

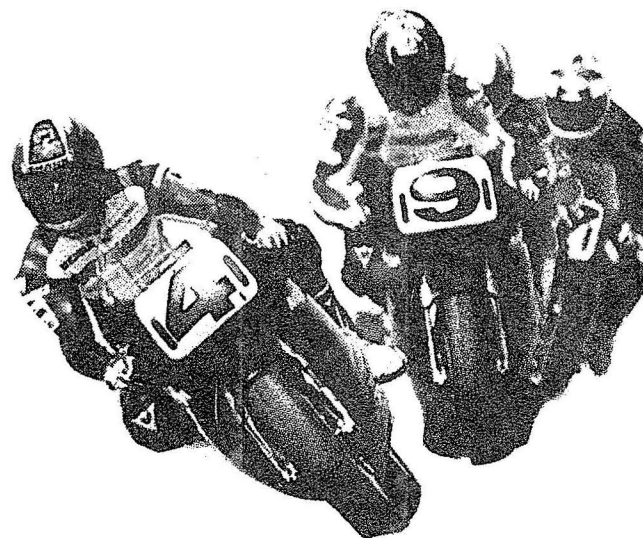
Cucciolo



Senast med det senaste.

Nr 2/1993

Nr 45 sedan Nr 1



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN

Svenska **DUCATI** Klubben



Cucciolo

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

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

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

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

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

STYRELSE/BOARD

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

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

ADRESS/ADDRESS

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

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

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

TRÖJOR OCH DEKALER

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

NYA OCH GAMLA TIDNINGAR

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

BULLERFONDEN

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

BANKKOMMITTÉ

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

LOKALA KONTAKTMÄN

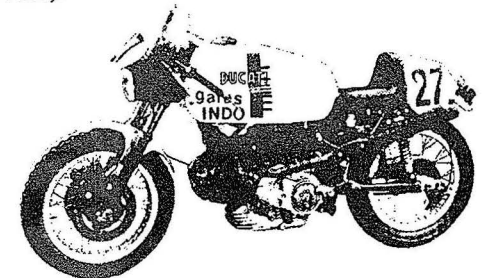
Norr: Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, 952 00 Kalix, tel 0923-111 47
Öster: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö, tel 08-766 22 84
Väster: Sven Cullman, Norra Klostervägen 7, 505 92 Hedared, tel 033-421 45
Söder: Mats Håkansson, Storgatan 14 A, 261 31 Landskrona, tel 0418-227 33

FOREIGN COORDINATORS

Lars Ekeman, Sandviksvägen 56, S-162 40 Vällingby, Sweden: England, Denmark, The Netherlands, Finland, Japan, Italy (correspondance in English please).

Per Skogman, Köpmannagatan 60 A, S-952 00 Kalix: Germany, Austria, Switzerland (correspondance in German please).

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



Ord från ordföranden

God vår på er. När detta skrivs håller det på att bli outhärdligt varmt ute, dvs 16-17 grader. Diset som dämpade entusiasmen igår är borta och allt är helt enkelt rätt. Det är naturligtvis just då som undertecknad har lovat att följa med och åka BÅT! Avsätt mig nu. Annars hinner ni nämligen inte. Av tradition och sunt förnuft sitter en styrelse i två år och Den Nya Styrelsens terrorregim närmar sig sitt slut.

Såja, torka tårarna, det kommer väl nya styrelser. Varför inte du själv med några närboende polare? Eller du kanske känner någon som skulle tycka att det vore kul men som inte kan med att föreslå sig själv? Ring valberedningen, Gunnar (011-161443) eller Janne (08-6695933) och snacka om saken. Det enda som behövs är faktiskt att någon i styrelsen varit med tillräckligt länge för att veta hur klubben fungerar, på ett ungefär. Och så lite idéer om vad man vill göra.

Ni fyra som läste ledaren i förra numret kanske lade märke till att en av de nämnda dekalerna ännu inte dumpit ner. Det är den lilla söta trikoloren som den förra styrelsen har haft sånt jobb med som möjligen, möjligen följde med detta nummer eller kanske blir det nästa? Det hänger på hur stressade stockholmsgänget som packar tidningen är. Men någon gång kommer den, var så säkra.

Det var allt. Sommaren är här. Kör långt, fort och vackert.

JD

Mässbilder: Micke Werkelin
Finnkopp

- 5 Senaste nytt
- 52 Spisstrudar & Volvo-bilar
- 57 BoT info
- 61 Insändare
- 62 Kulturcucciolo
- 65 Bildspelet som bidde en stumlåda
- 67 Annonser

Presstopp nr 3 den 30/7. Skicka materialet till: Micke Werkelin, Pyrolavägen 52, 181 60 Lidingö. Tel 08-7662284 eller under semestern: 0498-224329. Ha en riktigt skön sommar.
MW

Skåningar

Genom mina kontakter i den undre världen i Malmö har jag fått reda på att Dirty Dräggels, som har blivit fullvärdiga medlemmar i Hells Angels håller på att konkurrera ut maffian. Så om du är sur på mamma är det bara att beställa ett hot eller om du så vill, ett litet mord.

Nu behöver man annars inte längre åka över till Danmark för att köpa ett vapen, änglarna säljer mer än gärna till dig för 2.500:-. Tyvärr känner jag inte till vad de tar för hot och mord.

Så alla ni personer som skriver officiellt (läs:journalister) och läser denna ypperliga lektyr, tänk på vad ni skriver. Kom ihåg vad Westenius (fd MCM) råkade ut för, eller ännu bättre dra upp det i dagsljuset å visa att vi inte godtar sådana metoder!

Fotnot: I och med att vi bor i Sverige: det är olagligt att hota någon, eller att låta någon annan framföra det till din lilla mamma (gäller även ett litet mord). Om ni skulle prova står inte denna tidning för konsekvenserna. Allvarligt menat, jag vet att de håller på med att framföra hot, beställda sådana (pistolhot). Mord har jag ej, än, fått bekräftat, och hoppas att vi slipper!

KR

Leek femma

I något nummer av Superbike (svenska) kan man läsa sig till att värstingarna på redaktionen har en ny sägen; förhöjd styrfart= över 180!

Samma tidning har haft en tävling i att utse Sveriges populäraste motorcyklist. Naturligtvis vann Christer "Cralle" Lindholm som kör Y-ma i Superbike. Tvåa blev Peter Linden en annan RR-förare, trea kom Peter Johansson, en crossnubbe. Till, antar jag, redaktionens besvikelse hamnade två av deras medarbetare först på femte å sjätte plats. Den ene var Jan Leek, den andre var Mr X, han som vann över tåget X 2000.

Priser delades ut till tre dragna (inte fulla) vinnare. Första priset var en Y-majacka med ett signerat idolkort (undrar hur ett idolkort ser ut?) av Cralle. Andra priset var en tuff Hdatröja med ett (igen) signerat idolkort av Lindén. Tredje pris, det som tar priset, är naturligtvis en crosströja med Superbike logon samt ett signerat kort av, ingen mindre än Mr X.

Härmed röstar jag för att utmanaren i nr 5 -92 blir årets idol. Svenska Ducati-klubbens T-shirt med din signatur, du är min idol!

