

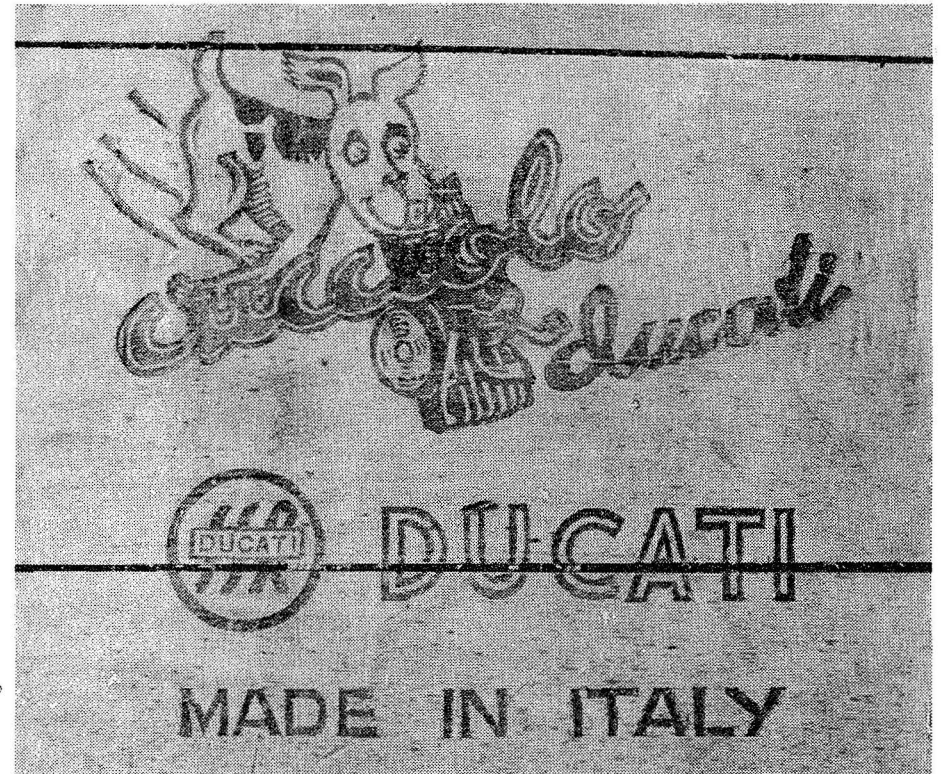
# Cucciolo



0 % fett.

Nr 3/1992

Nr 40 sedan Nr 1



# 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, Högbergsgatan 68 A<sup>IV</sup>, 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, Högbergsgatan 68 A<sup>IV</sup>, 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<sup>III</sup>, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33



## **TRÖJOR OCH DEKALER**

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

## **NYA OCH GAMLA TIDNINGAR**

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

## **BULLERFONDEN**

Jan Johansson, Bergsundsgatan 13<sup>III</sup>, 117 37 Stockholm, tel 08-669 59 33  
pg 637 82 20-5

## **BANKKOMMITTÉ**

Camilla Friman, Skogsglätan 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**

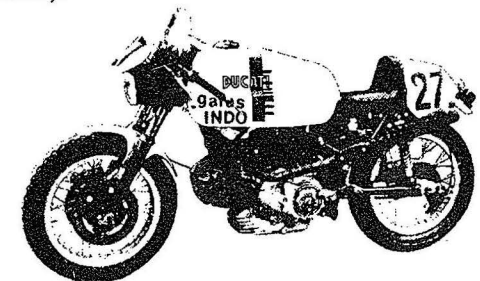
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47  
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84  
Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45  
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

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



## Ord från . . .

Äntligen är sommaren över. Hösten är här. Lugn och frid kommer eventuellt att prägla ducatisten sittandes framför brasan, läsande uppbygglig litteratur. Till exempel Cucciolo. Cykelns skavanker kan ses i ett mer långsiktigt perspektiv än den gamla tejpa-och-kör rutinen.

Det är hög tid minst sagt att utbringa ett stort TACK till norrmännen med Anne-Line i spetsen som fixade till ett mycket trevligt årsmöte. Intet fattades, inte ens regn. Av diffusa skäl blev dessutom den sittande styrelsen omvald. Vi tackar för förtroendet.

Årsmötet -93 är ännu ett helt oskrivet blad. Är du sugen att arrangera så hör av dig. Det är jobbigt men kul. Sågs det . . .

Ring någon i styrelsen så hjälper vi till med goda råd och tveksamma föredömen.

Hilsen Jonas

14	
Degner	
M.Z. 2' 10",3	
34	4
Milani G.	Hocking
Honda 2' 15",2	M.V. 2' 14",4
58	
Mandolini	
Ducati 2' 20",6	
72	40
Rippa	Brabetz
Ducati 2' 28",9	Ducati 2' 28",3
28	
Svensson	
Ducati 2' 32",4	

## INNEHÅLL

4	Där är du nu
5	Senaste nytt och något äldre
21	Ny annons
42	Skandalbilder från Norge
44	Epokgörande fabriksbesök
48	Vetenskapligt utblås
50	Dahl provkör Cagiva/MV-fyran
51	Klubblotteri
52	Mopperacing minskar i-volym
54	Höstrysare i agrar miljö
56	BoT/SoS genom vissa tider
66	Borgo Panigale

### Ett tips till Jonas, sid 67 nr 2/92.

Skruva ur oljepluggen, kör motorn på ca 6 200 rpm tills den inte verkar gå längre. Då kör man med avfettning och spolar med varmvatten utvändigt.

Torka torr med luddfri trasa. Skruva tillbaka oljepluggen . . .

Den estetiska inriktning som står bakom bifogade polkagrismärken återfinns i förra styrelsen. Lyckligtvis.

# SENASTE NYTT

Med skvaller & lögner

## Kändisskvaller

Duran Duran sångaren Simon Le Bon och hans Ducatikärlek har tidigare avhandlats i Cucciolo (5/91). Det har sedermera visat sig att grabben varit så till den milda grad sugen på att köra att han börjat med road racing.

DUCATI 888 LUCCHINELLI  
1990, number 26 of only 30 made,  
still in box, not even assembled, be  
Simon Le Bon, £25 000.  
Tel: 071 373 4508 Kiv/mcr/1714

Eftersom han inte ville kvadda sin Ducati 888 fixade han fram en Kawasaki någonting ZXR etc 400 och kom på 11:e plats av 30 startande i sitt första race. Hur det gick i hans andra race avslöjar vi inte här men han fick ligga kvar på sjukhuset i fyra dagar för observation.

SH

## H-nd- släpp-grepp

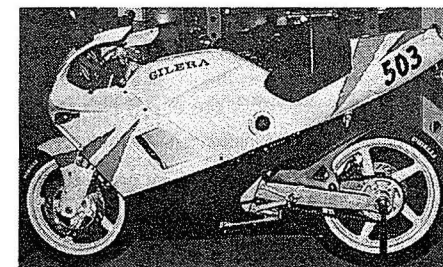
Vid säsongens första GP hade H-nd- en 500 som lät annorlunda. Mer bas, liksom. Hade den kommit i målbrottet? Cagiva-gänget spelade in den på band, analyserade den noga med hjälp av lite Ferrarifolk och byggde en likadan.

Cylindrarna tänder två och två, 66 grader mellan par ett och två. Med hjälp av den motorn tog Lawson Cagivas första Pole Position och sedan den första GP-vinsten.

Finessen med en Big Bang-motor är att radialdäcken som alla sen några år kör på är svåra att kontrollera släppet på. Första året med radialdäck låg halva GP-gänget i sjukstugan. Året efter körde de försiktigare och har gjort så sen dess.

Men med en motor som tänder sällan men mer fås effekten släpp-grepp-släpp-grepp, dvs en simulering av diagonaldäckens mjuka driv. Lättkört (?) och snabbt. Synd att H-nd- var först.

JD



## Gilera 503

Av namnet att döma är det en ny 500:a. Bilden talar inte emot detta. Men, det är en moped! Bilden talar för sig själv. Cagivas motsvarighet, Prima, med eller utan Lucky Explorer reklam, är inte så dum den heller.

MW



## Motorcykelmat

Får hojen tillräckligt med soppa? Alutank, extra bensinfilter (gjorda för bil med bensinpump kanske?), andra kranar eller tät luftning i tanklocket. Mycket som kan hjälpas åt för att svälta ut din motor.

Enklaste sättet att kontrollera har hittills varit att leta upp en någorlunda tom och rak väg och hålla rullen i en mil eller två. Kevin Cameron, MCI, tipsar om ett annat sätt. Vänligare för hälsa och körkort.

Hans tumregel är antalet hästkrafter gånger åtta (13 för tvåtaktare). Svaret är i cc/min och ger minst 50% i marginal för extrema omständigheter.

Så ta bort flottörhusen, fram med en tratt eller två för att samla bensinen och låt soppan rinna en minut. Har du vacuumkran får du stoppa lämplig slang i munnen och suga.

Om du har en 80 hästars springare bör du hinna samla upp  $80 \times 8 = 640$  cc (ml) bensin under en minut. Det kanske låter mycket men som sagt, då har du god marginal.

JD

## Nytt från öster

När Bimota släppte Tesin visade sig de österländska fabrikerna ha försäkrat sig om diverse patent. Ena fabriken var antagligen så upptagen av sina underligt formade kolvar att den nymodiga styrningen fått anstå. Alltså kommer den musikinstrumenttillverkande konkurrenten först till kvarn denna gång.

Själva hojen är en turistvariant byggd för komfort. Effekten begränsas till 100 hästar men vikten brakar iväg till 271 kg. Och ABS-varianten väger ytterligare åtta kilo. För att spara (när har ni hört det förr?) har man använt en befintlig motor och därigenom har det blivit för dyrt att samtidigt dra nytta av den turistvänliga kardandrivningen så det blev kedja istället.

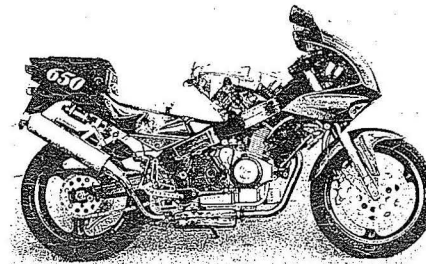
Själva styrningen bygger på det amerikanska RADD-patentet och är till skillnad från Tesins styrning en axelstyrning. Dubbla länkarmar med kulleleder. Stabilt och bra särskilt med ABS som kan få en teleskopgaffel att vibrera.

PS

## Laverda

Sedan Hr Domenico Zanini köpt Laverda heter firman Nuova Moto Laverda. Köpet är inte enbart ren affär utan till viss del en hjärtesak. Oavsett vilket måste man ha något att producera. Ny fabrik i Bassano del Grappa och nya modeller och marknadsföring beräknas kosta 95 miljoner kr de närmsta tre åren.

Alltså har den gamla Atlasmotorn fått en rejäl översyn. Så grundlig att praktiskt taget inget återstår av gemensamma delar. Men utvecklingstiden har krympt med två år. Nog så viktigt. 500 ex kommer att byggas under -92 och priset blir som för en Ducati 900 Supersport.



Toppen är en helt nykonstruerad fyrventilare och motorn en 180 graders twin med balansaxel. 78,5x69 mm ger 668 cc. Det finns dubbla oljepumpar. En för trycksmörjningen och en för kylningen. Effekten är 70 hk tack vare insprutning från Weber-Marelli.

Köregenskaperna är fantastiska. Hojen känns som en tvåfemti (väger körklar 190 kg). Tyngdpunkten är mycket låg eftersom tanken ligger under sadeln och bakkdelen på tankattrappen som enbart innehåller luftfilter. Ett jättestort som sänker ljudnivån betydligt. Minsta drag i styret kastar hojen i våldsam lutning. Moderna radialdäck (Pirelli MP 7 Sport)

med aktningvärda dimensioner gör att den inte tappar väggreppet i första taget.

Motorn drar rent från 3 000 och från 5 500 händer det rejält mycket. Och 9 500 på sexan motsvarar 220 i radarn. Brembo Goldline fyrkolvare stoppar framfarten. Vad kan egentligen mera önskas?

PS

## Gilera behåller

Gilera behåller sina förare, Jean-Philippe Ruggia och Carlos Lavado, även nästa år.

MW

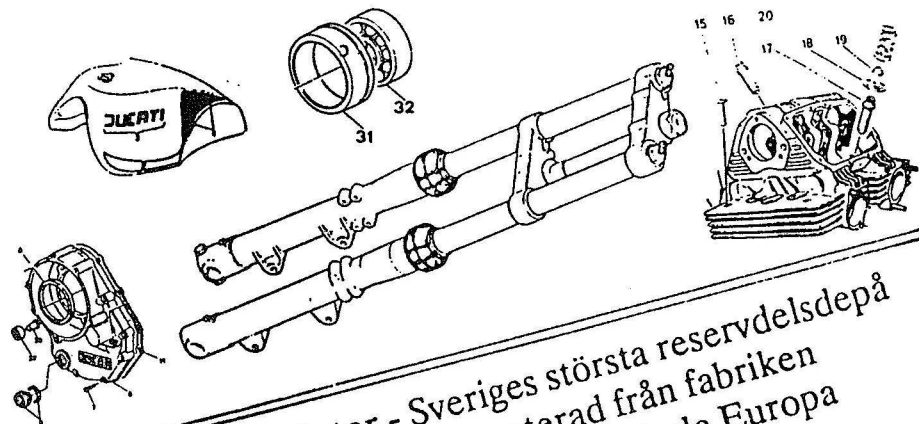
## Roche kör Honda?

Rykten säger att Raymond Roche skall köra för Honda 1993! Enligt Roche är det bara rykten. Han har fått bröderna Castiglioni att skjuta till pengar efter hans goda resultat i år. De kanske vill behålla honom.

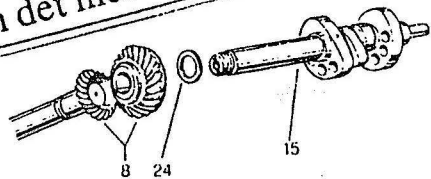
MW



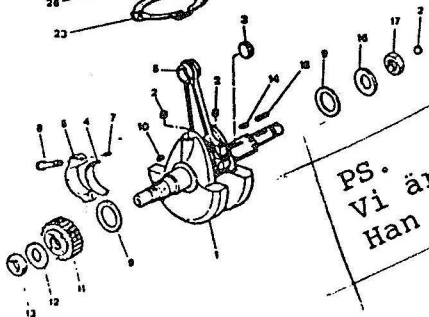
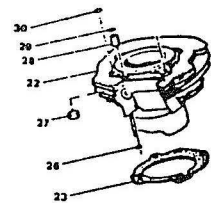
# DUCATI RESERVDELAR



Biscaya Motor - Sveriges största reservdelsdepå  
 Skulle någon del vara restnoterad från fabriken  
 och brukar kunna skaka fram det mesta.

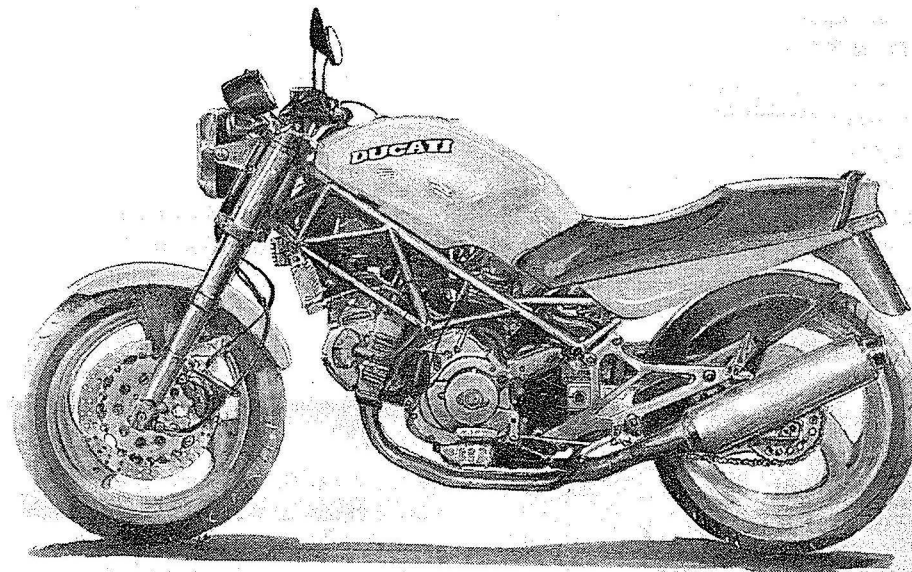


Hol 1257, 441 93 Alingsås  
 Telefax nr 0322-30180  
 Telefon 0322-30124,30129,30159



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

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



## Il Monstro

Ducati skall presentera en maskin i samma stil som Yamaha TDM, en slags brutal gathoj med upprätt körställning. Maskinen skall ha 904 cc motor, förmodligen från 900 Supersport, Showa uppochned, Brembo bromsar och hjul. 85 hk gör att den blir den klart snabbaste hojen i sin klass. Hojen, som kallas Il Monstro i Italien, skall visas på Kölnmässan. Bilden är en teckning på hur hojen väntas se ut.

MW

## Tekniskt tips

I dessa bistra tider då anslagen till ögonstenen visar en tendens att krympa vill jag visa en liten genväg som kanske kan reducera utgifterna.

Om man t ex tänker installera oljekylare för att kunna utnyttja tillgänglig effekt så skall man inte förledas till att ödsla surt hopgnatade resurser på glänsande kopp-

lingar i regnbågens alla färger. Det finns alternativ.

Man söker upp den lokala hydraulik-Nisse som är en hårt luttrad man och löser ett så enkelt problem som att ansluta en oljekylare i ett nafs. Nisse har ett ställ med olika slangar, på metervara. Slangars dimension avgörs av den invändiga diametern och räknas i tum. Vad är tjockast 1/4 eller 3/8 eller 7/16? Börjar ni förstå Nisse?

Sen har vi tryckbeständigheten. Nisse har dubbla rullar av allting nämligen tvåstål och fyrstålslang. En entums fyrstål är något motspänstig att hantera. Inte direkt som en järnstång men närapå. Sen har han kanske en sort som är särskilt nötningsbeständig och i ett hörn kanske döljer sig några rullar som är beständiga mot det aggressiva freonet i klimat-anläggningar.

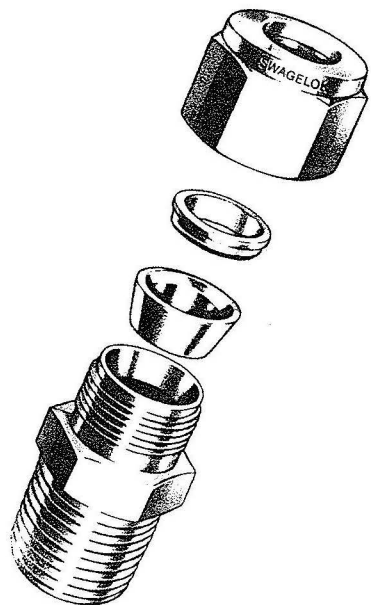
Så har Nisse en hel vägg full med backar med kopplingar. Olika dimensioner och olika vinklar. Där väljer han en

lämplig nippel och så pressar han den i ändan på slangen. Blir mycket prydligt.

Ibland flyter hydraulmediet i stålrör. Som måste förenas med en slang av t ex böjlighetsskäl. Stålrör mäter man i mm och utvärdigt. Då har Nisse en annan vägg full med stålrörskopplingar.

Nisse kanske har kunder med amerikanskt maskinmaterial och då har han en annan vägg full med amerikanska JIC-kopplingar. Dom passar självklart inte ihop med någonting annat. Om Nisse har en pneumatisk avdelning så gäller det verkligen att se upp. Den slangen finns i både tum och mm. 1/4 tum och sex mm är så nära så det syns inte men passar givetvis inte sinsemellan. Det är som ni ser fullt naturligt med böjda och i förtid grånade mekaniker.

Sen, mina vänner kanske man av olika skäl måste använda en pump eller annan komponent avsedd för standardgänga i ett JIC-system. Då har Nisse en vägg till full



med adapters för det ändamålet. Och så har han andra väggar för varje annan tänkbar kombination därutöver.

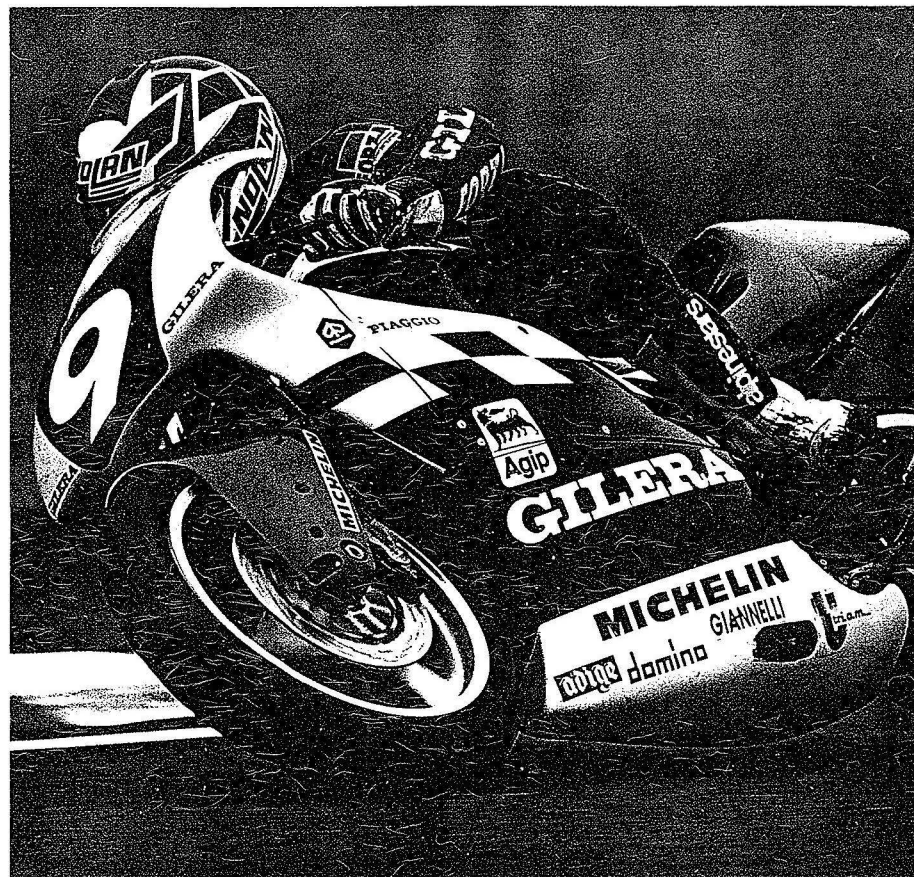
Men med vår oljekylare är det enkelt. Eftersom ögonstenen är italiensk så gäller mm-gänga. Standardnippel således. Nisses bror som har grävmaskin kanske kräver en slang som pallar för 200 kilos tryck. Så får man inte säga. Det heter bar och pascal och nästa vecka kanske nåt annat. Men i däckerna har vi fortfarande kilon (per cm<sup>2</sup>) och motorn presterar kanske runt fem kilos oljetryck om den är glidlagrad.

