst av allt, man kunde ju köra "varsomhelst". Fjädringen satte förvisso stopp för hur fort man kunde köra "varsomhelst".

På landsvägen var det inte bara den blygsamma effekten som satte stopp för högre hastigheter än 100 km/h, utan hela hojen visade tydligt med sitt nervösa beteende och sina mycket blygsamma, ja nästan generande bromsar, att den minns inte var gjord för sånt här.

Serviceen inskränkte sig till ventiljustering, kamkedjesträckning och så oljebyte förstås. Clymers verkstadshandbok gav tyvärr mycket motsägelsefulla och bristfälliga uppgifter på hur kamkedjan skulle sträckas. Följden av detta blev självfallet att kamkedjan skulle ut och upptäcka världen. Som tur var kom jag på den redan efter två kuggar, men då hade den redan hunnit ställa till med skador för mer än vad hojen var värd.

Som den sanna entusiast jag är gick jag in i närmaste MC-butik, vände ut och in på lädret, och gick sedan hem med de nya pryglarna och snickrade ihop motorn igen.

En annan irriterande och kostsam detalj var att generatorkåpan sprack på grund av utmattning. Ny kåpa införskaffades och mycket riktigt var denna förstärkt på ett par ställen. En betydligt trevligare detalj var den lilla oljereningsrotorn som faktiskt centrifugerade bort en hel del skräp från oljan, inte minst efter kamkedjekatastrofen.

Nåväl, man börjar ju närma sig 18 och det gäller ju att vara ute i god tid. Tack vare trevliga kontakter (Rennabteilung, reds anm), inhandlades trevligt defekt XL500R -82 till ett trevligt pris. Kul va?

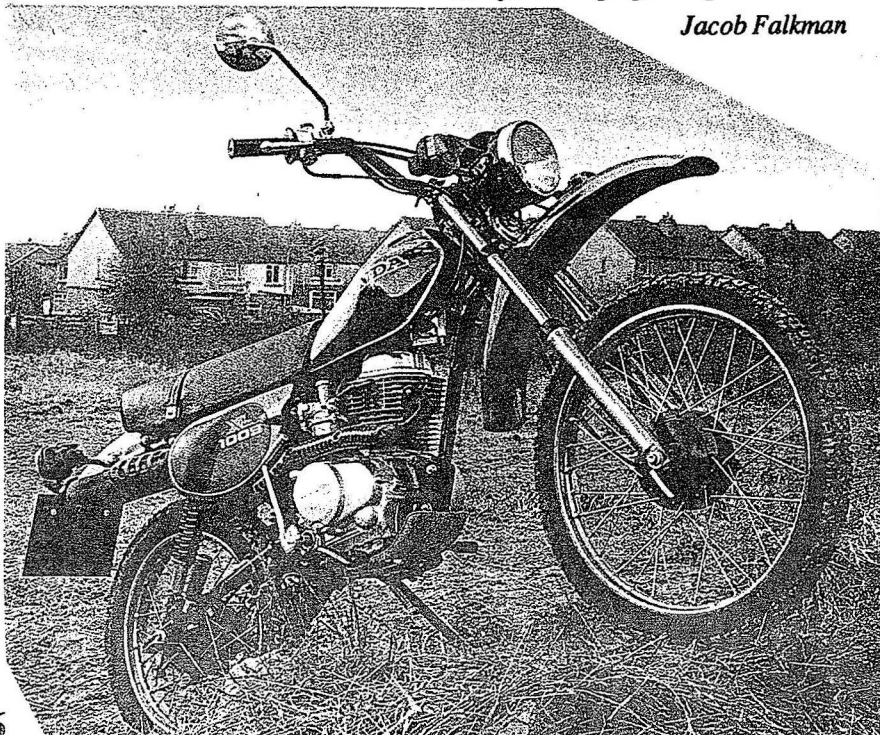
Den gav motorcykelkörningen nya dimensioner. 34 hkr/6 250 varv, 40 Nm/5 000 varv samt 32 mm förgasare med acc-pump gör att man gärna styr med

gasen genom snäva grusvägskurvor i ett härligt uppställ. Luftassisterad framgaffel och progressivt utväxlad enkeldämpare bak gör att gränsen för hur fort man kan köra "varsomhelst" hamnar strax bortom det realistiska. Än så länge.

På landsvägen går den encylindriga, fyrventilade 500-kubikaren nästan vibrationsfritt. Den dubbelnockade trumman fram och den enkelnockade diton bak inger förtroende. Visst, visst, 34 hästar orkar ändå bara trycka upp nålen till 140 km/h, men i alla fall. En torr vikt på måttliga 145 kg gör att man faktiskt kan trycka i alla fem växlar på bakhjulet och det är ju inte så dumt.

Däremot är det dumt att varvräknaren visar 4 500 varv vid 100 km/h på femmans växel. Lite högre utväxling för längre turer hade inte varit fel, men man vill ju inte sabba de fina grusvägs- och bakhjulsåkningssegenskaperna. Eller hur?

Jacob Falkman



NR = NUT ROASTER

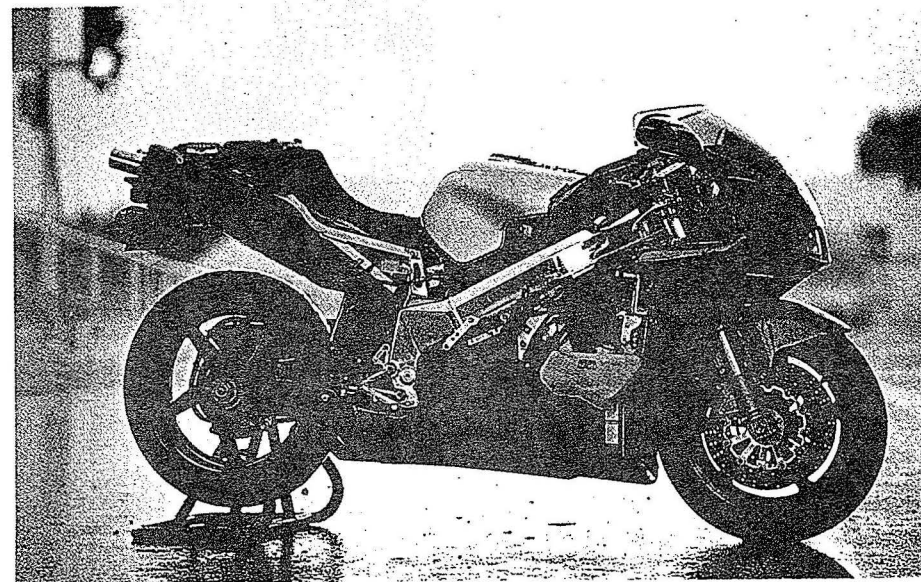
WITH A FEELING of envy I looked at the NR750 at the NEC and wondered about the rich and lucky bastardos who will ride the beauty.

Upon closer inspection I realised someone at Honda must have a subtle sense of humour — the exhaust pipes pass under the seat. Hot pipes mean

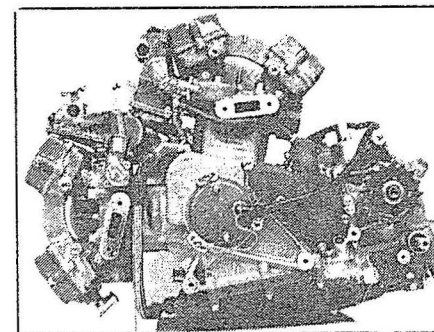
hot seat, hot seat means hot bottom, a hot bot will eventually mean warmer than usual testicles (if you are male), and hot testicles means low sperm production.

So when Mr Wadsofcash rides past on his NR750 just smile. He spent £39,000 to be made sterile.

*HUMPHREY W.E. PRITCHARD
Crewe, Cheshire*



Showing off to the girls may be all you can do to them after riding the NR



Honda GoldWing...

...har under sin förvandling från ett gigantiskt landsvägsloktill smaklöst bilsurrogat uppmuntat till en del citat och utalanden:

—Va, friskluftsintag?

—Ja det blir så varmt när fläkten är igång. "Konstruktionen har stora likheter med Alfasud, dock rostar Hondan något mindre."

"Enligt vägtrafikkungörelsen får den dock ej framföras i mer än 20 km i timmen då mer än ett släpfordon är tillkopplat."

—Är den bäddbar?

"Den känns igen på ljudet. Först kommer basen, sedan diskanten, motorn hörs inte alls."

"Centrallåset till de stora packutrymmena kostar extra, medan backväxeln och sminkspegeln är standard."

UH

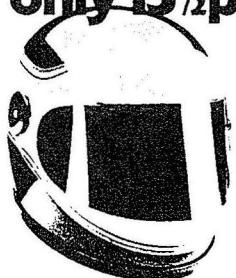


WHY DID SOICHIRO DECIDE TO RETIRE?

According to an interview published in Cornell University's business school magazine, **The Executive**, Soichiro Honda, founder of a mighty empire, decided to hang up his hat at age 66, after 26 years as head of Honda Motor Company, because, he lamented, "I have lost my sex power. I don't say I have lost all my sex, but, I must admit, frequency of doing and recovery have not been the same as when I was young. Great leaders love sex and I am not a great leader anymore."

Soichiro didn't stop there. "I can't drink anymore," he confessed. "Two cups of sake is enough. . . . Presidents should be able to drink more." On a more sober note, Honda grumbled, "I don't understand data processing and electronics. Today (motor vehicles) require automation. I am too old to study computers. I have no willingness to learn new technology anymore." So Soichiro Honda said sayonara to his company and retired. No more booze, no more breads, and no more motorcycles. Now maybe he'll have time to write his memoirs. **Those** we definitely want to read.

Honda helmets only 15½p.



For the price of a stamp you can also discover our exclusive range of accessories. Send now for the new Honda style catalogue and the name of your nearest Honda dealer.

NAME _____

ADDRESS _____

010

HONDA STYLE

Honda Motor Co. Ltd.
Slovak Road, Welwyn Garden City, Herts, SG13 7EF

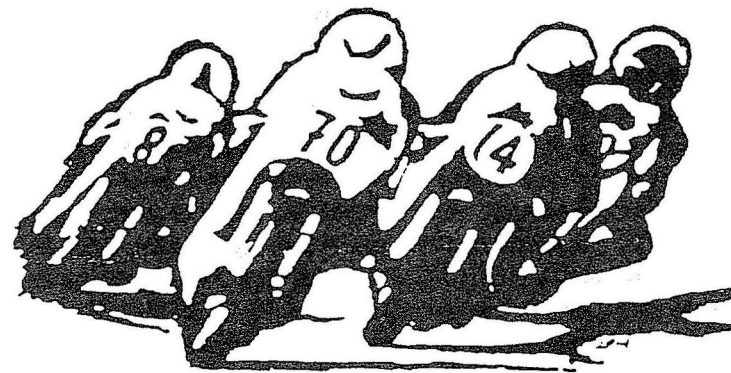


JUBILEUMSTÄVLING - 40 ÅR MC-RACING PÅ GELLERÅSEN

GELLERÅSLOPPET

KARLSKOGA

4-5 JULI, 1992



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: Karlskoga Racing Club



Honda multitaktare än . . .

Vi befinner oss mitt i 60-talet och livet är pest för vissa. Bland annat för Honda. Suzuki spöar dem i 125-klassen med en tvåcylindrig tvåtaktare. Yamaha gör dito i 250-dito med en dito dito. I 500 VM kör Hailwood skiten av alla med en MV. Enda trösten är att Jim Redman tar hem 350 VM med Hondas fyrcylindriga fyrtaktare och den tvåcylindriga 50 cc fyrtaktaren går hyfsat.

Två frågor kräver således svar: Hur spöar man tvåtaktare respektive hur spöar man MV? Hondas recept blev dels att man 1966 plockade över Hailwood från MV för att köra i 250/350/500 VM, dels att de satsade på varvtal.

Det där med Hailwood ansågs nog vara ett smart drag. Utan en stjärnförare skulle nog inte MV ställa till med för mycket väsen. Det visade sig att det var ungefär lika smart som anfallet mot Pearl Harbor.

Varvtal skulle man ju också fixa. Det normala i det fallet är att man börjar tillverka tvåtaktare. Men inte Honda. De avskydde tvåtaktare. Alternativet för dem blev att minska den rörliga massan genom att ha fler cylindrar och på så vis få upp varvet = effekten. Sagt och gjort, Honda började borra cylinderlopp så det stog härliga till.

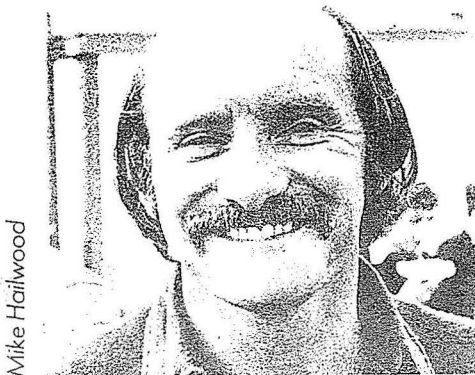
Till 125 cc fixade man ihop en femcylindrig hoj med dubbla överliggande och fyra ventiler per cylinder. Kan man tänka sig något gulligare? Knappast. Med borring 33 mm och slag 29,2 mm har vi att göra med kolvar som ser ut som halva filmburkar!

Låter man sedan dessa halva filmburkar hoppa upp och ned 18 000 gånger per

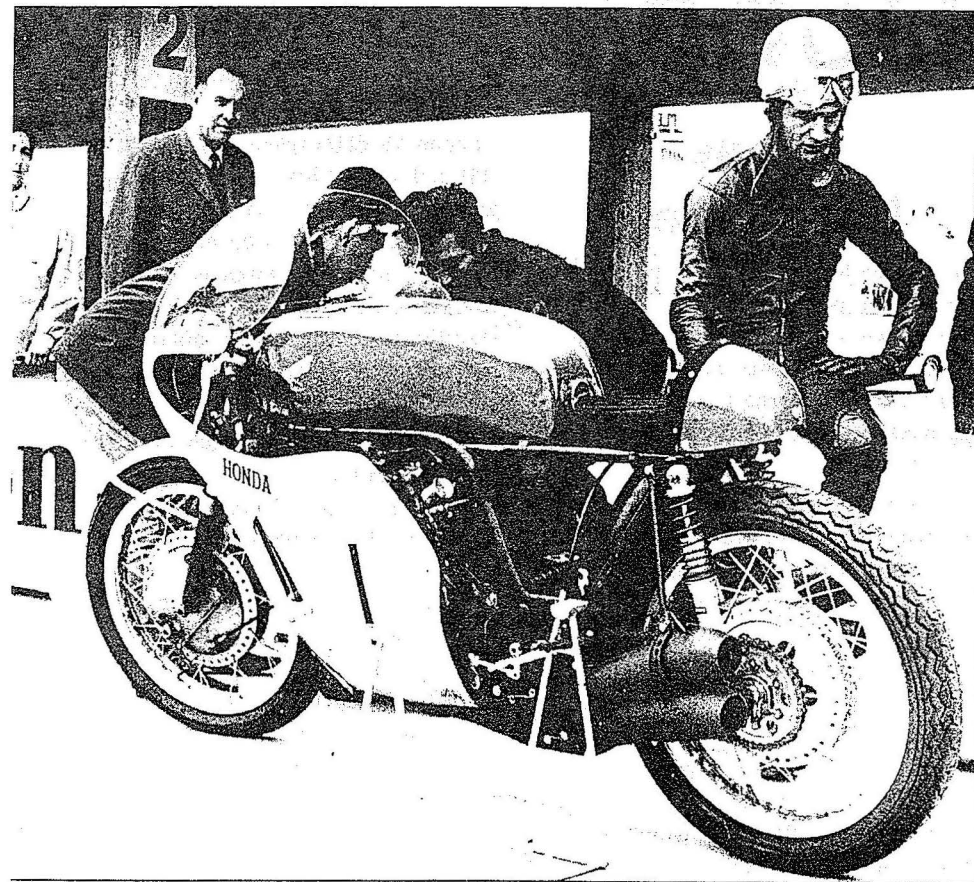
minut så är måttet rågat. Hojen hamnar på min tio-i-topp lista. De 30 hästarna och åtta växlar ger extra plus i kanten. Med Luigi Taveri i sadeln tog Honda hem 125 VM 1966 men sen kom Yamaha och trasslade till sakerna 1967.

En annan liten trevlig historia är den om 250/350 racern. Sexan. Den dök upp första gången i slutet av 1964 och kördes under 1965 av Redman i form av 250 cc. Han lyckades skrämja Yamaha men inte tog Honda VM för det. 1966 var det tänkt att Hailwood skulle koncentrera sig på 250/350 medan Redman främst skulle köra 500 VM. Redman studsade i backen tidigt under säsongen så det blev Hailwood i alla tre klasserna.

Sexan byggdes alltså i två versioner, som 250 cc (39 x 34,5 mm) och som 297 cc (41 x 37,5 mm). Motorn var typisk Honda med dubbla överliggande, fyra ventiler och snuskigt rå. Effekten låg runt 60 hästar för 250:an vid 18 000 varv och några hästar till för 350:an vid något lägre varv. Sju respektive sex växlar skickade iväg godbitarna i 250 knyck rakt in på min topplista samt till VM-segrar 1966 och 1967.