KR

Plasttankar

I England har det varit förbjudet att ha plasttank på motorcyklar. Hur länge vet i sjutton. Norton hade ju plasttank för 25 år sen. Men det var då det. När det inte fanns nån brittisk MC-industri kunde man ju införa förbud. Men nu finns det MC-industri i England igen. Triumphs senaste off-road modell har plasttank. Och, vips, tar man bort lagen. Det innebär fritt fram för bl.a. Aprilia RS 125, BMW R100GS, Gilera Nordwest 650 och Cagiva Elefant. Generalagenten för Cagiva sålde 20 stycken Elefanter på stort, innan de ens kommit hem!

MW

Kortslutning

Undertecknad har fått haveri i hjärnmaskineriet pga en oväntad upptäckt. Det finns tydligen nu levande förespråkare för sk sidventilmotorer. Den stora frågan är alltså VARFÖR? I min trygga värld som endast innefattar kända och pålitliga konstruktioner, antingen med dubbla kamaxlar eller desmodromisk ventilstyrning är sidventiler enbart ett antikt och historiskt begrepp utan förankring i verkligheten. En relik som att finna på museum. Föreställ er den onormala belastning som intellektet får utstå vid de fåfänga försöken att finna en förklaring. Vad kan en sidventilare som inte en desmo eller Alfa eller Ferrarimotor kan?!! Är det någon i den djupt insatta läsekretsen som sitter inne med orsaken till denna oförklarliga sidventilsfixering? Fatta pennan i så fall. Gräsklippare med ursprung på andra sidan Atlanterhavet har sidventilmotorer. Trots sin blygsamma storlek så spy dom ut så ofantliga

mängder skadliga ämnen att det är föreslaget att totalförbjuda bensindrivna gräsklippare i Los Angeles. Så vitt bekant har ingen föreslagit övergång till desmodromiska motorer med fullvärdig termisk verkningsgrad. Det sänker totala bränsleåtgången och minskar halten och mängden av skadliga förbränningsprodukter. En plågsam fundering från Pelle längst i Norr.

PS. Jodå, det har tinat fram små fläckar asfalt på vägarna här och var...DS.

PS

Garelli byter ägare

Det gamla italienska MC-märket Garelli har mest gjort moppar under senare år. Det har inte gått särskilt bra, och man var konkursmässiga för några år sen. Nu har man blivit uppköpta av Fantic, mest kända för sina Trial-maskiner.

MW

Man Of The Year

Calle Fogarty blev vald till Man Of The Year i en omröstning i MCN nyligen. Det visar i alla fall att Ducati valde en populär förare. Han lär få ett "wild card" från Cagiva att köra Englands 500GP i år. Han har redan provsuttit V593:an.

MW



Kändisjournalistik.

Tidningen Land ägnar sig i huvudsak åt agrara frågor men känner sig dessutom ha stort ansvar för miljön. Det oaktat utkom dom med ett temanummer om trafik och fordon. Tom tvåhjuliga åkdon. Med motor. Då är det tvunget att ha med tvättäkta entusiaster i branschen. Alltså intervjuar man bemärkta personer som Glas-Harry, MHF:s Sören Gustafsson och så allas vår Hr C.Glenning. Glas-Harry kräver ingen närmare presentation och Hr Sören hoppar vi över eftersom han åker BMW. Tidigare körde han H-na. Men hr C.G. avslöjar sig som en sann återfallsförbrytare och tillika entusiast. Han anser att en MC skall avkasta skit under naglarna vilket de österländska tillverkarna fördärvat helt och hållet. "Förbaskat charmlöst". Så vår vän håller sig till Engelska och Tyska produkter. Han har troligen ägt ett femtital hojar. Det började i späd ålder med en ILO lättviktare och fortsatte via en tvåväxlad JB till den nuvarande Gold Flashen. Med denna puttrar han Sörmland runt med hustrun bakpå i samtalsvänlig takt. Det är så skönt att känna solvärmen och humlor kan bli verkligt elaka i högre fart... Men i begynnelsen körde han cross och efter ett, tydligen mer än vådligt, hopp övergick han till speedway. Blott för att upptäcka att kroppskonstitutionen lade hinder i vägen, men det spelade kanske inte så stor roll eftersom damerna i omgivningen började ha åsikter om tvåhjulingsåknigen. Dessutom mår väl anlagda frisyrier inte väl av att åka bakpå.. Så hjen blev insats till en fyrhjulig och hur det gick har vi sett i TV:n. Men i garaget finns fortfarande en

Jawa från kolsteybbsepoken, och en Maico från crosseran. Jawan går fint att göra fåror till potatisodlingen med och så är den ju miljövänlig eftersom den går på metanol. På femtitalet ägde han en krigar-H-D med äkta kulhål i bakskärm och i samband med det kryper det fram att det nog egentligen är en äkta glidarhoj spaningarna är inriktade på PS

Big Money

Cagiva i USA har samlat ihop 250000:- som man kommer att dela ut som bonuspengar till Ducati-förare i USA:s Superbike.

MW

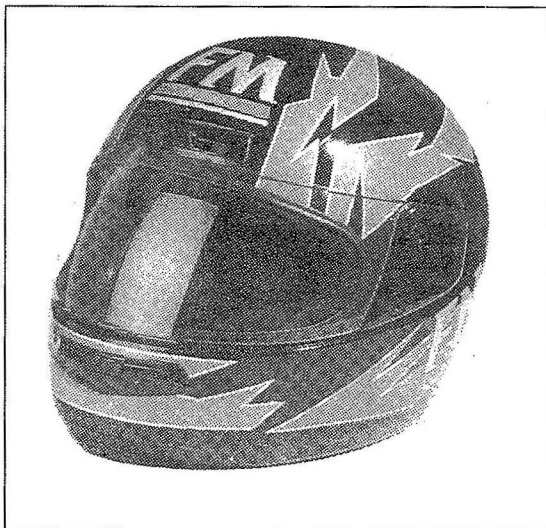
Endurance

Raymond Roches fabrikssteam med Giancarlo Falappa, Calle Fogarty och Simon Crafar ställer upp på årets 24-timmars Bol d'Or den 18-19 September. Team manager blir... Ja det kan du läsa på annan plats. Raymond kanske ställer upp själv nämligen ihop med Christy Rebuttini. Ett tredje team skall bestå av unga franska förare. Det ryktas också om att Mat Mladin eller Doug Chandler blir med i Raymonds team! Hojarna man skall köra på sägs vara 1994 års modell av Superbikehojen, förmodligen med enkelsving och 916cc. Mertens och , givetvis, Garriga har också nämnt som förare.

MW

Falappa-hjälm

MC-Boden i Stockholm har blivit generalagent för FM (Fimez) hjälmar.



Man tar bl.a. in Falappa-hjälmen i förra och förrförra årets färger, Force One. Cucciolo har testat en i några mil och tycker att den är helt perfa. Till att börja med luktade det en hel del lösningsmedel när man hade hjälmen på sig -vilket tydde på att hjälmen var mycket färsk-, men det gjorde bara att man blev lite mera uppåt och gladare. Hjälmen är den tystaste på marknaden och var den enda hjälmen som fick fem stjärnor i MCN:s hjälmtest nyligen. Den var ju dessutom bäst i Motociclismos test för ett par år sen.
MW

Ännu mer från Pites horisont.