Så Nisse väljer en tunn och smidig slang. Den klarar vårt blygsamma tryck galant. Men nu kommer vi till en komplikation. Säg att vi har en 3/8 slang. Dvs hålet är ca 9,5 mm. Då finns det olika kopplingar till den slangen. Olika grov nippel alltså. Hålet i nippeln blir också olika stort. Man väljer alltså nippeln med största hålet. Vi vill ju inte ha mottryck i onödan.

Nästa avdelning gäller bromsarna. Det finns smidiga fina slangar till central-smörjsystem som tål 600 bars tryck. Utmärkt. Men anslutningarna till bromsok t ex sker ofta med banjonippel och där går nog Nisse bet.

Men Panta har metervara och rätt nippel till högklassiga bromsar. Nisse kan ju vara specialiserad på bromsar men som vi sett har han bekymmer nog ändå. Som ni förstår är Nisse en man som inte tappar koncepten av bagateller.

PS



## Gilera

Vakna läsare har sett att Gilera gett sig in i GP-250 klassen. Det ligger en stor satsning till grund. Tretti miljoner dollar. Högmodernt utvecklingscentrum i Velate i närheten av Milano. En viss Hr Harald Bartol sköter trimningen. Det nybyggda centrat har givetvis datoriserad provbänk men via Fiat (Fiat har andel i Piaggio-koncernen) och därmed Ferrari har man tillgång till avsevärd sakkunskap och erfarenhet i racersammanhang sedan urminnes tid.

28 personer arbetar i den 2 000 m<sup>2</sup> stora lokalen. Där tar man också hand om

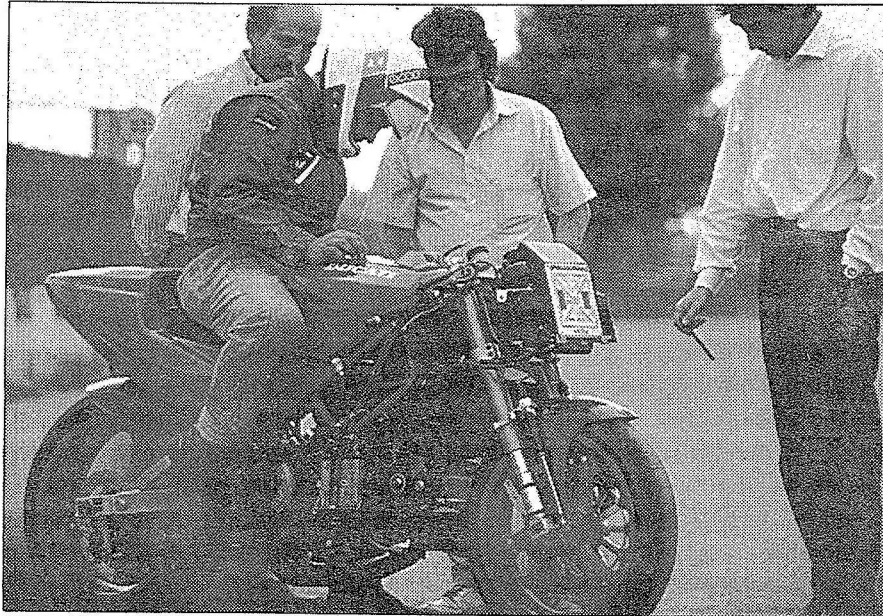
rallyhojarna. Federico Martini lovar stora nyheter och en är den böjda kylaren som kräver mindre plats med bibehållen kylkapacitet.

En annan är utvecklingen av ett insprutningssystem som troligen inte kommer förrän -94. Hr Bartol ställer sig en aning skeptisk till insprutning. Mina vänner i översnöfordonsbranschen säger samma sak. Det är långt ifrån självklart att bara plantera ett insprutningssystem i en tvåtaktare. Det finns på vissa snömooppar men har framkallat obehärskat språkbruk i drabbade kretsar.

PS

Äntligen har man knäppt lite bilder på Ducatis nya stånka. Hojen ser otroligt kompakt ut. Racemodellen väger låga 110 kg och har över 70 bakhjulshästar vid 10 500 varv från den 502 cc stora motorn. Man kanske kommer att borra upp den ytterligare till 550 cc. 30 racehojar skall byggas.

De första gathojarna, med fackverks krommolybdenram, börjar att säljas 1993. Premiärvisningen blir på Kölnmässan. Gatmodellen skall få endast obetydligt lägre effekt och väga 120 kg. Båda har insprutning, desmo, 4-ventiler, enkel skivbroms fram & bak samt eventuellt en motvikt i 90 graders vinkel i stället för balansaxel. Det sägs att Ducati haft problem med motvikten, men det verkar att sticka upp nåt där bak. Prototypen har Öhlins-gaffel. Men bli inte förvånade om det sitter en Showa på Kölnmässan.



Bilderna är tagna på en parkeringsplats utanför fabriken. Bilden på Tardozzi är tagen på Mugello, där han vurspade (på stånkan?) i en oljefläck och skadade sin vänstra hand fredagen den 17 juli. Senare sägs det att det kommer en tvåventils version, bland annat i en custom-maskin!

MW

## Ducati 918

Ducati 918 Superbike (har den växt 2 cc?) skulle visas på Kölnmässan men Honda tors inte visa sin RC50 innan den kan spöa Duccarna i Superbike VM. Dessutom säljer Ducati varenda 888 man lyckas sno ihop så efterträdaren kan dröja lite.

Cathcart påstår att den skall dyka upp i november 1993 (Milanomässan) och ha ett utseende som får NR 750 att se ut som en 600 Revere.

MCI/JD

**GOTLAND**  
runt



## Knytnävsslag

En man i 40-årsåldern som bor på Stationsgatan i Slite blev i går kväll irriterad när en ung motorcykelförare upprepade gånger körde fram och tillbaka på Stationsgatan.

När han gick ut för att tala med mc-föraren uppstod ett bråk som slutade med att mc-föraren gav den irriterade mannen ett knytnävsslag i ansiktet.

Mannen fick en svullnad och blåtira.

## Guzzi Daytona

Den får sitt premiärrace på Nya Zeeland i slutet av oktober. Förare blir en lokal förmåga vid namn Simon Turner.

MCI/JD

## Laverda

De påstås komma med en 850 kallad Monoposto till Kölnmässan. En 900 Superlight konkurrent med kläder i kolfiber. Till Milano 1993 skall den nya vattenkylda trecylindriga SFC:n vara klar.

MCI/JD

## Numrets ros

Rosen i fråga tilldelas medlem 106, Lars Svensson, som tack för all hjälp när Hailwood gick på lunch i Helsingborg. Några timmar senare var allt OK igen. Förmodligen var det en japansk molekyl i materialet till soppaanslutningen på Dell'Orton.

Juha, medlem 357

## Endurance

Ducati hade anmält ett lag med bl a Doug Polen till Suzuka 8 timmars. Men man drog sig ur i sista stund. Anledningen sägs vara att man vill koncentrera alla resurser på att få den riktiga endurancecykeln klar till nästa år, den med enkelsving på 916 cc. Polen fick i stället vara kommentator i TV.

Heta rykten säger att Ducati skall ställa upp på Bol d'Or den 19-20 september med Raymond Roche och Giancarlo Falappa som förare.

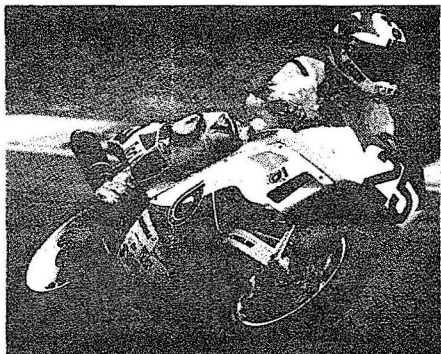
MW



## Klubbtidningar

Alla ni som får utskick från andra Ducati-klubbar uppmanas att höra av er till Cuccioloredaktionen. Vi är nämligen lite sugna på att stjäla material.

Red



## Foggy säljer

Foggy har beslutat sig för att sälja Superbikeduccen för att ägna resten av säsongen åt endurance. Trots flera heatsegrar, har Foggy varit missnöjd med att han inte har tillräckligt med pulver i 888-motorn.

Foggy har förresten varit i Italien och provkört Bimota Tesi 1D. - Om de fortsätter arbetet som de gjort hittills, är det inte omöjligt att de vinner nåt heat nästa år, sa en imponerad Foggy. Tvåtaktaren (500 cc) fick han inte provköra då den skurit!

MW

## Ceriani smått o gott

Alla ni 851-ägare som tycker att bromsen tar för bra bör byta till trumbroms istället. Det är avsevärt smartare än att fylla ledningarna med luft. Utmärkta replikor på Cerianibromsarna produceras av MV-gurun Arturo Magni och finns tillgängliga till ett okänt hutlöst pris. Adressen är Via Leonardo da Vinci, 331-21017 Samrate (Va), Italien.

Det finns även 35 mm Ceriani GP racinggafflar att tillgå men då får man kontakta Forcella Italia på okänd adress.

SH

## Insändare

Bäste tf redaktör Micke Werkelin!

Efter en härlig Italiensemester börjar jag leta efter postgironumret till årsmötet, men finner att jag bladdrar i Hondabladet. Vad f-n är det fråga om?

Bättre ett tunt äkta nummer av Cucciolo än denna vidriga blandning. Lyckligtvis går det att makulera de 35 första sidorna, fram med hålslaget och in med resten i pärm.

Fult att ta till såna här skamgrepp för att få lite insändare till Cucciolo!

Juha, medlem 357

Ärade Herr Juha!

Jag beklagar att Ni tog illa vid er på grund av innehållet i Cucciolo 2/92. .

Av någon outgrundlig anledning har vi ju alla lite olika åsikter om vad som är bra respektive dåligt. Själv anser jag att min rosa Goldwing med en färg-TV i sidvagnen är bland det häftigaste som kan skådas. Micke W är som bekant också svag för Honda och det ena gav det andra.

Nu är Hondatemat över för i år i alla fall. Ni känner förövrigt inte någon som skulle vilja skriva om BMW K75 eller K100? Vi planerar att . . .

Red

## Sponsorhumör

Det är viktigt att hålla sina sponsorer på gott humör. Aspar Martinez vet detta så han hämtade de höga herrarna från Coronas, ett kanariskt cigarettmärke, med plan och flög dem till Paul Ricard för att de skulle få se lite GP-racing.

Synd att Frankrikes VM hölls på Magny Cours i år . . .

MCI/JD

## Thunderbike Knutstorp

Vilken succé. Okej, det kunde vara mer än 700 betalande, men de som var där var nog inte besvikna. Kyllönen vann BoT enkelt då Sörensen fick bryta på startlinjen med trasig bensinpump. Tvåa kom en starkt körande Dan Gustavsson som ledde ett tag!

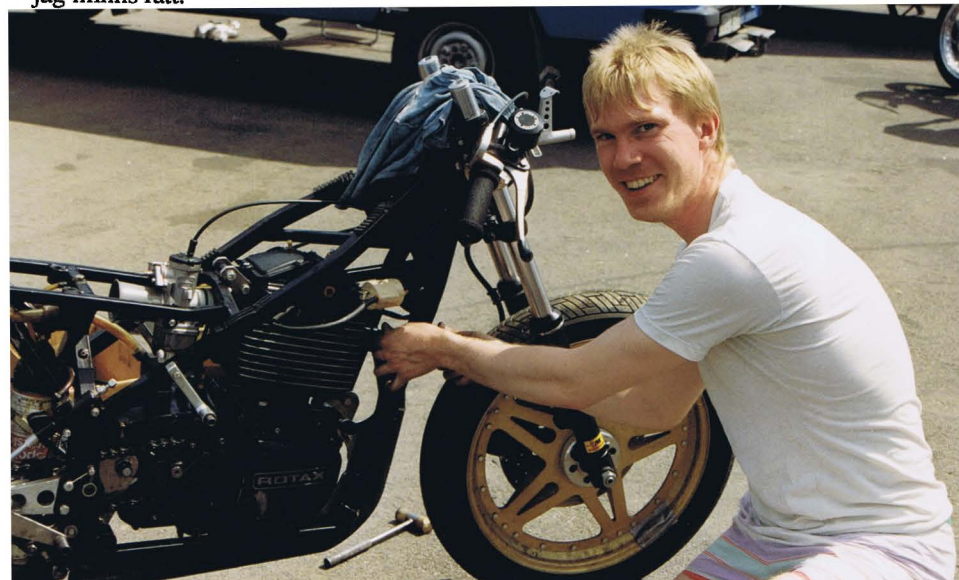
Trea kom dagens hjälte: Ulf Hansen på en gammal 900 kamskaftsmotor i ett Bakker alu-chassie. Vilken körning! Sen följde i tur och ordning: Anders Jörgensen (750 Sport), Åke Ekenberg (888 SP3), Öistein Borch (600 TT2!?), Peter Lindqvist (Yama TR1), Björn Andersson (AT 750 F1), Urban Söderberg (URM-Folan).

I Classic 250cc vann Kjell Saläng (Svenska Ducatklubben) båda heaten på en 250 Mach 1 (-65) han lånat av Micke Kyander i MCHK. Håkan Månsson vann 500-klassen på lördagen med sin 450 Desmo. På lördagen pajade bakhjulet om jag minns rätt.

I SoS skulle det stå mellan världsmästaren Kent Andersson på en Rotax, Jan Johansson på en nästan likadan Rotax och bröderna Jonas och Magnus Dahl på en otroligt preppad 600 Yama. Janne hade åkte en lite omväg över södra Tyskland för att hämta sin motor. Han kom till banan på natten mellan lördag och söndag. Sen var det Mekning med stort M.

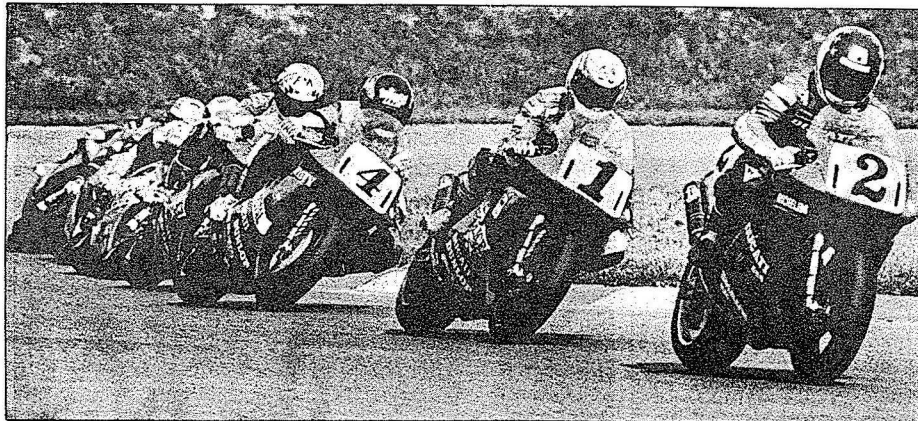
När hojen efter 22 bedrävelser och 15 liter tårar startade blev den underkänd för att de mesta avgaserna läckte ut innan de kommit in i avgasröret. För mycket buller sa man. Nu var det bara Dahlarna kvar. Man gjorde allt för att nå en fin startposition. När man märkte att hojen var hopplöst sist tog man till ett fult knep; Man spillde ut en oljesträng runt precis hela banan. Resultat: Uteslutning och bansanering i 20 minuter. Nu var det bara Kent kvar mot en hel svärm off-road hojar . . .

MW



- Här kommer de små bulleratometerna ut, visar Partikel-Janne. Foto: MW





## Viva Helena

Ovanstående bild har redaktionen fått från Helena Lundquist (medl. 550). Hon har snyggt och prydligt snott den ur Cycle News, skrivit en rad och sedan postat den till Cuccioredaktion.

Ärade läsare, ni har just nu nöjet att få se Roche, Polen och Mertens jaga fram på Zeltweg tack vare en driftig medlems insats. En dollar kostade det att få bilden från Californien till Stockholm. Snyggt jobbat Helena!

Red

## Laverda 750

Enligt helt osannolika rykten planerar Laverda att producera en trecylindrig hoj på 750 cc. Premiär planeras till Milanomässan 1993. Dubbla överliggande, Weber/Marelli-insprutning och fyra ventiler per cylinder ingår. Som grädd på moset skall den köras i Superbike.

Enda problemet är att Laverda inte lyckats bestämma sig om motorn skall sitta på tvären eller längden. Blir det en Jota eller en halv V6:a?

SH

## Norton vann på IoM

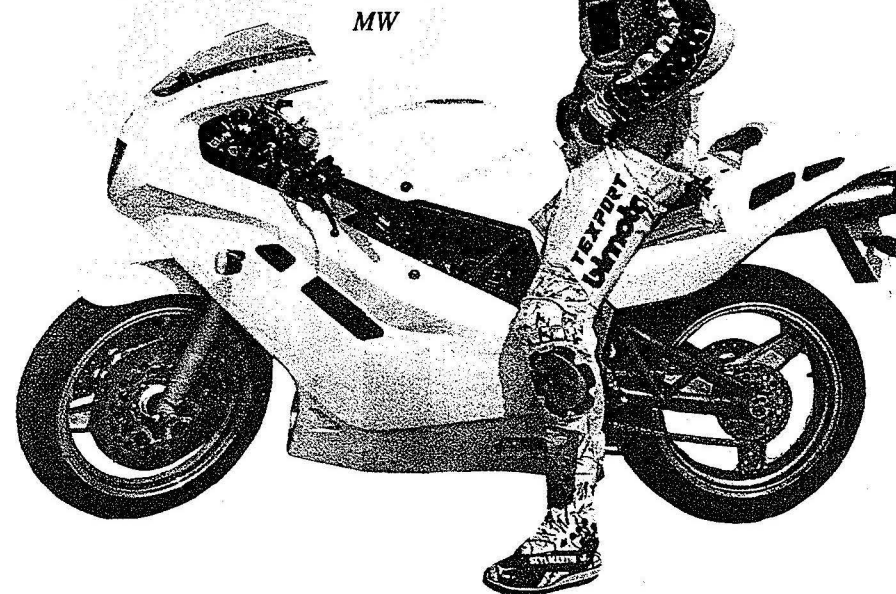
Förbud hojar över 600 cc på Isle of Man, sa Steve Hislop efter att ha vunnit Senior TT på en Norton. Han var livrädd! Det var första gången Norton vann på ön sen Hailwood vann 1961. Hislops snittfart var 121,28 mph (195,1 km/tim).

Joey Dunlop satsade allt för att lyckas komma upp i samma antal segrar på ön som Hailwood. Han bantade mycket hårt innan tävlingarna för att ha en chans i 125 cc. Det betalade sig med en seger. Därmed var han uppe i 14 segrar, lika många som Hailwood. Joeys bantning gav sig också tillkänna i Senior. Han hade bantat så hårt att han var helt uttorkad. Han var tvungen att bryta loppet då han började se dubbelt! Joey påstår att han inte vill slå Hailwoods rekord. Betyder det att det är slutåkt på Isle of Man för Joey?

I F1 kom Trevor Nation på en hedrande 8:e plats med en 888:a. Han hade fått låna Foggys Superbikemotor. Snittfarten var 114,93 mph (184,9 km/tim) och snabbaste varvet (det sista) 118,27 mph (190,3 km/tim). Nation körde snabbare för varje varv med Duccen och sa att han kunnat placera sig mycket bättre om han fått mer träning.

## Bimota DB2

På Kölnmässan presenteras Bimotas nya folkhoj, DB2. Den skall bara kosta 150 000 kronor! Motorn blir Ducati 900 Supersport och en suspekt Paioli uppochnerframgaffel utlovas. Maskinen får krom-moly ram och skall väga cirka 170 kg. Både hel- och halvkåpa skall erbjudas. Avgasröret sägs mynna ut under sadeln. Varmt och gott.



## Komplikation

Ordningens väktare i den anrika staden Leipzig har det besvärligt. Åtminstone de som upprätthåller ordning på den tyska fabrikens trecylindriga tvåhjulningar med, självklart i säkerhetens intresse, ABS-bromsar.

Kommunikationsradion förlamar nämligen bromsarna. Den olycklige piloten tvingas använda den handburna radion men räckvidden är endast 500 meter. Livet behagar bjuda på förtretligheter.

PS

## Klubbreklam

Thunderbike-tävlingen på Knutstorp var premiär för blandningen Classic, BoT och SoS. Framgången var given och alla mädde som prinsar. Ända tills uppkomlingen, tillika vår Ordförande Jonas Dahl kom ut på banan med sin skabbiga SoS Yamaha.

Fullt oljesprut över hela Knutstorpsbanan är reklam som klubben betackar sig för. Till råga på allt var oljan inköpt på OBS för 13 kronor litern. Ynkligt!

SH

## Unik man

Hugo Eriksson i Tandsbyn skulle ha kunnat bli en förträfflig Ducatist men ödet ville annorlunda. Fabrik och försörjning och båtmotorer och senare motorsågar var strängt taget en bisak.

Det var flygning som var det viktiga. Så nödvändigt att han tvingades knäpa ihop ett gengasaggregat för att komma sig upp i luften. Riktigt vad för sorts flygplan som var inblandat kommer jag inte ihåg men säkerligen var det hembyggt. Det var bistra tider i krigets skugga och resursema kan inte ha varit överväldigande. Så många kolleger kan n'Hugo inte ha som gjort om bedriften.

Men det är liksom svårt att flyga alldeles i hemlighet så länsman blev tvungen ingripa. Man måste ha körkort och luftvärdighetsbevis och läkarintyg och hela den byråkratiska raddan.

Ortspressen fick nys om saken och ordnade insamling. Det kan tyckas onödigt petigt att kräva alla tillstånd för en alldeles oskyldig flygtur. Det tyckte läsarna också och saken ordnades till det bästa. Långt senare byggde n'Hugo ett riktigt flygplan med all nödvändig byråkrati. Eder rapportör har sett det och kan omvittna skicket. Inget hafs där inte. N'Hugo har söner också men dom får vackert köra sina egna maskiner. In i Hugos kommer dom inte.