Mike Hailwood



Återstår således 500-racern. Det var faktiskt bara en fyra utan några större konstigheter. Effekten fanns där, 90 hästar vid 12 300 varv. Utseendet var så mulligt det kunde vara. Hailwood fanns där. Det var ju bara till att tuta och köra. Om det inte hade varit så att MV hade plockat in Agostini. Honda tog förvisso hem märkes-VM 1966 men något förar-VM blev det inte. Det dröjde till 1983, då med en tvåtaktare. Efter 1967 års säsong drog sig Honda ur GP-cirkusen.

Med facit i hand är det bara till att konstatera att Honda plockade hem 15 VM-titlar under 60-talet med fyrtaktare, skrämde slag på alla förare med taskig väghållning (främst 500 cc), sprängde fler trumhinnor än man kan räkna till samt satte en norm i fråga om estetikens inverkan på en GP-racers förmåga att ta sig in på min topplista. Att detta till stor del är Mike Hailwoods förtjänst värmer säkert alla ducatister ända in i själen.

SH

Honda

och

Lasse Berghagen

Pengar hade jag fått ihop genom ett praktikjobb jag haft under ett år. Det var inte mycket betalt, men mycket resor gav en hel del traktamente. Sen hade jag sålt min gamla Husqvarna 125 CR. Den hade jag använt som bruksmaskin under två år. Två lärorika år.

Motorn hade haft en hel del hyss för sig. Sprucken cylinder, haveri på grund av att delar av trotteln flög in i insuget (Amal), haveri på grund av att två växlar låg i samtidigt är ett litet smakprov på de fel som gjorde att ägaren i alla fall lärde sig meka.

Tyvärr skulle inte pengarna räcka till en Ducati. Året var 1977 vilket innebar att Ducatis V twinnar bara funnits två år i Sverige. De var alldeles för dyra. I juni var åldern inne och MC-tidningarnas annonser studerades noggrant under hela försommaren. En Ducati 450 Desmo hos Jardenbergs för ca 5000 kronor verkade lockande. Den var tyvärr såld. Det visade sig att Sverige var tomt på intressanta maskiner som var till salu.

Min kompis hade länge talat om sin morbrors arbetskamrat, som hade en Honda CB 350 Four till salu. Förut hade jag inte lyssnat, men nu började det se ut som det enda alternativet. I och för sig vore det häftigt med en engelsk maskin, men jag var trött på att meka. Och de var dessutom inte särskilt tekniskt intressanta.

En BMW var för klumpig och helt ointressant, en Guzzi för dyr liksom Laverda. Japanskt var inte tilltalande, men hellre en japs än att vara utan.

Dagen efter födelsedagen inhandlades Hondan för 6000 spänn inklusive skinnstall och två jet-hjälmar. 350:an var en ganska snygg cykel. Den röda tanken såg nästan italiensk ut och de fyra MV-liknande meggarna imponerade. Nu var det inga meggar, utan rejält igenproppade ljuddämpare som redan börjat rosta sönder. Annars var cykeln i toppenskick.

Det var en 73:a, den första av två årsmodeller som tillverkades av 350:an innan den gjordes om kraftigt och blev CB 400 Four Super Sport. Hojen var importerad från Jemen och hade bara gått ca 500 mil.

Färden hem från Solna gick försiktigt. Tomvikten på 170 kg var betydligt mer än på Qvarnan. De 36 hästarna var inte mycket mer än på Qvarnan, men de kom redan från botten. Det tog ett tag att vänja sig. Att det var en Honda förträngde man när man körde.

Väghållningen var hyfsad mätt med dåtidens mått. Den ålade sig lite ibland, men inte anmärkningsvärt. Det höga originalstyret byttes först ut till ett TT-styre vilket gav en helt hopplös körställning i kombination med de hopplöst placerade originalfotpinnarna. Min rygg påminner mig fortfarande ibland om den dåliga körställningen på Hondan. Styret byttes sedan ut till ett rakt styre.

Hondan blev en flopp i Sverige. 1973 försökte man lansera den som en återfalls-hoj. Åke Wremp i MC-Nytt hängde på och jämförde motorn med Velocette 350 Viper från 50-talet! På tre sidor upplystes

man om det självklara: Det finns inga likheter.

Vi läser vidare i Hondas reklam: "Med 4-taktsmotor och 4 cylindrar. S-växlad låda. Synkroniserad choke (!) och förgasare. Elstart. Skivbroms fram. Och vinklade varv- och fartmätare. 0-100 på 8 sekunder". Hondan testades av Robert Laver i Allt Om MC. Han utnämnde den till "en sådan frapperande nyhet att den slår ut allt det andra i märkesväg".

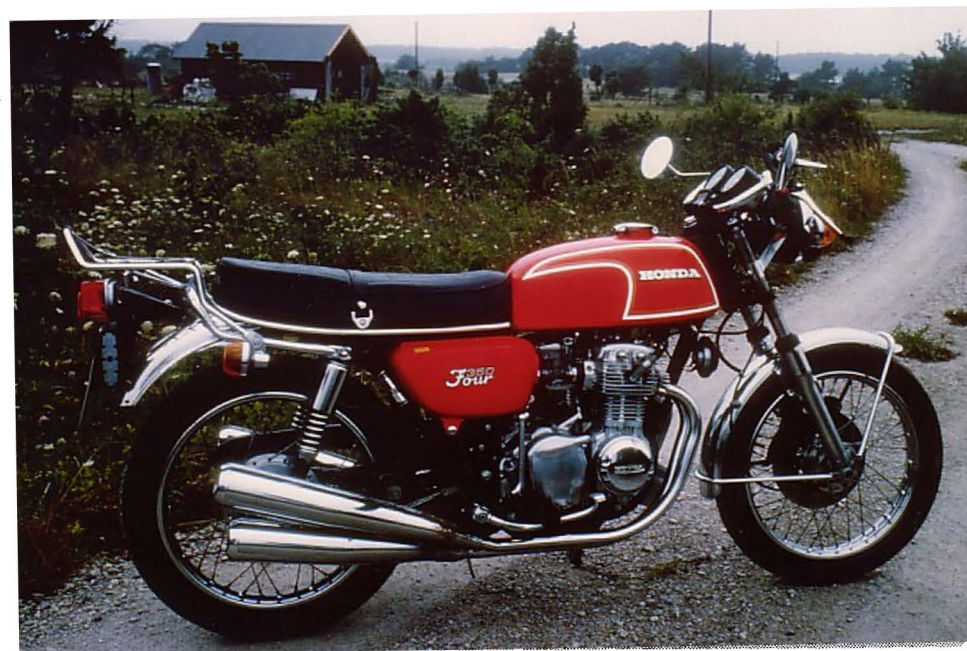
Trots det positiva bemötandet ville ingen köpa 350:an. Nu tog Honda till ett försäljningsknep som kom att stå dem dyrt. Man anlätade kändisar i annonseringen. Första försöket var en sån katastrof att det inte hjälpte att man senare använde Picko Troberg i reklamen.

"Gör som Lasse Berghagen. Kör Honda!", sa reklamen. På bilden satt Lasse Berghagen och försökte se häftig up

på en 350 Four. 350:an blev en död motorcykel. Den gick inte att sälja mer. Det var därför den bara gjordes i två år. Man var helt enkelt tvungna att ändra på sin image och ta fram 400:an på rekordkort tid.

Hur gick det då med min Honda? Jo, jag var tvungen att behålla den i två år. Pluggandet tillät inget byte. Efter två säsonger hade det börjat rassla ordentligt om kamkedjan. Den behövde sträckas. Bulten för detta skulle sitta i framkant på motorn, under cylindrarna. Den var av! En klen M6:a.

Ett set med svinpittar köptes in. Hål borrades i den avslagna skruven. I med svinpitten och "pang", den gick av! Nu var goda råd dyra. Nu hade jag tröttnat helt på hojen. Så fort man tog i motorn gick nåt sönder. Tidigare hade oljeträget spruckit när jag drog åt oljepluggen efter



ett oljebyte. Det fixades snyggt av bysmeden.

Flänsarna på locket över oljefiltret var spröda och gick av i stensprutet från framhjulet. Hela motorn verkade mycket spröd och mycket tunt pressgjuten i nån skräplegering. Jag hade alltså ingen lust att riva motorn. Då fick jag en snilleblix som är preskriberad vid det här laget.

Bakgrunden är att jag köpte min Husqvarna 4 år tidigare av en ruffel-åbåg-firma i Stockholm som hette MC-Trim. Jag kände mig ganska blåst på den affären då det visade sig att Qvarnan hade flera fel. Den saknade bl.a. fungerande lyse. Inte nog med det, den saknade också ljusspole! Växellådan var inte OK.

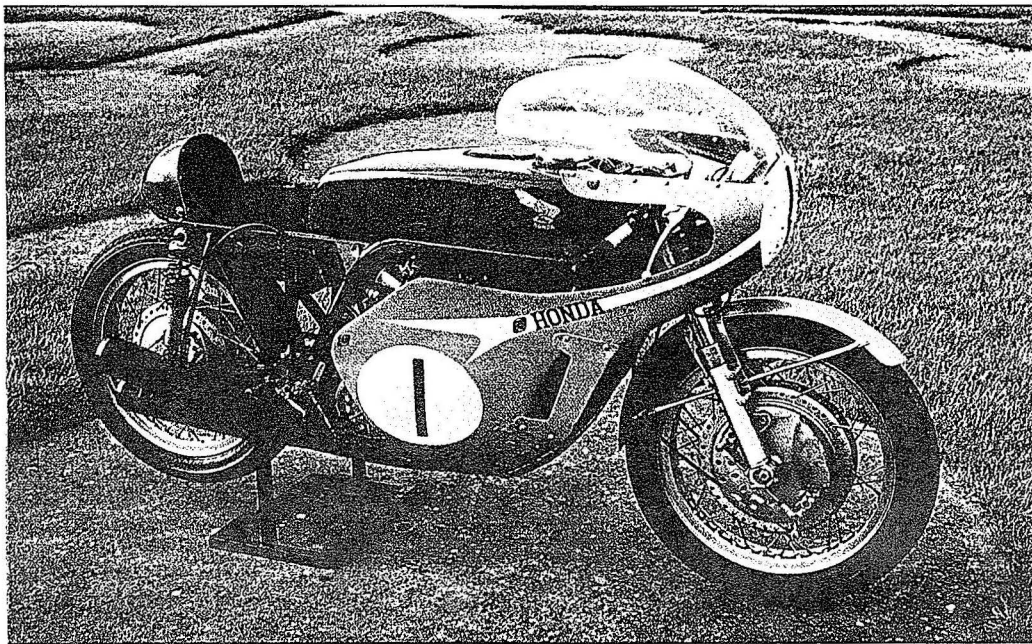
Efter mycket bråk bytte de ut tändsystemet till ett med ljusspole, men lådan fick vara. Nu såg jag min chans att skoja

lite med dem. Efter ett besök på MC-Trim beslöt jag mig för att byta in hojen mot en Yamaha XT 500 (med 600cc cylinder), som Nisse Hedlund haft att testa 3-ventilstoppar på.

Det var på vintern och de kom hem till mig och hämtade Hondan. Utanför MC-Trim på Östermalm fick jag starta Hondan. Jag såg till att hålla den på de varvtalen den inte rasslade allt för mycket. Försäljaren var troligen döv och kom med ett bud jag accepterade. Yaman behöll jag i knappt ett år.

Året efter blev den en Laverda 750 S och året därpå en Ducati 860 GTS. Vägen till en Ducati kan vara krokig. Jag har dock fortfarande svårt att smälta att jag haft en likadan motorcykel som Lasse Berghagen.

MW



Gör som Lasse Berghagen. Kör Honda!



Honda är favoriten.
Fräsigare mc finns inte.
8 modeller att välja på.
Alla med fullgaranti.
Upplev en spännande
sommar med Honda.
Lasse Berghagen
gör det.

Extra erbjudande fram till den 1 sept. 1973.
Brand- och stöldförsäkring i 6 månader ingår i priset.

HONDA
Ledande mc-märket

Sänd mig den 16-sidiga färgbroschyren med alla Honda-modeller och återförsäljarförteckning.
Jag bifogar 2:— i frimärken för portokostnader.

Namn

Postadress

AB AUTO-HANSA Box 8818, 402 71 Göteborg

AdMC-NR 8

Denna annonsplats betalas av
Nordbecks Motorimport AB

Denna annonsplats betalas av
Nordbecks Motorimport AB

LÄS GÄRNA MEN LÄT LISTAN LIGGA KVAR!!! HONDA GL 500 DL

Här kommer en lista på det som är ombyggt. Jag har haft cykeln sen den var ny. 82:a uttagen 1983. Byggandet har skett lite i taget år från år.

Packväskor och hållare för dessa är av märket EURO-Design. Hållaren är starkt modifierad och omkromad. Topboxen är Honda Line CB650C.

I listan har jag angett Extra för delar som jag antingen har köpt färdiga eller designat själv och låtit tillverka, eller i vissa fall tillverkat själv. Jag har skrivit Original på sådana detaljer där jag har kromat originaldelar och monterat tillbaka dem.

Ja, vad säger man? Man kan ju till exempel säga . . . Nej, inga tryckfrihetsmål tack. Denna förteckning iaktogs av en mycket skarpsynt och tillika anonym Saabägare på Göteborgsmässan. Årets fynd, kan man säga. Följ med på en resa till den groteska värld endast en Hondaägare kan uppskatta. För att bespara er det yppersta illamåendet minskar vi lite på bokstavsstorleken från och med nu.

Kromad accentkant på kåpa. Extra.
Kromad avluftning för kardan. Orig.
Kromad bakaxel inkl distanser & mutter. Orig.
Kromad batterihållare. Orig.
Kromad behållare & emblem för bromsvätska. Extra.
Kromad "burkhållare" med emblem på styret. Extra.
Kromad bygel över kylvattenlock. Orig.
Kromad bygel på bandspelare. Orig.
Kromad datordesignad ljusramp med 12 lampor. Extr.
Kromad gaffelbrygga. Extra.
Kromad gaffelkrona. Orig.
Kromad hävarm till bakbroms. Orig.
Kromad hållare för vajer till hastighetsmätare. Orig.

Kromad hjälmhängare på styret. Extra.
Kromad kåpa över koppling. Orig.
Kromad kåpa över tändsystem. Orig.
Kromad kåpa över vattenpump. Orig.
Kromad keps till strålkastare. Extra.
Kromad kjol på kåpan. Extra.
Kromad konsol med strömbrytare och cigtändare i kåpa. Extra.
Kromad konsol till startmotor. Orig.
Kromad lampa med Blue Dot's på tramskärm. Extra.
Kromad list på keps över hastighets & varvräknare. Extra.
Kromad list på keps till strålkastare. Extra.
Kromad list på kjol till kåpan. Extra.
Kromad list runt handskfack i kåpan. Extra.
Kromad list runt kåpnederdelar. Extra.
Kromad list runt lock till packväskor. Extra.
Kromad ljusantenn med flagga. Extra.
Kromad ljusramp med fyra lampor till topbox. Extra.
Kromad manometer för lufttryck i framgaffel. Extra.
Kromad oljeavtapning för kardan. Orig.
Kromad oljefilterkåpa. Orig.
Kromad oljeplugg för kardan. Orig.
Kromad oljetemperaturmätare. Extra.
Kromad platta med gravyr på fjärrkontroll till radion. Extra.
Kromad platta runt instrumentlampor. Extra.
Kromad platta runt radiodisplay. Extra.
Kromad plåt under högtalare. Extra.
Kromad plugg över vevaxel. Orig.
Kromad plugg till tändinställning. Orig.
Kromad sarg på högtalare. Extra.
Kromad sarg runt hastighets- och varvräknar-instrument. Extra.
Kromad sarg runt strålkastare. Extra.
Kromad sarg till vindruta. Extra.
Kromad spiral över kylvattenslang. Orig.
Kromad styrkrona med gravyr. Nyttillverkad.
Kromad utsmyckning på topbox. Extra.
Kromade accentplåtar vid framblinkers. Extra.
Kromade avslutningar på kantlist till kåpa. Orig.
Kromade Drivers Floorboard's. Extra.
Kromade fjärljus med inbyggda varselljuslampor. Extra.
Kromade fotplattor för passagerare. Extra.
Kromade gaffelben. Orig.
Kromade gaffelbenstoppar. Orig.
Kromade galler på framblinkers. Extra.
Kromade galler till lampor i ljusramp till topbox. Extra.
Kromade galler till lampor i ljusramp. Extra.
Kromade galler till lampor i stänklapp bak. Extra.
Kromade hållare för kylvattenrör. Orig.
Kromade hållare för vajrar & kablar från styret. Orig.