När man monterar radialdäck så är det allra viktigaste vid den operationen att fälgbredden och däckdimensionen harmonierar. Man kan ställa sina gamla hjul i hönshuset och skicka efter nya. Då får man säkerligen också kroppsarbete en del med att anpassa bromsskivor och ryckutjämnare och dylika detaljer. Men

det finns en annan metod. Han Marklund i Pite. Ja, egentligen Altersbruk, men söder om Jävre sammanfaller alltihopa till Pite så låt gå för

det. Vetgirighet fick mig att ringa honom. Han svarar av fälghornet och lägger i en remsa. Priset blir ungefär det samma oavsett breddökningen. Det rör sig om femtonhundra till niohundra svenska mynt. Faktiskt överkomligt med tanke på vad nya hjul kostar. Och inget krångel med bromsar osv. Men det kröp fram att han Marklund har en bromsbänk också. Han anfaller på

växellådan och sen är det bara att söka upp alla hästar som fallit i dvala. Han Marklund får nog vara beredd på besök och inte så värst långväga ifrån. Annars duggar förfrågningar från de mest okända platser i vårt land. Han Marklund kan vara glad att vi inte bor i das Vaterland ty där har tre bröder slagit sig på samma sorts operationer. Där skall varje hjul godkännas. Det innebär förstörande provning. Fälgen trycks ihop och svetsen får inte brista. Inte nog med det. Var tjugonde fälg skall röntgas. Men bekymren upphör inte därmed. Varje enskild hoj som får bredare hjul är tvungen att få ändringen införd och godkänd i registreringspappren. Mot stadgad avgift självfallet. Bröderna svetsar nya fälghorn mot det gamla centrumet och vid stora breddningar så ökar hjuldiametern en tum. Men med Marklunds metod ändras inte diametern. Vi får säkert till-fälle att återkomma i ämnet.
PS

Hojtest.

Den jätteballa moppetidningen har genomfört test och provkörning av ett par hojar av xyz-typ. Det hela gick av stapeln i Spanien. Vi noterar att båda hojarna kördes på PIRELLI Dragon. Om väghållning och hästkrafter och stötdämpning talas en hel del men om däcken nämns bara att vid det avslutande provet på Calafat finns personal från Pirelli som skor om båda hojarna, tydligen för att däcken inte skall kunna inverka till någondera maskinens fördel. Men om hur däcken inverkar på köregenskaperna inte ett ord. Kan det verkligen vara en slump att de österländska fabrikerna valt Pirellis nya epokgörande högprestandadäck till dessa de yppersta hojar som stammar från den uppgående solens land. Och likaså att testarna verkar vara helt okunniga om denna jättenyhet. Vem mumlade om begravda hundar?
PS

Diesel-Ducati och Victors

Nej, det är ingen ny diesel-motor på gång från Ducati vad vi vet. Men, det ryktas att Diesel Jeans sponsrar Raymond Roches fabriksteam med Falappa och Foggy i år. Diesel sponsrade Roches avskedsrace på Daytona i Mars. Man har även dragit sig ur som huvudsponsor i Superbike. Man tycker väl det är bättre att sponsa vinnaren? Den nya huvudsponsorn i Superbike VM heter Victors. Vad är Victors då, undrar ni kanske? Victors ägs av världens 18:e största företag: Procter and Gamble: Har ni haft ont i halsen nån gång? Då kanske ni har käkat

en Vicks? Vicks och Victors är samma sak, fast med olika namn i olika länder.
MW

Trimmare

Raymond Roches mekaniker, Roland Simonetti och Yvo Berttoni, kommer att jobba åt fransmannens Ducati fabriksteam i år.
MW

40st Corsa

Ducati har mekat ihop 40st 888 Corsa för årets Superbike evenemang runt om i världen. 30st små vackra 550cc 1-stånkor är förmodligen tillverkade vid det här laget.
MW

Doug Polen

Doggan vann superbike-premiären i USA före teamkompisen Pascal Picotte. Jimmy Adamo kom 10:a.
MW

Simon Crafar

Australiensaren Simon Crafar skall köra Ducati i år för ett franskt team som fixats ihop av ingen mindre än Raymond Roche. Teamkompis blir Jehan D'Orgeix. Teamet blir ett slags fabriks B-team. D'Orgeix körde endurance förra året ihop med Foggy...
MW

Monti kör Ducati igen

Som vi nämnde i förra Cucciolo så har Baldassare Monti lämnat team Rumi Honda till Ducati igen. Han var ju Ducati-fabrikens 2:a förare innan

Falappa tog över. Monti skall köra VM för team Dececco. Teamkamrat blir Aldeo Presciutti, med Falappa frilla å allt! Han är f.d. italiensk mästare i 500, Superbike och F1!
MW

Garriga kör Ducati igen

Juan Garriga har kört en del Endurance för Ducati förut. Nu blir han fabriksförare i Tardozzis Team Grottini Ducati tillsammans med Mertens. Garriga har som bäst varit tvåa i 250 klassen och blir ett starkt tillskott i årets superbike-serie. Man kan väl förmoda att han kommer att köra Endurance också.
MW

Inget Daytona

Cagiva satte stopp för Doug Chandlers planer att köra en Ducati på Daytona. Skaderisken ansågs vara för stor.
MW

Brian Reid

Kommer ni ihåg Brian Reid. Han som jagade Tony Rutter på Isle Of Man på sin oljerykande Yama, och som senare blev världsmästare i F2 efter Rutter. Han köra en Ducati 888 i BOTT loppet på Ulster den 3:e Maj.
MW

Trevor Nation kör Ducati

Trevor, som kört Ducati förr, kör också en 888 för Sports i år.
MW

Haslam & Hislop

Steve Hislop körde Ducati, men om han kommer att köra Ducati under resten av säsongen vet i sjutton. Ron Haslam kommer att köra en Sports Ducati 888 i några speciellt utvalda lopp i år. Snart är det lättare att säga vem som inte kör Ducati i år.
MW

Robert Dunlop kör Ducati

Robban skall köra en 888 sponsrad av Oxford Products. Han ställer upp med Duccen på Isle Of Man!
MW

Virginio Ferrari kör Ducati

Om allt har gått i lås, har den gamla VM-hjälten skrivit kontrakt med ett mindre privat Ducati team för årets Superbike VM!
MW

Mässrapport

Den välkända gammelmotorsporttidningen har haft en representant som besökt mässan i Göteborg. Ja, ska vi vara noga så heter det Göteborgs motorshow. Nämda representant meddelar sina läsare t.ex. att det inte blev publikrekord. Il Tempo Gigante fick några rader. Tidningen hade egen monter vilket självfallet nämndes. De många deltagande klubbarna nämns. H-D klubben bland andra. MC-avdelningen fick några rader. Där nämns att det mesta kunde beskådas som Moto-Guzzi, Triumph och Harley Davidson. Fabriken på Hisingen fick förståss några ord också. Men om Ducati

och Cucciolo sägs inte ett knäpp. Eder knapptryckare ler helt stilla i mjugg.
PS

Mässrapport nr två

Club Alfa Romeo har en tidning som heter Klöverbladet. Den är lika ideell och entusiastisk som en annan publikation som handlar om högteknologiska tvåhjulingar från Italien. Och företeelser förknippade därmed. Tvåhjulstidningen har nog däremot möjligtvis en något annorlunda humor. Klöverbladet har självfallet haft spanare på "motorshowen". Denne spanare har bla besökt Ducatimontern och uppskattade effekttangivselerna på de Italienska fullbloden. "Mer än bra beskrivningar på effekt" anser denne hedervärde man.
PS