För att göra motorsågar behövs avancerade svetsar som TIG, t ex. Om rallybilens koppling exploderar så är det nyttigt att känna familjen Eriksson. En kopplingskåpa till en ZF-racerlåda växer inte på träd men ingenting är omöjligt med en TIG.

En gång ringde n'Hugo till Tellemar. Det framkom att n'Hugo skulle upp och

flyga så fort telefonerandet var över men Tellemar hajade inte vinken och n'Hugo sa inget vidare. Men det var så klart roligt att komma fram. Där gjorde Tellemar en dundermiss.

PS



## Kan inte skriva . . .

Det får man till svar när man ber någon att skriva en story till Cucciolo. Eller så kommer det något om att andra skriver bättre. Någon gång framkommer det att den tilltänkte skribenten inte reder ut att skriva i sann John Wayne anda och att det skulle vara det enda gångbara i Cucciolo.

**Vad jag förstår är denna tidning till, av, om och med Ducatiklubbens medlemmar, varken mer eller mindre.**

Detta innebär att vi alla är delaktiga i tidningens innehåll och anda. De som skriver är det bokstavligt, medan de andra är det genom att inte påverka innehållet.

Ingenting är så bra att det inte kan bli bättre. Mot all förmodan gäller detta även Cucciolo. Framför allt kan vi förbättra tidningen genom att fler deltar i skrivandet. Och till er som inte kan skriva, det finns ju bandspelare . . .

Red

## Britten V-1100

Någon kanske kommer ihåg en härresande skapelse från 1985 vid namn Britten-Ducati. En 900 SS-motor i ett ytterst sparsamt chassie, dvs inget alls. Allting satt fast i motorn utom föraren som satt på sadeln. Det var Britten Mk1.

John Britten har fortsatt sedan dess. I brist på annan sysselsättning än fru, tre barn och jobb bygger denna nya zeeländare nya hojar med glatt humör. Kanske beroende på att han inte har några pengar. Då behöver man ju inte bry sig så mycket.

Efter Duccen följde Britten Mk2 1987. Egen motor och mycket kolfiber. 1989 kördes hojen på Daytona i Pro-Twins klassen och ledde loppet innan elektroniken ballade ut. Året därpå kom Brittens två cyklar femma och åtta trots defekta motorer och i fjol landade den på en hedrande 2:a plats efter Polen.

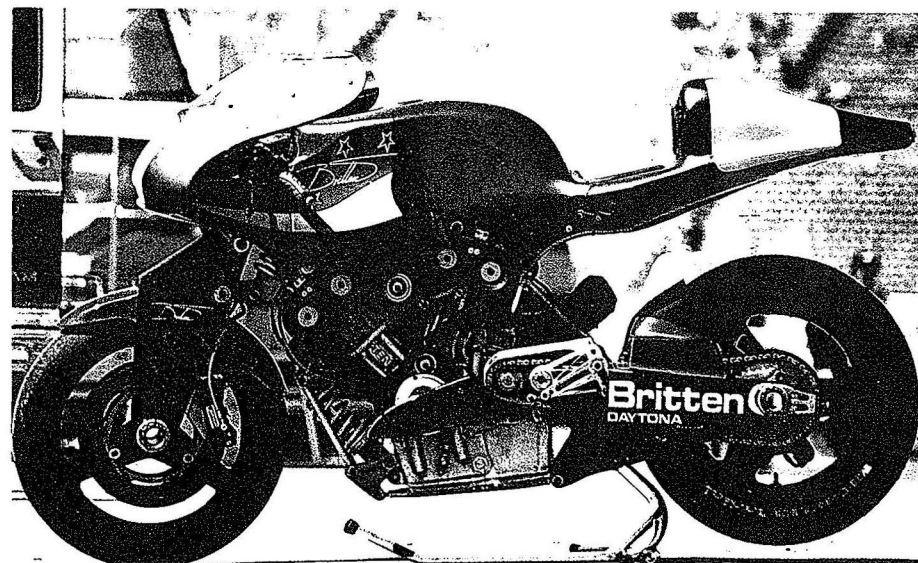
Vad som driver John Britten till att bygga hojar är vid denna upplagas tryck-

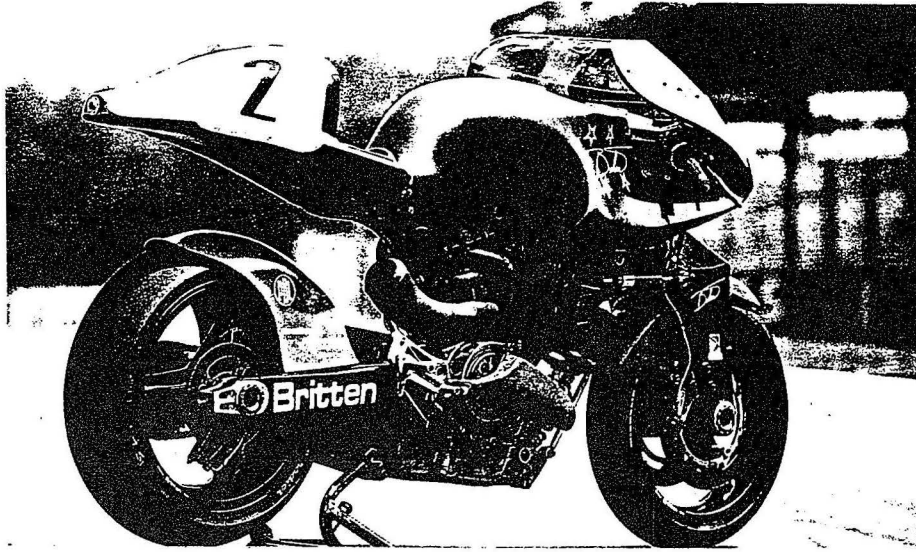
ning höljt i dunkel. Klart är däremot att hans byggen är smått härresande. Jag menar, det kan ju inte vara helt normalt att bygga en racer med ett chassie som väger 1.25 kg. Någon måtta får det ju vara.

Hans egenhändigt konstruerade motor baseras på en fyrventils 60° twin. Inuti hittar man ventiler och vevstakar av titan samt någon enstaka kolv. Slagvolymen är 1 108 cc och med kompression 13.7:1 lär den ge drygt 170 hästar vid 9 500 varv. Elektronisk insprutning och 5-växlad låda är annat som tillhör.

Hur fjädring och annat funkar får ni lista ut själva men nämns kan att fälgarna har han byggt själv i kolfiber. 17 tums fälgar med 3.65 fram och 6 tummar bak ger markkontakt. Bakdäcket är förövrigt bredare än själva motorn. Hjulbasen är 1420 mm och hela ekipaget väger 145 kg.

John Britten planerar att producera sin SuperTwins maskin för gatubruk. Lite lysen, ljuddämpare och annat kul skall först på och en moderat effekt på 155





hästar utlovas. Visserligen ett nedköp från raceversionen men med en vikt på ca 150 kg bör även gatmaskinen röra på sig.

Priset kommer förmodligen att ligga någonstans över 55 000 amerikanska pengar. Sågar man sedan bort en cylinder har man ju faktiskt en 75 hästars SoS-maskin. Kan det vara något för Partikel-Hip-Hop-Janne?

Vid årets Daytona race fick Andrew Stroud nöjet att få tygla ekipaget. Tättstriden utspelade sig mellan Pascale Picottes Fast by Ferraci Ducati och Stroud. Tävlingen blåstes av på grund av regn och vid omstart återupptogs kampen igen mellan de båda ända tills Stroud blev utan gnista. Tomt batteri på grund av att laddregulatorn blivit översvämmad under regnet. Eller som Britten uttryckte det; - *Serves me right for using a Ducati part.*

SH

## Älgar och renar

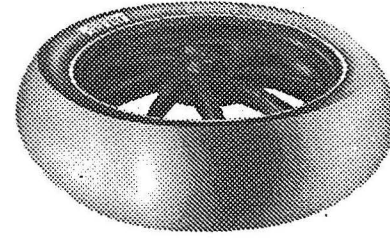
Om renar finns inte mycket försonande att säga. Dom är korkade och totalt utan intellektuell kapacitet. Tom så urbota blåsta så dom kan störta ner i diket och så komma rusande tillbaka igen. Sânt beteende kan helt enkelt inte accepteras. Men frågan är känslig. Det är t ex snubblande nära att komma in på hets mot folkgrupp.

Älgar är pålitliga. Eller så har dom varit på kurs. På måndag skall dom i alla fall decimeras. Ungjävlar har bara pladdrat om kulvikter och krutladdningar och kulbanor och kalibrar senaste tiden.

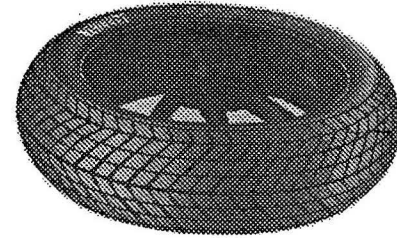
Men i sommar har jag flera gånger sett älgar stå blickstill vid vägkanten och liksom lyssna. Enda godtagbara förklaringen är att dom lärt sig uppskatta Ducatisången. Inget rusande innan det är färdiglyssnat. Tanken inger förtroende.

PS

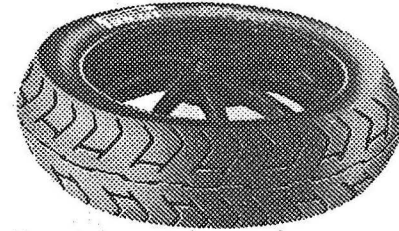
## THE WINNING EDGE



Slicks



Rain



MP 7 Sport  
Racing



MT 75

# PIRELLI

## Racing

Pirelli Scandinavia, ordertel 016-12 53 50, fax 016-12 53 59

## Honda igen

New York baserade Team Obsolete har nyligen köpt en Honda RC166, dvs en 250 cc sexa från 1967. Det låter i och för sig kul men vad som låter ännu kuligare är att de planerar att köra den i classic racing.

Enligt teamchefen Robert Iannucci är det lite oklart om maskinen tål gasandet. Utredning följer under 1992 och möjlig premiär 1993. Redaktionen Honda-älskare myser.

För den som tycker att sex cylindrar är för mycket pillande kan vi rekommendera ett besök på Doningtons motormuseum. Där hittar ni Hailwoods gamla Hondafyror, två 500 cc (en RC181 och en med Reynoldsram) och en 350 cc.

Hojarna ägs av Mikes änka Pauline och är till salu. Till rätt pris. Det uppskattade marknadsvärdet är 750 000 pund. Med drygt 37 500 betalande medlemmar i klubben skulle det gå ihop.

SH

## Bra info

Apropå det som stod om försäkringar i Cucciolo nr 1 -92. En av våra medlemmar i väst har med enkla medel lyckats få sin effektangivelse rättad snabbt och billigt (10 dar, 2 kronor och 80 öre).

Känner ni er också utsugna av försäkringsbolagen när betalningspremierna för ert skötebarn dyker upp? Prova då gärna ni också. Så här formulerade sig den ovan nämnde Ducatisten:

920730 Hemstad

Svensk Bilprovning AB  
Bilprovarevägen 9  
999 99 HACKSTAD

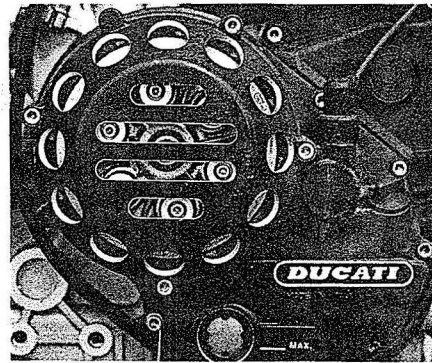
Begäran om rättad effekt angivelse. För fordon med reg nr XXX 000 står uppgiften 59 kw som effektangivelse i registreringsbeviset. Vid kontroll med Svensk Bilprovningens huvudkontor i Vällingby (tel 08-759 21 00) har det kunnat konstateras att korrekt effekt angivelse för berört fordon är 46 kw.

Vid kontakt med länsstyrelsens bilregister hänvisar de till den bilprovningstationen som fyllt i uppgifterna dvs stationen i Hackstad. Det är min förhoppning att en korrigering är möjlig utan ny registreringsbesiktning då ärendet är att betrakta som en rättelse.

MVH

Hans' Ducati  
Mullergränd 900  
120 dB HEMSTAD  
Tel 011-111 11

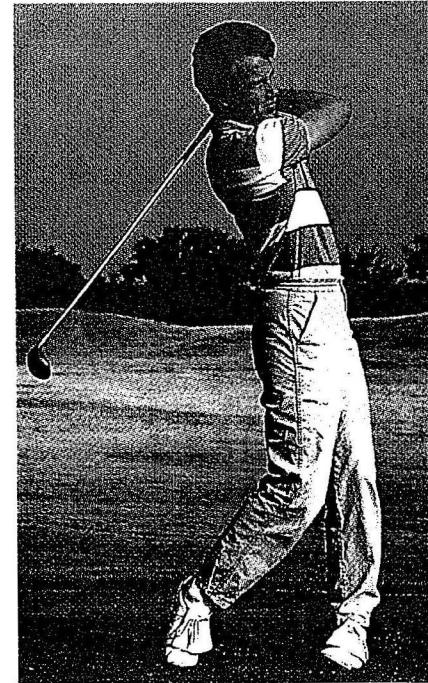
HJ



## Ducati 400 SS Junior

Den lilla kopian på 750:an ger något mer än 40 hästar men väger nästan som storasyster, 173 kg. Taskig ekvation.

SH



## Norton i Superbike?

Norton väntar sig att få ställa upp i Superbike efter att man skall bygga 1 000 st Superbikereplikor för gatan nästa år.

MW

## Mjölkpaketförordningen

Undertecknad hade inte hört talas om denna förordning och drabbades av en svår chock vid upptäckten av dess existens.

Upp till på mjölkpaketen står nämligen; *Drag ända hit*. Förbryter man sig och slarvar kan det bli dyrt om man ertappas. Ända upp till tre gånger det indexerade basbeloppet. Konsekvensen är självklar. Man övergår till pilsner.

PS

## Ducati 350 SS Junior

Den ännu mindre kopian på 750:an ger knappt 36 hästar och väger nästan som storasyters lillasyster, 169 kg. Ekvation?

SH

## Stånkanummer

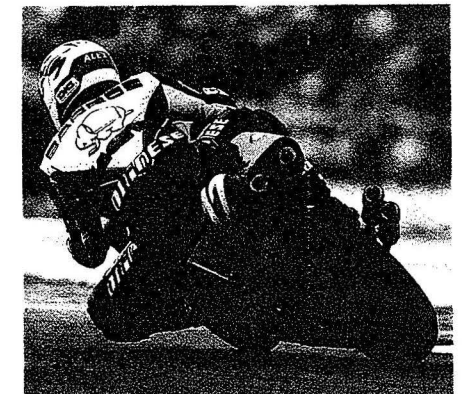
Ärade läsare, i ett av dessa otaliga utslag av storhetsvansinne har Cucciolo beslutat sig för att göra ett stånkanummer. Inget Hondatjafs, uppochnedvända nånting eller gummiremmar. Det skall handla om Ducatistånkor.

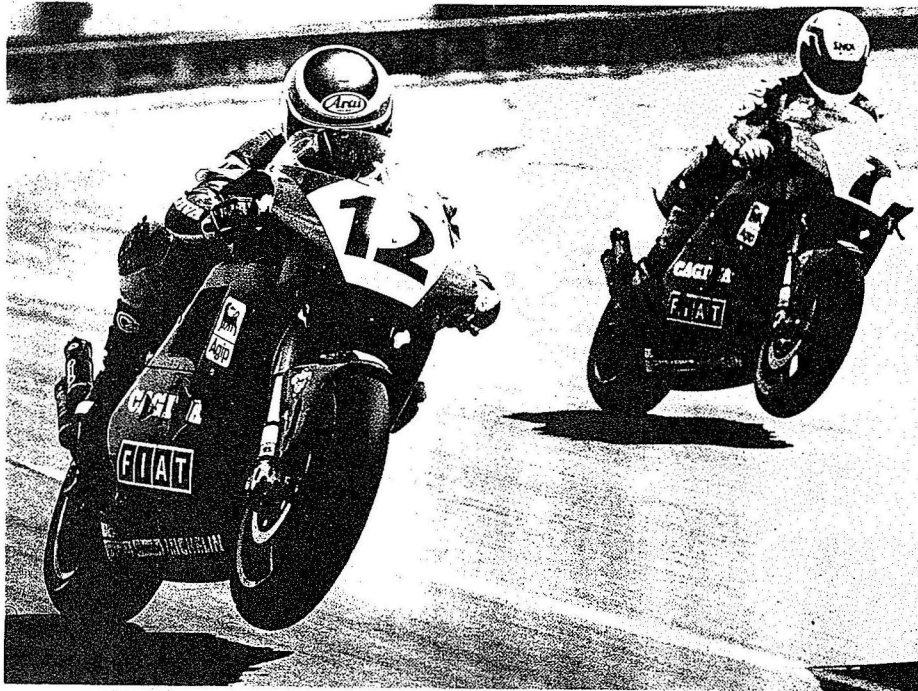
Som om inte detta skulle vara glädjande nog för våra läsare hade vi som omväxling tänkt oss att läsarna förutom att läsa om stånkor även skulle skriva om dem.

Någon har kanske en kusin som sett en stånka, en annan kanske hört en på radio eller läst något i Playboy. För att inte tala om de som äger en. Skriv ner det, skaffa fram bilder och skicka det till Cucciolo snarast så fixar vi ihop ett epokgörande nummer innan jul.

Miss inte detta gyllene tillfälle att få forma din egen framtid.

Red





## 500 GP

Det omöjliga har hänt. Cagiva är med i toppstriden i 500 VM! Man har lyckats skaka fram betydligt bättre effekregister ur motorn bl a genom att byta cylindrar och ändra tändföljden. Det sägs faktiskt att Cagiva har den värsta High Tech hojen i hela GP-cirkusen.

Man har bl a datorstyrd fjädring och en ny gaffel (man kör med Showa numera som sägs fungera som Öhlins fast med ännu flera intällningsmöjligheter) med ett nytt anti-dive system. Motorn är datorövervakad efter att Cagiva tecknat ett samarbetsavtal med en stor fransk elektroniktilverkarare.

På Assen var det premiär och Lawson drog till med pole position! Då starten gick var Schwantz snart uppe i ledningen före Lawson. Man drog upp ett våldsamt

tempo och drog ifrån det övriga fältet som leddes av Barros efter att Chandler vurpat.

Striden mellan Lawson och Schwantz hade trappats upp redan innan racet då Schwantz sagt att Lawson var för gammal för att vara med och slåss i toppen. Nu ville Lawson visa vart skåpet skulle stå. Tyvärr hände det som inte fick hända. Lawson hade den klart snabbaste motorcykeln, men Schwantz täckte upp. I ingången till en högerkurva, på 7:e varvet, såg Lawson sin chans och gick upp nästan jämsides. Då skar Schwantz in framför och sammanstötningen var ett faktum.

Båda åkte av banan i en vådlig vurpa. Schwantz fick bäras bort i bår medan en klart irriterad Lawson gick tillbaka till depån i publikens jubel. Han var trots allt hjälten på Assen.

På banan hade nu Barros en betydande ledning, men han hade svårt att hålla tempot själv. Han blev snart ikappkörd av Criville, Garriga och Kocinski. Nu utspelade sig en tuff fyramannafigt ända in på mållinjen.

Barros gjorde flera misstag och blev omkörd varje gång. Men han kom igen och gick upp i ledningen igen. När det var två varv kvar ledde Barros. Men han gjorde misstag igen och låg 2:a på sista varvet, med klar segervittring. Då gjorde han ännu ett misstag och blev omåkt av Kocinski. Criville vann 0,76 sekunder före Kocinski, som i sin tur var 0,03 sekunder före Barros. Vilken fight!

Sen var det dags för Ungern och det historiska racet. Det gick inget vidare för Lawson på träningen. 7:e träningstid var en besvikelse. Innan starten såg vädret minst sagt instabilt ut. De flesta valde regndäck. Lawson chansade på att det skulle bli bättre och valde skuret slicks.

Lawson tog ledningen i starten, men fick slå av på takten då det regnade ganska



Alex Barros



Eddie Lawson

ordentligt. Lawson föll tillbaka. När han låg en minut efter ledande Chandler, började solen titta fram och banan torkade upp mer och mer. Lawson avancerade. Han körde i ett helt annat tempo än medtävlarna som valt regndäck. Några, bl a Barros åkte in och bytte till slicks och förlorade massor av tid.

Lawson tog in hela 6 sekunder per varv på ledande Chandler. Tre varv från mål hade han passerat alla inklusive Chandler och han gick mot en överlägsen seger. Lawsons marginal till Chandler blev 14 sekunder! En stor dag för Cagiva, Eddie, Dunlop och bröderna Castiglioni. Eddie tyckte att det var hans roligaste seger någonsin.

Frankrikes GP blev en liten besvikelse med Lawson på 5:e plats, 33,9 sekunder efter Rainey. I England klämde Lawson i med bästa träningstid igen! Den här gången gjorde dock Lawson ett felaktigt däcksväl till tävlingen. Han körde med ett 16" bakhjul som är nästan 200 mm brett!

Men det passade inte alls bra på Donington. Det blev i alla fall en 4:e plats, 28 sekunder efter Gardner. Lawson har i alla fall visat att Cagiva kommit till toppen. För att stanna får vi hoppas.

Det ryktades om att Rainey åker Cagiva nästa år (han provkörde faktiskt Cagivan), men han har skrivit på för Team Roberts för ytterligare två år!

Lawson skall ju sluta . . . Eller? Ska verkligen Lawson sluta? Han har enligt rykten fört diskussioner med både det franska Yamaha teamet och Cagiva! Vem skall annars köra Cagivan? Schwantz? Knappast. Doohan? Aldrig. Kocinski? Nja, vi får väl se . . .

Om han stannar hos Roberts blir han kanske tvungen att köra en 250. En Aprilia!

Till sist ett hett skvaller: Cagiva har tydligen förlåtit Marco Lucchinelli efter sina utsvävningar på en Harley Davidson med alla sorters tillbehör. Nu skall han kanske bli Team Manager för ett eget Cagiva Team i 500 klassen nästa år. En av förarna kan bli Giancarlo Falappa. Han har redan presterat fantastiska tider på 500:an när han provade Barros maskin på Österreich Ring.