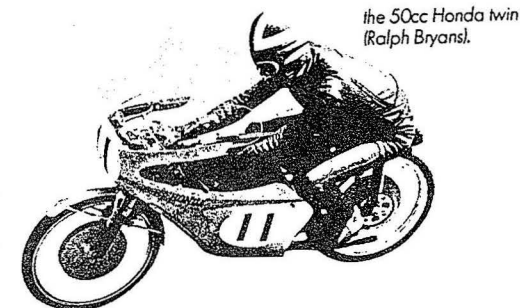
Kromade insugsrör. Orig.
Kromade kaliperskydd frambroms. Extra.
Kromade klämmor till förgasare. Orig.
Kromade klot över fästmutter till fjärljus. Extra.
Kromade lister på kyl. Extra.
Kromade luftintag på kåpa. Orig.
Kromade motorfästen. Orig.
Kromade motorskyddsågar. Extra.
Kromade nipplar luftgaffel. Orig.
Kromade plåtar runt kyl. Extra.
Kromade positionsljus, framgaffel. Extra.
Kromade positionsljus, kaliperskydd frambroms. Extra.
Kromade räckan på packväsklocken. Extra.
Kromade stag till bakbroms. Orig.
Kromade stag till förgasare. Orig.
Kromade starktonshom med specialgjorda fästen. Extra.
Kromade stjärbrickor till fäste för stänklapp fram. Extra.
Kromade ventilhattar på hjulen. Extra.
Kromade ventilkåpor. Orig.
Kromade viltvarnare på framskärm. Extra.
Kromade viltvarnare. Extra.
Kromat antennstag. Extra.
Kromat bromsgrepp. Orig.
Kromat chokegrepp. Extra.
Kromat fäste till bromsgrepp. Orig.
Kromat fäste till kopplingsgrepp. Orig.
Kromat handgjort ömblem. Extra.
Kromat handgjort S-märke. Extra.
Kromat Honda emblem på sarg till vindruta. Extra.
Kromat hus för elcentral bakom kåpan. Orig.
Kromat kåpfäste. Orig.
Kromat kopplingsgrepp. Orig.
Kromat örnemblem med röd lampa i ljusramp till topbox. Extra.
Kromat räck på topbox. Extra.
Kromat sidostöd. Orig.
Kromat stag till ljusantenn. Extra.
Kromat Wingemblem på framskärm. Extra.
Kromgaller till bakljus & blinkers. Extra.
Kromlist på tank. Extra.
Kromlist runt framskärm. Extra.
Kromlist runt nummerskylt. Extra.
Kromsarg mellan över- och underdel kåpa. Extra.
Kromtrim på sidolampor. Extra.
Extra hög vindruta med ställbara sidorutor. Extra.
Motivlapp på vindruta (Svart örn med kromkanter). Extra.
Sidolampor i kåpa med Blue Dot's och kromsarg. Extra.
Stålomspunna bromsslangar.
Stänklapp med kromlist fram. Extra.

Stänklapp med kromplattor och lampor bak. Extra.
Ryggstöd till förare. Extra.
Hi Way pegs med kromade fästen. Extra.
Instrumentpanel med klocka, volt- och höjdmätare samt display för radio.
Originalstereo med bandspelare och extra diskant-högtalare.
Mjuka handtag med kromade ändar. Extra.
Nya ljuddämpare två utblås vardera.
Specialtillverkade rosffria anslutningar till ljud-dämparna.
Topbox med motivlapp och ryggstödsdyna. Extra.
Specialsydda "Ballantineväskor" på topbox. Extra.
Packväskor med motivlapp. Extra.
Nytt större bakhjul (18").
Vacuumklockor och flottörhus på förgasarna höggslanspolarade.
ALLA synliga och de flesta icke synliga skruvar kromade.
Motorn ugnslackerad i svart.
Alla karossdelar lackade i svart och silver med totalt 40 lager lack.
Förutom ovan angivet, diverse kromlister och smådetaljer kromade.

Suck. Livet är allt bra orättvist. Själv står jag med slägga och huggmejsel för att få bort rostent på hojen. Fast ett par Drivers Floorboard skulle nog piffa upp min trista tillvaro. Saftigt med krom och annat godis skall det vara.

Ni som ligger i startgropparna för att försöka fixa till era skabbiga ducar kan höra av er till Bernt Carlsson, Hisings Backa (tel 031-23 74 04) för goda råd.

fd Kromade lopp



*the 50cc Honda twin
(Ralph Bryans).*

MOTORCYKELHISTORISKA KLUBBEN

27-ÅRSRACET

Ett samarrangemang med Linköpings Motorsällskap

LINKÖPINGS MOTORSTADION



1-2 AUG. 1992

ROAD RACING CLASSIC, VETERAN MC

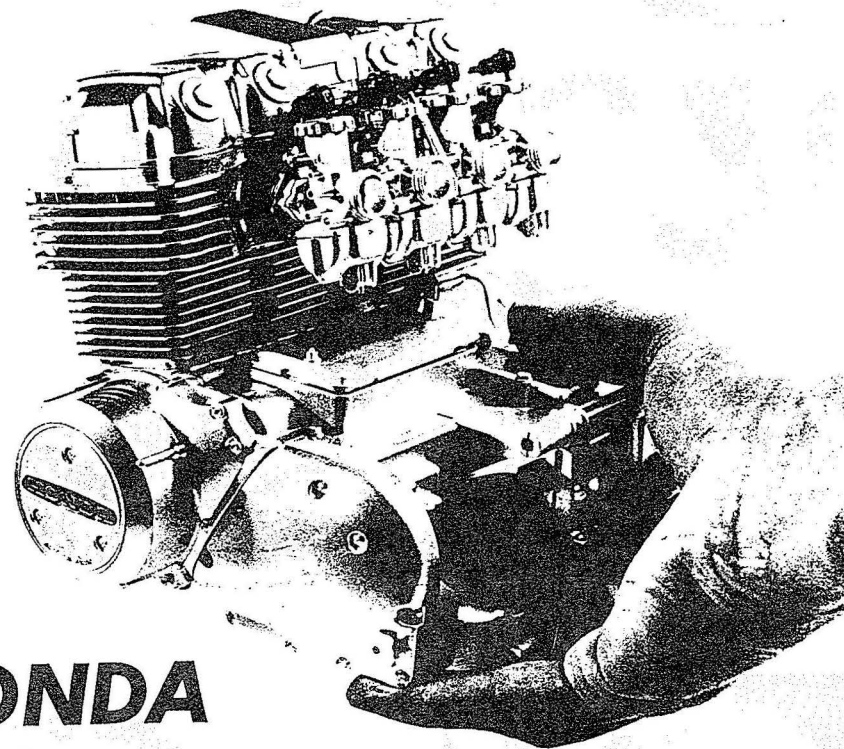
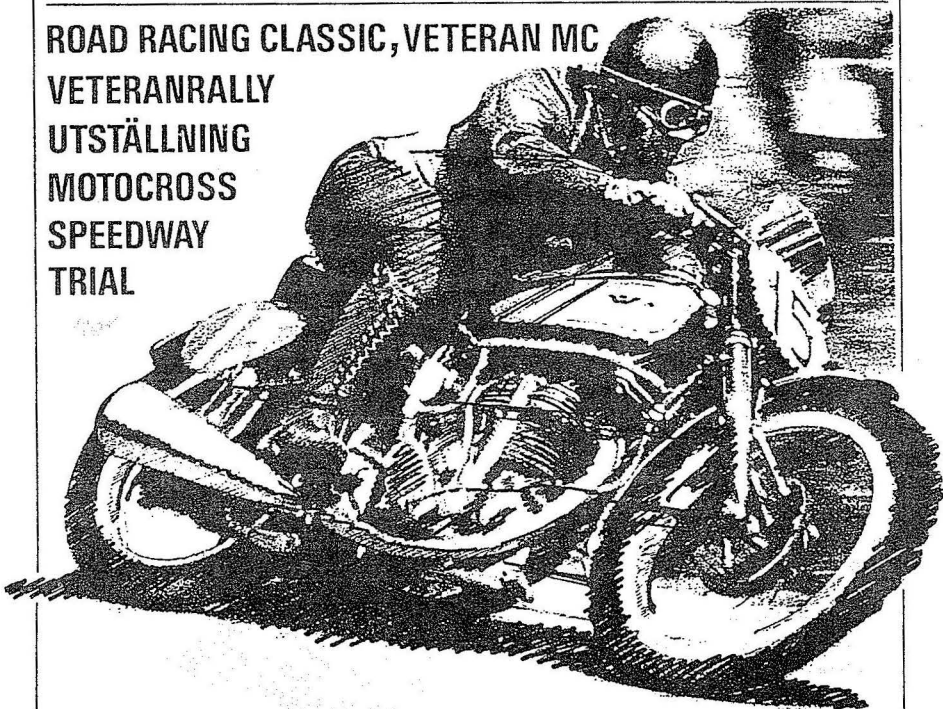
VETERANRALLY

UTSTÄLLNING

MOTOCROSS

SPEEDWAY

TRIAL



HONDA 750 ENGINE KIT

A true replica of the world's most famous motorcycle engine. The sales success of this motorized kit is fast approaching that of our Mazda Wankel! It's big (1/3 actual size) and packed with detail. Works just like the real engine. Shows valves opening and closing, piston cycle, flashing plugs, connecting rods and crankshaft, rocker arms and cams, all working! Precolored plastic and metal. Display stand included. This kit is complete in the most minute detail. It's the finest engine kit ever produced.

SEND CASH, CHECK OR MONEY ORDER TO:

HOBBY TECH, INC.
1440 W. Walnut St., Compton, Ca. 90220

I enclose \$ _____ for _____ kit(s) at \$12.95 each plus \$1.00 for postage, insurance and handling (California residents add 5% sales tax).

NAME _____

ADDRESS _____

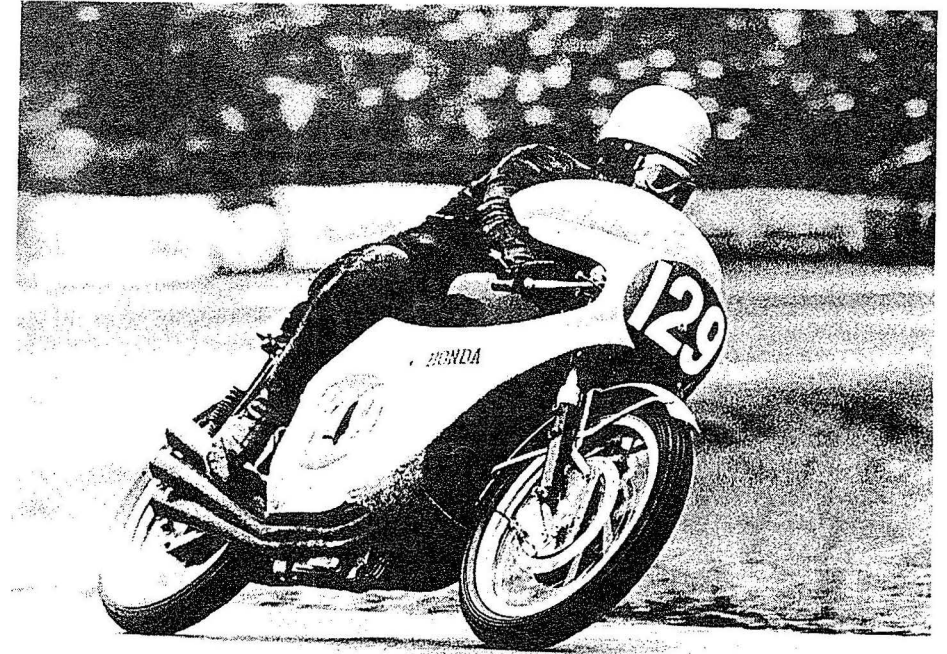
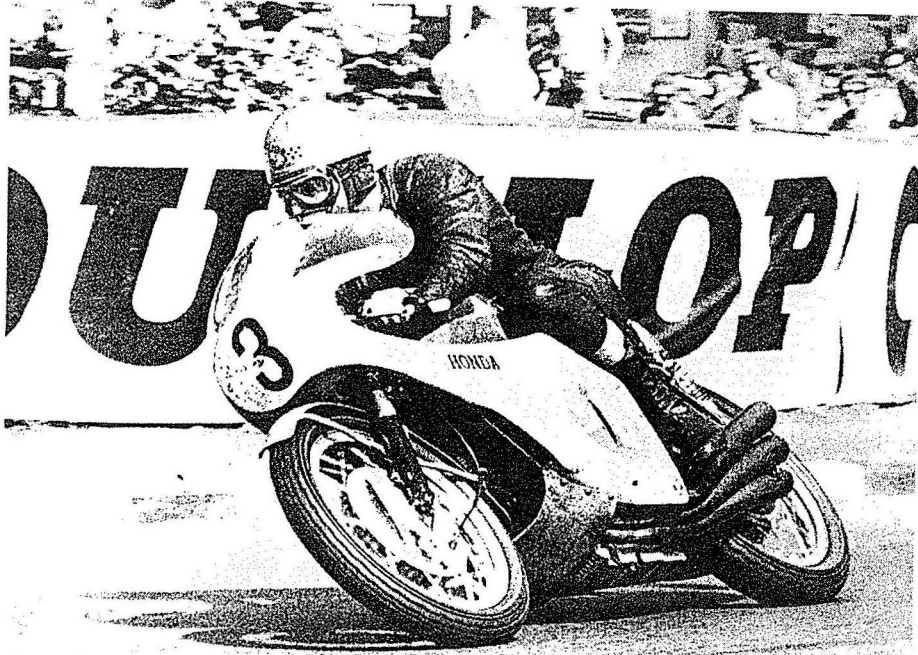
CITY _____ STATE _____ ZIP _____

SATISFACTION GUARANTEED: You may return the kit within 10 days for a full refund if you are not satisfied for any reason.

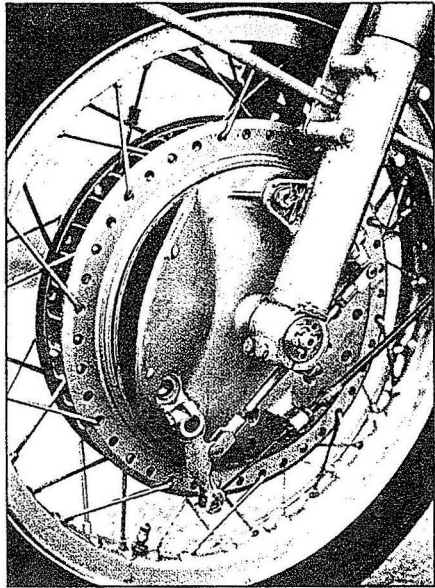


\$12.95

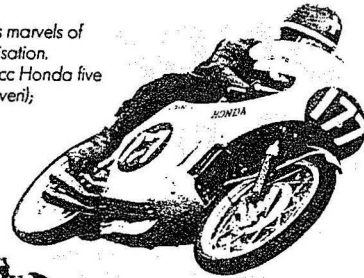
(Please add \$1.00 for postage, insurance and handling charges. California residents add 5% sales tax.)