Upprättelse

Den röda hästen på burkarna med kolväteprodukter är sannerligen ingen vanlig häst utan den bevingade hästen Pegasus med ursprung i den Grekiska mytologien och med anor på flera tusen



år. Som varumärke har den mer än åttio år på nacken. Men stamtavlan är såväl dramatisk som intressant. Pegasus fader var Poseidon, havets Gud. Han var

faktiskt broder till Zeus, alla Gudars överhuvud med säte på Olympen varifrån han styrde. Modern var Medusa och hon var en Gorgon. Ett vidunder med ormar i stället för frisyr. Hennes ögon var kusliga, eftersom en blick kunde förstena andra varelser. Detta bet emellertid inte på Poseidon som gjorde henne med barn och detta barn var alltså Pegasus som var en helt vanlig häst bortsett från vingarna. Längre än så förrirrar vi oss inte i mytologien ty den myllrar av karaktärer och de fantastiska äventyr dessa var med om.
PS

Honda-patent?

MCN har avslöjat att Honda har patenterat en ny helt revolutionerande motorcykel med gångjärn i ramen! Jo det är faktiskt sant. När man lägger ned hojen i en kurva står fortfarande bakåndan upprätt. Man kan då ha ett brett och platt bakdäck, dvs mycket gummi i marken. Det lär nog ge intressant väghållning då framdäcket fortfarande är runt. Bakfjädringen av parallelogramtyp är också ny liksom navstyrningen där fram. Hojen kan beskrivas som en "kneeler", där föraren ligger nästan inne i den mycket låga hojen, som på en sidvagns-racer. Men Cucciolo kan avslöja att inget är nytt under den japanska solen. Gångjärn på ramen kanske är nytt på tvåhjulingar, men det har funnits på trehjulingar. NVT (Norton Villiers Triumph) tog fram en trehjulig prototyp i början av 70-talet - Ariel III-där framåndan fungerade som en motorcykel genom att den var ansluten till bakvagnen med gångjärn. Om jag inte minns fel finns det en

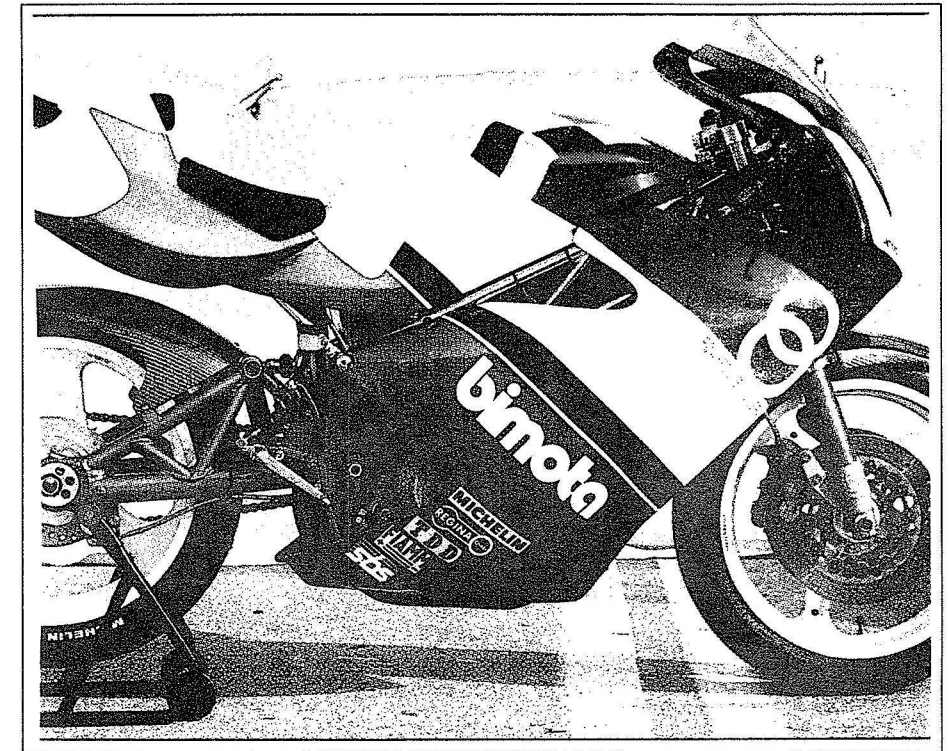
gammal MC-Nytt där Kent Andersson syns på en bild framför ett sådant fordon i nån depå, förmodligen i England. NVT satsade massor av stålar på projektet och gick i konkurs. Honda plagierade idén och tillverkar idag likadana trehjulingar. Nu kanske man överför tekniken till tvåhjulingar också. Parallelogram-sving såg vi bl.a. på MV-Agusta i början av 50-talet. Kneeler-körställning har man på sidvagnshojar. På tvåhjulingar har man tidigare sett samma extrema körställning bl.a. på Monarks 500 road-racing hoj från mitten av 70-talet. Den kom i och för sig inte längre än till startlinjen på Anderstorp. Men frågan är om Hondan kommer så långt.

drabbades av hjärnblödning i början av året. En talesman för den engelska generalagenten uttryckte händelsen så här: "Hans sjukdom är en tragedi för honom själv och hans familj, men kan vara räddningen för Guzzi". Tomaso har inte investerat mycket i Guzzi-fabriken vilket deras trötta modellprogram har visat. "Han är intresserad av affärer, men inte motorcyklar", sa en skribent i Moto Sprint nyligen. Det har spekulerats i att De Tomaso höll på att förhandla med Aprilia om försäljning av Guzzi när han blev sjuk. Enligt de ständigt tillströmmande nyhetsbulletinerna är De Tomaso på bättringsvägen.
MW

det smalare bakdäcket och den enkla skivbromsen fram.