MW

## Oljeaffärer

En av ungjävlarerna kom tillbaka från en expedition blek om nosen och stammade osammanhängande. Han hade köpt olja hos vår lokala representant för traktorfabriken på Hisingen. Mobil 1 Rally formula. Priset var 88:- kr litern. Det finns en särskild variant som tillhandahålls av MC-branschen. Samma olja alltså men tillrättalagd för fyrtakts-MC. Nu undrar

jag vad den skulle kosta? Och varför man håller Mobil 1 i en Traktor född på Hisingen.

Emellertid har Cucciclo lyckats knyta ännu en sakkunnig till sitt omfattande kontaktnät. Denne man har omfattande kunskaper på smörjmedelsområdet. Och tävlar i historisk rejsing med en mycket kvalificerad ca sextio år gammal MG. En man med hjärtat på rätta stället alltså.

Han låter meddela vissa saker. Castrol R (vegetabilisk olja med särpräglad doft) har tex en glidfriktion på 0,04 mot 0,05-0,06 för en vanlig mineralolja. Men en helsyntetisk olja som Mobil 1 har ett ännu lägre värde, nämligen 0,03. Förutom alla andra fördelar.

Det har undrats en hel del om man utan vidare kan använda ettan i sitt röda fordon och använda mängdrabatt och hålla samma olja i klenoden. Svaret är att om man bygger om till torrkoppling så föreligger inga hinder eller nackdelar. Men vi vanliga dödliga med begränsade anslag?

Jo, det funkade. Fast det finns en skillnad. Det handlar mest om slirprocenten innan fullt grepp i kopplingen. Det kan man möta genom att t ex räkna till ett innan man vrider fullt igen. Storpojkar tror inte att skillnaden märks under vanlig framfart på vägen utan mest berör superbikerejsare och likställda. Men det blir ju det stora flertalet Ducatister så omdömet får väl gälla i det här fallet också. Men officiellt så blir nog den stora multijätten tvungen att vifta med fingret och säga aja baja. Fast nu vet vi varför.

PS



## Ducatis immitsh

Såg MCRF:s annons. Där kunde man rita ett kryss och skicka in en kupong så kommer det broschyrer på posten. Det gällde BMW, H-D och alla varianter av Hamasuki. Ducati nämns inte med en bokstav.

Nu vänder detta sig till personer som saknar något. Som har gjort karriär, har hus och barn och allt på det torra. Men ändå är vilsna och saknar något i tillvaron.

Det gläder mig att tom MCRF insett att Ducati inte är något för nämnda individer. Dessutom saknas generalagent så nettotillskottet av Ducati torde bli det lägsta på länge. Endast entusiaster göre sig besvär alltså. Och det lär nog inte förslå långt med ett kryss på en kupong.

PS

## Snöfordonsabstinens

Snömoppegänget är på sitt sätt också en sorts entusiaster. När abstinensen blir för svår så kör man ändå. En man med agrar anknytning i närheten av Östersund hade en åker som behövde markberedas. Snö-nissarna har egna rivstartare och det här fick dom nys om så larmet gick i hela Norrland.

Dom gjorde en stege och drog repor mot varann så torvorna sprätte. Hur slajden såg ut och vem som vann stod inte att finna ut. Med tanke på de klimatologiska förhållandena kanske tilldragelsen kan jämföras med rekordslagning i att köra på vatten med översnöfordon.

PS

## Praktiskandal

Enligt initierade och tillförlitliga källor har vår erbarmelige Herr Ordförande setts på sin nya motorcykel i Italien. En Honda Goldwing. Bildbevis finns och frågan är om inte klubben borde vidta extraordinära åtgärder.

## 916

Ducatis endurancehoj med enkelsving, 916, skall enligt uppgift inte börja produceras förrän 1994. Men redan nästa år är det meningen att man skall ha ett team i Endurance.

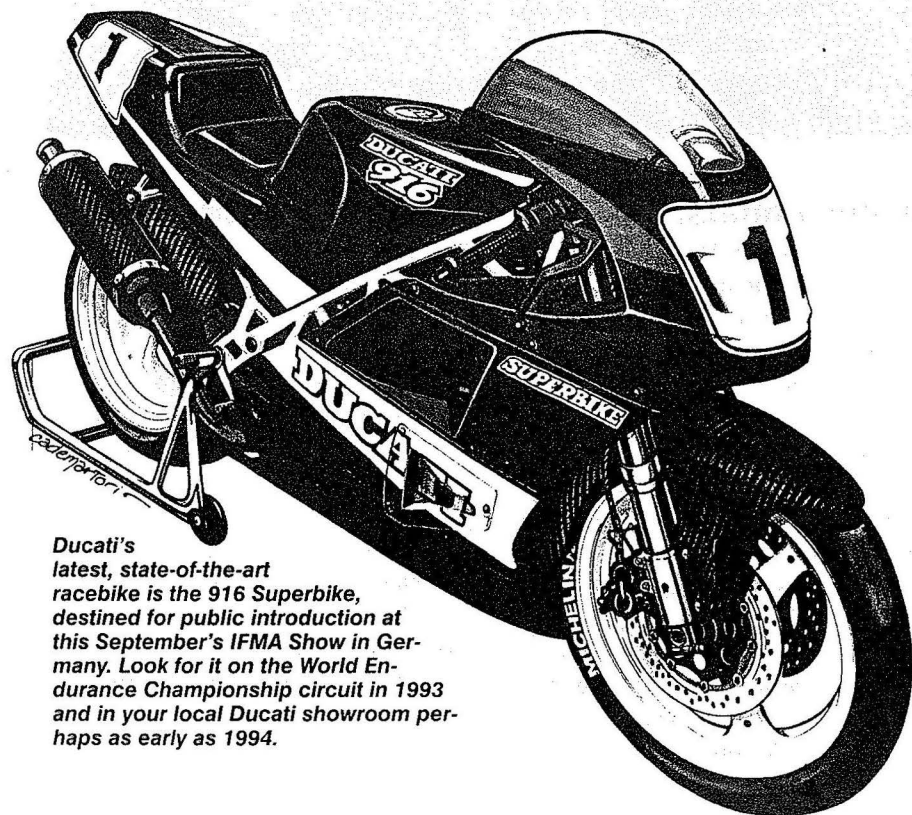
MW

## Utländska kataloger

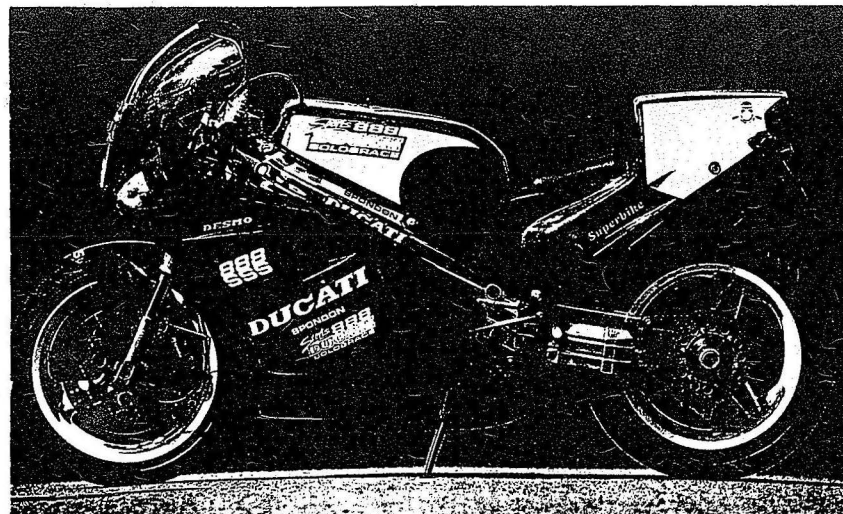
Cucciolo har kommit över några kataloger från utländska erkänt bra Ducati-firmor. Ducati Kämna, Brügger Strasse 27, 2802 Otterstedt, Tyskland har massor av godis till nyare ducicar. Här finns massor av trimbitar, ram och chassiedetaljer. Man har till och med en ombyggnadssats för nya 750/900 SS/Sport/Supersport till kickstart för att spara vikt!

Man har även en hel del special-bitar till äldre en och tvåcylindriga Ducati. Man är förmodligen norra Europas mest välsorterade Ducati-tillbehörsfirma.

Syd's Cycles Road Racing Headquarters, 6600 Haines Road, St Petersburg



Ducati's latest, state-of-the-art racebike is the 916 Superbike, destined for public introduction at this September's IFMA Show in Germany. Look for it on the World Endurance Championship circuit in 1993 and in your local Ducati showroom perhaps as early as 1994.



Florida, USA är en Ducati-handlare med anor. Här kan man hitta massor av delar till äldre stånkor, men även till nyare modeller. Vad sägs om pirat-laddningsbox för 125 \$ till 900 Super Sport, eller en ombyggnadssats från 6 V till 12 V för stånkor fr.o.m 1968 (man byter tydligen bara laddningsreläet för 75 \$).

Fast By Ferracci, 1641 Easton Road, Willow Grove, PA 19090 USA är firman för dig som vill få lite fart på din trötta 851:a. Man har ju en del erfarenhet av trimning, man var visst inblandade i nån VM-titel förra året. Här säljs allt från EPROM Chips till FBF-tröjor och massor av trim-godis.

Newton Equipment, 286 High Road, Leytonstone, GB skall flytta och har realisation på Ducati-prylar sägs det.

Gio.Ca.Moto, förmodligen världens största Ducati tillbehörsfirma har gått i konkurs. Men Gio.Ca.Moto International lever vidare som vanligt sägs det. Det går alltså att beställa delar som vanligt på postorder.

MW

## 888SSS

Sports Motorcycles har tagit sig an 851/888-spisen. Skapelsen kallas 888SSS (Sports Spondon Special (wow!)). Motorn sitter en tum högre än normalt och svingen sitter ej i motorn utan i aluramen av Cobastyp. Svingen är förövrigt av ensidig typ och försedd med hjul från RC30 av ekonomiska själ.

Torrvikten är 199 kg och priset 16 444 pund för en 851:a respektive 17 620 för en 888:a med knuff. Det som är intressant är nog designen. Med standard 851 sadel och kåpa är tanken det enda nya och direkt har man lyckats producera en riktigt ful cykel. Engelsmännen är underbara. Men det vet väl alla att det är tanken som räknas.

JD

## Kayaba

Det sägs att Lars Östh, från Öhlins, numera jobbar åt Kayaba med ett aktivt fjädringssystem som skall användas av Gilera i 250 VM.

MW



## Tidningen i våra hjärtan

Tänk att svenska Bike gått och blivit tonåring. Nyligen satt jag och bläddrade igenom de gamla bästa årgångarna och upptäckte att jag kom ihåg flera av artiklarna, nästan ord för ord! Bike lyckades de första åren förmedla en känsla i artiklarna som i alla fall satte sina spår hos mig. Bilderna i de första årgångarna saknar motstycke i senare nummer.

Alla som hade hoj våren 1979 kommer ihåg våren då det damp ned en ny hoj-blaska i brevlådan. Redan på omslaget, en otroligt proffsig studiobild av en förare på

en snygg Rob North Triumph Trident, visade man klass. 1979, det var året då Zündapp KS 125 var den snabbaste lättviktaren och en Ducati 900 Darmah SD kostade 24 075:-. En 900 GTS kostade bara 17 819:-, en 500 Sport Desmo kostade 15 972:- och en 900 Super Sport kostade 26 606:-. Det var tider det!

1979 kunde man också skriva lite som man ville om Ducatis historia, då det fanns mycket få böcker som behandlade ämnet. Curt Borgenstams kortfattade Ducatihistorik i en utmärkt artikel om de klassiska racermaskinerna är bra, men

tyvärr ganska mycket fel. Den stora färgbilden på en gammal 125 GP från 1956 är en riktig höjare.

Ansvarig utgivare för Bike var Robert Lavér, under en period ägare av en 900 MHR och faktiskt arrangör av den första svenska Ducati-träffen 1982 på Öland. Redaktionen i övrigt bestod av Gunnar Dackevall och Kenneth Olausson. Båda dessa var också period-Ducatister. I nummer 2 gjorde Jan Leek sin Bike-debut.

Alla dessa namn är idag nästan legendariska, men den enda som fortfarande helhjärtat skriver om hojar är Jan Leek. Han är idag flitig frilansskribent även i utländska tidningar. Dackevall skriver om Volvo i Teknikens värld och Robert Lavér och Kenneth Olausson har hamnat ute i MC-branschen tror jag. Denna bransch som var så rädd för Bike att man annonsbojkottade tidningen vid något tillfälle och ibland svarade på tidningens konsumenttester i samma nummer.

Själv slutade jag prenumerera, men jag brukar alltid smygläsa Jan Leeks artiklar. I år har det av nån anledning blivit lite mera go i tidningen. Man har faktiskt gjort en stor uppryckning. Man sågade för det första 851:an i en poängbedömningstest trots att den var bästa sporthojen. Det är kul. Sen retade man vansinne på SMC genom att publicera en kul artikel där en person påstods köra över 200 i snitt på en Kawa ZZR 1100 mellan Göteborg och Stockholm. Man påstod att hojen gjorde över 300 knyck i original. Bra!

Det roligaste är dock att man börjat ta in insändare om Ducati. För nåt nummer sen fick Super-Bike beröm. Super-Bike var Sveriges näst bästa tidning, efter Cucciolo. Svaret i påföljande nummer var ännu bättre. Redan innan tidningen gick

att köpa, blev jag varnad av en Kawa-åkande prenumerant; -Du kommer nog inte att bli så glad över en insändare, sa han.

Han blev nog besviken när jag skrattade högt när jag läste insändaren; *Ducati-klubbens sturska tidning Cucciolo är verkligen ett jobbigt bevis på vilken trångsynt krets Ducatiåkarna verkligen är.*

Skribenten, som påstod att han ägt flera Ducati och några japanska motorcyklar, sa vidare att klubben är en klubb för inbördes beundran och att nya Ducati lider av direkta felkonstruktioner. Vi läser vidare; *Trots att Ducati är en kul motorcykel får man inte vara så trångsynt och dum att man tror att den är den bästa i världen. Signaturen ger svaret Suzuki är bäst. Jag kommer nog att återuppta prenumerationen på Super-Bike.*

MW

## Block och sänt

Den som av någon outgrundlig anledning har en 50-tals Gilera Saturno med spräckt block i sovrummet behöver inte misströsta längre. Det är bara till att köpa nytt. Det vill säga om pengarna finns, drygt 15 000 svenska pengar.

Börja med att skutta ned och växla dem till italienska pengar och kontakta sedan Pierangelo Lotti. Han pysslar med att tillverka reservdelar till gamla hojar, främst Gilera och 20-tals Guzzi. Kontakta honom gärna på Via C Varoli 43, 41100 Modena, Italien, tel 059 353814. Han förstår engelska lika bra som alla andra italienare.

SH



## 851- Daytona

Som bekant har Guzzi kommit med en nyhet som gör anspråk på sportiga kvaliteter och då finns inga undanflykter. Jämförelsen med 851:an är ofrånkomlig. En av de utländska drakarna står till tjänst och avger följande omdöme. 851:an är oslagbar på bana och har givna fördelar på landsväg också. Perfekt helt enkelt. Bortsett från en något ryckig koppling och en lite svåröserad broms.

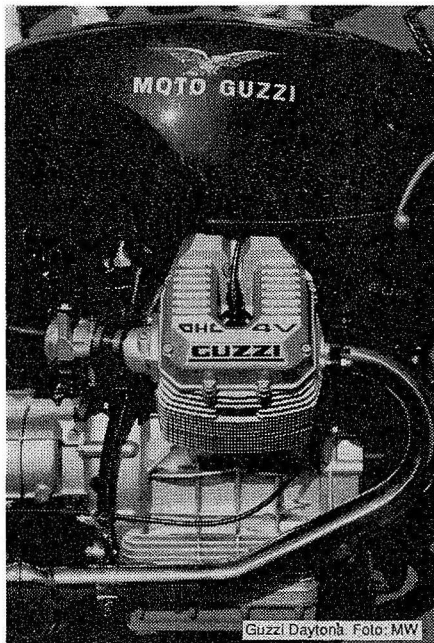
Att alldeles nyvaken bli ställd mot en gigant som 851:an kan inte vara lätt. Trots det jättehöga priset förekommer kvalitetsmissar och rent produktionslarv. Oförlåtligt. Sen följer vissa beteenden med kardandriften men båda dessa hojar har såna obändiga karaktärer att endast personer med förmågan att se de stora linjerna attraheras och petitesser bekommer dom överhuvudtaget inte alls. Här gäller endast att nyttja de sportiga egenskaperna och då blir resten oviktigt.

PS

## Guzzi Daytona

MCN har jämfört Guzzi Daytona med Ducati 851 Desmoquattro. Guzzin är uppenbarligen ingen fullträff. Den är svår att lära sig köra med bl a hög tyngdpunkt, långsam styrning och en kardan som påverkar väghållningen negativt. Kardanen gör också att man inte får plats med ett bredare bakdäck än 160 mm som av nån anledning sitter på en 18" fälg (Ducatin har 17" x 180 mm).

Toppfarten är 227 km/tim (jämfört med Ducatins 243 km/tim). Engelska kvartsmilen klaras av på 12,10 sek med slutfart 181 km/tim (11,70, 197). Guzzin drar dessutom mer soppa. Det enda som är



Guzzi Daytona. Foto: MW

snabbare på Guzzin är hastighetsmätaren som visar 100 mph när man kör i 87,8 (Ducatins visar 100 mph när man kör i 94,8).

Ducatin är både mer lättkörd på bana och mer bekväm för touring! Men, säger man. När man väl lärt sig köra Daytonan, går den lika bra som Ducatin. Och den skall hålla bättre än Ducatin lovar man! 750 Daytona skall tillverkas. Ett exemplar har letat sig till Sverige och Biscaya.

MW

## Aprilia-BMW

Som alla känner till, skall BMW presentera en off-road med Aprilias 1-stänka på Kölnmässan. Det kommer sig av att Aprilia och BMW tecknat ett 5-årigt avtal om samarbete. Flera samarbetsprojekt är att vänta.

MW

## Statistik

I das Vaterland har försäljningen utfallit som nedan:

BMW	11 200	9,5%
Harley	3 200	2,7%
Ducati	1250	1,1%
KTM	1150	1%
MZ	940	0,8%
Aprilia	560	0,5%
Triumph	500	0,4%
Moto Guzzi	300	0,3%
Gilera	250	0,2%
Cagiva	160	0,1%

Det här avser 1991 men ger en tankeställare. Cagiva sålde 160 ex och hade en marknadsandel av 0,1 %. Vad skulle samma antal ge för andel i Sverige? Gilera är omtyckt men svag service ligger dem i fatet. Är det bara vi här i det bästa av länder som har Biscaya?

Generalagenter faller som käglor men Biscaya består. Om vi skulle föra fram Panta som trafik-, nej kommunikationsminister heter det! Men då blev dom väl underbemannade i Hol så det går inte.

PS

## HD rasar nästa år

Cucciolo kan redan nu meddela att HD blir totalt död som hoj nästa år. Möjligen kan farmor gå och köpa en HD, men för alla andra blir det otänkbart. Värdet på begagnade HD kommer i stort sett att försvinna.

Varför? Hur kan vi veta det? Jo, vi vet en sak som kommer att stjalpa HD:s försäljning. Vi avslöjar det i nästa mening. Nej, förresten, vi väntar en mening till. Lasse Berghagen kör Harley Davidson! HA, HA, HA, HA, HA!

MW

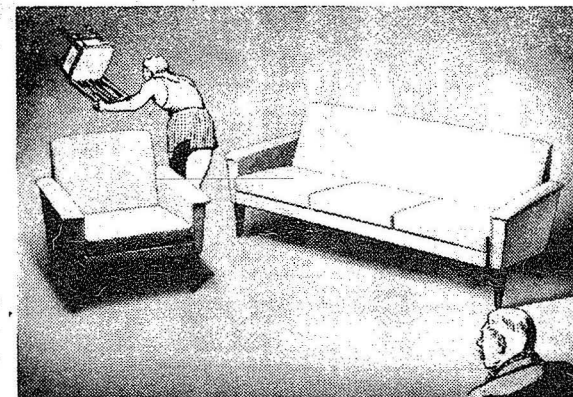
## Astralite

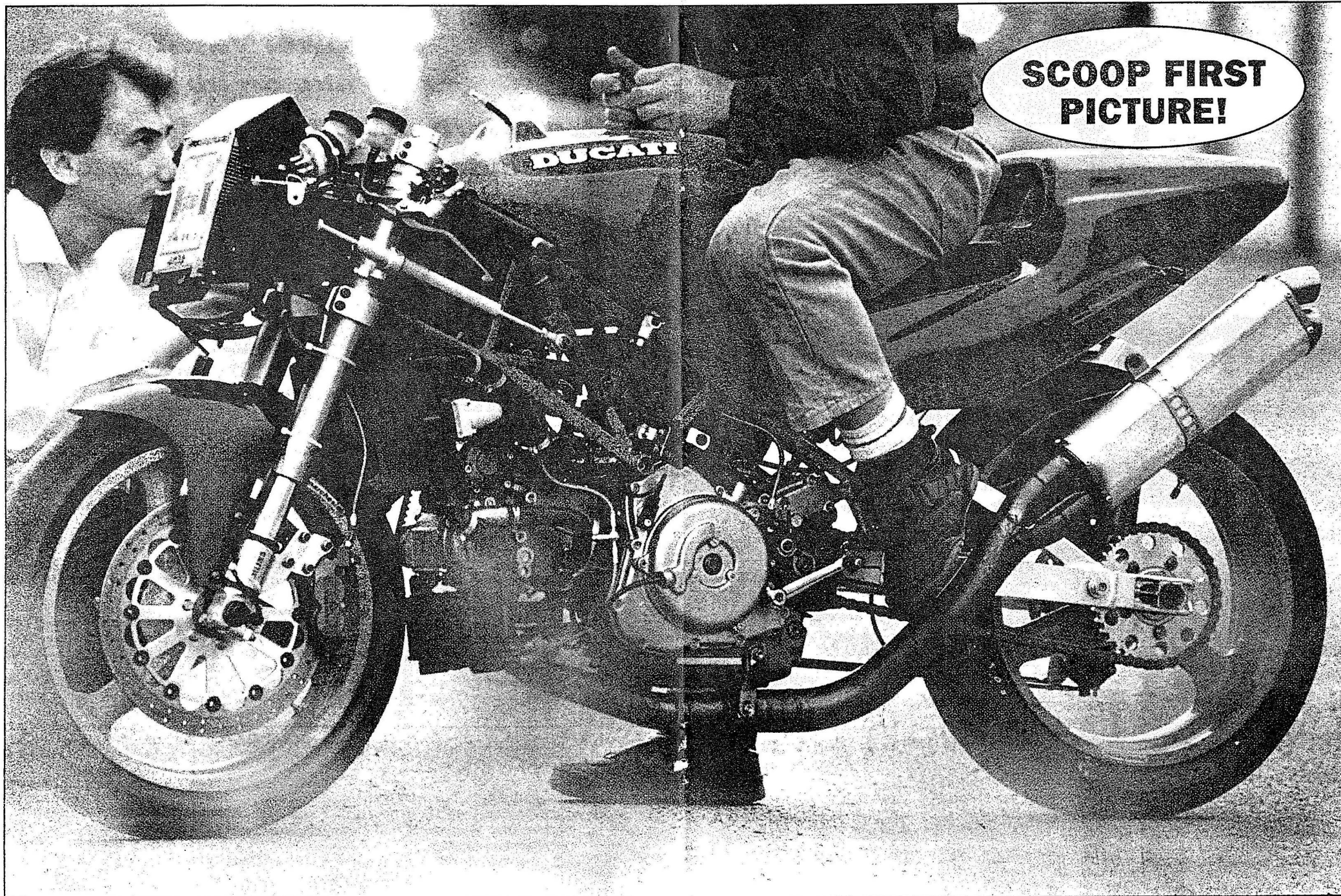
Astralite skall sluta tillverka sitt berömda nitade aluminiumhjul då tillverkningen av den speciella aluminiumlegeringen plötsligt upphörde. Nu håller man att ta fram ett nytt hjul med bultade ekrar (förmodligen liknande Akront/Marvic hjulet på 900 Superlight, 750 Montjuich och Santa Monica). Racevarianten skall ha magnesiumcentrum och gatvarianten skall vara helt i aluminium.