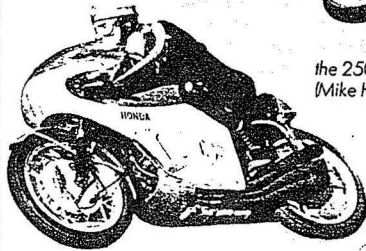
HONDA, MER AN EN JORDFRAS



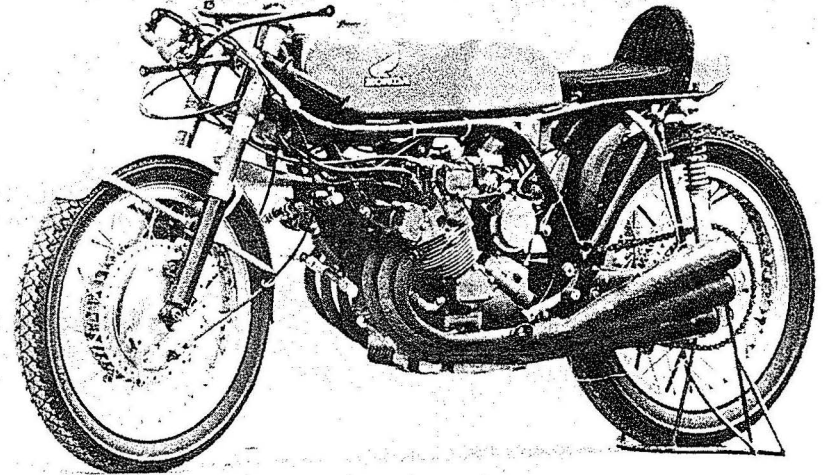
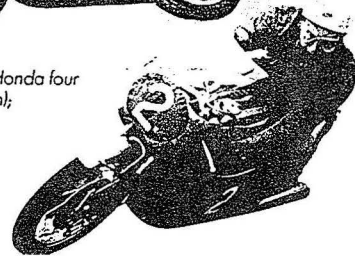
Honda's marvels of
miniaturisation.
The 125cc Honda five
(Luigi Taveri);

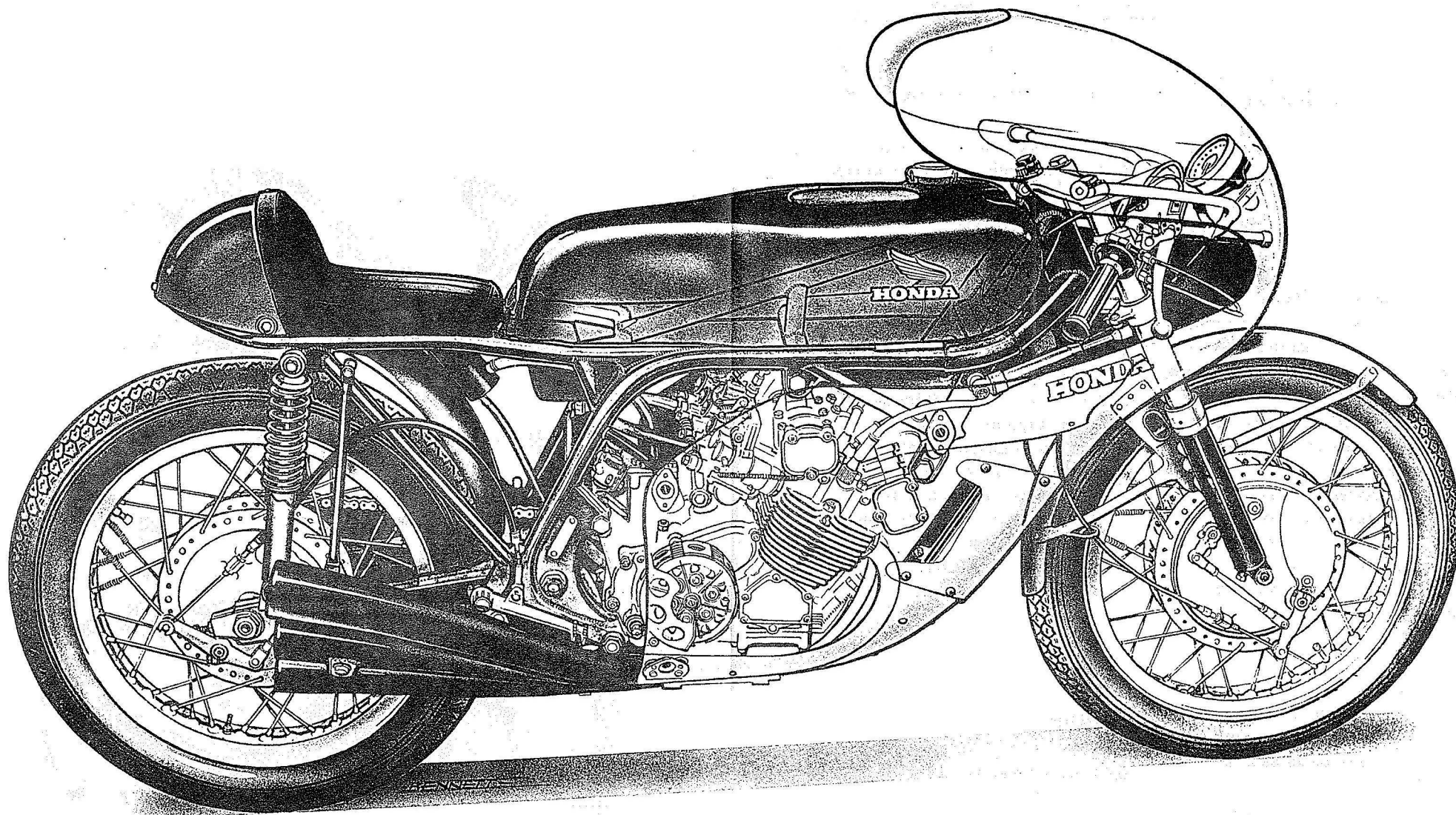


the 250cc Honda six
(Mike Hailwood);



the 250cc Honda four
(Jim Redman);





1967 250cc Honda RC166

SENASTE NYTT

Med skvaller & lögner

Sensation?!!

Das Vaterland har råkat i uppror, närapå. Den Tyska fabriken har lanserat en "ny" boxer som är så märkvärdig att alla publikationer tävlar om att i detalj redogöra för ALLA detaljer.

Vi mera sansade nordbor kan ju anställa en lite vederhäftigare syn på det förmenade underverket. Blocket är delat vertikalt på längden och oljefitret, av patrontyp, har fått en hålighet ingjuten i tråget så att man byter det underifrån enkelt och smidigt. Svingen för bakhjulsfjädringen har fått infästningen bearbetad i bakkdelen av själva motorblocket.

Nu frågar sig vän av ordning om detta nytänkande är något att hetsa upp sig för. Mig förefaller alltihopa vara gammal skåpmat. Nästan patentintrång. I varje fall visar det att ursprungskonstruktören var ute med epokgörande nyheter redan för mycket länge sen. Jo, mer än tio år är faktiskt svindlande eoner av tid i såna här sammanhang.

PS

Nu är det färdigt

Så heter det stundom långt uppe i norr. Det går naturligtvis inte att översätta men innebörden är ungefär att *nu är det kokta fläsket stekt*.

Ni får ursäktas om orden snubblar men alldeles nyss har jag läst om den blivande MV Agusta motorn. Den uppgavs få alla vetenskapens kända moderna konstruktionsfinesser och ni kan ALDRIG föreställa er varför!

Det är för att få så rena avgaser som möjligt. Inte hög effekt eller smidiga köregenskaper eller kort sagt bli värst. Nej, som sagt, nu är det färdigt...

Om jag skulle höra med grabbarna i Kuiva Gräns paddlare. Som det förefaller kan man ju lika gärna slå sig på forspaddling. Åtminstone tills vidare för det lär väl inte dröja innan vi ska ha licens för att vistas utomhus.

PS

Stillsam undring

När har en 900 SS, den gamla äkta sorten med mekanisk kamaxeldrivning utan inslag av organiska detaljer (gummirermmar har organiskt ursprung) blivit lågpotent? Möjligen kan jag gå med på att skicket kan variera men potensen är icke en storhet av variabel beskaffenhet och beträffande niohundran är den helt enkelt evig. Allt annat är fullkomligt otänkbart.

PS

Dekaler

Vår vän, Hr Grillmayer i Österrike meddelar att dom låtit göra gula dekaler till SCR 450. Nästan som nya...

Adr: Ewald Grillmayer
Am Rosenhügel 15
A 3500 KREMS
ÖSTERRIKE

Shoei konkat

Världens största hjälm tillverkare, den japanska Shoei-fabriken, har gått i konkurs. Företaget skall omkonstrueras. Krisen i Japan börjar bli allt mer påtaglig.

MW

Barry Sheene

Den gamla 500cc världsmästaren Barry Sheene har köpt en Ducati 907 IE i Australien.

MW

Myggrepa

Den 10-12 juli går Midnight Sun Internationals på flygrakan i Långnäs. Nytt för i år är att lördagens tävling startar kl 23⁰⁰. Pite ligger visserligen en aning söderut men nog är det ljusst så man tar sig 400 meter i alla fall. Myggen kan ju möjligtvis förmörka sikten...

Allan Nilsson brukar försöka ge järnhästarna från landet bortom havet en match med sin nitro Hedlund. En gång räknade han fel på nitron och slog personligt rekord så det dånade. Omkring 90 hojar ställer upp. De flesta av den ylande motorsågsvarianten.

PS

Ducati 916

Till IFMA i höst kommer en ny Ducati att visas. Ram av crommoly i fackverksutförande. Enkelsving av aluminium. Vattenkyld fyrventilare 94 x 66 mm ger 915.6 cc. Till att börja med kommer den i begränsad upplaga och blir självklart homologiserad för Superbike. Inga bilder än så länge.

PS

Ducati minskar och ökar

Det ryktas om att det, på grund av något shabbel, bara kommer 10 Ducati till Sverige i år. I Italien är det annorlunda. Ducati ökar i år igen.

Under årets första kvartal sålde man 584 hojar. Det är en uppgång med 72%. Man ligger därmed på 8:e plats i statistiken, före BMW, HD och Guzzi! Av dessa maskiner var 121 st 350 Junior, 133 st 750 SS och resten över 750 cc.

	1992	1991	%
1 Yamaha	5557	4559	21,98
2 Honda	5453	5565	-2,01
3 Suzuki	2151	2429	-11,45
4 Cagiva-Husqvarna	1987	2105	-5,60
5 Piaggio-Gilera	1696	2151	-21,15
6 Aprilia	1473	1658	-11,16
7 Kawasaki	924	875	5,6
8 DUCATI	584	339	72,27
9 BMW	563	622	-9,49
10 KTM	405	586	-30,89
11 Harry Danielsson	335	224	49,55
12 Moto Guzzi	315	365	-13,70

MW

Falappa & Polen Replica

FM har tagit fram en Falappa Replica på sin Force One hjälm som var bäst i Motociclistos hjälmtest. Biltema tar inte in hjälmen till Sverige. AGV har tagit fram en Polen Replica. Säljs i Sverige!

MW

Franco Uncini

Lucchinelli fick ju som bekant sparken från Ducati då det visat sig att han körde HD på fritiden, med allt vad det innebär (fängelse mm.). Hans ersättare är inte speciellt obekant.

Franco Uncini rejsade med en Ducati 750 Super Sport i Italien 1974 och 1975 (se sid 194 i Cathcarts Ducati-bok). Året innan hade han startat sin karriär på en Laverda efter att ha vägrat studera vidare, matvägrat och trakasserat sin förmögna familj för att få köpa en motorcykel. Han lär faktiskt ha studerat juridik i början av sin racingkarriär. Han kanske har kunskaper att hjälpa sin företrädare ur knipan?

1977 körde han i 250 VM för Harley Davidson Aermacchi. Han kom 2:a före sin teamkompis Walter Villa, som även han kört mycket Ducati och tagit 250 VM de båda föregående åren för Aermacchi. Året efter bytte ju HD-Aermacchi ägare och namn till Cagiva.

1979 blev Uncini 5:a i 500 VM och bästa privatförare. Samma år kom Virginio Ferrari 2:a på en Gallina-Suzuki. 1982 fick Uncini överta världsmästare Lucchinellis plats i Roberto Gallinas Suzuki-stall då Lucky skrev på för Honda. Det gick så bra att han vann 500 VM samma år. Andraföraren i Gallinas stall samma år hette Loris Reggiani.

Nu har Uncini alltså ersatt Lucchinelli igen. Uncini har hunnit bli sisådär 38 år. Vi får väl se om han följer Ferraris exempel och ställer upp i några race. Ferrari har ju passerat 40.

MW

Volvo

Engelska hojåkare hatar Volvo. I England är Volvo typexemplet för bil med "gubbe med hatt". Med andra ord typexemplet för bil som kör åt fel håll på motorväg, gör u-sväng över heldragna linjer, aldrig tittar i backspeglarna mm mm. Att volvoförarna dessutom känner sig extra säkra förbättrar inte uppträdandet precis.

Det är svårt att hitta nån motsvarighet i Sverige. Det närmaste är väl gamla typen av Opel Kadett, Saab 90 och Volvo 244. Engelska Bike har skrivit massor med hatartiklar om Volvo. Man har till och med gett ut ett tygmärke med tidningen att sy fast på skinnstället med inskriptionen: "Another Volvo aware rider". En annan gång ordnade man en hojträff där deltagarna fick ge sig på en Volvo med diverse tillhyggen!

Nyligen gav sig MCN in i "kören". Vi citerar: Som om dom inte var nöjda med att göra den fulaste bilen i Europa, har Volvo nu släppt loss sin hittills mest gräsliga annonskampanj. Sverige. Ett land av mycket goda, hälsosamma och önskvärda saker.

Dom där socialist svenskarna bygger knasiga choppers, har en bastu på bakgården, har en lustig säkerhetstjänst och har uppfunnit mynt-automaten...

...Men bakom den gnistrande fasaden finns en mörk industri som bara blir mer och mer accepterad för varje år som går: Volvo.

Välkänt för hojåkare runt hela Europa och nu producenter av den mest oansvariga annonskampanjen på flera år. Vi känner alla till reklamen där dockor är testförare och åker ut för andra våningen på ett hus och åker ner med nosen före i

backen. Det är ju det rätta sättet att behandla en sån ful bil och kan bara förbättra utseendet"...

..."Och nu den senaste annonsen som verkligen satt fram Volvo-idiotin i ramp-ljuset: -You can't go wrong in a Volvo-säger texten. Kan tyvärr inte hålla med. Man kan göra fel, MYCKET fel.

Enkelt sett, den som åker omkring i en bil som närmast liknar ett armerat stridsfordon skiter fullständigt i vad som händer tredje part"...

Ta alltså inte Volvon till England i sommar.

MW

Namn

Många har irriterat sig på att Ducati återupplivat klassiska namn som 900SS, 900 Supersport och 750SS. Inget kan dock vara mer fel!

Ducati har inte alls åter-upplivat några gammalt namn. Den första 750:an med Desmo kom 1973. Den kallas populärt för Paul Smart Replica, men hette egentligen 750 SUPER SPORT. Samma sak var det med 900-versionen som presenterades 1975. Den hette 900 SUPER SPORT.

Någon 900SS eller 750SS har aldrig existerat förut. Det har däremot funnits en 900 Darmah SS. Sen har vi det där med Supersport. Ser ni skillnaden?

Den gamla 900:an hette SUPER SPORT. Den nya heter Supersport, utan mellanslag. Enkelt va?

MW

Mick Walker

I England håller Mick Walker på att skriva sin 30:e bok! Den skall handla om amerikanska race-maskiner.

MW

1 000 cc Superbike?

Enligt MCN är Ducatis nya Superbike-hojar fulla 1 000 cc för att hänga med japsarnas offensiv. Cucciolo tvivlar.

MW

Indian återuppstår

Enligt Dagens Industri skall Indian återuppstå. I Springfield, Massachusetts, har Indian Motorcycle Company bildats. Man skall liksom HD tjäna den stora hackan på kläder, men man skall göra motorcyklar också.

Fabriken talesman säger: -Vi har ett intimt samarbete med Ducati, men vi kommer i första hand att utveckla alla väsentliga delar av motorcykeln själva.

Med Ducati! Första hojen, Indian GBA, skall komma 1993 och vara på 1 000 cc. Första åren skall 35 000 hojar byggas per år, men kapaciteten skall vara 100 000. Mannen bakom projektet är Philip Zanghi, en tät finansman.

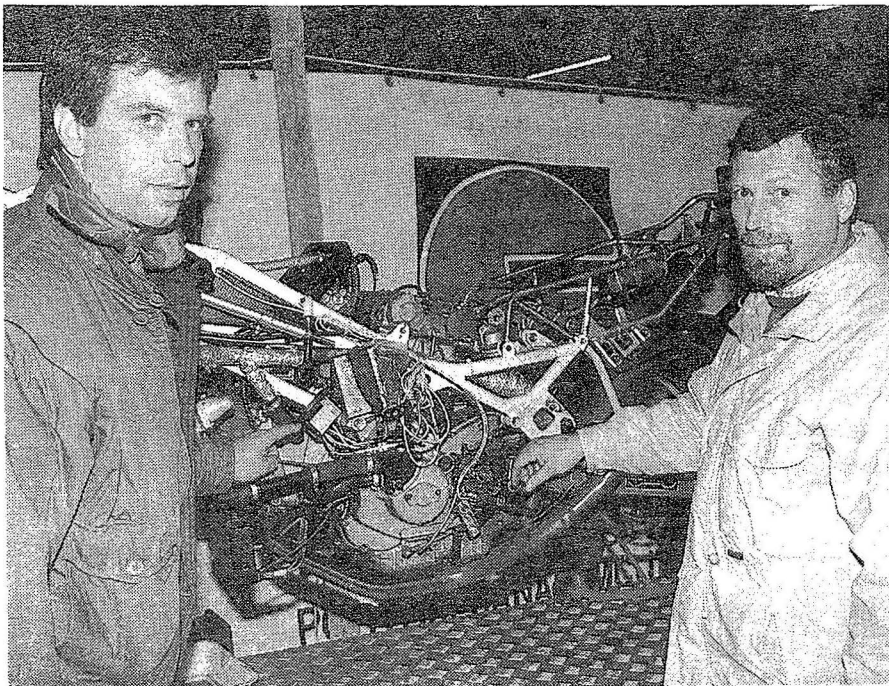
Nyheten har oroat Harley Davidson till den grad att de la ett bud på Indian. Men märket är inte till salu. Den som minns lite kanske kommer ihåg att Indian skulle återuppstå i mitten av 70-talet. Motorema man skulle använda var Ducati 500 parallelltwin och 860-motorn. Frågan är nu: Hur stort är det intima samarbetet? Är det här den nya custom-maskinen det ryktats om? Ännu ett genialt drag i så fall.

MW

100 hästars gräns

EG väntas fatta ett beslut om max effektgräns på 100 hästar för motorcyklar. MC organisationer i Europa protesterar högljutt.

MW



Tardozzi räddad

Mycket talade för att Tardozzi skulle lägga av. Han skadade en vrist efter en vurma på träning i Barcelona i februari. Han sa att han förmodligen skulle bli tvungen att sluta då det blivit svårt att hålla i styret och sköta kopplingen.

Nu ser det dock ut som att förra årets europamästare kan fortsätta. Tardozzi fick prova ett tyskt system på Hockenheim som kallas för CTS (Continuous Traction System). Det är en datorstyrd automatisk koppling.