MW

750 GB1



Bimota har gjort sin första hoj med Gilera-motor, närmare bestämt enstånkan på 750cc. Maskinen kom 4:a i första stänkareiset i Italien i år där Ducati vann. Ramen är baserad på DB2 och motorn har man hämtat ur Gileras Paris-Dakar maskin. Senare i år skall maskinen börja säljas till allmänheten. Då skall den ha 600cc motorn ur Gilera Nordwest. 119 kg och 70 hk skall göra hojen konkurrenskraftig. Priset blir väl ungefär 120000:-
MW

Ungjävlarerna tänker positivt

Den hårt prövade medlemmen kom från besiktningen med sitt takförsedda fordon (co 0,31%) och var den högtidliga dagen



Navstyrning har vi ju tidigare sett på...
gäsp.
MW

400 DB2

Bimota har släppt en 400cc version av DB2:an kallad DB2J. För den japanska marknaden kan man förmoda. Priset lär inte bli mycket lägre än för 900:an. Den största skillnaden jämfört med 900:an är

De Tomaso svårt sjuk

Ägaren av Moto Guzzi och majoritetsägaren i Maserati, Argentinararen Alessandro De Tomaso,

till ära iförd en estetiskt tilltalande röd huvudbonad med broderat namn på ett högädel Italienskt motorcykelfabrikat. Det utbröt vadslagning i ungskokken. Somliga höll på att mina strumpor var lika vackert broderade. Andra ansåg att det gällde kals-n-e- och undertröja också. Tyvärr. Det var bara att nesligen medge att det föreligger brist på dylika persedlar. Går helt enkelt inte att uppbringa. Här har de ansvariga i styrelsen en chans att genast gripa till verket och täcka en allvarlig brist i

regalieförsörjningen. Bagatell?! Har ni själva stått inför ungskokken och tvingats medge att ni praktiskt taget är oklädda? Krafttag förespråkas alltså. Medlem långt i norr som vill vara okänd för skammens skull.
XX

Ingen Tesi i Superbike

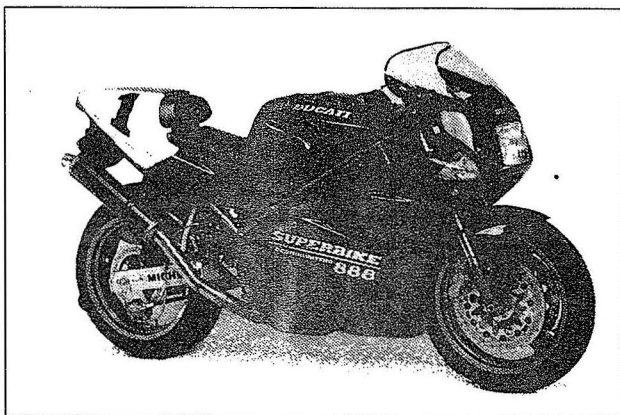
Bimota har skrinlagt planerna att ställa upp i årets Superbike VM då man inte uppfyller reglementet. Reglerna säger att en liten fabrik, som Bimota, måste ha tillverkat 50 maskiner för att få ställa upp. Det har uppenbarligen inte Bimota gjort. Man har försökt att få dispens, men fått kalla handen. Man ställer dock upp i de italienska mästerskapen med Cristiano Migliorati som förare. Man planerar dock att tillverka 50st Tesi ES i år och en skall köras av Alan Cathcart i bl.a. den engelska BOTT-serien
MW

Förlorad fotpinne

Robert Ianucci, känd samlare av gamla race-hojar, saknar en fotpinne till sin 25 år gamla nyrenoverade fyrcylindriga Benelli 350 racer som tidigare tillhört Renzo "Paso" Pasolini. Fotpinnen gick av när Dave Roper kraschade på Daytona i 500 classic racet efter att vunnit 350 loppet. En flaggvakt plockade upp fotpinnen och lade den på en liten lastbil. När man senare skulle tvätta lastbilen, tvättade man tydligen bort fotpinnen. Om du har en dylik

fotpinne liggande kan du väl skicka den till Ianucci.

MW



Otillräcklig 888

På de brittiska öarna har man kvar det gamla F1-reglementet i Superbike för att kunna tillåta Nortons Wankel-maskiner. Det drabbar tyvärr Ducati. Reglerna säger nämligen att man får byta förgasare, vilket drabbar Ducatin då den inte har några förgasare att byta. Det innebär att de engelska japs-maskinerna är betydligt starkare än i de internationella superbike-loppen.
MW

Doug Polen PR

Doggan håller på att förbereda sig för vad han skall syssla med efter sin racing-karriär. Han har nyligen startat ett företag i sin hemstad Denton, Texas, som skall syssla med PR för idrottsmän och idrottskvinnor.
MW

Superbike på Sky

Sky Sports har fått sändningsrättigheterna till årets Superbike VM. Eurosport har hittills sänt racen på första lördagen efter racet i International Motorsport. Tänk om TV3 eller TV4 hänger på? 1:an och 2:an gillar ju uppenbarligen inte motorcykelsport.
MW

Insprutning i år

Cagiva planerar att ställa upp med direktinsprutning på V593:an i slutet av säsongen. Man har testat hojen nyligen på Jerez och tekniska chefen Fiorenzo Fanali säger att man inte kommer att använda insprutningen förrän alla problem är lösta. Honda sägs också jobba med ett insprutningssystem för sin 500:a. Att Cagiva satsar hårt förstår man då de har 23 personer som enbart jobbar med racehojarna. Nyligen flyttade man in i en ny lokal, tre gånger så stor som den gamla!
MW

Daytona

Med förare som Steve Hislop, Raymond Roche, Doug Polen och Pascal Picotte som förare såg det på papperet ut som att Ducati skulle göra succé. Det blev dock ingen succé. Men man gjorde en miss som inte gav en maskin till Lawson. Han ställde i stället upp på en Vance & Hines Yamaha. I torsdagens superbikerace blev den ingen succé. Steve Hislop var bästa ducartist med en 8:e plats. I det andra heatet gick det bättre. Picotte vann före Raymond Roche och Eddie Lawson. Doug Polen

kom långt bak i fältet efter att ha tvingats att byta ut sitt Dunlop-bakdäck vilket tog 2 minuter. På söndagens huvudrace, Daytona 200 miles, vann Eddie Lawson. Doug Polen kom 5:a efter att ha varit i ledning ett tag. Raymond Roche bröt efter att elsystemet packat ihop på ducen. Det var Raymonds allra sista tävling. Men han var inte speciellt ledsen för det.
MW

Jimmy Adamo förolyckad

Den gamla Ducati-hjälten James C. Adamo, 36 år, förolyckades tragiskt under Daytona 200 då han åkte in i avbärar-räcket i mycket hög fart. Vittnen till olyckan tror att det var fel på frambromsarna. Adamo, motorcykelhandlare från Glen Cove i staten New York, var en sann Ducartist. Det sägs att han aldrig tävlat med nåt annat än Ducati. 1981, 1982 och 1983 var han amerikansk mästare i BOTT på en 950cc kamskafts Ducati. Han har vunnit flera nationella BOTT-tävlingar i USA än nån annan förare. Han var också känd för att ha kört bland de vackraste cyklar som byggts för racing i USA. Hojarna var byggda av Reno Leoni, en gång i tiden anställd på Ducati-fabriken. Adamos framfart på de amerikanska banorna uppskattades mycket av fabriken i Italien. Till Daytona 200 1982 lät man honom köra en liten fabrikspreppad 748cc Pantah TT1. Han kom på en otrolig 13:e plats i ett lopp där alla andra körde 500cc tvåtaktare eller fyrcylindriga 750:or enligt F1-reglementet. 1985 körde han en Cagiva Alazzurra med blandad framgång. 1986 låg han tvåa i Daytonas BOTT race -det

som Lucchinelli vann- efter en fight med den våldsamt snabba Paul Lewis på en Cosworth (f.d. Norton) när Adamo kraschade. Då körde Jimmy en tidig 851:a, på bara 818cc (förmodligen med Pantah-block). Året efter var Jimmy tillbaka i sadeln på en kamskaftare baserad på Mille-motorn. Han ledde BOTT-loppet på Daytona det året tills ett oljeläckage satte stopp för hans framfart. Närmast sörjande är Jimmys fru, hans sex-åriga son och treåriga dotter. Stämde uppgifterna Binge?