MW

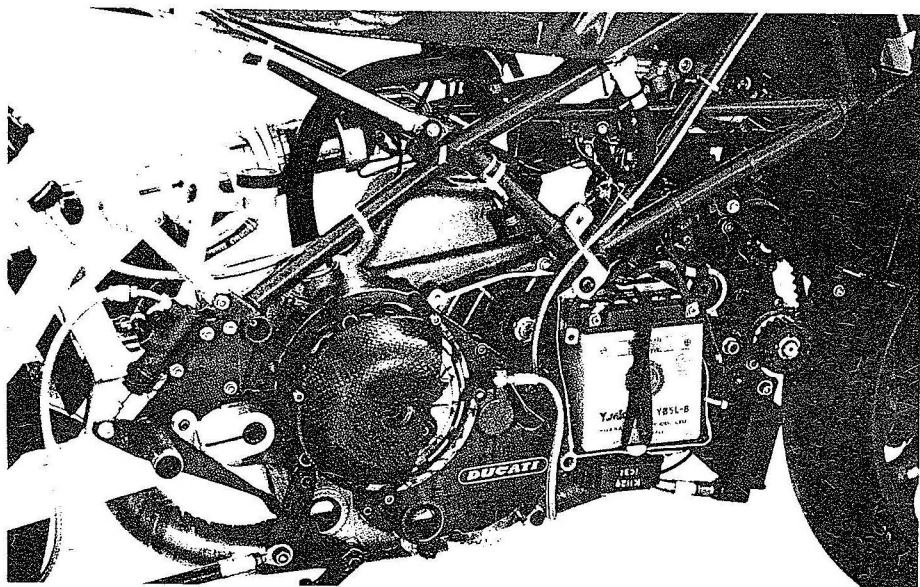
**BILD-  
TEXT/  
JAN  
STEN-  
MARK**

— Gud finns överallt!  
hävdade han envetet  
och slog vilt omkring  
sig.





**SCOOP FIRST  
PICTURE!**



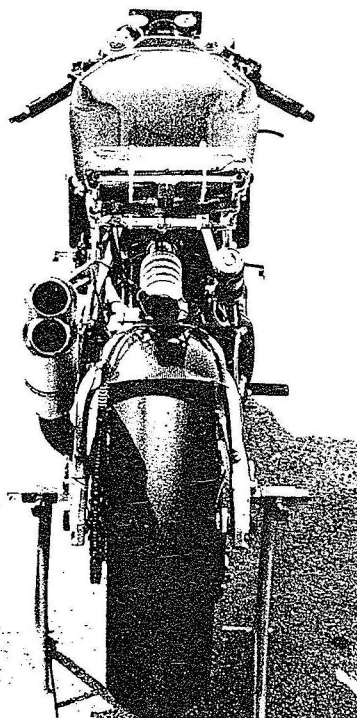
## Racerstånkan

Cucciolo kan härmed presentera den troligen sista prototypen innan de 30 racerhøjarna går i produktion. Leverans under vintern. Men seriehøjarna lär dröja ett år till eller så.

Det här är en riktig Ducati med rörram och desmo och röd så klart. Plastsakerna kommer från 851:an. En del motordetaljer likaså. Men toppen är kompaktare tack vare kortare ventiler t ex. Kanalerne får ett rakare utförande och på sikt kommer standardhøjarna att få samma ändringar.

Hjulbasen är mikroskopiska 1360 mm. Tänk på att cylindern är liggande. Vikten blir hela 55% på framhjølet. 120 kg blir vikten inledningsvis men ganska enkelt går det att banta 10 kg.

Motorn är fn 95,6 x 70 mm och ger 70 (sjuttio) hk. Den går att förstora till ca 550 cc men sedan sätter block och cylinder stopp. För att hålla priset nere måste så



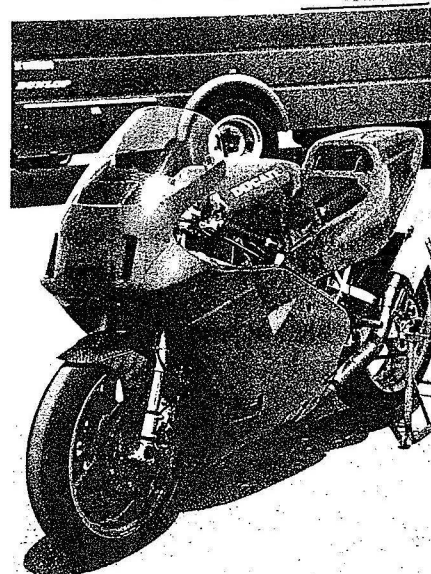
många delar som möjligt vara gemensamma. Maxeffekten uppstår vid 10 500 varv och elektroniken bryter vid 11 000. Tardozzi har fö gjort 1,25 på Misano.

En borring på 100 mm skulle ge ca fem ytterligare hästar. Den som har möjlighet att besöka IFMA lär få se den ytterst kompakta skapelsen i levande livet. Priset lär ligga runt 70 000. Ungefär på samma nivå som en väl vårdad 900 SS.

Man får hålla i minnet att motorn ju egentligen är en 851:a med en cylinder avkapad och vars vevstake utnyttjats som balansmekanism. Ytterst fiffigt, så gott som samma motor ju. Men landsvägsvarianten får nog bara kring sextio hästar. Det är dom här eländes bullerkraven som ställer till det. Om vi är riktigt petiga så är det faktiskt kraven på frånvaron av buller som ställer till det.

PS

**DUCATI**



## Mera CTS

I förra numret kunde vi läsa om CTS, den halvautomatiska lådan som Tardozzi var bland de första att använda. Efter lite närmare efterforskning visar det sig att manicken inte är någon automatisk koppling, utan snarare en dödarknapp som är ansluten till växelspaken. När man rör växelspaken dör motorn så att man kan växla utan att frikoppla.

Många använder eller ska använda systemet: Gilera (nästa år), Cagiva (sitter redan på Lawsons høj), Yamaha (Rainey), Aprilia (Chili).

MW

## Från snöfronten

Det finns en sorts musikgrupp som heter Euskefeurat och kommer från Pitetrakten. En gång såg jag dom uppträda i TV. Just då var dom iförda sponsorhatt från Skidoo (kanadensisk snömoppe med tvivelaktigt rykte). Han Eriksson sa att man får ju göra rätt för stödet så han konstaterade att Skidoo är bästa skootern. När man skall flytta den så snör man bara lite snö på släpet och kör upp den. Då kör man omedelbart fast ini snön och slipper karka. Bästa moppen alltså. En Pitbo vet dessutom precis hur det ligger till med snöfordon.

PS

## Utbordartillverkning

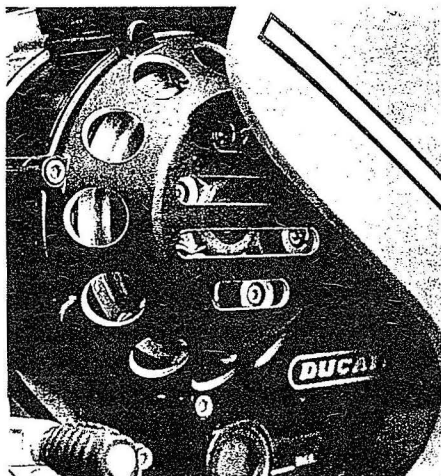
I Uppsala fanns ett betydande företag som hette Nymanbolagen. Tillverkningen omfattade trampcyklar (Crescent) motorcyklar (NV) och utbordare. Så ingrep storfinanssen och det organiserades och rationaliserades och strukturerades hej vilt mest överallt.

På utbordarsidan var man ledande i Europa och pionjär i vissa stycken. Bland annat en klurig snillrikhet i tändsystemet som dom kommit på tillsammans med SEM i Åmål. En omständighet som många höjåkare kunnat glädjas åt ty utan båtmotorer inget SEM.

Men så kom ett företag in i bilden som gör särskilt fyrkantiga bilar säkerligen inspirerade av hamnverksamheten i hemkommunen. Beslutet att lägga ned båtmotortillverkningen är lika traktorlikt stelbent som de nuvarande fordonen är i sina själar. I Amerika fanns en norsk utvandrar som hette Ole. Han konstruerade en utombordare och fabriken blev småningom jättelik.

I samma land fanns ett par herrar Davidson och Harley. Dom tänkte tillverka motorcyklar men det strulade med förgasaren ända tills dom kom på begära hjälp av Ole. Så kom fabrikationen igång och resten är väl historia. Utbordartillverkning är ett vanskligt kapitel som synes.

PS



## Tokiga MC-tidningar

Börjar de svenska hojtidningarna fjäska för oss Ducatister? Super-Bike har tydligen helt släppt på cencuren och släppt in två insändare som handlar om Cucciolo. Av dessa var den andra mycket intressant. Vill Super-Bike bli Cucciolos favorit-tidning efter MCM? De kanske lyckas.

MC-Nytt har ju tester av italienska hojar titt som tätt genom sitt samarbete med Alan Cathcart. Allt Om MC har förut utmärkt sig för att vända sig till den allra yngsta läsekretsen. Nu har man vänt helt om och inriktar sig tydligt på erfarna hojåkare. Gubbtidning skulle man kunna säga.

I senaste numret har man som första MC tidning i Sverige presenterat Ducatis historia. I alla fall om man får tro namnet på artikeln. Det börjar bra med förvånansvärt få fel. I slutet spårar det ur lite med stånkorna, men det mesta verkar vara rätt och sakligt.

Men varför slutar man storyn 1975? Det var ju då märket kom igång på allvar i Sverige. Allt Om MC skall i alla fall ha en eloge för att man var först. Men det kommer väl en fortsättning? I samma nummer har man två (engelska) äckligt positiva Ducati-tester. Var skall detta sluta?

MW

## Superbike

Spa, Belgien 24/5

Polen gick upp i sammanlagd ledning efter att ha kommit 5:a och 1:a i de båda heaten. Phillis fick lika många poäng med samma placeringar fast i omvänd ordning. Polen hade snabbaste varv i båda heaten

och hade placerat sig bättre i första heatet om han inte hade blivit utprejad av sin teamkompis, Falappa! Falappa ser ut att ha hittat formen förresten. Phillis framfart gjorde att han gick upp på 2:a plats i sammandraget, före Roche.

Heat 1

1) Phillis 2) MERTENS 3) Russel 4) FALAPPA 5) POLEN 6) Slight 7) AMATRIAIN 8) Hofmann (nej inte Stephan) 9) Monti 10) FERARRI

Heat 2

1) POLEN 2) FALAPPA 3) Pirovano 4) ROCHE 5) Phillis 6) MERTENS 7) Slight 8) FOGARTY 9) Russel 10) Moienau



Jarama, Spanien 21/6

Phillis ökade spänningen i Spanien genom att vinna totalt med en 1:a och en 2:a plats. Det gjorde att han gick upp i ledningen sammanlagt då Polen bröt i det första heatet. Falappa och Roche visade igen att de har med toppstriden att göra. En 7:e och 9:e plats av Lindholm är ju otroligt bra.

Heat 1

1) Phillis 2) ROCHE 3) FALAPPA 4) AMATRIAIN 5) FOGARTY 6) Slight 7) Lindholm 8) TARDOZZI 9) Monti

Heat 2

1) POLEN 2) Phillis 3) Pirovano 4) MERTENS 5) Slight 6) ROCHE 7) FALAPPA 8) FURLAN 9) Lindholm 10) Monti

Zeltweg, Österrich Ring 28/6

Giancarlo Falappa. Vilken uppvisning. Två år efter den våldsamma kraschen i Zeltweg är Falappa ännu inte helt återställd. Trots detta kunde han nu vinna båda heaten efter en mycket taktisk körning. För Falappa är det allt eller inget som gäller både när det gäller gasning och bromsning. Men här körde han ovanligt taktiskt. Han gick om Phillis på sista varvet.

Det var enda gången han ledde det heatet! Båda heaten var extremt täta. I första heatet ledde först Roche, sen Polen. Men det var öppet mellan dessa och Falappa, Pirovano, Mertens, Phillis, Slight, Tardozi och Fogarty. Mertens fick bryta med oljeläckage och Roche fick motorproblem på sista varvet.

Polen hade svårt att komma om Roche, som så småningom fick bryta. Det gjorde att de andra kom ikapp och Falappa kunde vinna. I andra heatet var det om möjligt ännu jämnare. Mertens tog först ledningen på sin reservhoj, men sen bytte man ledare efter nästan varje kurva!

På sista varvet ledde Mertens. Falappa låg på 5:e plats. Oturligt nog för Mertens, hade han Falappa bakom sig i den sista kurvan. Falappa är den enda som bromsar senare än Mertens, och Falappa kunde vinna igen. Vilken hjätte! Phillis drygade ut sin ledning i tabellen före Polen, Roche och ... Falappa!

### Heat 1

1) FALAPPA 2) Phillis 3) POLEN 4) Pirovano 5) TARDOZZI 6) FOGARTY 7) Slight 8) AMATRIAIN 9) Merkel 10) Crafar

### Heat 2

1) FALAPPA 2) MERTENS 3) ROCHE 4) Phillis 5) POLEN 6) Pirovano 7) FOGARTY 8) TARDOZZI 9) AMATRIAIN 10) Merkel

### Mugello, Italien 19/7

Vilken Ducatidag! 1:a, 2:a, 3:a och 4:a i båda heaten! Roche lyckades att vinna de båda mycket jämna heaten efter taktisk körning. Fabriksförarna, lugna Polen och brutala Falappa, la beslag på varsin 2:a och 3:e plats. Det visade sig att Roches Duce gick lite fortare än fabrikschojarna.

Vildast på banan var Falappa som höll på att krascha ut de fyra första när han gick upp i ledningen i 2:a heatet. I andra heatet kom den gamle Ducatihjälten Broccoli 15:e på en Kwacka.

### Heat 1

1) ROCHE 2) POLEN 3) FALAPPA 4) MERTENS 5) Pirovano 6) Morillas 7) FOGARTY 8) AMATRIAIN 9) Arnaiz 10) Lindholm 12) FERRARI

### Heat 2

1) ROCHE 2) FALAPPA 3) POLEN 4) FOGARTY 5) Phillis 6) Morillas 7) AMATRIAIN 8) Lindholm 9) Bontempi 10) de Vries 14 FURLAN

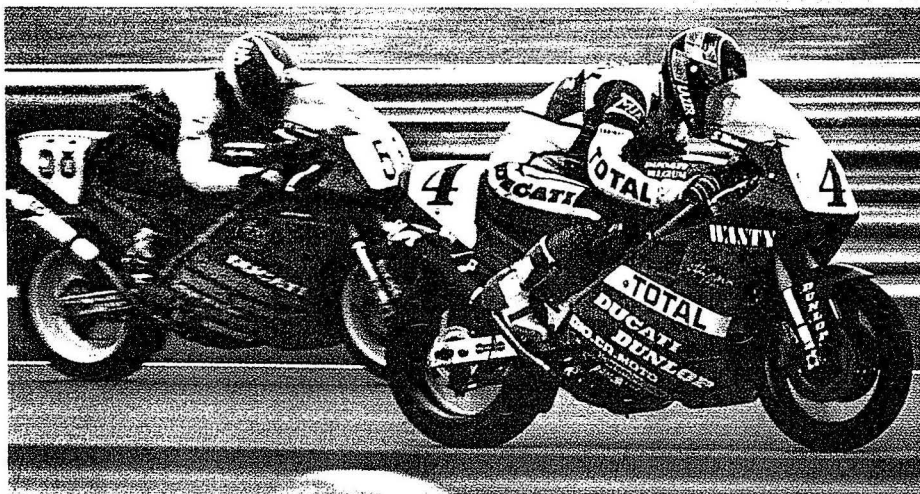
### Sammanlagt efter Italien:

1) POLEN 199 2) Phillis 189 3) ROCHE 185 4) FALAPPA 173 5) Pirovano 130 6) Slight 116 7) AMATRIAIN 102 8) MERTENS 101 9) FOGARTY 95 10) Russel

### Italienska Superbike

Baldassare Monti på Rumi-Honda leder det italienska Superbike-mästerskapet. Men, Davide Tardozzi och Fabrizio Pirovano uppges hänga med bra efter varsin heat-seger senast.

MW



# Entusiasttidningen!



## 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!

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

Namn .....

Adress .....

Postnr/ort .....

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



Frankas ej  
MCM betalar  
portot  
Inom Norden!

**MCM**

MOTORCYKELMAGASINET

SVARSPOST  
Kundnummer  
110304 600  
100 28 STHLM

# Ducati-toppmøte i Fredrikstad

## eller en dag med russepikene

Den norske og svenske Ducati-sjefen holdt et forhandlingsmøte den 16-17 Mai på norsk territorium i en hytte utenfor Fredrikstad. Det var også invitert noen utvalgte norske og svenske observatører. Agenda for møtet var svenskeklubbens planlagte årsmøte i Oslo i august.

Undertegnede reiste fra Oslo sent på ettermiddagen og fikk såvidt plukket opp en rådvill observatør fra Stockholm, som vinket meg inn på en bensinstasjon i nærheten av Fredrikstad. Herr Partikel hadde hørt min dunkende Ducati og lurte på om jeg visste hvor hytta till Anne-Line var?

Vel ankommet till toppmøtet fikk man diskutert opplegget for et årsmøte i Oslo. Svenskene la opp till et ytterst magert budsjett som påførte de norske arrangører et intensivt feltarbeid for å finne et egnet treffsted innenfor kravene til standard og kostnader. Tross disse vanskelighetene har det senere lyktes NDFD å finne meget gode lokaler for årsmøtet, med god plass, nær Oslo sentrum og med gode bademuligheter.

Etter de formelle deler av møtet ble det avrundet med grillmiddag, vin og svensk saft. Siden det var kvelden før 17. Mai (for de mindre opplyste; den norske nasjonal-



dagen), ville svenskene under ledelse av sin sjef vise nordmennene sin respekt ved å synge den norske nasjonalsangen.

Teksten hadde de i et medbrakt hefte; "17. Mai i Halden", men undertegnede måtte snart, i diplomatiske vendinger, og med all respekt for den ytterst høflige gest, gjøre svenskene oppmerksomme på at "Ja vi elsker" ikke går på melodien "Deutschland, Deutschland über Alles".

Etter middagen ville svenskene gjerne inn til Fredrikstad for å treffe russepikene og avtvinge dem noen russekort. Det var godt og varmt vær, så det smakte utmerket med noen kalde halvliter.

Noen timer senere hadde svenskene hver sin imponerende bunke med russekort. Samtidig begynte selskapet å gå i oppløsning. Noen svensker forsvant inn i russebiler mens andre dro på diskotek for en dans med russeprinsessene. Sent på natten returnerte de svenske deltagerne i tur og orden til basen i hver sin drosje.

Dagen etter holdt svenskene opptelling av russekort før de kjørte til Halden for å overvære 17-Mai arrangementene der, mens de norske kjørte inn til Oslo uten å se et eneste barne- eller russetog.

I følge de norske kommentatorene ble forhandlingsmøtet vellykket. Det knyttet seg noe usikkerhet til det økonomiske utfallet av årsmøtet; vil nordmennene stå seg på arrangementet, eller vil de bli sittende som bidragsyttere til den betydelig mere velfylte svenske klubbkassen?

Fra informerte kilder hevdes det at nordmennene vil sikre seg økonomisk bland annet gjennom salg av det langt mere velsmakende norske ølet under festen.

Det knytter seg også noe politisk usikkerhet til motivene for å avholde møtet i Oslo; er det for å spare de svenske ducatistene for arbeidet, er det et strategisk trekk for å kunne knytte til seg flere norske medlemmer, eller er det rett og slett fordi svenskene ikke kan finne et egnet treffsted innenfor sitt eget lands grenser?

Mens disse problemstillingene står ubesvart, går vi mot et svært interessant årsmøte i Oslo. Nordmennene har lagt ned et betydelig arbeid og prognosene tyder på stor deltagelse både fra den svenske og den norske klubben.

BB

# Besök på Ducatifabriken

## En kulturinsats . . .

Tisdagen den 21 juli var det en tapper skara Ducatister som hade tagit sig till fabriken i Bologna. Vi var ca 20 personer som hittat dit (någon lär ha försvunnit i Koblenz !?). Ungefär hälften som riktiga Ducatister och hälften som hade fuskat, dvs åkt J-n, bil eller tåg.

Vi svalkade oss i fabriken (i!) i matsalen dit den Italienska hettan inte nådde. Där togs vi emot av Pietro med assistent från PR avdelningen. Först hälsade hans chef oss välkomna och sedan styrdes stegen mot motortillverkningen.