Man behöver bara använda kopplingen i starten, sen tar datorn över. Så fort man trycker på växelpedalen, triggar några sensorer som omedelbart aktiverar kopplingen. Föraren behöver inte ens släppa gasen. En CTS-växling tar 50 - 80

millisekunder. En normal växling tar 150 200 millisekunder. Tardozzi var så imponerad att han alltid skall använda det här systemet i fortsättningen.

Systemet kostar 6 000 spänn och har även monterats åt Jochen Schmid (250 Yamaha) och Dirk Raudies (125 Honda). Systemet lär nog bli vanligt i racing. I F1 (bil) använder ju alla toppställen ett liknande system.

MW

Foggy sviker

Precis i pressläggningen av Cucciolo meddelas det att Carl Fogarty inte skall köra Ducati på Isle Of Man. Det blir Yamaha. Ducatin måste vara i trim till superbiketävlingar både alldeles före och efter TT-week.

MW

Allvarlig varning

Läste för entid sedan i en konkurrent-tidskrift att man skulle se upp när man tvättar ögonstenen med högtryck. Däcken löper risk att bli skadade. Oseriöst svammel tänkte jag. Det var ju inte en Cucciolorelease.

Men en konsult och däckkrängare råkade dyka upp helt lägligt på jobbet och saken diskuterades. Han hade en kollega som åkt runt och visat fenomenet rustad med högtrycksaggregat bakom tjänstefordonet.

I synnerhet med varmvatten är det fullt möjligt att helt enkelt skära hål i däcken om man riktar vattenstrålen olyckligt. På ett lastbilsdäck alltså. Ett MC-däck är väl kanske inte fullt så robust i jämförelse så tänk alltså på att inte gå för nära med munstycket.

PS

Cucciolo i Världspresen

För kännedom meddelas att MCM utsett Cucciolo till sin favorittidning. För rättvisans skull vill vi nämna att motorpressen rent allmänt tappat upplaga.

Några har däremot ökat, t ex Teknikens Värld, Classic Motor och Trailer men mest av alla alltså vår vördade entusiastkollega MCM med fantastiska +17,1%.

Vissa andra publikationer är inte med i statistiken men dom har hur som helst vissa problem med procenträkningen. Ducatiklubben roar sig med mopperejs under tiden.

PS

Tidning söker läsare

Sen flera år får jag den utmärkta tidningen Strada som ges ut av Ducati Club Nederland. Problemet är att jag inte förstår språket. Finns det nån i klubben som kan holländska och kan tänka sig att bevaka vad som skrivs i tidningen? Hör i så fall av dig till mig på tel 08-766 22 84.

MW

Honda insprutar

Hondas RC30 får insprutning nästa år. Det blir i stort sett den enda åtgärden man gör för att försöka hänga med Ducati och Kawasaki. En omkonstruktion förkastades då den hade medfört att nypriset stigit från ca 120 000 kronor till över 200 000:- Honda börjar tänka ekonomiskt!

MW

HD överger luftkylning

HD skall gå över till vattenkylning! 1993 skall motorena gå i produktion. De skall vara baserade på den motor man håller på att ta fram för att ge Ducati en match i Superbike.

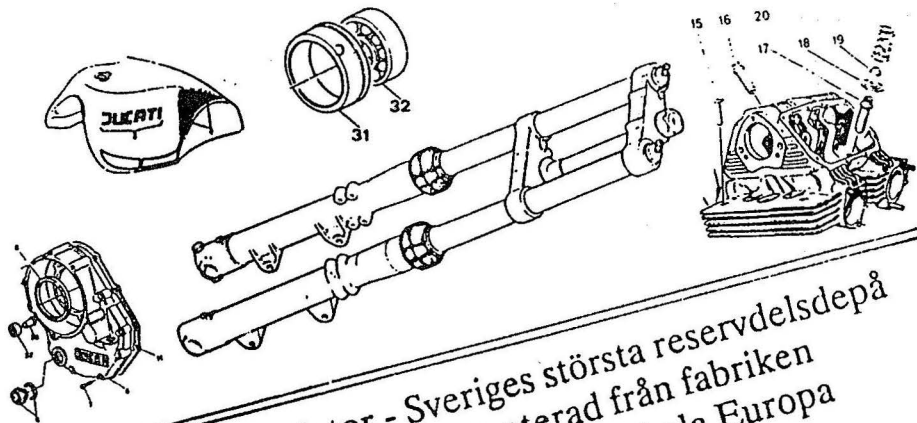
Man säger att man är tvungna att gå över till vattenkylning på grund av de allt hårdare bullerkraven. Man är mycket oroad vilken effekt det här kommer att få på märkets image.

MW

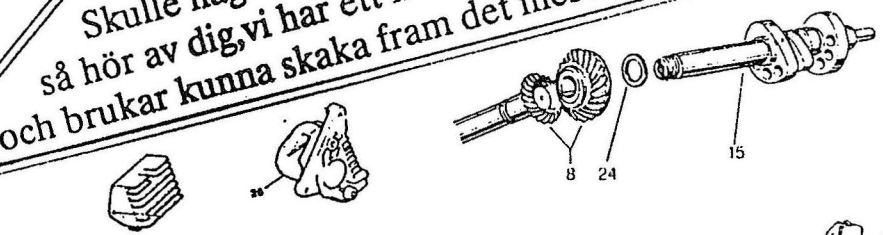
Numrets skada

När jag skulle köra hem råkade jag köra in på fel gård och kolliderade med ett träd som jag inte har på min tomt.

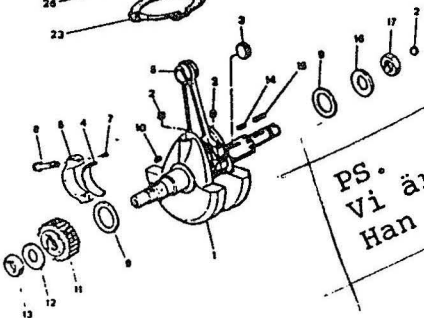
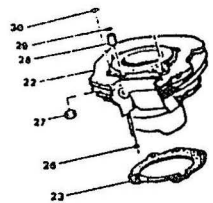
DUCATI RESERVDLAR



Biscaya Motor - Sveriges största reservdelsdepå
 Skulle någon del vara restnoterad från fabriken
 så hör av dig, vi har ett kontaktnät över hela Europa
 och brukar kunna skaka fram det mesta.



Hol 1257, 441 93 Alingsås
 Telefax nr 0322-30180
 Telefon 0322-30124,30129,30159



PS. Vi är sams med Norbeck igen.
 Han har skärpt sig ordentligt.

BUTIKEN ÖPPEN:
 Tis. - Fre. 13-18, Lör. 10-13
 OBS! Måndagar stängt



Numrets citat

Arbetets i normala fall så slätstrukne MC-skribent Ulph Karlsson, har blivit upplyst. Insikten kom då han provkörde Suzuki GSX 1100 G:

"Tekniskt sett är det inget fel på Suzuki GSX 1100 G. Men vad hjälper det med 4-kolvsok på framskivorna när hojen inte inbjuder till annat än en stillsam lunk. Och vad har man för nytta av 22-liters tank när det blir tråkigt att köra GSX 1100 G långt innan tanken behöver fyllas på?"

Arbetet—På väg ur krisen?

Rivstart-mästare

I England tillåter man alla tvåcylindriga fyrtaktsmaskiner att vara med i twin-klassen i rivstartning (dragracing på engelska). Den engelska rivstartsmästaren heter Maz Kubicki. Han kör en Ducati 906 Paso. I Sverige får bara HD vara med...

MW

UH

SS versus S3

Den alldeles förträffliga motorcykeltidningen MCM har på ett mycket objektvt sätt testat Ducati 750 SS och Moto Guzzi 750 S3. Några citat:

"Så fort Guzzin ruskade igång hade den redan slagit Duccen ur en inte helt oviktig aspekt: den lät underbart! Jag drog iväg ut på banan och njöt av det härliga snarcket på avdrag."

"Ducatifansen, fanatiska tillbedjare av desmodromiska ventiler och Dr. Taglionis ärofulla namn, har alltid haft svårt att svälja den bolognesiska ärkekonkurrentens överlägsna krut."

"Guzzin har bantats 27 kg och upplevdes som mer välbalanserad än SS:en."

"...den mest minnesvärda detaljen i Duccens uppförande var en grej från Moto-Guzzi!"

"...känns Guzzin genast körvänligare och mer välbalanserad än Duccen."

Ett verkligt höjdarnummer!

G. C. Carcano

Thunderbikes

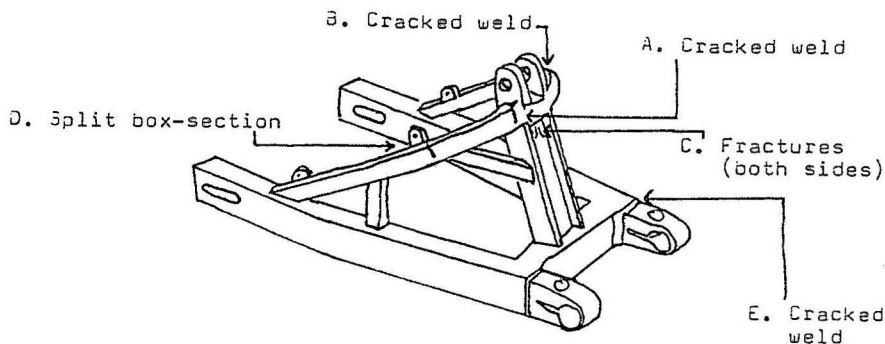
Missa inte nästa Thunderbike-race på Gelleråsen. Klassen blev en succé på Knutstorp. Hjälpa till med att det blir fler besökare än på RR-SM.

MW

Svingtjafs

Som den gentleman man är bifogas följande till de stackare som kör 750/900 Sport -89/90. Bidraget är snott ur Motociclismo som är Nya Zeelands svar på Cucciolo. Författaren Mark Bolton m fl har tydligen haft problem med att svingen spricker i svetsarna, dels beroende på att Marzocchidämparen är för dålig, dels för att svingen inte är korrekt värmebehandlad. Cucciolos råd är följande - köp en Moto Guzzi.

SH



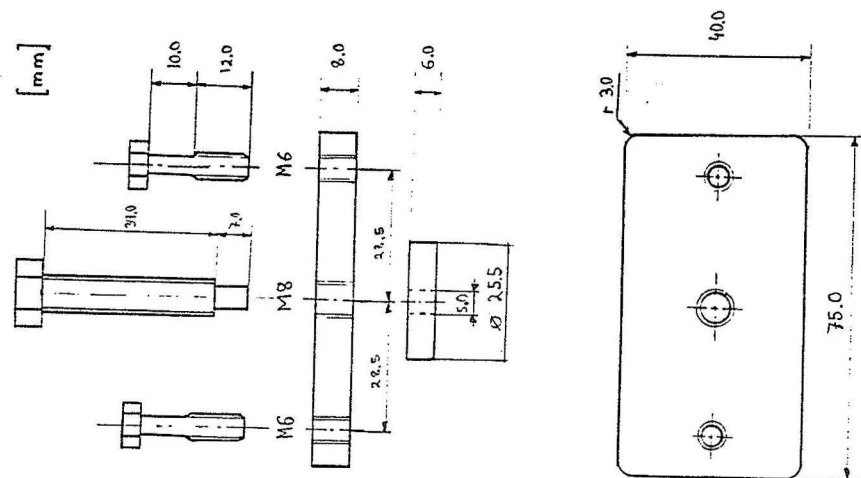
750 S.S. mektips

Det är på sätt och vis ganska skönt att konstatera att Ducati fortfarande inte gör perfekta motorcyklar. Cucciolos testmaskin, en 750 S.S. -91 har ett par brister som vi kan dela med oss av till andra ägare av en likadan maskin. Vänster ljuddämpare har på vissa exemplar en förmåga att ligga och nöta mot svingen. Det blir ganska fula märken i svingen, och det bör åtgärdas. Det bör givetvis fixas på garantin, men frågan är hur det går när det inte finns

nån generalagent. Förutom Cucciolos testmaskin har jag sett felet på en hoj som stod parkerad vid Knutstorp. Båda dessa maskiner har ramnummer omkring 000950. Biscaya har sett felet på ytterligare en maskin med okänt ramnummer. Se också till att blåsa ur damm ur kopplingskåpan med jämna mellanrum (ca 500 mil). Stryk på ett tunt lager fett på kopplingens tryckstång, annars kan det börja gnissla om kopplingen och gå varmt så att trycklagret förstörs.

MW

GÖR DIN EGEN AVDRAGARE



Cucciolo har lyckats komma över ritningen till en avdragare för Pantahns generatorsidkåpa. Brickan som kommer att ligga mot axeln kan med fördel göras i mässing och nitas fast på skruven.

DISEGNO DI FINNKEPP?

Paso 750

Året var 88, klev av min stolta springare på Biscayas grusplan, fällde upp det mörka visiret, tog av mig solglasögonen och vad beskådade mitt norra öga? En röd låg svullstig sak. Vad vara detta? Jo Ducati 750 Paso. Första intrycket var inte positivt men efter en stunds studerande ändrade jag uppfattning. När priset kom till min kännedom ändrade jag mig igen.

Ären gick och tanken att man kanske skulle ta och provköra dök upp allt oftare i hjärnvindlingarna. Sagt och gjort, upp till samma firma som tidigare. Tyvärr fanns ingen 750 inne för tillfället, en 906 fick duga. Puttrade längs grusvägen, dom små feta däcken flöt fint ovanpå gruset...

Nåväl, väl ute på Annelund Raceway visade Pason sin rätta sida, mycket smidig, underbart drag i motorn, stadig. På flygrakan utanför Hol hissade jag fullt, och uj va de gick! Väl tillbaka på grusplanen var det bara att erkänna, jag var helt såld.

Nu fattades bara det vanliga. Ären gick och blev 90. En dag på hösten då jag i horisontell ställning blåddrade i en mc-blaska fångas mitt intresse av en annons från en ökad skånsk mc-handlare. Intresset blev enormt stort när en bättre begagnad 750 Paso fanns med bland begagnarna.

"Det finns dom som inte gör annat än lånar ut pengar" för att citera S Cullman. In på banken, le, rita rita, sen liftade jag med SJ till Södern.

Där mötte Jens upp med sin Paso, ett utmärkt tillfälle att provköra passagerarplatsen. Sjäva köpet blev ingen större

religiös ceremoni, då försäljerskan var iklädd sketna rosa mjukisbrallor, säckig t-tröja, hängiga ... skåningar.

Förvärvet firades med bullar och bong på café. Utanför stod hon och blänkte, som ni förstår smakade kaffet extra gött den dagen.

Utan karta och kompass styrde jag kosan norrut. Efter några mil konstaterade jag att det borde vara dags att tanka. Tanken rymmer 22 l, jag tankade 21.5 l... Lite senare kopplade jag in tankmätaren, inte mycket till hjälp, för den är det virrigaste jag sett.

Ducati 750 Paso är en riktig Ducati. Den ger och den tar. I början mest det sistnämnda. Diverse småfel radade upp sig. Allvarligaste var väl hög känslighet för regn som resulterade i stopp och mången ful ord. Handpåläggaren von Hol kontaktades.

Efter lite grubblade ramlade tioöringen ned. Nu har jag en extra liten ask under sadeln, något elektriskt. Fråga mig inte vad det är men hojen går i vått och torrt, och kostnaderna för laddningsrelä är noll än så länge...

Bensinförbrukning är inget spännande ämne, men min hoj drog mer bensen ju långsammare jag körde. Ekonomi-trimning vidtogs. Kåpan vaxades, luften fylldes med däck. Utan resultat. Farten sänktes till en nivå då lapplisorna började ta fram blocket, utan resultat. Handpåläggare von Hol utövade lite handpåläggning på förgasaren, och som genom ett trollslag var allt normalt igen.

Stora Brembo-ok på 16" fälg ger utmärkta bromsegenskaper. Detta konstaterades till den milda grad, då undertecknad tog i för pung och fostervatten, och kan nu redogöra för hur

stälkastaren ser ut uppifrån om ni förstår vad jag medar... allt avlöpte dock väl.

Semester. Smaka på ordet. Tredje dagen gick centalstödet sönder för tredje gången, börjar bli en vana. 450 mil avverkades dock utan större problem. Pason är en utmärkt långdistansracer, klart bekväm på highwayen, och smidig som få i serpentinsvängarna, perfekt utanför trottoarserveringarna, vad kan man mer begära.