MW

Inga stånkor

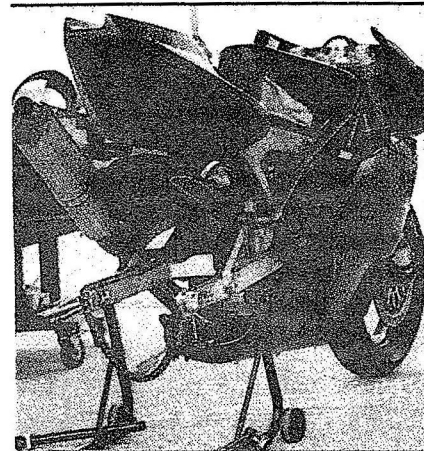
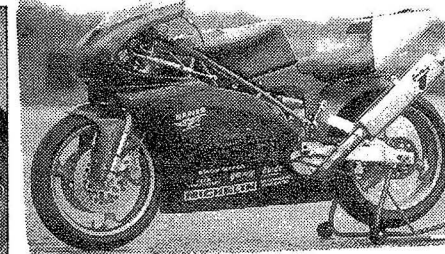
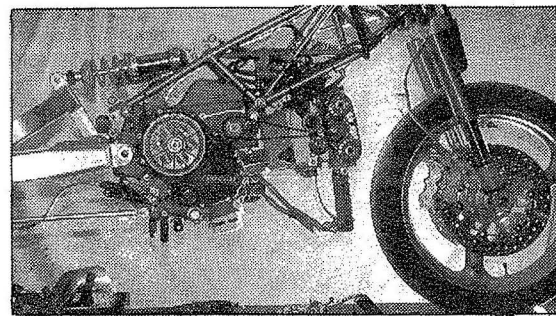
Superbike promotorn Flammini har kastat ut SoS från årets Superbike VM.

Det var meningen att man skulle köra några SoS race ihop med Superbike. Men av det blev intet då Flammini krävde 1,3 miljoner kronor av stånkaåkarna. Stånkaåkarnas talesman, en viss Sir Alan Cathcart, blev upprörd och kallade det för ett kortsiktigt beslut för att kunna fylla organisatörernas bankkonton.

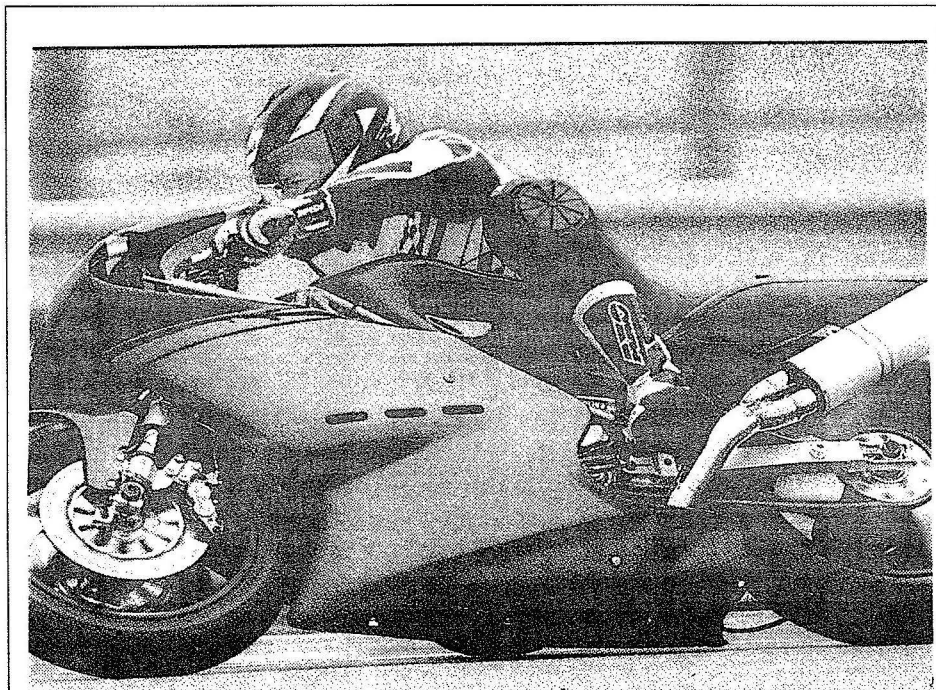
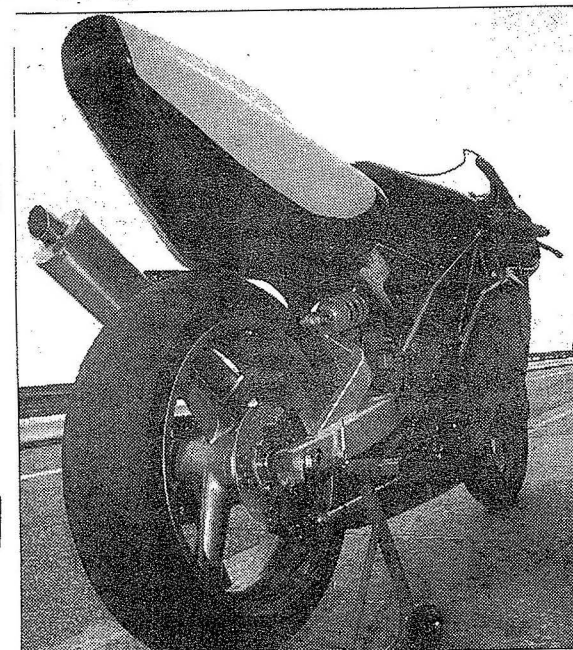
MW

Supermono vinst

I bästa klassiska Ducatistil (Hedemora 1956 & Imola 200 1973) vann Ducati överlägset det första rejset man ställde upp i med den nya 550cc stånkan. Föraren Mauro Lucchiari körde minst 4 sekunder snabbare per varv än sina



Supermono



Mauro Lucchiari



konkurrenter i första tävlingen i de italienska mästerskapen. Det innebar att han varvade nästan samtliga konkurrenter! Lucchiari ställde upp för Team Grottini Ducati. Baldassare Monti vann Superbike-racet på en Team Dececco Ducati 888. Lucchiari vann även det andra racet i Italien där Alan Cathcart kom 2:a på en annan Supermono, men i England gick det sämre. Geoff Baines blev påkörd i den första kurvan i det första racet på Brands Hatch. Avsiktligt menade Baines! Cathcart vann senare ett SoS race i Holland på Hengelo banan på en fabriks Supermono. Det var innan han fick sin egna produktionsracer som skall preppas av Steve Wynne. Fick förresten. Han fick väl hosta upp 180000 eller skriva några positiva artiklar?