Vid Ducati arbetar ca 400 personer varav ca 50 med teknisk utveckling. Ducati liksom Husqvarna ingår som bekant i Cagivagruppen och det innebär naturligtvis att Ducati tillverkar och utvecklar vissa Cagiva och Husqvarna delar och vice versa. Detta kunde följande motortillverkningen där till exempel Husqvarnas stänka kunde ses.

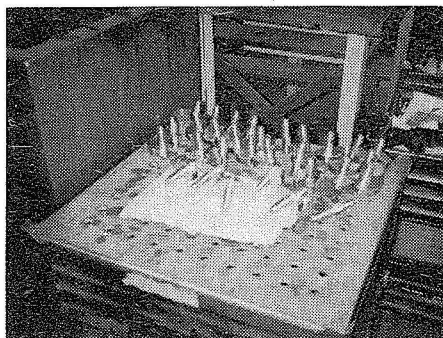
De köper in praktiskt taget allt pressgjutgods och smide från externa leverantörer och beroende på detalj så rengörs, blästras, värme och ytbehandlas samt bearbetas sedan delarna. Kammar och vipparmar till exempel, doppas lokalt i ett slags färgbad för att bara slitytorna skall bli krombelagda.

I verkstaden kan man se en varierande maskinpark där det mesta från gamla utslitna svarvar till moderna datastyrda maskiner finns. Vid de flesta maskiner ligger förtolkningar för de viktigaste måtten,

och några procent av detaljerna tas undan för noggrannare kontroll.

För tillverkas 70-80 motorer om dagen. Sammanbyggnaden tar ca tre timmar för en Ducetwin, som tar ungefär tre dagar att lära sig att montera. Efter motormonteringen (som efter september i år kommer att ske på två linor) provkörs motorerna kalla dvs de drivs av en elmotor. Där kontrolleras cylindertryck, friktion, buller samt eventuellt läckage innan de skickas vidare till monteringslinan för hela cykeln.

I ett hörn stod faktiskt en samling Yanmar dieselmotorer som Ducati drygar ut kassan med. Men i en annan hörna av fabriken hittade vi något intressantare, balansaxlar! Om vi gissar rätt har "balansstaken" i den kommande 70 hästars 502:an, eller vad den nu kommer att döpas till, utgått! Är inte det lite för konventionellt?

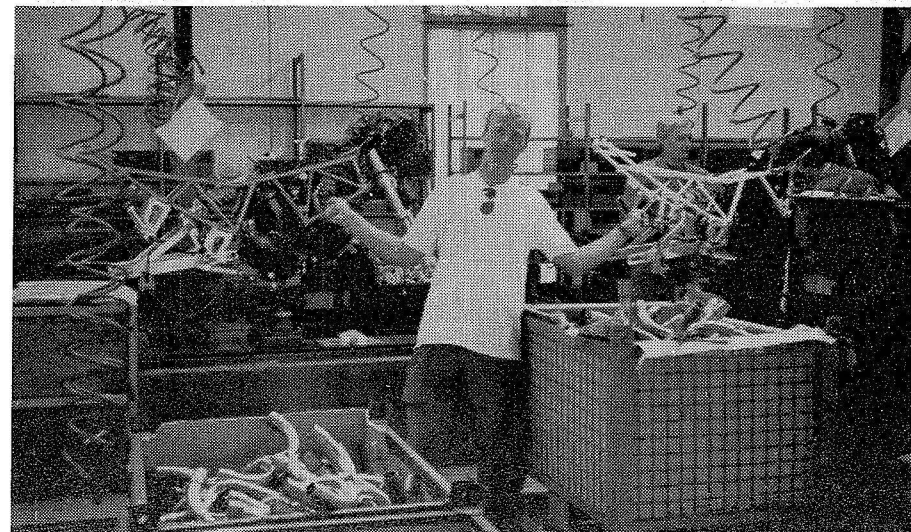


Balansaxlar . . . Foto: J. Johansson

På väg till monteringslinan gick vi förbi ett avskärmat rum. Genom springorna i väggen kunde man ana något som förmodligen blir 93 års superbikesatsning, den nya MV Augusta fyran! Men för att inte bli bannlysta för evigt följde vi, lätt distraherade, vår guide.

Det första som fångar uppmärksamheten i monteringen är stålgrå rammar till Supersport modellen. Den främre hälften av cyklar på linan har de vanliga vita ramarna, den bakre, stålgrå. Hyfsad tajming således, vi har lyckats komma vid övergången till 93 års modell av 750 Supersport!

Varje modell monteras under ca två veckors tid på linan (som för övrigt också snart blir två) så man slipper hålla ordning på så många varianter samtidigt i monteringen. Ramarna tillverkas av Cagiva i Varese och alusvingarna kommer med kedjan på (DID, Regina har vållat en del kvalitetsbekymmer) direkt från Verlicci.



Pedagogen Jonas Dahl demonstrerar skillnaden mellan vitt och grått. Foto: J. Johansson

Vid linan arbetar ca 30 man med monteringen. Duccarna görs inte helt färdiga där utan en del plastkosmetika monteras först efter provkörning och ev justering, i en separat avdelning.

När cyklarna gått av linan körs de först på rulle en minut, och sedan en hel timme på en 1,5 km slinga bakom fabriken. Om provföraren hittar något att anmärka på tas cykeln in för justering.

Efter detta fick vi även se lite av det lilla måleriet där vissa småsaker som sidostöd och framskärmar till exempel lackeras automatiskt. Apropå lack så stod det en stor samling pippigula Superlight på leveransavdelningen. Nu anser man tydligen att vissa marknader är mogna för detta. Tidigare togs en likadan serie fram som tyvärr visade sig vara svårsåld. Till slut fick drygt 300 cyklar lackas om till den traditionella röda färgen! Lyser det lite gult efter första kåpskrapet har ni förmodligen en sådan.

På leveransavdelningen kunde även några Ducati Indiana med 650 Pantah motorer i polisutförande beskådas. När får svenska polisen Folan-Husabergare måntro?

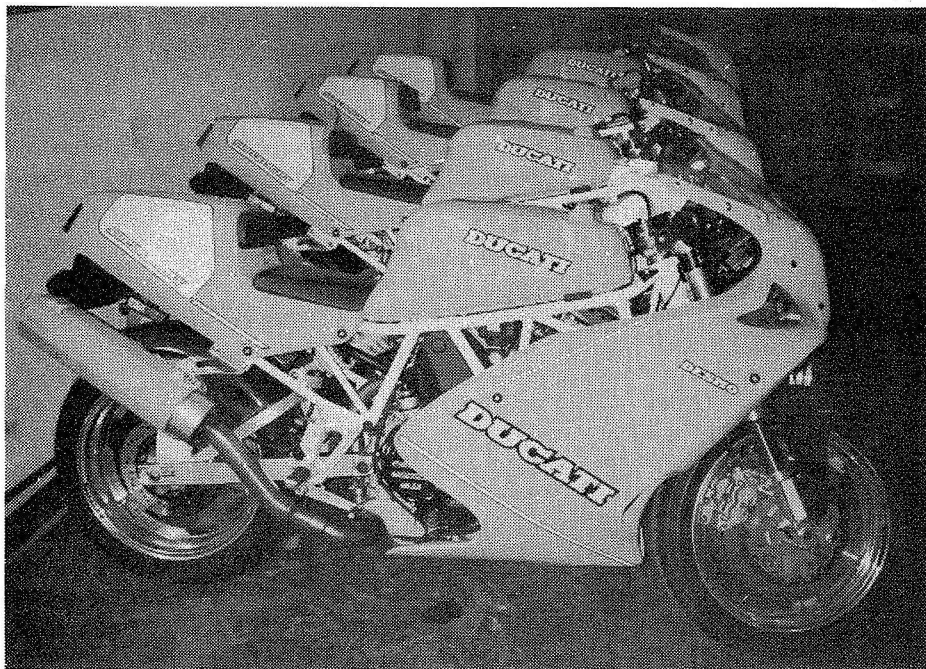
Så här dags var det mesta i produktionen beskådat och det började bli lunchdags. Vi bjöds på en riktigt rejäl bricklunch i fabriken matsal. Pasta som förrätt, sen kött och potatis samt bröd som varmrätt, öl, vin och/eller mineralvatten att dricka, och till sist en liten fruktsallad. Inte så illa eller hur? I matsalen kunde även en del kändisar iakttagas såsom Ferrachi och Luccenelli t ex.

Som minne fick vi även lite reklamryklar som dekaler, affischer och T-tröjor. Först kom de med M storlek men det konstaterades snabbt att deras XL var

någonstans mellan M och L i våra storlekar.

Sedan var i stort sett besöket över men alla nöjde sig inte med det, Dahl snokade reda på en del skvaller om tävlingsverksamheten, se annan plats i tidningen. Jartoft och Johansson fick en kortare pratstund med servicechefen Ruggeri och försäljningschefen Valentini (Bordi själv var inte anträffbar). Dessa båda herrar kunde förtälja följande:

Årsproduktionen är f n ca 15 000 cyklar. Ungefär 70% av dessa är 900/750 Supersport. Andelen motorer med insprutning kommer att öka i takt med hårdare emissions och prestanda krav. Vi får väl vackert lära oss att byta chips istället för munstycken.



En bild säger mer än tusen ord. Vad den glömde att säga var att hojarna är gula och avsedda för den amerikanska marknaden samt att fotografen heter Jan Johansson.

I Sverige blir Nordbecks endast en slags koordinator med 4-5 separata återförsäljare, om planerna går i lås. Man får väl hoppas att det här kommer att fungera bättre. Fr o m 1993 kommer garantitiden att förlängas till två år på samtliga marknader. Kvaliteten på Ducati anser de själva vara i nivå med j-psens, delvis beroende på inköpen av vissa komponenter därifrån. Detta tycker dock inte återförsäljarna om därborta!

Ducati måste vara exotisk, det får inte stå made in J-n på en Ducati ! Man vill t ex helst använda Öhlins gafflar men dessa har helt enkelt inte tillräckligt hög kvalitet. På tävlingshojarna kör man dock med Öhlins då dessa får en helt annan service än gathojarna. Genom garantiuppföljning bl a får berörda avdelningar snabbt uppföljning genom servicesidan för att fort kunna korrigera ev misstag.

Hur kan då lilla Ducati överleva mot konkurrensen från de fyra stora? När man har gått igenom produktionen ser man egentligen inga märkvärdigheter. Men man ser t ex ingen sitta och slöa på arbetstid. Det mesta verkar väl genomtänkt och man kan ana en atmosfär av vilja och möjlighet till ständig förbättring i produktionen, där automatiseringen inte är särskilt utbredd.

Inom Cagivagruppern kan en hel del samordningsfördelar erhållas både vad gäller produktion, inköp och produktutveckling. Ducati håller sig till sin nisch i motorcykelvärlden och leder denna med sina mullrande, charmiga sportmotorcyklar med den numera legendariska desmotwinnen. Och, man talar om för världen att man är bäst på detta med hjälp av en framgångsrik tävlingsverksamhet.

Ducati tycks även ha en liten men kompetent utvecklingsavdelning som vet vad marknaden vill ha, och vad det får kosta, även om Ducati inte är så pris-känsliga som j-erna. Den byråkratiska belastningen kan rimligen inte heller vara särskilt betungande på en avdelning med 50 man. Enligt Valentini har endast ett eller två projekt, så långt han kan minnas, utvecklats utan att gå i produktion.

Apropå projekt så såg vi inte till vare sig någon 916 Superbike eller Il Monstro. 916 lär bli en 851 ersättare, tekniskt lik 851:an men med 2 mm längre slag (94x66), enkelsving i aluminium, samt mycket slankare linjer på kåpor, tank osv. Eventuellt kommer den att visas redan nu i höst på IFMA i Köln. Produktionsvolymen blir förmodligen ganska låg till en början, bara så att den blir klassad för superbike och endurance.

Il Monstro kan bli en cykel med ett utseende lite åt custom/gatrejs hållet, som en V-Max ungefär. Förmodligen med en 900 SS motor avstämmd för mera vrid i låg- och mellanregistret.

Frammot tvätiden blev det dags att åka i kolonn till GIO CA MOTO. "Tågluffarn" fick för övrigt lift med en Duceägande men Guldvingeåkande amerikan som hängde med på fabriksbesöket (på autostradan åkte han ensam bak på sadeln med farthållaren inkopplad!).

Efter att ha köpt lite delar och dreglat över lätta kolfiberjuddämpare bl a, sa de flesta adjö till Bologna för denna gång. Så här i efterhand måste man förutom fixarna i klubben få tacka Pietro och PR avdelningen, Valentini, Ruggeri samt inte minst, gubben i lådan, Maurizio. Väl mött nästa gång!

Hans Jartoft



Lund 1992 07 14  
Inst. för energiteknik  
Lunds universitet  
R.Olsson/chb

Cucciolo  
c/o Stephan Hoffman  
Högbergsgatan 68 A,4 tr.  
118 54 Stockholm

Test av Albert & Albert System 2.

På uppdrag av Albert & Albert har jag gjort en test för deras räkning med avseende på avgassystem rubricerat ovan.

Utgångsmaterialet är en Ducati 750 SS årsmodell 1991.

Mätning nummer ett ( ung. 50 mätpunkter ) gjordes med original ljuddämpare ( se under original exhaust system på bifogat diagram).

Från 900 rpm till 5500 rpm fick vi en diagonal vridmomentkurva utan pucklar . Mellan 5500 rpm och 7000 rpm planar vridmomentkurvan ut horisontellt varefter detsamma sjunker med 15 Nm fram till maximala varvtalet 9000 rpm.

Toppnoteringen fick vi vid 6150 rpm motsvarande 49,2 Nm.

Andra mätningen (ung. 50 mätpunkter ) gjordes med Albert & Albert type 2 ersättningssystem ( se kurvan i bif. diagram ).

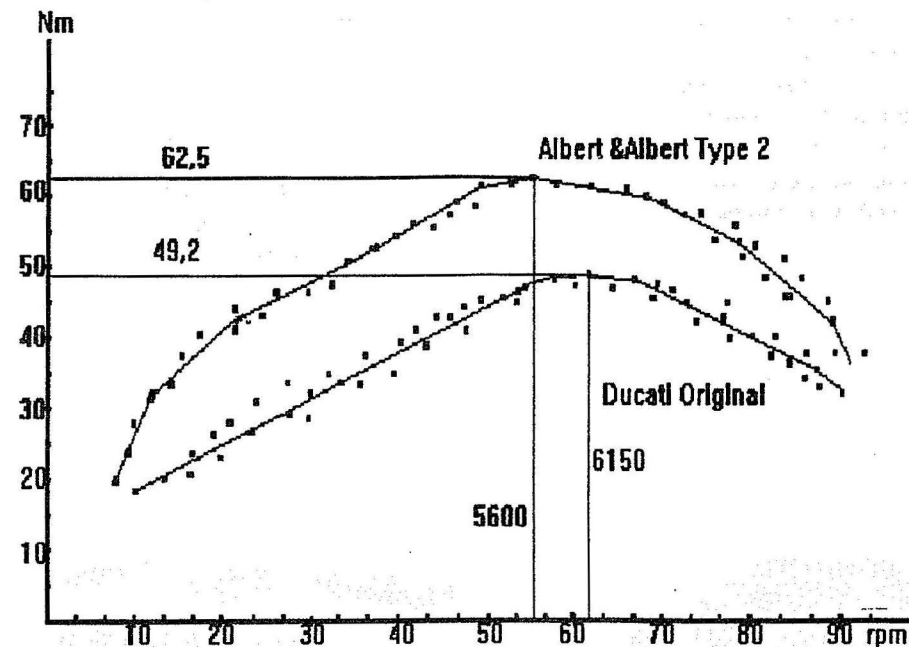
Vi började mätningen från en något lägre tomgång 800 rpm och fick en brant vridmomentkurva med uppmätt värde 33 Nm vid 1200 rpm. En mindre puckel kan uppmärksammas vid 2050 rpm där uppmätt värde ger 43 Nm. Från 2050 rpm till 4800 rpm fick vi en optimal rak diagonal kurva som slutar på 60,5 Nm. Kurvan planar sedan ut upp mot 6600 rpm. Toppnoteringen nåddes vid 5600 rpm och uppmättes till 62,5 Nm. Upp mot max varvtalet 9000 rpm sjunker sedan vridmomentet till 40 Nm.

Med tanke på att motorns användningsråde ligger mellan 3000 rpm och 6000 rpm så kan man konstatera att båda systemen ger en jämn kurva men att Albert & Albert typ 2 ligger väsentligt högre vid alla mätpunkter.

Under utveckling av systemet har konsulter vid STU och FOA anlåtats. Resultaten har delgivits Cagiva gruppen i Italien, som också har sponsrat hela projektet och en del av resultaten vi uppnått kommer att användas i utvecklingen av C S92 B.

Med vänliga hälsningar!

R. Olsson  
Docent vid Institutionen för Energiteknik vid Lunds Universitet



Peak value Ducati Original Exhaust System 49,2 Nm at 6150 rpm  
Peak value Albert & Albert Type 2 62,5 Nm at 5600 rpm

University of Lund Nov. 18 1991

R. Olsson  
Asst. Professor



Postadress  
Box 118  
221 00 Lund

Telefon  
046-10 70 00  
046-10 75 71  
046-10 74 94

Besöksadress  
Ole Römers väg 3  
Lund

# Scoop

## Cagiva/nyan nästan testad

När Cucciolotours glada sällskap guidades kring på fabriken i juli blev det som vanligt att ögonen topptrimmades när vi närmade oss *Grinden*. Den är en del av en drygt två meter hög avskärmning som är tänkt att skilja Ducatis utvecklingsavdelning och nyfikna gäster åt.

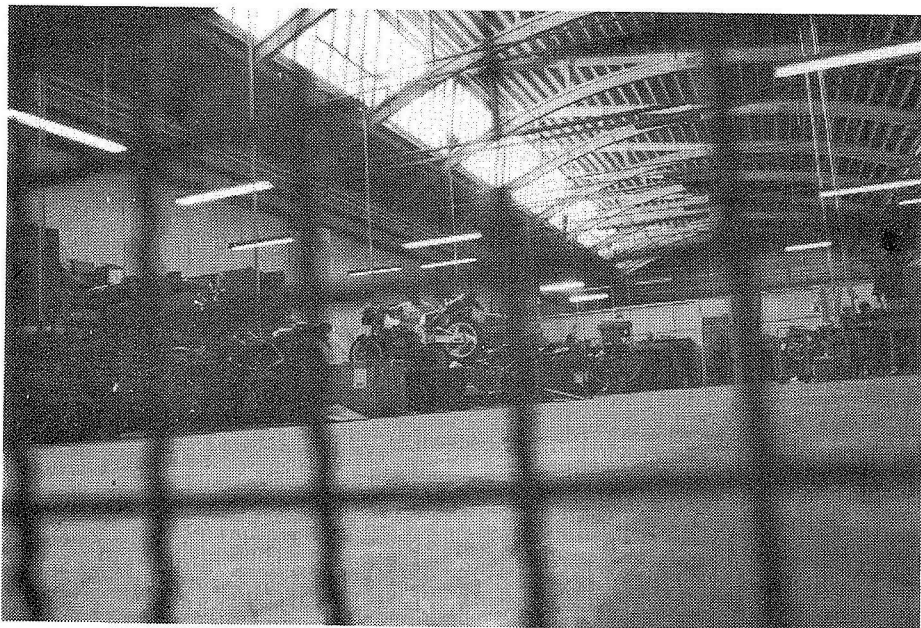
Det kanske brukar fungera men i detta fallet var gästerna osedvanligt nyfikna. Grinden är dessutom utformad på ett sätt som gör att en ogenerad svensk ducatatist med en ögat pressat intill gångjärnet kan se en hel del. Detta var vad vi såg:

En komplett motorcykel utan glasfiberkläder. Ramen var en kraftfull aluminiumhistoria av Cobastyp som

senare alla japaner återuppfunnit med namn som Deltabox och annat tjafs. Distinkta bockmärken ser väldigt bra ut och berättar även om att det är en prototyp vi ser. Hjul, bromsar och andra detaljer är Ducati standardutrustning, Öhlinare fram och bak.

Motorn däremot är ej standard. Alubalkramen döljer cylindrarna. Motorns vänstra sida skymtar under ramen och den liknar ingenting som kommit ut från Ducatifabriken på många år. Dessutom är aluminiumbensintanken placerad under motorn. Misstanken om vad vi sett får svetten att komma i pannan.

Vid lunchen senare träffar vi Maurizio Pompone som trots flitiga fabriksbesök (var 14:e dag) aldrig har sett cykeln vi talar om. Men lika nyfiken som vi lovar han att höra sig för. Efter ett kort samtal med sin egen fabrikkspion bekräftar han



Sensationen är ett faktum. Cagiva/MV-nyan premiärvisas i Cucciolo! Foto: T Tallin

vad vi trott. Det är den nya Cagiva 750 radnyan som ryktet har talat om i flera år.

De senaste åren har Ferrari varit med på ett hörn för att få snurr på den och om den nu står på hjul så måste de ha lyckats tillfredsställande med bankörningarna.

Några saker bör observeras. Bröderna C. har köpt rättigheterna till namnet MV Agusta. Ett namn intimt förknippat med tvärställda fyror. Att den nya nyan skulle kallas MV förnekas naturligtvis, men det finns all anledning att tro att så blir fallet. Vad skulle de annars ha Agusta till? Sälja crossar?

Den kommer troligtvis att bli röd/silver, som MV hade förr och som bröderna C. har använt från och till. Inte minst sedan de inte fick köpa MV-teamet 1976 utan drog igång ett eget 500-team 1978. Då med Marco Näsan Lucchinelli i sadeln på en röd/silverfärgad Suzuki.

Tanken är alltså att Cagiva skall spöa japsen utan kubikhandikapp i Superbike. 888:orna körs vidare av privatteam och den nya 916-hojen får enkelsving och körs av fabriken i Endurance. Mycket spännande.

JD

## Svenska Ducatiklubbens MEDLEMSLOTTERI

Ciao !

JAHA, DÄR VAR DET DAGS IGEN. DEN HÄR GÅNGEN ÄR FÖRSTA VINSTEN EN ISR-STYRDÄMPARE VI FÅTT TAG I.

HÄLL I ER. DEN GÅR TILL MEDLEM NUMMER:

317

YTTERLIGARE 5 VINSTER SOM BESTÅR AV EN "HEMLIS" GÅR TILL:

MEDLEMMAR:

070, 199, 544, 601, 609

VI GRATULERAR!

KLAGOMÅL KAN SKRIFTLIGEN INSÄNDAS TILL JONAS DAHL. DE KOMMER ICKE ATT TAS I BEAKTANDE. EVENTUELL VINSTSKATT BETALAS AV VINNARNA. ARRIVIDERCI.