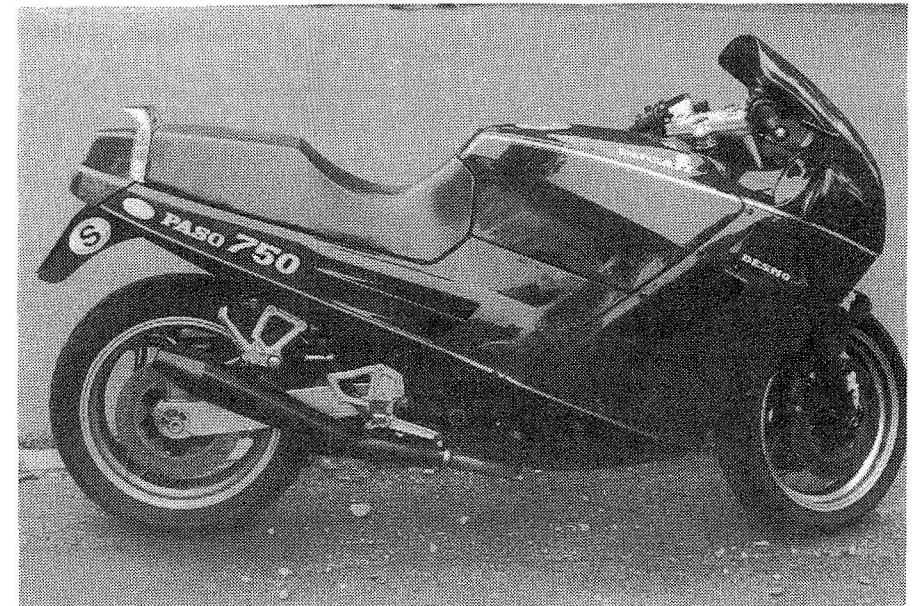
Kommentarer angående utseendet saknas inte. Har hört allt från: "E den

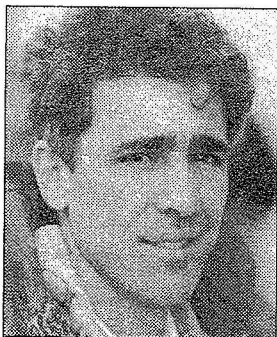
hemmabyggt, döfräck. Doppad i plast, eller?! Ha-Ha. Bimota?!" till små 80 åriga damer: "Den är väldigt röd å fin".

41 mm M 1R gaffel, mycket bra bakfjädring, bra bromsar, stadig ram, breda fälgar med 60 profils radialdäck ger stadigt och pålitligt chassie. Körställningen är neutral och man har god kontroll över bygget. Fördelar: Megahög fluktcoefficient, bra väghållning, smidig Nackdelar: Något hög vikt.

Prestanda: > 200 m/h, 0-100: 2.569 sek.

Ronny Andersson





Raymond Roche

Superbike

Jarama 5/4

Roche och Polen är huvudfigurerna hittills i årets VM. På Jarama i Spanien den 5:e april var det regnigt i det första heatet. Scott Russel, som vann på Daytona, gick upp i ledningen på sin Kawa, före Falappa, Polen och Slight.

Russel blev snart omåkt av regnexpereten Falappa, som varit snabbast på träningen. Falappa höll ledningen i sju varv, tills det började att torka upp och hans regndäck inte greppade så bra längre. Slight gick upp i ledningen vilken han höll i mål före POLEN, Pirovano, FALAPPA, AMATRIAIN (som kör Ducati i år), Monti och ROCHE.

I andra heatet tog Russel åter starten. Han blev snart omåkt av Pirovano, Fogarty (Ducati), Reynolds och Slight. Russel vurpade i det hårda tempot och täten togs snart av en starkt körande Phillis. Han såg ut att gå mot en säker seger. Men, bakom kom Roche ångande...

Phillis förklarade efteråt: "Jag är äldst i tävlingen (36 om en månad). Hur kan ni vänta er att någon som är så gammal som jag kan hålla Roche bakom mig. Han är ett barn, ett år yngre än mig!"

ROCHE vann andra heatet före Phillis, AMATRIAIN, Pirovano, FALAPPA, POLEN, Russel, Reynolds, Rymer, FOGARTY. Polen, som fått sin höj en vecka tidigare, var överlycklig. "Det här är första gången jag kör hojen, jag hade inte räknat med att vinna. Nu kanske jag kan hitta flera sponsorer".

Roche använde ett helt nytt Michelin-däck vilket han var mycket nöjd med. Roche är ju inte fabriksförare i år. Det är däremot Polen och troligtvis Falappa. Doug Polen: "De var helt enkelt snabbare än mig. Jag har inga ursäkter". Daniel Amatriain vred sin axel ur led när han vinkade åt publiken efter sin tredjeplats! Det var till och med osäkert om han kunde ställa upp på Donington.

Donington 20/4

Carl Fogarty tog pole på vad som uppgavs vara en "standard" produktionsracer Ducati 888. Till publikens jubel tog han ledningen i första heatet. På åttonde varvet tystnade plötsligt när Foggy vurpade. Det innebar att RAYMOND ROCHE kunde gå mot heatseger följt av Pirovano, Russel, Phillis, Slight, POLEN och MERTENS.

I heat två fick Foggy revansch. Russel tog starten före Falappa och Sohwa. Foggy gjorde en snygg uppkörning efter en medioker start och vann före ROCHE, Russel, POLEN, Pirovano, Slight, Phillis, FALAPPA, Reynolds och AMATRIAIN.

Trevor Nation hade dålig lycka med sin Ducce trots att han besökt fabriken för att få snurr på motorn.

Hockenheim 10/5

På den snabba Hockenheim-banan visade Polen slutligen vart skåpet skall stå. Två heatsegrar före en jagande Phillis gjorde att han gick upp på delad ledning i tabellen ihop med Roche. Många kraschade på den snabba banan.

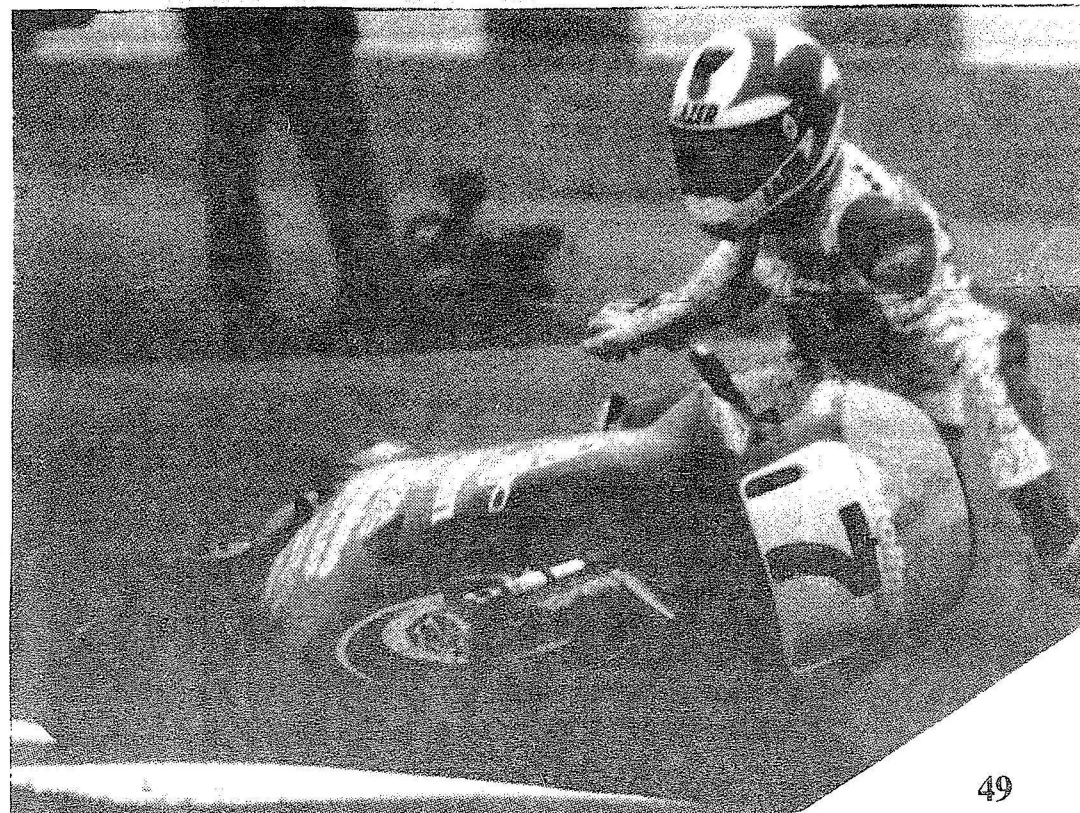
Det tog Polen fem varv att gå upp från fjärde plats till första i heat 1. Sen behöll han ledningen. I andra heatet ledde han från start till mål. Bakom jagade Falappa, Roche, Phillis och Slight. Phillis kunde gå in som 2:a, alldeles före FALAPPA, som följdes av ROCHE, Slight, Pirovano & Russel.

Fogartys "standarmotor" räckte till en 11:e plats i andra heatet efter att han fick tidstillägg i första heatet (tillsammans med Falappa) för att ha genat över en chikan. Enligt rykten har han fått en fabriksmotor efter Hockenheim. Den gamla hjälten Virginio Ferrari kom 15:e i andra heatet.

Sammanlagt

1. D POLEN + R ROCHE	90
3. Phillis	80
4. Slight	67
5. Pirovano	66
6. Russel	61
7. G FALAPPA	47
8. D AMATRIAIN	43
9. C FOGARTY	35
10. S MERTENS	31

6 Ducati, 3 Kawor och 1 Yama!



Ducati 750 SS

Hårdtestas av Cucciolos Expertpanel

Så kom då äntligen Cucciolos expertpanel över ett ex av den av andra experter så omtyckta hojen. Ducati 750 SS av 1991 års modell, populärt kallad 750 Super Snik på grund av den spartanska utrustningen.

Skulle den verkligen vara så bra? Skulle den hålla vad den såg ut att vara? Skulle man klara en 20-mils resa utan att behöva stanna för att meka vid vägkanten? Skulle lackeringen färga av sig mot knäna, som på andra Ducati-modeller? Skulle elsystemet brinna upp innan testtidens slut? Skulle Pantah-motorn, som ju är en konstruktion som är tonåring i år, hålla för testpanelens hårda framfart på de annars hastighetsbegränsade vägarna?

Frågorna var många när en av testlagets medlemmar satte i tändningsnyckeln. Tystnaden bröts av ett febrilt surrande och bubblande inuti tanken. Av med tändningen. Ljudet borta. På med tändningen. Ljudet åter. Av med tändningen igen.

Efter lite konversering inom expertpanelen, kom vi fram till att det måste vara soppapumpen, den som pajade för Falappa på Mugello förra året när han ledde. Soppapumpen lever ett hårt liv då den surrar och pumpar så länge man har tändningen påslagen. Placeringen inne i tanken verkar intressant. Kommer säkert att gå sönder.

Nåväl. På med tändningen igen och in med startknappen. Startmotorn surrar energiskt, men motorn vägrar tända. På'n igen. Samma resultat. Ur med tändstiften. Oljiga. Nu lyckas en som vill vara anonym i expertpanelen bryta av en

isolator från det ena Champion-stiftet. Lätt fixat. Iväg till närmsta bensinmack, men nej. Nästa bensinmack. Nej. Nästa bensinmack.

Så fortsatte det hela kvällen. 12mm tändstift går inte att uppbringa på bensinmackar. Telefonsamtal nästa dag till den lokala Ducati-återförsäljaren. Jo, man hade två tändstift kvar!

Iväg med rivstart i vinterbil och inköp av två NGK 12 mm tändstift. I med tändstiften. Glad i hågen. Åtdragning med original tändstiftsnyckel. Passar inte! Japaneserna har speciell nyckelvidd på stiften! Iväg igen för att köpa tändstiftsnyckel...

Långt senare: Stiften åtdragna. In med startknappen. Startmotorn surrar, men motorn standödd. Proceduren upprepas tills någon upptäcker att varvräknarnålen står på 10 000 varv! Motorn var igång, men den är så dämpad att den inte hörs överhuvudtaget. Choken funkar på japanskt vis. Antingen 10 000 varv eller ingen tomgång alls när motorn är kall.

Iväg på första provrepan. Hojen går hyfsat till att börja med, men går sen bara sämre och sämre. Problemet är förmodligen isbildning i de båda japanska Mikuni-förgasarna.

Expertpanelen var mycket kritiska mot dessa vacuum-förgasare. "Känns som om gaswirarna är gjorda av gummisnodd", "inte alls lika smidiga som Dellortotrettisexorna på min gamla Alazzurra", "fula", "helkass", var några av de snällaste omdömen som expertpanelen spontant förde till protokollet.



Hojen går knappt att köra under 5000 varv. Vid gaspådrag sätts vacuum-trottlarna i någon slags självsvängning så att det rycker och vibrerar i hela hojen. Vid en konferens senare, kom vi fram till att ett byte till en riktig Weber-förgasare förmodligen skulle lösa alla problem. De lär ha oändliga inställningsmöjligheter.

Kopplingen fungerade inte alls. Den ville inte koppla ur. Den började fungera efter att expertpanelens expertmekaniker omsorgsfullt luftat hydrauliken.

Reglagen var av ordinär italiensk kvalitet. Blinkersknappen gick av vid första användningen...

Bromshandtaget går att dra i botten mot styret. Finishen i övrigt är också av ordinär Ducatikalitet. En av distanserna till bakhjulet hade gravrost. På en nästan ny cykel! Det visade sig dock senare att en klåfingrig pop-musiker bytt ut distansen vid en tidigare provkörning! Färgen sitter dock fast ganska bra. Men, vi körde inte i regn...

Sidostödet är konstruerat för att motorcykeln skall ramla omkull. Centralstöd saknas.

Väghållningen är hyfsad trots alusving, men känslan är borttagen i och med att den har alldeles för effektiv fjädring. Styrningen är också för lätt, och man sitter för långt fram på cykeln. Denna kombination gör att det känns som man åker på en flygande matta. Man ser inte hojen, då man sitter så långt fram. Man får inte brottas med styrningen, och man känner inte ojämnheterna i vägen. Ett stort minus.

Man har tydligen tagit hjälp av BMW-tekniker för att bygga in ett ljudligt klonk när man växlar mellan 1:an och 2:an. Växellådan upplevdes som kärvt. Särskilt 1:an. Den är inte heller lika sportigt

tätstegad som på äldre modeller. 1:an är terrängkörningsväxel och 5:an är överväxel. Friläget är till skillnad från äldre modeller omöjligt att få i från tvåans växel. Först måste man klonka i ettan så att alla inom 100 m radie vänder sig om, för att sen kunna peta i friläget.

Hastighetsmätaren är bra. Den gläder föraren med fantastiska siffror som man kan skryta med för kompisarna. Varvräknaren sitter så placerad att man får titta ner på den genom kåpglasat. Expertpanelens omdömen om King & Queen sadeln skall vi inte gå in på här. Utseendet i övrigt är mest jobbigt. Folk ställer sig i klungor kring cykeln och ställer dumma frågor: Är det en 125:a?, Jag hade en Harry Danielsson när jag var ung, Hur fort går den?, Varför har du tagit bort alla kåpor?...

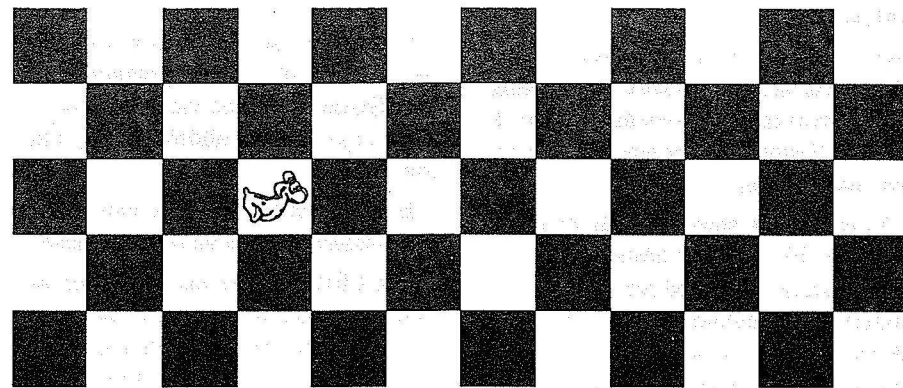
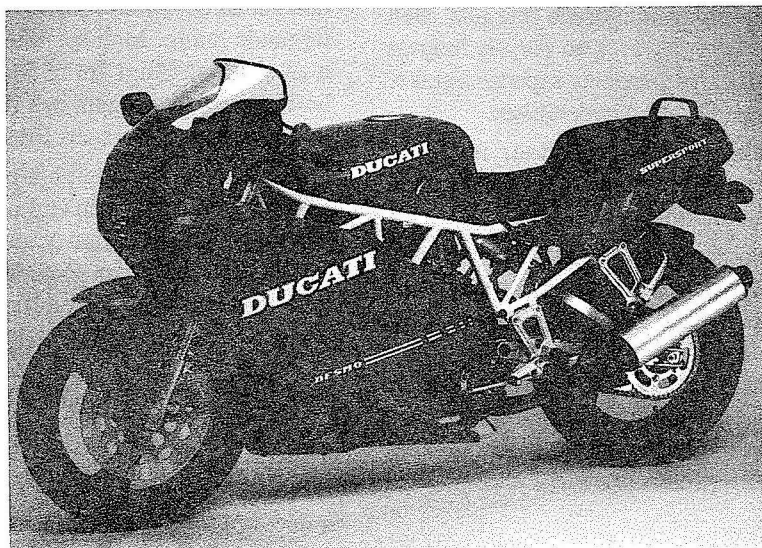
Elsystemet fungerade faktiskt i stort sett. Men då körde vi ju inte i regn. Säkringarnas mycket lättåtkomliga placering i kåpan verkar ju lite misstänkt. Det verkar som att konstruktören räknat med att de skall gå sönder ofta.