MW

Bumsen

Cucciolo har kommit över senaste exemplaret, nr 1 1993, av Svenska BMW MC-klubbens tidning Bumsen. Tidningens namn förbryllar en hel del. Som alla vet har ju Svenska Ducati Klubben döpt tidningen Cucciolo efter Ducatis första motor (Cucciolo betyder ju egentligen valp). Vad Svenska BMW MC-klubben döpt sin tidning till är ett så grovt tyskt ord att vi inte kan skriva det i Cucciolo. Som en liten ledtråd kan vi nämna att det rör sig om ett grovt slanguttryck för mycket intimt samgänge mellan man och kvinna, d.v.s. samlag om man uttrycker det fint. Jag trodde att namnet var ett litet misstag tills jag öppnade tidningen och läste överskriften: "Vid behov - tag ett nummer". Längre ner i texten kan vi läsa

"... kan det vara bra att BMW har sin egen hjälporganisation. När du blir stående på vägen ringer du 0130-3332. Därifrån går larmet till någon av de mobila enheterna som då kommer till din hjälp". Cucciolo frågar sig: Vad blir stående? Har Svenska BMW MC-klubben en hjälporganisation för att tillfredsställa sina medlemmar sexuellt? Genast blev jag intresserad och började titta vidare bland rubrikerna: "Storlek och pris har betydelse!" och "Bumsen, ett sätt att leva upp". Man kan ju börja undra vad tidningen handlar om? Frågan är också vad man vill ha in för typ av annonser till tidningen?: "VACKER NAKEN KVINNA älskar män att titta på och... Detsamma gäller redax, men det finns ytterligare någonting som redax önskar, nämligen att ni medlemmar använder talongen nere till vänster, när ni annonserar!" Annars får vi önska Bumsens nya chefsredaktör ,snuten & Allt Om MC skribenten Hagen Hopp, lycka till med arbetet på den proffsiga tidningen som är i A4 format och har färgomslag. Enligt en BMW-åkare på jobbet är den dessutom betydligt mer seriös och har bättre ordning och reda än Cucciolo. Det är bara att hålla med. BMW-åkare och Ducati-åkare är nog ganska olika. Hoppas bara att de inte skickar Bumsen med ocensurerad förstasida till BMW-fabriken i Berlin.

MW

Perfa reklam

I England har man börjat att göra reklam för Ducati M900. Reklamen är det kaxigaste och mest perfa som skådats på länge. Med text som börjar i lien stil,

och sen blir större och större för varje ord, kan man läsa: "Medusa, Gorgon, Minotaur, Werewolf, Dracula, Frankenstein, King Kong, DUCATI M900!". I reklamen kan man se King Kong på Empire Sate Building i aktion samt en bild på Ducatis Monster. Under bilderna står det: "If you think you're capable of taming our Monster, contact your local dealer today".

MW

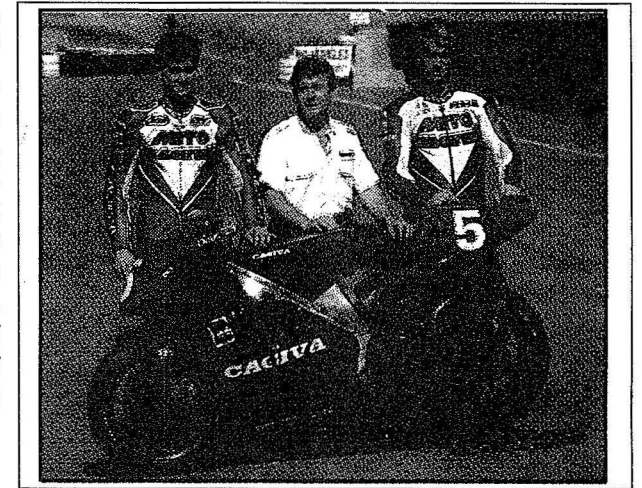
Jämförelse

MCN har jämfört Triumph 900 Trident Sprint och Ducati 900 I.E. Trots att det är en engelsk tidning, drog Ducati det längsta strået. Man vann framförallt på sin överlägsna väghållning och bromsar. Kort sagt gillade man komfort, motor och utseende på Sprinten. Man gillade däremot inte bromsar och fjädring. På Duccen uppskattade man mest motor, fjädring och bromsar. Där gillade man inte priset, instrumenten och backspeglarna. Tänk på att Pason presenterades 1987. Triumphen är helt ny, men ganska föråldrad.

MW

Bra debut

Efter att ha hittat massor av extra pulver i motorn under vinterns utvecklingsarbete, tog Doug Chandler en hedrande 3:e plats i årets debut i Australien, efter att ha haft häng på täten under hela loppet. Förutom motoreffekt så är den största nyheten framgåffeln från Showa



med ytterben i kolfiber. Superstarkt och superbra. Tyvärr vrupade Doug olyckligt på träningen i Malaysia och skadade handen. Men han körde ändå och kom 9:a. Sen har det gått lite sämre p.g.a. skadan, men maskinen verkar hänga med.

MW

Smörjmedel

Bel-Rays oljor verkar gå att använda till mycket. De verkar t.ex. gå alldeles utmärkt att smörja käkleden med. Bel Rays försäljare på mässan glappade i käftan nåt alldeles otroligt. När han började tala om att vanlig olja var bättre än syntetolja förstörde vi öronens intag. När han, något senare, sa att syntetoljorna var boven till alla kamaxelras blev vi intresserade. När han, ytterligare en stund senare, sa att Ducati hade mycket dåliga kamaxlar, gick vi därifrån. Mannen visste uppenbarligen inte vad han talade om (glappet hade blivit för stort).

Gilera-Honda

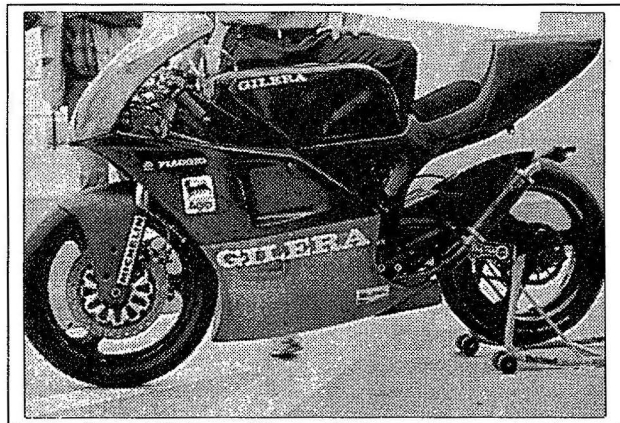
Piaggio har tecknat ett samarbetsavtal med Honda! Samarbetet skall bli så djupt att det väntas komma en ny serie med landsvägs-Gileror med Honda motorer. Tyvärr får vi väl säga. Gilera har ju varit pionjärer på tvärställda radfyror. Nu skall man köpa såna från fabriken som kopierade idén: Honda. Man lär väl även köpa 90 graders V4:or, en idé som ju kommer från, ja just det, Ducati. Enligt Björn Andersson, som jobbar på generalagenten Monark Motor, har Gilera i det närmaste upphört att utveckla sina stänka motorer vidare. Synd tycker Cucciolo. Piaggio ägs förresten av Fiat. Det börjar bli rörigt med alla samarbeten.

MW

Apropå Gilera

I årets 250VM satsar man på Alex Gramigni som förare. Alex vann 125cc VM förra året. Hoppas att den vackra hojen blir mer konkurrenskraftig.