GENERALISSIMO IL LOTTERITATA.

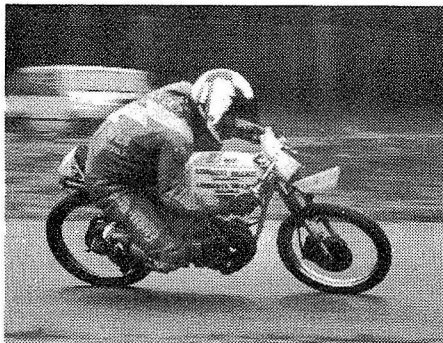
# Sukiyaki vann till sist

## Small Bore is back . . .

Ducatiklubben körde lördagen den 22 augusti sitt VM-mopperace på Åsum Ring utanför Kristianstad. Samtidigt körde Kalmar sin deltävling som har lite annorlunda regler. Samarbetet var nödvändigt då intresset från Ducatiklubben var dåligt. Endast 5 team var anmälda. Nu blev det hela 18 team.

Tävlingen i helhet kördes som ett heatrace fram till A- och B-finaler. Där efter följde ett fyratimmars endurance race där alla körde med så kallat Le Mans start.

Mopederna är från början svensktypade som sedan trimmats och lättats efter de regler som bestämmer hur det hela ska gå till. Ducatiklubbens regler säger original cylinder och förgasare samt fri modifiering av chassie. Kalmarreglerna säger 70 cc, fri modifiering.



Finkeloil Racing Team, här Rickard D.

Sukiyaki Rajsing Team består av Åke Ekenberg samt Tommy Denckert och Stig Arnesen (i Ducatisammanhang kända som Sukiyaki Big Bore Rajsing Team). Om

inte en vurpa i A-finalen (Åke) satt stopp hade Sukiyaki kommit på pallen, troligen som tvåa i heatracet. Men som plåster på såret visade det sig att det skulle gå bättre i det stora racet som uppdelats i två klasser.

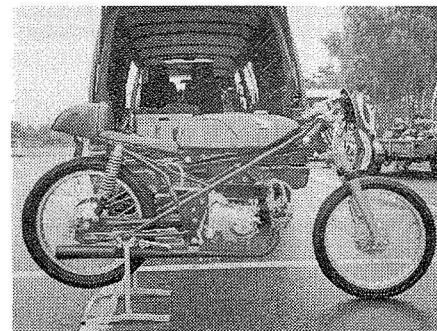
Hela racet var en annorlunda tillställning då de stora mopparna gick otroligt fort på rakorna men i böjarna fegade de hela tiden. Det fick till följd att våra små kom hela tiden ifatt i böjarna och blev ifrånåta på rakorna. Så det var stora problem att komma ifrån vissa av 70 kubikarna.

Team Fourstroke från Kungsängen ledde helt odramatiskt till 20 minuter före full tid. Då var de tvungna att köra in i depå för att tanka. (Deras Honda går nu som f-n, mycket imponerande.) Då missade de två varv som Sukiyaki behövde för att gå upp i ledningen i Ducatiklubbens race. För säkerhets skull var Sukiyaki inne och fyllde på ett par dl.

Finkeloil hade under hela racet jobbat upp sig till en tredjeplacering efter en hel del problem i början (så går det när man trimmat på sig). De har i alla racen kört med en ovalkolv som passat i cylindern. Varje gång som de satt i en ny så har den nypit.

Till detta race hade de fått cylindern borrarad och två nya kolvar med sig. Den ena nöp redan på träningen så reserven fick sättas i. Deras moppe gick bättre och bättre mot slutet och deras talesman påstår

att om det varit race på sex timmar så hade de kört ifrån oss allihopa (tro det den som vill).



Fourstroke Forevers Honda.

Nu fick de med stort vemod lämna över vandringspokalen till den annars ständiga tvåan Sukiyaki Rajsing. Finkeloil Racing

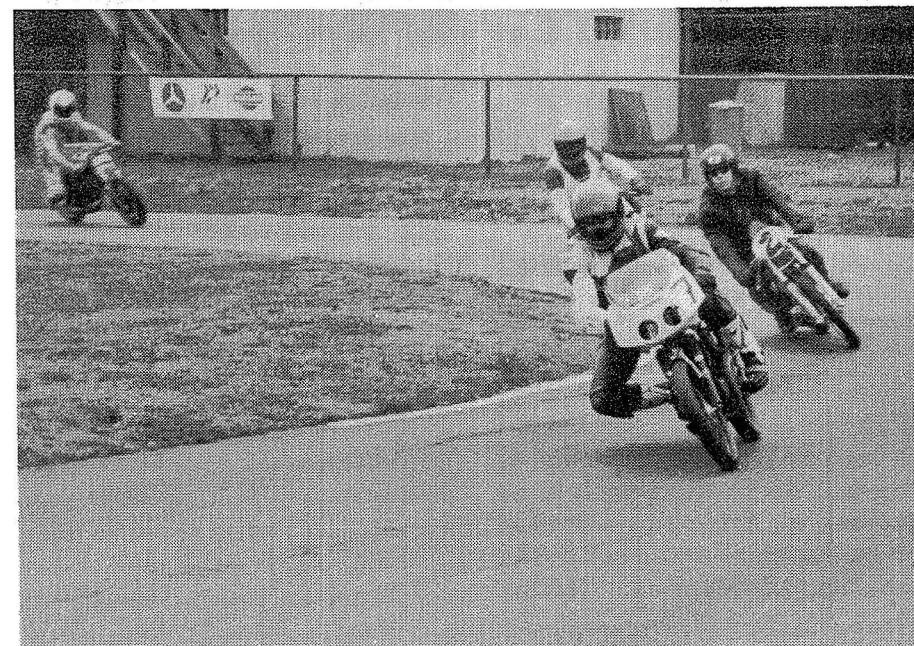
Team består av Magnus och Rickard Denckert samt Niclas Svensson.

Resultat Ducatiklubben

Sukiyaki Rajsing	214 varv
Fourstroke Forever	213 varv
Finkeloil Racing	210 varv
Goggles Boys	192 varv
DBS Panther	131 varv

Vinnare i Kalmarracet blev Team Claesson's från Bromölla med 223 varv. Tvåa blev Team Hesslehus med 222 varv och trea kom Team Admanus med 211 varv. Om Ducatiklubbens moppar hade kört i Kalmarklassen hade de belagt 3:e (Sukiyaki), 4:e (Fourstroke) samt 6:e (Finkeloil) plats. Så trots att de flesta i Kalmarklassen kör med större motorer så behöver det inte gå fortare.

Åke Ekenberg o Stig Arnesen



Sukiyaki (7) med Fourstroke (2) tätt efter.

# Jakten efter Dalsland Ring

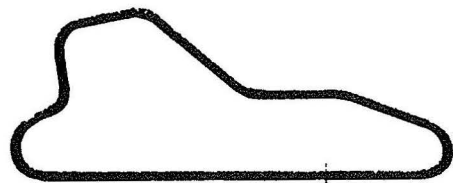
## En liten höstrysare

Visst hette den så? Jag satte mig käpprak i soffan och välte kaffekoppen för andra gången den dagen.

Naturligtvis skulle vi ägnat oss åt helt andra saker den kvällen men efter en stunds gemensamt sportradiohat hade sinnevärlden helt intagits av motorcyklar. Allt var som vanligt. Det var mörkt utanför fönstret.

- Dalslands Ring måste ha legat i Dalsland. Logiskt, men var där?

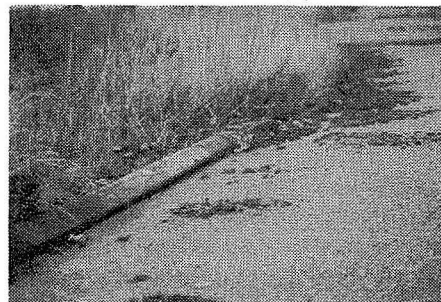
Vi hade återigen hamnat i 60-talet. Allt måste ha varit roligare då, det var vår övertygelse, eftersom vi inte var med. På 60-talet byggdes racerbanor i Sverige. Dalsland Ring var en och den användes inte längre.



En racerbana kan inte försvinna av sig själv och en gammal idé väcktes till liv: Jakten på den försvunna racerbanan. Så länge det fanns en chans att den var körbar eller ens synlig, måste detta undersökas. Det var en kulturhistorisk gärning, självklart, men ordet svartrace nämndes också.

Aktivitetsnivån skruvades upp och resten av kvällen fram till vargimmen letade tvenne gossar efter ett gammal

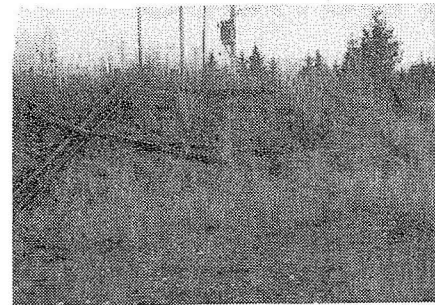
nummer av MC-Sport från -69, där vi påminnde oss om att ha sett en banskiss och kanske rent av en vägbeskrivning. Tidningen hittades till slut långt inne i en garderob.



Frenesin i vårt sökande var säkert frukten av en lidelse för racing som aldrig skulle kanaliseras i något fett fabrikskontrakt, eller något kontrakt alls. Julafton för en beteendevetare, tänkte jag och tömde det sista kalla kaffet i min torra strupe med en vämjelig grimas.

MC-Sport visste berätta att banan var 1.65 km lång och belägen mellan Steneby och Dals Långed (halvvägs till Kramfors, ni vet). Den gav god publiköverblick och var populär men hade tyvärr inga mc-lopp inplanerade för 1970 års säsong.

Jag var säker på att ha sett en bild i västkustens största morgontidning, relativt nytagen och i ett helt annat sammanhang, som visade en dam som rastade sin hund på den gamla motodromen. Bilden visade ett hyfsat stycke intakt asfalt. Också denna

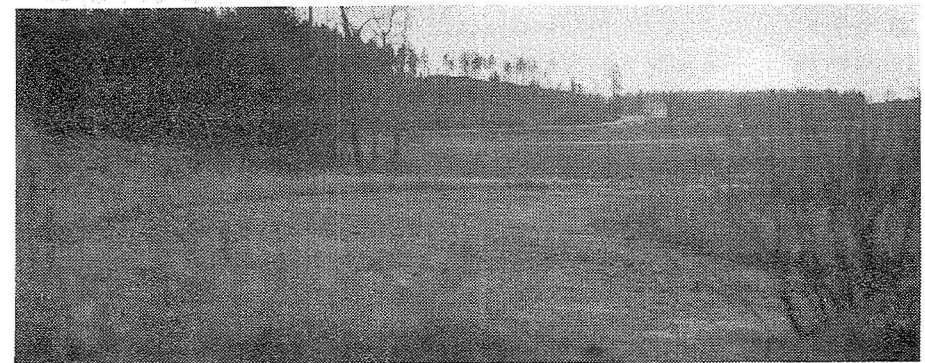


natt kallade John Blund och vi skiljdes med slutsatsen; *måste undersökas.*

Det ligger i höstens natur att mala ner entusiasmen och vi blev mer mottagliga för rykten som sade att kulturarvet plöjts till åkermark. Typiskt. Hela expeditionen svävade i fara och tids nog skulle första snön göra det svårt nog att hitta E6:an. Min gode vän som heller inte har någon stor egyptolog i familjen, försjönk i arbete, framskrämspolering och äkten-skapliga plikter.

December kom. Bakom adventsstaken lurade en orolig upptäckare. Lördagkvällens TV-sport visade bandy och rapporterade om ytterligare motordöd vid motorcykelmästerskap i Sydafrika.

Följande dag var frostig men det var barmark och jag vände, likt en Indiana Jones med flicksällskap och allt, dubb-



däcken norrut. Ett par timmar senare såg förundrade dalsländska lantbrukare en svart 760 guppa fram över frusna åkrar. Av banan inte ett spår. Modet tröt. Hade den motorstadion som sett 60-talets storfräsare wobbla och vinna på Manxar och MZ:or fått ge vika för det svenska spannmålsöverskottet?

Bittert tänkte jag att om det hade legat en fotbollsplan här, där dom där Gunnar Hedström och Ralf Green satt sina fötter, så hade riksantikvarien varit inkopplad och sett till att plogar ej fanns på miles avstånd.

En Solanum-keps tittade in genom sidorutan. Vi utbytte artigheter och jag förklarade generat vårt ärende. Solanum-kepsen pekade över biltaket. - De e nog en 100 meter kvar, sa han. Du ser lite bakom dungen där.

Vi gick sista biten. Mossbevuxen asfalt och krokiga, rostiga avbärräckan antydde vad som varit. 100 meter var en överdrift. Vi strövade runt i omgivningarna en stund. Inte ens en reklamskylt eller kvarglömd gammal MV-Agusta kunde vi hitta i snåren. När vi återvände till bilen såg jag för min inre syn gårdagkvällens TV-sportpresentatör. Han log.

Anders Nyström

# Senaste nytt från BoT/SoS

## Partikel-Janne nu igen

**P**remiären blev lyckad. Första Thunderbikeracet som gick av stapeln 30-31/5 på Ring Knutstorp höll vad den lovade. Veckan innan racet hade Monica Olander räknat in 133 anmälda cyklar, vilket får räknas som godkänt.

Hur många anmälda det var på SM-tävlingen på Gelleråsen samma helg vet jag inte, men Västra plockade in två debutantklasser veckan innan för att fylla på. Det verkar som om lågkonjunkturen slår mot roadracingen också. Vad gäller publik blev vi dock strået vassare än Karlkoga, vi hade 600 betalande, mot

drygt 500 på Gelleråsen. Vi måste vara nöjda med det resultatet. Hyllinge är i alla fall nöjda.

Vad jag vet har det inte gjorts någon sluträkning än, men deras uppskattning av läget på söndagseftermiddagen var att tävlingen hade gått ihop, och det var ju huvudsaken.

Nu var det lite tunt med folk i vissa klasser. De allra minsta classic-klasserna slås alltid ihop, det blir inte så många i varje. Max 500 cc klassen hade ett hyfsat startfält, medan stora klassen var helt full. BoT hade 23 anmälda, vilket är alldeles



Urban Söderbergs URM-Folan. Elegant bygge med svensk V-twin. Foto: MW

för lite. Och endast tre (3) insprutare var anmälda. SoS var 16 man anmälda till, och det var ju hyfsat med tanke på att det är allra första försöket. Dock är det många som inte är klara med sina cyklar, och jag vågar tro på ett betydligt starkare startfält på Gelleråsen första helgen i juli.

Vädret och stämningen var i alla fall på topp, och det satt en hel del publik i backen på baksidan. Veteranklasserna körde race redan på lördagseftermiddagen vilket gjorde att tidsträningspassen blev lite korta. Synd, men det drabbar ju alla lika.

Bästa träningstid i BoT hade Keld Sörensen med 1,06 g nånting. Sedan följde Juha Kyllönen och därefter Ulf Hansen som gjorde comeback med sin Bakker-Ducati 900 kamskaft. Ulf körde ingenting förra året men verkar att ha hittat formen direkt i år på sin snygga hoj.

Sörensens nya Ducati 888 SPS (racermotor till SP4:ans chassi) stannade när vi stod i startfällan och ville inte starta igen. Bränslepumpen hade lagt av. Då var Kyllönen ensam värsting i täten och han missade starten. Efter ett par varv var han dock ifatt täten som bestod av Dan Gustafsson, Ulf Hansen, Anders Jörgensen och Åke Ekenberg som var först ut ur första böjen. Juha höll sedan sin ledning in i mål och vann därmed injectionklassen och Ekenberg blev tvåa.

Dan var knappt tio sekunder efter finnen över linjen och var alltså bästa förgasarloj. Därefter följde Ulf Hansen respektive Anders Jörgensen. Sammanlagt 15 man i mål efter diverse haverier. Henrik Widigsson (som kör 750 i år) pajade tryckstången till kopplingen när starten till uppvärmningsvarvet gick, och Jorma

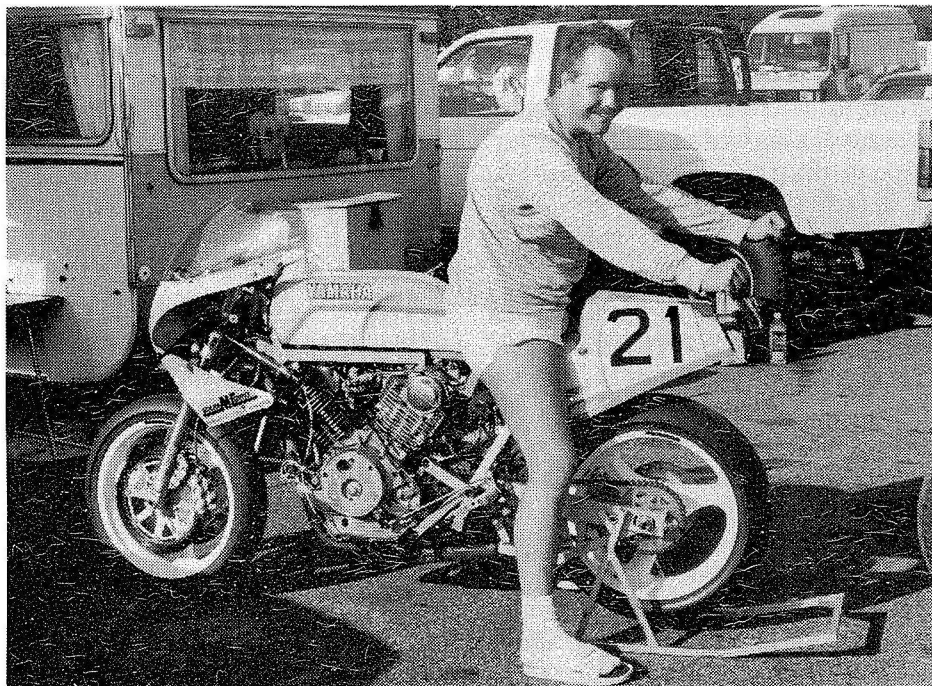
Lantta fick in ett permanent friläge på sin Ducati 750 TT1. Jorma körde den här hojen 1988 och -89 men köpte en SP2 till -90 års säsong. Nu har han valt att gå tillbaka till 750:an igen men har monterat på Öhlinsgaffeln med tillhörande Brembo fyrkolvsok och storskivor från SP2:an. Tyvärr kom det inte mer än två finnar nu, men det dyker förmodligen upp fler på Gelleråsen.

Det var ett ganska blandat maskinmaterial faktiskt. Två Yamaha, en Guzzi, en Rickman-Weslake samt Urban Söderbergs URM-Folan som till nästa race ska få en ny kamaxel, som inte är konstruerad för sidvagnsmotocross.

Sound of Singles var en något mer öppen affär. Kent Andersson var där med Hejira-Rotaxen och det var väl aldrig någon tvekan om att segern skulle hamna hos honom. Annars var det kanske lite tunt med specialare där, det är som sagt många som inte blivit klara med sina cyklar. Bröderna Dahl från Göteborg mekade i stort sett utan uppehåll hela helgen, men de kom inte så långt för det.

Janne Johansson gjorde skäl för sitt smeknamn *Partikel*, han kom nämligen med en motorcykel som bestod av just ett antal partiklar. Han kom direkt från Steinbach i Tyskland där han köpt motorn till sin Hejiraram. De hann aldrig starta motorn därnere, och knappt på Knutstorp heller för den delen. Men Janne har lovat att ha den helt klar till Gelleråsen.

Annars var det en del Honda XBR och några Yamma SRX, mer eller mindre trimmade, där. En av de mer trimmade var Henning Larssons. Kompressionen var nog lite väl hög, fast den sjönk när det gick håll i kolven.



Peter Lindqvist demonstrerar nya styrgeometrin. Uppenbarligen framgångsrik. Foto: SH

### Resultat Knutstorp 3 0-3 1 / 5

#### Battle of the Twins:

1	Dan Gustafsson	KMK
2	Ulf Hansen	RRKV
3	Anders Jörgensen	NRRK
4	Öistein Borch	NMK Oslo
5	Peter Lindqvist	SvDucKl.
6	Björn Andersson	HMS
7	Peer Christophersen	RRKV
8	Urban Söderberg	NMK
9	Johan Sverkesson	HMS
10	Jens Andreasson	HMS

#### Battle of the Twins Iniection:

1	Juha Kyllönen	JMU
2	Åke Ekenberg	HMS

#### Sound of Singles:

1	Kent Andersson	KMK
2	Mikael Sahlgren	BMK
3	Fredrik S Hermelin	LMS
4	Stefan Ringholm	BMK
5	Pontus Larsson	ASM
6	Bo Borg	ARC
7	Patrik Tidström	TMK
8	Thomas Lindquist	VMK
9	Leif Eriksson	FMK
10	Lennart Almersand	VMK

Kanske kan det i framtiden ur SoS växa en SuperMotard-klass. Det var två killar på varsin Honda XR 600 där och en Yamaha TT 600. Hondorna hade hjul och bromsar från Hondas sport 125:a och sportdäck medan Fredrik Hermelin som körde TT:n endast hade bytt däck. Men det var överraskande och vansinnigt roligt att se hur fort de körde. Fredrik hade tredje träningsridning efter Kent på pole och Bo Borg, på frugans XBR.

Gamle gode Kent tog starten direkt och höll den sedan in i mål. Bakom honom blev det dock upplagt för ordentlig fighting. Pontus Larsson på sin gamla SR höll andraplatsen säkert under de första varven före Mikael Sahlgren och Stefan Ringholm på XR 600:orna.

Efter drygt halva distansen började avståndet att krympa och snart var det en klunga om tre förare som snart blev fyra då Hermelin anslöt sig. Höghjulingarna lämnade snart Pontus bakom sig och det blev väldigt tätt om platserna två till fyra. Placeringarna skiftade varje varv och till slut blev det Sahlgren som drog det längsta strået och Fredrik Hermelin slutade som trea före Ringholm.

11 man i mål var kanske lite under vad vi hoppats på, men det blir ju alltid lite frånfall. Underhållningen var i alla fall på topp för publiken.

Vi ser fram mot nästa tävling, men innan dess lite skällning: 20 (tjugo) medlemmar har jag hitills inkasserat i BoT-Kommitten i år. Om vi har tur räcker de pengarna till porto ochpapper säsongen ut. I år har jag skickat info även till förra årets medlemmar, samt till en hel del andra som inte betalt. Det är naturligtvis inte rättvist mot de som har betalt, men det har gjorts under parollen *hellre fria än*

*fälla*. Dvs det är bättre att någon extra får info nu under premiäråret för Thunderbikes, så att ingen kan skylla på att de inte blivit informerade om racen.