Kontrolllamporna syntes inte i dagsljus. Men vad gjorde det, då man mest irriterade sig på att varningslampan för bensinen med en äcklig noggrannhet indikerade att det åter var dags att fylla tanken och tömma plånboken.

Sammanfattningsvis kan vi säga att 750 SS är en hoj fylld med brister. Med byte till Weber förgasare, stenhård Marzocchi gaffel och lika hård Marzocchi studs där bak, kan det bli en riktig godbit. Ljudförstörarna byter man ut till ett par riktiga meggar, typ Norton Manx. Vidare bör man byta ut de breda radialema mot Pirelli Phantom, 90 X 18" fram och 120 X 18" bak. Då återvänder fartkänslan och den spännande körkänslan. Garanterat.

Utseendet kan man förstöra genom en klotter-lackering, typ nya Sukiyaki 750. Då får man kanske vara i fred när man stannar vid bensin-mackarna.

Av Cucciolos Expertpanel anno 1992



Battle of the Motorvelocipeds

VM final körs i år på
Åsum Ring, Kristianstad,
22 augusti, 10-16.

Svenska Ducatklubben och arrangörerna har nöjet att hälsa Er välkomna till årets race inom MC-sporten, nämligen finalen i Cucciolos Battle of the Motorvelocipeds. Ta chansen att få känna dig som Lawson o grabbarna för en dag. Kampen blir stenhård på hypersnabba Åsum Ring. Kom och försök att köra skjortan av välrenommerade Finkel Oil Racing Team, legendomspunna Sukiyaki Rajsing och proffsen i Acklinga Racing Team m fl m fl. Aldrig kört förr? Vi garanterar racing med mycket högt underhållningsvärde till låg kostnad. Ring gärna om ni har några frågor.

Anmälan och info;
Stig 0451-891 12
Åke 0451-609 55

Motorshow

Den lokala rivstartaravdelningen arrangerar årligen en sorts utställning. MC-avdelningen överlåter dom åt Northern Twins. Där blir man väl sedd om man har hästsvans.

Vi har haft en smed till hjälp på jobbet och hans lillebror har hästsvans och en televerksfärgad hoj med två cylindrar och alldeles galen cylindervinkel. Tillfrågad lät han meddela att visst gick det bra att komma med en Ducati. Problemet var om Panta skulle hinna handarbete mina toppar i tid. Panta är troligen van att ha lyset tänt eftersom det blev klart i tid.

Iväg till ishallen och sent så klart. Man kan inte delta i evenemang utan att åtminstone ha startat motorn. Väl där pågick organisationen för fullt och det var redan bestämt att Ducati föll under sportavdelningen och fick stå till allmänhetens beskådan bredvid en tingest vars användningsområde och ursprung jag förbigår med tystnad. Somt får man helt enkelt sätta sig över för sinnesfridens skull.

Av ca tjugo åkdon med två hjul fanns ETT med den rätta högteknologiska bakgrunden. Dom övriga skulle jag inte sanningsenligt kunna svära på att dom ens hade bakhjulsfjädring. Jo, en förstås men den hade tre hjul och var ett enda stort undantag hela den.

Ungjävlarerna var självklart där. Det fanns några snömoppar också. En var tre-cylindrig och av nittitre års modell och påstods ha hundrafyrtiosju hästar!

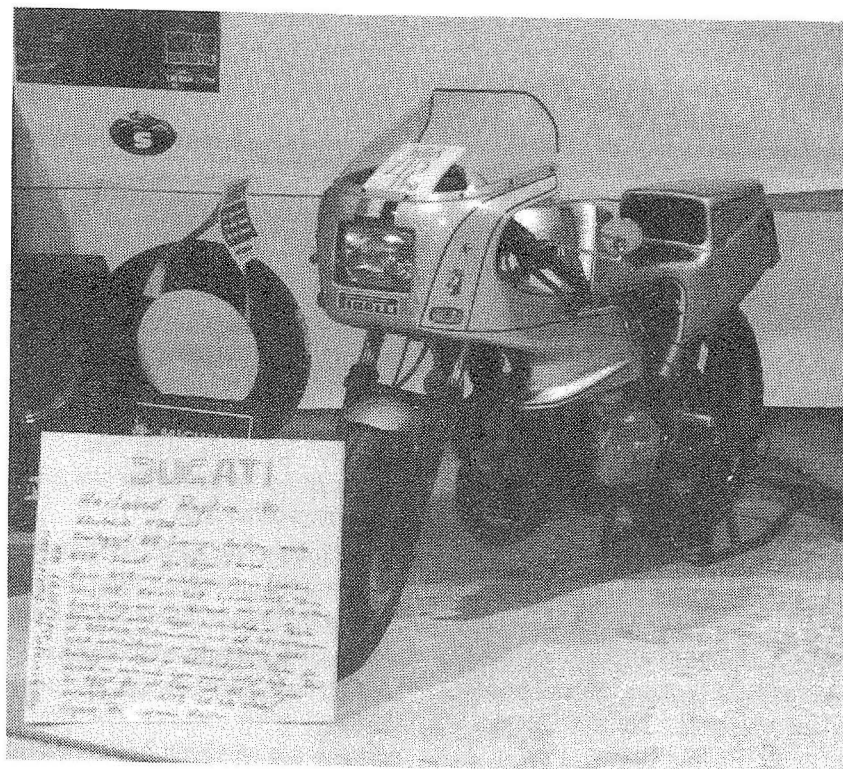
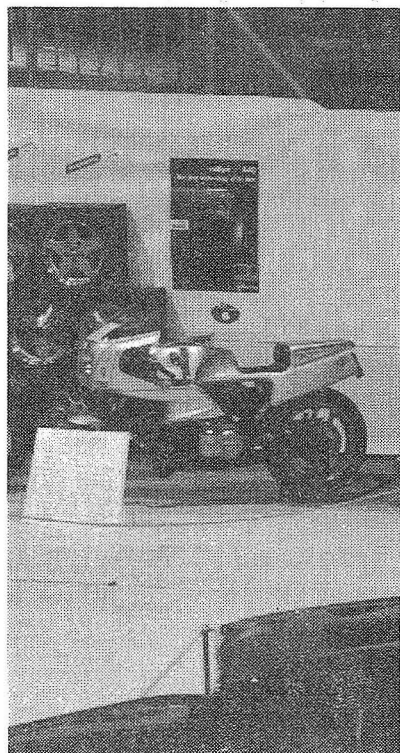
Min konstnärliga skylt fick kritik för att den inte var nog proffsig. Men om man bara har några ynka timmar mitt i natten för att överhuvudtaget åstadkomma en skylt så...

I varje fall så blev den läst. En dam tillhörig hästsvansgänget kom förbi i god fart ute i en utställar angelägenhet och blev liksom förstenad vid åsynen och för sjönk i djupa tankar alldeles orörlig i flera minuter.

Blir man vittne till såna händelser så kan pokalerna gärna gå till behovande.

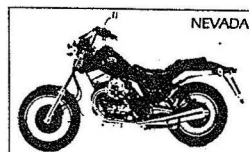
Om tillställningen hade haft den allra minsta Ducatistiska anstrykning så hade skylten fått ett extra nyuppfunnet pris och särskilt omnämnande. Det finns gränser för vad man kan begära av rivstartare.

PS



CONCUORS DE L'HORREUR

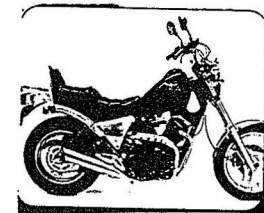
ITALIENSK DESIGN VISAR VÄGEN



Nominerad:
Moto Guzzi Nevada

Cucciolo har äran att presentera årets största kultursatsning. Som prenumerant har du privilegiet att få utse årets hemskaste hoj.

Bland de rätta svaren utlottas hemska priser. Vinnarna presenteras i Cucciolo 3/92.



Nominerad:
Moto Morini Excalibur

Cucciolo har läst...

... "Italian Classic Gallery: The Road Bikes" och "The Racing Bikes" av Mick Walker (Haynes förlag).

Mick Walker spottar ut böcker på löpande band. Här är det två bilderböcker på vardera ca 190 sidor. The Road Bikes visar bilder på italienska gathojar från efterkrigstiden. Här finns givetvis de kända märkena Ducati, Benelli, Moto Guzzi, Laverda, Moto Morini, MV, Gilera och Aermacchi.

De har vi sett mycket av förut. Men här hittar vi också mycket udda hojar; Aero Caproni, Bianchi, CM, DEMM, Guazzoni, IMN (boxer), Italemmezata, MM och Maserati. Nyaste Duccen i boken är 750 F1 från 1986.

The Racing Bikes visar bilder på racehojar på och vid sidan av banan. Här finns givetvis också de stora kända fabriken. Men också bilder på både Lambretta och Vespa! På Ducatifronten hittar vi allt från race-Cucciolos, via 250 Desmo Twin, Hailwood 900 till Tony Rutters TT2:a.

Man sträcker sig inte längre än till början av 80-talet av någon anledning. Det finns inget att invända mot någon av böckerna. Trycket är hyfsat med 16 sidor färg i mitten. Bilderna är hyfsade. Bildtexten är saklig. Om man jämför med den tyska boken Italienische Motorräder, som kom för ett par år sen, är de här böckerna mycket bättre. De bör finnas i varje Ducatists bokhylla.

MW

... "Handbok i Olydnad" av Bengt Sändh. Den kände trubaduren och hejdlöse practical jokern har så vitt bekant inga förbindelser med Ducatisternas värld. På något mirakulöst sätt har han ändå förvärvat samma anda i sin livsinställning och för att sprida några, ja tom åtskilliga, exempel på hur man umgås med förstenade byråkrater så har han gett ut en bok. Den skall ni läsa.

Den kommer att styrka livsandarna och ge näring till en fortsatt rigid inställning till våra byråkrater. Ett exempel bara:

Antalet fortkörare som ertappas i vårt land lär vara sextusen per dag ungefär. Föreställ er att SAMTLIGA vägrar att erkänna det påstådda brottet direkt på plats på stubben. Då måste alltså fallet prövas i rätten. Det blir många prövningar det. Kanske att man inte skulle kunna hålla på så. Rent av ompröva ett och annat byråkratpåfund. Vid lite eftertanke så svindlar faktiskt tanken.

Den sanne Ducatisten har ju gått före som manande exempel och min själ vrider sig i plågor för att jag inte varit tillräckligt insatt i den byråkratiska djungelns alla vildvuxna snår. Det har funnits tillfällen då en djupare kunskap kanske hade kunnat åstadkomma åtminstone lite förvirring. Läs kära vänner. Det kommer att förgylla era framtida mellanhavanden med dom som är satta att försöka styra oss. Fram för ökad egensinnighet.

PS

... "Svenska båtmotorer" av Lars Biström och Bo Sundin (förlag Båtdokgruppen).

Visste ni att Sverige har varit världsledande på båtmotorer? Visste ni att det har funnits hundratals tillverkare av båtmotorer i Sverige? Visste ni att det byggdes en Desmo i Sverige 1902?

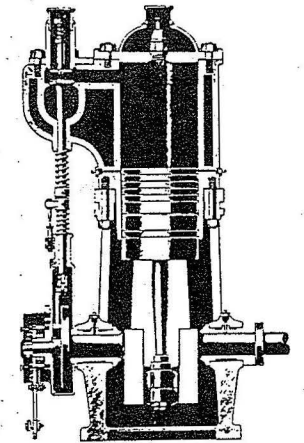
Själv är jag inte speciellt intresserad av båtar men här räcker det med ett intresse för motorhistoria. Jag började med att skumma igenom den 245 sidor tjocka boken av en tillfällighet. Snart var jag fast.

Enligt författarna började historien om de svenska förbränningsmotorerna 1889 med att rörläggaren O.F.F. Gyllenhammar (en genialisk maskinist med alkoholproblem) i Linköping byggde den första förbränningsmotorn. 1979, 90 år senare, lades den sista utombordsfabriken ned av en viss P.G. Gyllenhammar, släkting till den förstnämnde.

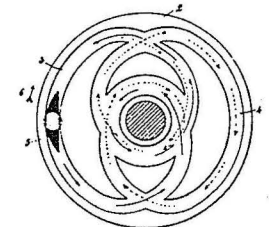
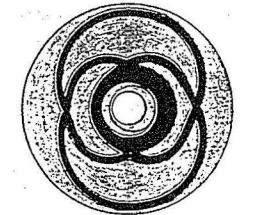
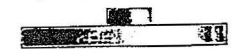
Boken är gjord som en slags uppslagsbok, uppdelad efter fabrikat, vilket gör den lite tjugig om man läser den från pärm till pärm. Men vad gör det när innehållet är så intressant. Gotlänningen Fritiof G. Ericsson konstruerade en halvtoppmotor med en tvångsstyrd utblåsventil 1902! Insugsventilen var helt tvärtom, en s.k. snarkventil. Den styrdes helt av trycket i förbränningsrummet!

Motorn tillverkades av Svenska Motor Och Naf Fabriken i Stockholm. Utblåsventilen tvångsstyrdes i ett "kamspar". Ett annat kamspar fanns för att köra motorn baklänges. Det fanns nämligen inga backslag på den tiden.

1905 bildades Motoraktiebolaget Reversator i Stockholm. Man gjorde en sidventilmotor där både avgas- och insugsventilerna var tvångsstyrda.



Genomsnitt av Fritiof G. Ericssons encylindriga lilla motor med den patenterade reverseringsmekanismen från 1902. Kamskivan, som styr avgasventilen och möjliggör reverseringen, sitter t.v. på vevaxeln.



Kamskivan och rörelsemönstret för den gejsko (svartmarkerad), vridbart fäst vid den hävarm som påverkade utblåsningsventilens skaft.

Konstruktör: Fritiof G. Ericsson. Som namnet avslöjar, kunde även den här motorn köras baklänges genom att man kastade in ventilerna i andra banor.

Fritiof G. Ericsson blev senare en av våra främsta racerbåtsförare. 1910 emigrerade han till Amerika där han i flera år höll världsrekord för racerbåtar. Han umgicks med Henry Ford och hjälpte till med att organisera USA:s militärflyg under 1:a världskriget. Senare hamnade han i Kanada där han startade Ericsson Aircraft Ltd, en modern flygplansfabrik! Vilken man!

I Höganäs låg Kullens Maskinfabrik. Där påbörjade man 1919 produktionen av Sveriges första fyrtakts utombordsmotor, kallad Triton. Den hade enligt boken "tvångsstyrda hängande ventiler, vilka påverkades av utanpåliggande stötstränger".

Över huvud taget var uppfinningsrikedomen som störst i seklets början. I Sörby, utanför Hallsberg, tillverkades Alimotorn under 20-talets början. Det var en 2-takts wobbleplate-motor (kurvmotor) som konstruerats av en herre vid namn Arvid Lind. Han hade tidigare konstruerat något som förmodligen var världens första roterande motor för flygplan.

Wobbleplate-motorn hade fyra cylindrar stående över en ring i vilken vevstakarna var infästa. Ringen vobblade när motorn gick, därav namnet (en motortyp som ibland använts på ångmaskiner, bl.a. SAAB:s ångbilsprototyp på 70-talet). Alimotorn var av utombordstyp och gjorde sensation i en tävling i Stockholm där den blev den första utombordsbåten som vann med en snittfart över 10 knop.

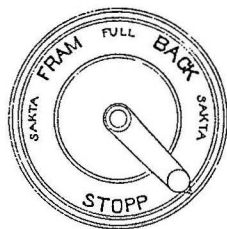
Edward Hubendick (1875-1952) är det mest betydelsefulla namnet i svensk motorhistoria. Han var under 40 år den stora gurun i Sverige på förbränningsmotorer. Han var Sveriges första professor i förbränningsmotorlära och termodynamik från 1916 till 1940. Han konstruerade motorer åt bl.a. Penta.

Även Folke Mannerstedt, mer känd som konstruktör av MC-motorer åt Husqvarna, konstruerade båtmotorer åt Gyro.

Hugo Eriksson i Tandsbyns Mekaniska Verkstad, 2 mil söder om Östersund, var unik. Han konstruerade utombordaren Delfin på 50-talet. Han var unik på det viset att han kunde spela "Farfar dansar gammalvals" på sin utombordsmotor! Han skruvade ur tändstiftet och ersatte det med en hylsa som han blåste i samtidigt som han vred på svänghjulet för att ändra lufttrummet i cylindern!

Idag tillverkas i stort sett bara Göta motorn från Osby sedan jätten Volvo-Penta-Nymans la ner verksamheten. Boken måste läsas! Den innehåller också en del MC-anknytning som: Folke Mannerstedt, Husqvarna, Albin, Svalan, Nymans (NV), JB, SEM (Svenska Elektro Magneter) och STEFA (Stenholms Fabriks AB).

MW



Manövertavlan till Svenska Motor- och Naf-fabrikens motor.



FUNKTIONSDUGLIGA, PRISVARDA, SNYGGA PACKVASKOR TILL DUCATI !!!