Thunderbike-tröjan har kommit. Tröjan kostar 100:-, finns i L och XL, är vitt med stålgrått, rött och svart tryck. Det är Hanes utmärkta kvalitet och Screen-Tees har gjort trycket. Vill du handla över postgiro så sätt in 100:-, plus 15:- för porto, dvs 115:- på postgiro 449 79 28-4. Ange tröjstorlek, namn och adress så kommer den som ett brev i lådan.

ESW, Eksjö Special Welding, alias Erik Lundin, kommer att tillverka en serie med aluminium balkramar till enstånkor. I stort sett alla stammar kommer att kunna användas i ramen, Rotax, Hva, Husaberg, KTM och japsar.

Kitet innehåller: ram, gaffelkronor, sving, fjädringslänkage (ej stötdämpare), fotpinnar, fotpinneplattor, hjulaxel bak. Fjädringsgeometrin bak är i stort sett samma som TZ 250 -90. Hjulbas 1330 mm, 22 graders gaffelvinkel, material i ramen SIS 4425. Priset för detta kit kommer att bli otroliga 15 000:- plus moms. För mer info ring: ESW, 0381-103 70. Ring snarast, två ramar är redan beställda.

Andra Thunderbike-racet som gick på Gelleråsen 4-5/7 gick i samma fotspår som det första på Knutstorp. Cirka 130 startande är godkänt, men kunde vara lite bättre. 800 betalande åskådare är däremot väl godkänt. Precis som i Skåne hade arrangören lite svårt att skrapa ihop tillräckligt med funktionärer och vädjade därför till de deltagande och deras följe om hjälp. Om det hjälpte vet jag inte, men tävling kördes det i alla fall. Och

arrangemangen har jag absolut ingenting att anmärka på.

Jag trodde i min enfald att det skulle bli ett större startfält i SoS i Karlskoga än på Knutstorp, men så blev det ju inte. 14 anmälda var ju till och med sämre än första racet. Och det kan ju var och en räkna ut, att det inte ser så där vansinnigt bra ut inför nästa säsong, när man ska övertyga arrangörer om vilka klasser de ska ha med på sina tävlingar. Ni får en chans till, mer om det senare.

Gamle gode Kent var ju naturligtvis där och innehade också pole position. Han missade emellertid starten rejält och Fredrik Hermelin tog ledningen och höll den i ungefär halva loppet.

Fredrik, som nyss byggt färdigt sin egen fälttävlansbana för havrestänkor, hade köpt upp sig på en CCM med Rotaxmotor sedan förra racet för att Yamahan inte gick tillräckligt fort. Och nu lyckades han hålla båda de bohusländska XR 600:orna bakom sig, och den här gången kom Stefan Ringholm i mål före Mikael Sahlgren. Femma blev Bo Borg och sexa Svenska Ducatklubbens ordförandes bror, Magnus Dahl, på Team Bros Racings extremt budgetstrama TTTZ 600.

De upptäckte på fredag förmiddag (dagen innan tävling alltså) att växellådan hade skurit. Klyvning av motor, inhandling av beg växellåda på Z-Service och därefter montering av motor igen. Men det gick ju bra ändå. Förmodligen är växellådan och däcken tillsammans dyrare än resten av motorcykeln.

Partikel-Janne Johansson kom faktiskt också i mål med sin Heijira-Rotax. När han får avgasröret helt tätt kanske den dessutom går fort. Vi såg två nya byggen där, Västeråsduon Anders Fridman och

Ulf Andersson hade fått klart sin Yamaha TZR/Rotax och Anders (som första gången ut på stampen körde fortare än på sin Rob North Trident i stora classic) låg bra till när avgasröret vibrerade loss.

Vidare Stefan Sahlsten från Lerum som mixat ihop en Kawasaki KLR 650 motor med ett Suzuki RGV 250 chassi. Han fick tyvärr också bryta pga överhettad motor. Det är alltid lite inkörningsproblem med nya byggen, nu gäller det bara att det blir tillräckligt med utsortering under detta året så att vi har mer att "visa upp" inför nästa säsong.

22 anmälda till BoT-racet. Det är väl att bara att konstatera, verkar det som, att svunna tider aldrig återkommer. Nåväl, det är väl inte mycket att göra mer än att kämpa vidare. Två av finnarna fick kasta in handduken redan efter fredagens fria träning. Timo Merentie vurpade i början av start och målsvingen och plötsligt var hans motorcykel bara hälften så hög som innan. Juha Kyllönen tappade ett ventil-säte i främre toppen på sin 888:a. Han hörde ett missljud precis som han startat upp hojen inför en andra tränings-session och stängde omedelbart av den igen så det hann aldrig bli några skador.

Snabbast efter tidsträningen var Dan Gustafsson på sin Spondon-Ducati 900 före Ulf Hansen på sin Bakker-Ducati 900 och Vesa Lehtinen på sin Ducati 900. Bästa insprutare kom faktiskt inte förrän på sjätte plats, Åke Ekenberg var det. De värsta höjdarna saknades alltså.

Dan och Vesa stack till spets direkt när starten gått och de hade en spännande fight hela racet. Till slut drog i alla fall Gustafsson det längsta strået och korsade mållinjen en knapp sekund före finnen. Men det var på håret, oljetryckskontakten

på Dans hoj pajade på näst sista varvet med kraftiga rö-signalerna som följde. I målsvingen på sista varvet hade han kraftiga släpp och fick väl sänka tempot lite, men Vesa som låg precis i hälen såg vad det var och vågade inte chansa på att köra om på utsidan ifall det blev totalsläpp.

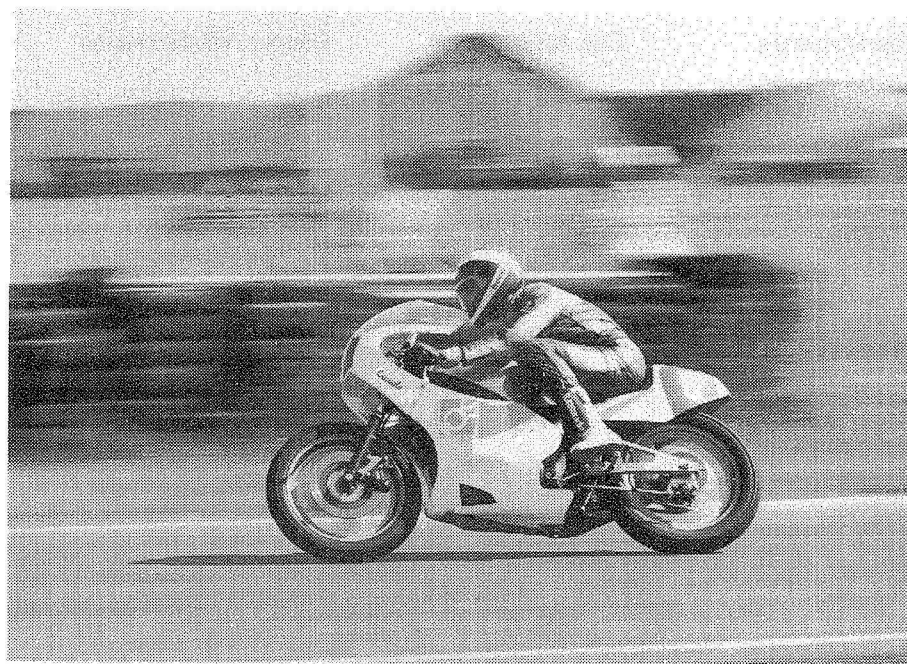
Trea blev Ulf Hansen 20 sekunder efter med Peter Lindqvist ytterligare 3 sekunder efter. Det var Peters bästa resultat på TR 1:an som nu fungerar riktigt bra.

Så gick färden söderut igen och dansktävling på Knutstorp 18-19/7. Det hittills vackra vädret såg ut att ge med sig, men det klarade sig faktiskt hela helgen förutom några droppar på lördagens eftermiddag. Arton man anmälda gjorde att BoT slogs ihop med SuperCup (750 std) för att fylla ett fält. Från början var det

meningen att vi tom skulle köra racet tillsammans men det lyckades vi avstyra på söndagsmorgonen.

Nu var både Sörensen och Fredrik Jönsson närvarande. Sörensen tog som väntat pole men faktiskt lyckades Dan, som verkar ha fått ordentlig snurr på sin båge, att knipa andra tid före Fredde. De hade i och för sig exakt samma tider i protokollet, men Dan var placerad före. Vesa Lehtinen var fjärde man före Anders Jörgensen. Sörensen tog naturligtvis starten och höll sin ledning ända in i mål. Fredde tog en andraplats och bakom honom utkämpade Dan och Vesa återigen en ordentlig fight, denna gång med finsk vinst. Åke Ekenberg körde ett bra race och kom femma före Anders Jörgensen.

Ulf Hansens hoj pajade, tyvärr vet jag inte vad det blev för fel på den. Även Peter



Cucciolos absoluta favorit Jan Johansson på väg mot en övertygande . . . Foto: SH

Resultat:  
Förgasarhojor överst, insprutare under.

#### Karlskoga 4-5/7

- 1 Dan Gustafson
- 2 Vesa Lehtinen
- 3 Ulf Hansen
- 4 Peter Lindquist
- 5 Björn Andersson
- 6 Bo Borg
- 7 Urban Söderberg
- 8 Johan Sverkersson
- 9 Peter Hanslin
- 10 Jörn Thomsen

- 1 Åke Ekenberg
- 2 Arvo Harmaajärvi
- 3 Sverker Stensson

#### Knutstorp 18-19/7

- 1 Vesa Lehtinen
- 2 Dan Gustafsson
- 3 Anders Jörgensen
- 4 Bo Borg
- 5 Johan Sverkersson
- 6 Björn Andersson
- 7 Urban Söderberg
- 8 Henrik Widigsson
- 9 Jörgen Andersson

- 1 Keld Sörensen
- 2 Fredrik Jönsson
- 3 Åke Ekenberg
- 4 Arvo Harmaajärvi
- 5 Kristian Victor

#### Anderstorp 25-26/7

- 1 Dan Gustafsson
- 2 Peter Hanslin
- 3 Anders Jörgensen
- 4 Peter Lindqvist
- 5 Bo Borg
- 6 Henrik Widigsson

- 1 Fredrik Jönsson
  - 2 Keld Sörensen
  - 3 Åke Ekenberg
  - 4 Kristian Victor
  - 5 Steffen Buusman
- Sammanlagda ställningar

#### Cup Förgasare

- 1 Dan Gustafsson 77p
- 2 A Jörgensen 45p
- 3 V Lehtinen 37p
- P Lindqvist 37p
- 5 B Borg 34p
- 6 U Hansen 32p
- 7 B Andersson 31p
- 8 J Sverkersson 26p
- U Söderberg 26p
- 10 P Hanslin 24p

#### Cup Insprutare

- 1 Å Ekenberg
- 2 K Sörensen
- F Jönsson
- 4 A Harmaajärvi
- 5 K Victor
- 6 J Kyllönen
- 7 S Stensson
- 8 S Buusman

#### Danska Mästerskapen

- 1 K Sörensen 68p
- 2 A Ekenberg 54p
- 3 F Jönsson 37p
- 4 K Vistor 34p
- A Jörgensen 34p
- 6 D Gustafsson 32p
- 7 Bo Borg 27p
- 11p

Lindqvist fick kasta in handduken, sedan hans kamaxel i bakre toppen totalt tappat sitt härdningsskikt pga en igensatt oljekanal. Synd.

Det var lite färre anmälda till danskracet på Scandinavian Raceway 25-26/7 och där blev det tyvärr samåkning med SuperCup hela helgen. Själv var jag inte

där, men från de som var har jag hört att det inte var speciellt roligt. Tränings-tiderna vet jag ingenting om, men jag vet en del om racet.

En klunga om fyra man formerade sig ganska omgående; Sörensen, Fredrik, Dan och Åke Ekenberg. De höll sig väl samlade och Dan hade inga större

problem med att följa superbikesen över flygrakan, bara han kom in i ordentlig slipstreaming direkt. På fjärde varvet hände något med Dans hoj och han tappade mark mot de andra.

En genomgående bult till fjädrings-systemet hade lossnat och åkt ut en bit och skrapade följdaktligen i marken i högerkurvor. Dan upptäckte emellertid detta och sparkade in bulten igen på rakan varje varv. Koncentrationen blev dock lite lidande av det hela och han tappade som sagt mark till de övriga. Men på något sätt fick han upp tempot igen och lyckades jaga ifatt Åke som låg strax efter ledande Fredde och Sörensen.

Inför sista kurvan på sista varvet (den tvära depåvästern) hade Dan lyckats passera Ekenberg men fick en ordentlig sladd och tvingade därmed också ut Åke i gräset, som fortsatte mot mållinjen med vilt spinnande bakhjul. Men det räckte inte. Gustafsson blev trea bakom segrande Fredrik och Keld Jo, som inte är van att bli besegrad i DM-BoT-serien. Att Anderstorp är en bana för 888:orna märks väl, fyra insprutare bland de fem bästa.

Anmärkningsvärt var att Peter Hanslin som är ny för året blev sexa och att Peter Lindqvist stoppat i TR1 orginalkammen och blev åtta. Peter var absolut sist ut på rakan efter starten och hans surhink gick

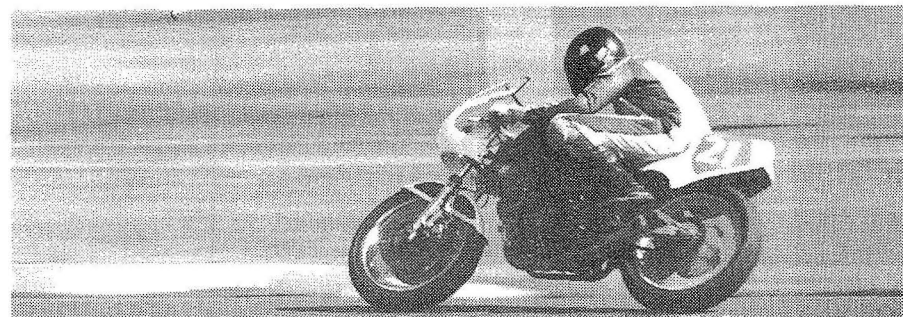
säkert 50 km/h långsammare än de snabbaste hojarna. Kanske var det sista gången vi såg Henrik Widigsson på en racerbana då han lovat sig själv att sluta när han blivit sist. Men jag tror att han ändrar sig om det . . . Vidare tappade Johan Sverkersson en del av ett kolvbulstclips och slog sönder bakre kolv och cylinder.

Det är ganska typiskt att det år som klassen delas in i insprutare och förgasare behövs det knappast. Vad gäller sammanställningen i DM har jag ingen komplett lista men hoppas att ovanstående stämmer.

Thunderbike-tröjorna börjar att ta slut. Idag finns det 4 stycken XL kvar här hos mig. Det finns kanske några i grannländerna också, men för att Du inte ska bli utan, beställ idag. Tröjan kostar endast 100:-, plus 15:- i porto som du sätter in på postgiro 449 79 28-4, betalningsmottagare BoT-Kommittén. Ange (önskad) storlek och namn och adress först. Ass.

Förra årets tröja finns det några få kvar av också. Priset, 50:-, är skamligt lågt för en sådan fin tröja. Beställ på samma sätt, men välj mellan M, L, och XL. Jaha, då ses vi i Finland, då. Ha det så bra så länge.

*Björn Andersson*



Lillebror Dahl på ett oljefritt Gelleråsen. Körde inte Herr Ordföranden? Foto: SH



# KLUBBPRYLAR

TYGMÄRKE GRÖN VIT RÖD. 25:-/st.  
KLUBBNÅL OMKRING 15mm LÅNG 25:-/st.

## JACKAN:

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

## WORLD-CHAMPION T-SHIRT:

Raymond Roche -90, Doug Polen -91.  
Rött/grönt tryck, vit tröja. Vrålmaxad.

STORLEKAR **LXL**  
Pris 120:-

### DUCATI-MÖSSA



Ett fåtal  
knallröda

70:- st.

POSTGIRO 604452-3

# KLUBBPRYLAR

## COLLEGE T-SHIRT

750 F1

VIT MED GRÖNT TRYCK

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)"

Vit långärmad t-shirt  
STORLEKAR M,L,XL  
Pris 100:-

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

POSTGIRO 604452-3

# BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

## Säljes

Ducati 750 Sport -89. 2 000 mil, utrustad med 2-1 system (bra ljud, använd bullerfonden). Något japaniserad med Mikuni-förgasare, kan demonteras. Pris 42 000:-  
Månkan 08-56 03 15 92

## Säljes

Jag försöker sälja min 750 Paso -90. Den har gått 1 100 mil och är helt perfekt. 48 000:- är billigt!  
Karl-Erik 0413-341 93

## Säljes

Ge mig ett bra pris så kanske jag säljer min 750 F1 -85. Den har gått 2 400 mil och har fått den service den förtjänat genom åren. Intresserad?  
Sigge 08-96 72 99

## Säljes

Ducati 851 Strada -90. Har gått ett race och strax under 100 mil totalt. En del specialdelar medföljer. Pris: 40 000 FMK, ca 52 000:- Ring för info:  
+358-0 8797100, Jouni Ahonen. (Finland)

## Köpes

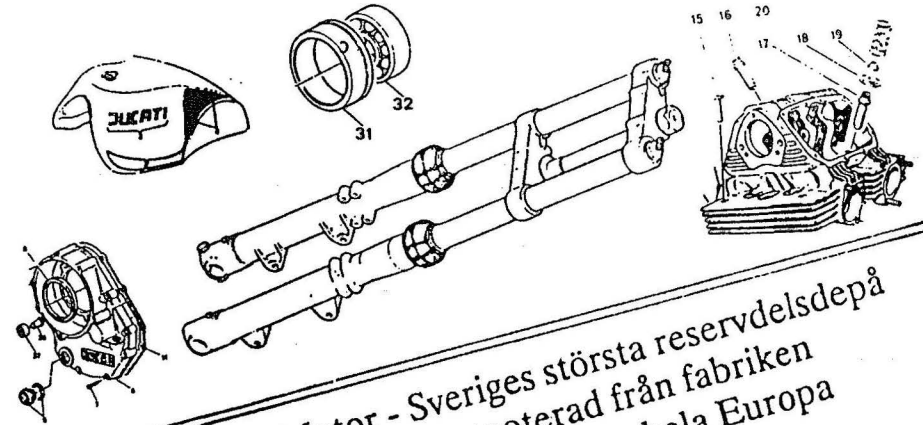
Öhlindämpare (beg i bättre skick) passande till 600 Pantah -84.  
Thomas 0586-389 96

## Säljes

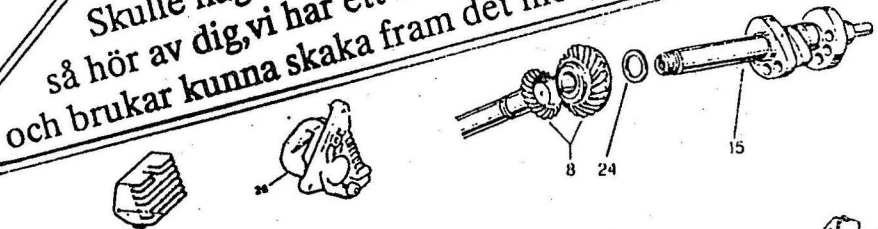
Bromsok Brembo stora 2-kolvs, 998:-, kamaxlar 900 SS original, 2 st, 1 000:-, tändspole Bosch, 500:-, Boschpickuper, 2 st, 1 000:-, ekerfälek bak m trumbroms till GTS.  
Jonas 0302-323 30



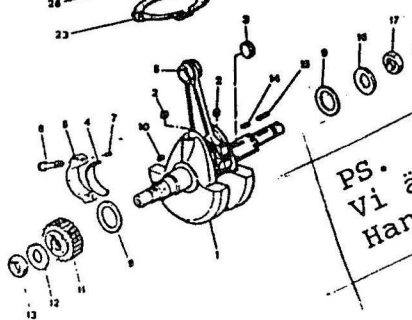
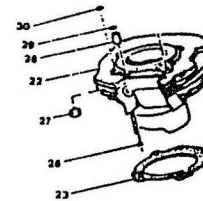
# DUCATI RESERVDELAR



Biscaya Motor - Sveriges största reservdeldepå  
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



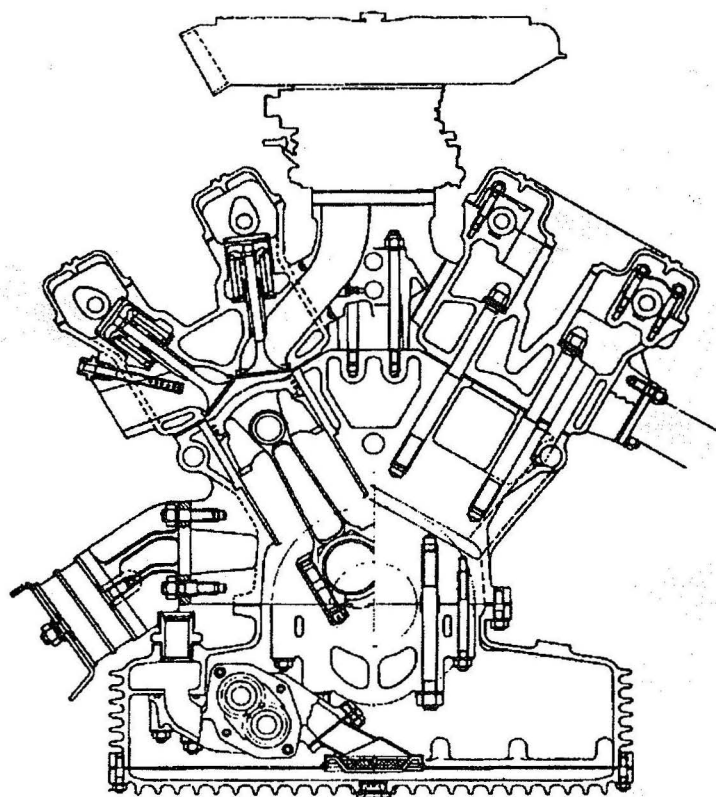
PS.  
Vi är sams med Norbeck igen.  
Han har skärpt sig ordentligt.

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

---

---

Numrets veck.



Ferrari 4.4 l V12 1969. Gåshudsgenererare.

---

---