Omöjligt?! Nej, inte alls. Inte om man vänder sig till uttrevliga Richard och Kathy (Ducatister förstås) i Santa Rosa, Kalifornien. De har specialiserat sig på "soft luggage" för rejshojar och syr bara på beställning, alltid efter kundens önskemål. Titta bara på bilden hur häftigt mitt bagage ser ut. Designen på väskorna följer designen på bägen. Superläckert!

Kathy och Richard tar nu gärna emot beställningar från Sverige, om Du kan betala med VISA eller Mastercard. Skriv eller ring till dem så skickar de färg- och tygprover samt prisuppgifter. Kvalitén på grejorna? Tja, jag skulle aldrig ha skrivit de här raderna om jag inte hade varit mycket nöjd med deras produkter. Fortfarande inte övertygad? Slå mig en pling och jag kan beskriva mer. Obs! Kalifornien ligger 9 timmar efter.

Helena Lundqvist (medlem 550) Tel: 009 1 510 237 0264

PS. Det är Kathy's Paso på visitkortet.

RKA

Beautiful Soft Luggage That Works

Richard Battles

Kathy Storin



707-579-5045

2175 B Bluebell Dr. Santa Rosa, Ca. 95403

Flygsoppa

Bensin är som vi alla vet ett ganska bra ämne att ha med sig när man är ute och åker motorcykel. Det har dessutom blivit en hel del hokus pokus i detta, och då speciellt i Formel 1 cirkusen, där Renault påstods ha hittat en speciell sorts djungeljuice som höjde effekten hos deras bilar med ca 4-5%. Nu är det ju inte alla som har kunskap att hålla på och experimentera sig fram till egna sorter så det gäller att känna till lite om de sorter som finns tillgängliga.

Inom racing använder man ofta 100 oktanig bensin som går att få tag på vid ett fåtal ställen, bl a vid tävlingsbanor. Många försöker också med flygbränsle som ofta går att få tag på med hög oktanhalt. Flygbränsle kallas för AVGAS och varje kvalitet har två olika oktantal, t ex 80/87. Den lägre siffran står för oktantalet på marken och mäts på samma sätt som bilbensin, den högre siffran anger oktantalet på hög höjd.

AVGAS finns i flera kvaliteer: 80, 100 och 140 oktan (140 är svårt att få tag på). Eftersom det inte är så bra att få motorstopp på ett flygplan uppe i luften så har varje kvalitet sin egen färg för att det skall vara enkelt att kontrollera att man har rätt sorts bränsle. 80 oktan är röd, 100 oktan är blå och 140 oktan är lila. Det finns även en grön variant som är lågblyad 100 oktan, den kallas för 100 LL. Denna sort är den som är lättast att få tag på, men även om den kallas för lågblyad så har den mer bly än blyad 98 oktans bilbensin.

Flygbensin har dock lägre ångbildningsförmåga än bilbensin, den är ju gjord för att fungera bra på hög höjd där lufttrycket är lågt. När man flyger där lufttrycket är lågt skulle vanlig bilbensin

bara skumma och bilda bubblor i bränslesystemet på flygplan.

När man tillverkar oblyad 98 oktanig bensin för bilar så utgår man från bensin som har hög naturlig oktanhalt, den blyade 98 oktaniga bensinen är inte av samma kvalitet. Detta gör att när man blandar vanlig oblyad 98 oktanig bilbensin med 100 oktanig blyad flygbensin så får man en högre oktanhalt än bägge bensinsorterna! En lämplig blandning är en del 100 LL och fem delar 98 oktanig vanlig bensin. Antagligen får man justera om bränsleblandningen också för att få motorn att gå optimalt.

Jag hittade denna artikel om flygbränsle på datornätet, alla beteckningar är amerikanska så en del kanske inte stämmer eller heter annorlunda i Europa.

JJ



Cucciolos etikettspalt

Titlar och tilltal i tal och skrift.

Tilltalsordet "Ni"

Det svenska språket har ett tilltalsord, som heter "Ni", vilket de flesta människor vid det här laget veta. Men underligt nog gör svensken i gemen allt vad han kan för att undvika det. Alltefter bildningsgrad och sällskapsvana, står han och svänger sig med en mer eller mindre skickligt hopkommen passivform. Bland allmogen användas alltjämt "han" eller "hon" vid tilltal av obekant person, som man respekterar högre än sina vederlikar. Sinsemellan säger man "du" eller till äldre personer "T".

Flytta vi över till storstaden Stockholm heter det ofta "Hönu, hänn, han står på min fot!" eller "Flåt, hänn står på min fot!", vilket ett trappsteg högre upp skulle heta "Förlåt, herrn står på min sko!" och bland riktigt artigt folk "Förlåt, min herre, skulle jag kunna få dra undan foten, min herre står nämligen på den!" eller slutligen "Förlåt, min herre råkar stå på min fot!"

Känner man personen ifråga heter det i småstaden "Har assessorskan hört att konsulinnan Liberius har fått rostfritt stål i köket?". Och i Stockholm säger man "Har fänriken hört att friherre Gyllensnook förlorade femtusen på Solvalla i söndags?"

Det utmärkande draget är att man överallt talar till en person, som talade man om honom och inte till honom.

Visserligen har tilltalsordet "Ni" under de senaste årtionden vunnit terräng, och genom Ni-föreningar och Ni-nålar har man försökt att få en ändring till stånd. Men svensken är konservativ, och det kan inte hjälpas att man alltjämt med virtuos

skicklighet måste förstå att tilltala en person i passivum, om man i sällskapslivet vill iakttaga god ton. Här och där är det dock tillåtet att blanda in ett "Ni" i samtalet, förutsatt att man samtidigt blandar in titeln. Man kan alltså säga: "Jaså, professorskan har varit i Marstrand i sommar, hur trivdes Ni där?" Men man bör använda det med urskillning, ty man ser ännu äldre herrar och damer formligen haka till, om man skulle råka tilltala dem med "Ni".

Inom affärlivet, där man inte har tid med sirliga krokvägar, användes "Ni" i ganska stor utsträckning jämställda emellan, men däremot får en expedit inte säga "Ni" till en kund. Då måste det heta "min dam" eller "min herre", inte "herrn" och - ännu mindre - "damen", som man ofta kan få höra. Är kunden känd, användes titeln, tex. konsulinnan eller också fru Såochså.

Även i umgängeslivet börjar man bland yngre folk finna det bekvämare och mera i vår tidsanda att använda "Ni". Därför ha vi kanske vissa utsikter att om en femtio eller hundra år ha ett allmänt tilltalsord, liksom alla andra kulturfolk ha det. (skrivet 1946, reds anm)

KLOTGRILL WEBER
Emaljerad. Grillyta 47 cm. **595:-**

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. **STORLEKAR XL**
Rött/grönt tryck, vit tröja. Vrålmaxad. **Pris 120:-**

DUCATI-MÖSSA



Ett fåtal
knallröda

70:- st.

POSTGIRO 604452-3

KLUBBPRYLAR

COLLEGE T-SHIRT

750 F1

VIT MED GRÖNT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

*Mike Hailwood
replica*

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L,XL
Pris 85:-

**900
SUPERSPORT**

RÖD MED VITT TRYCK

STORLEKAR M,L,XL
Pris 130:-

STORLEKAR M,L
Pris 85:-

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

ÅRSMÖTE 1992

Årets årsmöte/träff blir i Norge! Tid och plats står förhoppningsvis på sidan bredvid. Arrangör är Anne-Line Barkald. Det blir givetvis god uppslutning både från Norge och Sverige. Därmed kallas Du till Svenska Ducati Klubbens årsmöte

Dagordning för Svenska Ducati Klubbens årsmöte 1992

1. Mötets öppnande
2. Godkännande av dagordning
3. Upprop och fastställande av röstlängd
4. Fråga om årsmötet har utlysts på rätt sätt
5. Val av ordförande och sekreterare för mötet
6. Val av 2 justeringsmän som jämte ordföranden skall justera mötesprotokollet
7. Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat och balansräkning för den gångna perioden
8. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen den tid revisionen avser
9. Fråga om medlemsavgiften för den kommande perioden
10. Val av styrelse för den kommande perioden. Styrelsen skall bestå av följande:

Ordförande
Kassör
Sekreterare
Minst 2 ledamöter

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

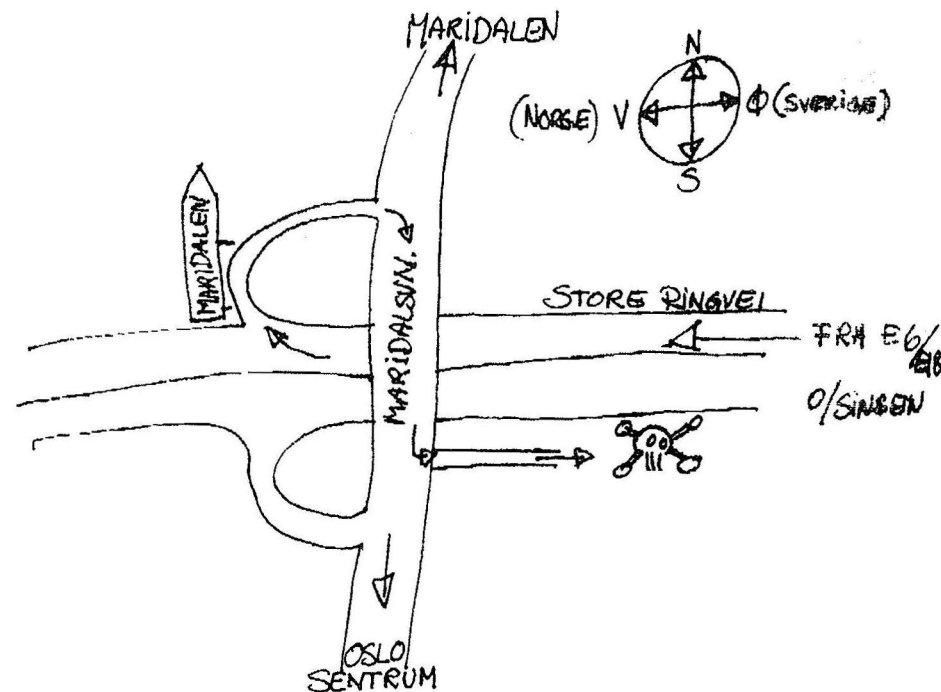
Norsk Ducatiforening Desmodromene

inviterer til

ÅRSMØTE

for Svenska Ducati Klubben i Oslo 22 august

Følg E6/E18 til Vinterbro sør for Oslo; Følg deretter E6 til Store Ringvei (Ring 1). Følg denne rundt Oslo over Sinsen - og ta så av fra Store Ringvei (Ring 1) til Maridalen. Herfra kan du følge Ducati-skilten.



Pris pr. skalle kr. 200,- betales inn på Norsk Ducatiforening
Desmodromene's postgironr.: 08230765724. Beløpet inkluderer middag og
frokost. Ta med sovepose og liggeunderlag.

BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Säljes

Laverda 750 S -71. 90% original, motorn renoverad, ny lack, nya däck med mera. Ring och bjud.
Norton 750 Commando Fastback -70. 100% original, totalrenoverad, 41 000:-
Håkan 0457-141 36

Köpes

Ducati Mike Hailwood Replica eller 750-900 1976-82.
Peter 08-718 08 19

Köpes

Dell'Orto förgasare, 32 eller 36 mm.
Arne 02-25 44 19 (Norge)

Säljes

Ducati 900 SuperSport -89-90. Lagom inkörd, 58 000:-
Johan 0550-164 21

Säljes

Nolan CP 11 "Porsche design", öppningsbar integralhjälm, stl 58. Använd 1 år, 300 mil. Nypris ~ 3 000:-, nu 1 800:-
Säkerhetsställ, Jofama, stl 50/52, övervägande svart. Använt 1 år. Nypris ~ 4 500:-, nu 2 000:-
Regnställ, äldre Belstaff (se Cucciolo 1/92, s 9), orange, stl 48. Fult. 100:-
Roland 0510-722 57

Säljes

Ducati 900 SuperSport -90. Dell'Orto PHM 40, Venolia kolvar (smidda högkomp), Misano ljuddämpare, Öhlinare bak. Mycket fin, 1 600 mil, 69 000:-
Kenneth 013-21 42 59

Säljes

NCR kaross till 900:an (oanvänd). Tank och sadelkit, tanken med nivåfönster. Pris 2 700:-
Leo h 0760-282 41, a 08-797 49 00

Köpes

Utmärkt förstagångsmoped för oss sextioåringar som tröttnat på att bli omkörda av finna femtonåringar. Önskvärd utrustning:
Nio olika utväxlingar, sex olika munstycken, Ducati elettrotecnica, överlägsen väghållning, enkel justerbar Koni fram, Reed i magnesium/HyTech-fiber, tre olika expansionskärl, dubbel monoshock bak, specialverktyg, silvertändstift, reservdelar, Pirelli MT15. Komplet historik/trimningsberäkningar/testprotokoll, 100 km/h+, Renabteilung-acceleration, klassisk design, reglements-enlig (BoM).
Finnkopp 0502-151 03
Pinoccio 0502-142 85

Efterlysning

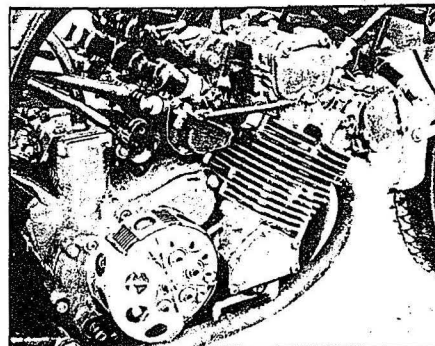
Vem är du som köpte 2st gaffelkronor av Micke Werkelin för 3-4 år sedan? Micke har glömt vem det var och jag är mycket intresserad av dessa gaffelkronor. Det är 38mm Marzocchikronor som suttit på Binges och sedan Dan Gustavssons NCR-racer. De har litet offset och är helt plana med ganska grov finish. Jag är intresserad av att köpa dessa, men hör av dig i vilket fall som helt.
Torbjörn Lindgren 0485-542 47

Bytes

Jag har en originalpump (att pumpa slangarna med) till en Ducati 125SS som jag vill byta till en original-pump till 250/350/450.
Micke Werkelin 08-7662284, 0498-224329

Köpes

Komplett strålkastarinsats till Ducati 250/350/450 ca 1970.
Micke Werkelin 08-7662284, 0498-224329



Efterlysning

Tips om hur man kan få en Yamaha 500cc stänka olje-tät emottages tacksamt.
Jonas 0302-32330

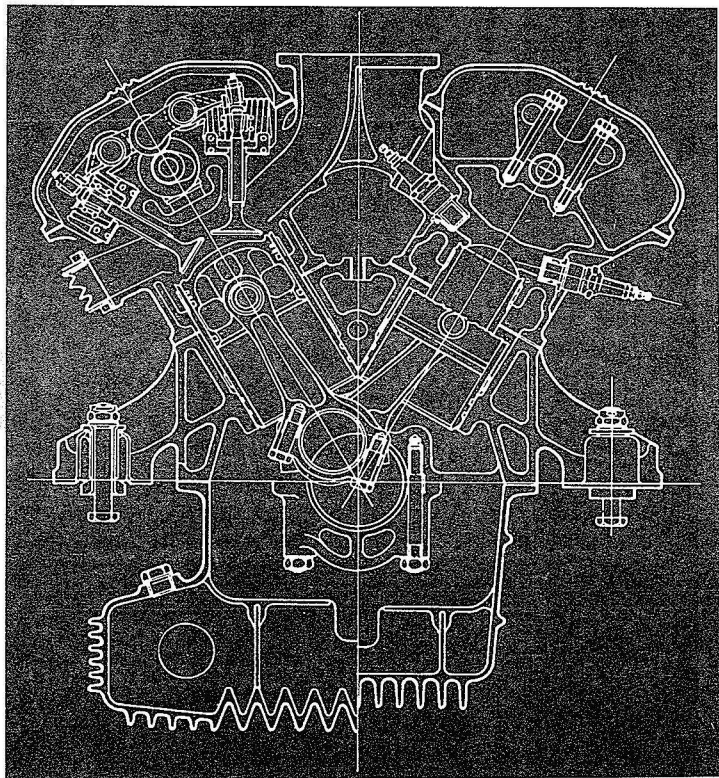
Köpes

Halvarssons säkerhetsställ, stl 52/54. Regnställ, stl ~ 54. Helst modell med huva.
Fjälltält, billigt och minimalt.
Roland 0510-722 57

Säljes

Utmärkt förstagångsmoped för den nyblivne (finnige) femtonåringen. Rennabteilungs trefaldiga VM-vinnare är vad din son behöver! Trafiksäkert utrustad enligt följande:
Nio olika utväxlingar, sex olika munstycken, Ducati elettrotecnica, överlägsen väghållning, enkel justerbar Koni fram, Reed i magnesium/HyTech-fiber, tre olika expansionskärl, dubbel monoshock bak, specialverktyg, silvertändstift, reservdelar, Pirelli MT15. Komplet historik/trimningsberäkningar/testprotokoll, 100 km/h+, accar bättre än Acklinga, klassisk design, reglements-enlig (BoM). Högstbjudande, tjejer 500:-rabatt!
Endast skriftliga svar. 0414-911 45

Numrets veck.



Ferrari 3.5 l V12 1956. 320 hästar för skoj skull.