MW



Cucciolonyhet i världspressen

Cucciolo var först igen! Turbo-Yaman från förra numret har nu spritt sig över hela världen från svenska tidningar (MC-Nytt tror jag) till världens största hojtidning: Motor Cycle News.

MW

Italien är bäst

Italienarna kan man lita på. Äntligen har man förbjudit otyget med att köra med halvljuset på dagen. Motorcyklister som åker fast för att ha glömt lyset på får böta 1000 kronor. Nåt för svenska myndigheterna att tjäna pengar på i dessa kristider?

MW

Monster-succé

Ducati Monster 900 har blivit en sån succé att var fjärde Ducati som tillverkas i år (dvs ca 5000 av 20000) är en Monster. Hojtidningar över hela världen har öst beröm över Monstret efter den första att ha provkört maskinen.

Monstret är en mans idé från början till slut. Han heter Miguel Angel Galluzzi och började jobba under Massimo Tamburini på Cagivas designavdelning 1988. Redan då hade han idén om den nya Ducatin klar. Han presenterade den för Massimo Bordi som gillade idén, men påpekade att den fick vänta tills en del andra projekt var



genomförda (Superbike, 904cc motorn och stånkan). Galluzzi är en storsvängad man med snaggat hår och 33 år gammal. Han föddes i Argentina, utbildade sig till designer i Californien och jobbade sen i två år på Opels designavdelning! Via Honda Italia, vilka han hjälpte att bygga upp en italiensk design-studio, hamnade han hos Cagiva. Hans viktigaste jobb innan Monster kom ut var att designa 1991 versioner av 750/900 SS. När han designade Monster sågs han ha blivit inspirerad av HD XR750 och den komiska XLCR 1000 café racern från 1977. "Det är inte så mycket utseendet, utan snarare intrycket man får när man ser hojen som är viktigt", säger Galluzzi. Han säger också att han inte gillar de japanska retrohojarna där man går bakåt även när det gäller teknologin. Monster har, liksom 750 och 900 Supersport, en klassisk utstrålning, men man har inte sparat med moderna komponenter. Monster har ju trippelåttans ram, uppånergaffel, kolfiberdetaljer och superbiffiga radialsvalar. Monstret väntas komma i 650cc (!), 350 och 400cc versioner samt en stånkaversion på 550cc.

MW

Bimota Tesi 1D ES

Bimotas senaste Ducatimotorförsedda navstyrda hoj har fram och bak svingen utfräst ur homogen aluminium! Öhlnis sägs ha hjälpt till att fixa fjädringen. Ingen mindre än Giorgio Giugiaro sägs ha hjälp till med designen. Giugiaro var tidigare känd som designer till bl.a. Ducati 860 GT, Ducati 350/500 GTL, gamla Ducati logon, Alfa Romeo Alfasud, Alfasud Sprint, Alfetta GT,

VW Golf, VW Scirocco... Nästa år skall Bimota börja sälja en egen 2-taktare till allmänheten. Det blir en replika av den navstyrda 2-takts 500 GP maskinen som lär debutera i Italiens GP i år. Den har f.n. en effekt på 138 hk och väger 98 kg, tre kg mer än minimivikten för tvåcylindriga 500 maskiner.

MW

Ducati 1994

Ducati kommer med tre nya modeller 1994 och resten av programmet skall förändras radikalt! Får vi gissa att det blir en landsvägsstånka och en 916cc Endurance / Superbike. Sen har det ju ryktats om en ny mellanklass motor som förmodligen kommer att ersätta den gamla Pantah-motorn som sitter i 350/400 och 750 Supersport. Flera av modellerna lär få samma otroligt häftiga design som Supermono. Kåporna lär få dubbellyse i stil med Mito. Giancarlo Falappa har avslöjat för Cucciolo att Ducatis helt nya Superbike kommer att vara överlägsen allt annat.

Franskt aprilskämt

Tusentals franska hojåkare satte rödvinet i halsen när de läste i Moto Journal om snutens nya vapen i jakten på fartsyndare: 50 stycken blålackerade Ducati 888 Superbike! Ducatister ringde till och med och skällde ut tidningen i sin vrede över att snuten skulle använda så exotiska maskiner! Men det var bara 1:a april. Nån fiffig reporter på tidningen hade "lackat om" ducarna i snutens färger med hjälp av en dator.

MW



Victors Superbike VM England, Brands Hatch, 9/4

Både Falappa och Garriga kraschade på träningen och man började ifrågasätta banans säkerhet. Merkel, Falappa och Roche kom med goda råd till FIM, som flyttade på några halmbalar. Sen var det bara att åka. Giancarlo Falappa tog full pott och visade hur överlägsen han är i regn. Foggy vurpade i ledning i första heatet och ställde inte upp i det andra.

Heat 1

1) FALAPPA, DUCATI 2) Russel, Kawa 3) Morrison, Kawa 4) Morillas, Kawa 5) Slight, Kawa 6) MERTENS, DUCATI 7) Merkel, Yama 8) Farmer, Kawa 9) Jeffries, Yama 10) Nobles, Honda! 11) GARRIGA, DUCATI 13) LUCCHIARI, DUCATI 14) MOUIENAU, DUCATI 18) PRESCUIUTTI, DUCATI

Heat 2

1) FALAPPA 2) Russel 3) Pirovano 4) MERTENS 5) Rymer, Yama 6) Slight 7)

Merkel 8) GARRIGA 9) De Stefanis, Yama 10) Gschwender, Kawa 12) LUCCHIARI 13) MONTI, DUCATI 15) AMATRIAIN, DUCATI

Tyskland, Hockenheim, 9/5

Raymond Roche körde på ett rådjur med sin merca när han var till banan. Foggys Ducati höll på att ta eld då tättejpsom använts till avgassystemet började att ryka kraftigt

innan start. Både Raymond och Foggys Ducati klarade sig dock undan utan skador. Rådjuret lär dock finnas uppe i himlen efter den våldsamma smällen. Raymonds merca lär också ha blivit lite kortare efter smällen som inträffade på Autobahn i 200 km/tim! Nåväl. Falappa vann första heatet efter en av de tätaste fighter som skådats i Superbikes historia. Det var väl ca 8 förare som hade chans att vinna när man gick ut på sista varvet. Garriga hade tidigare brutit med trasig koppling efter att ha haft ledningen i början. Det blev Falappa som drog det längsta strået efter några hårresande inbromsningar. Foggy kom 3:a. I andra heatet drog Slight ifrån. Men däcken började säcka på slutet så Garriga och Falappa började närma sig. Men det räckte inte. Falappa satte in en stöt mot Garriga i sista kurvan, men det misslyckades. Falappa var glad ändå.



Heat 1

1) FALAPPA 2) Pirovano 3) FOGARTY 4) Slight 5) Morillas, Kawa 6) Russel 7) Hoffmann, Kawa 8) Rymer 9) Lindholm, Yama 10) Kellenberger, Yama 12) WEIBEL, DUCATI 15) SCHICK, DUCATI

Heat 2

1) Russel 2) GARRIGA 3) FALAPPA 4) Slight 5) Pirovano 6) MERTENS 7) FOGARTY 8) Morillas 9) Bontempi 10) CRAFAR, DUCATI 11) WEIBEL 15) AMATRIAIN (Lindholm kom 13:e).

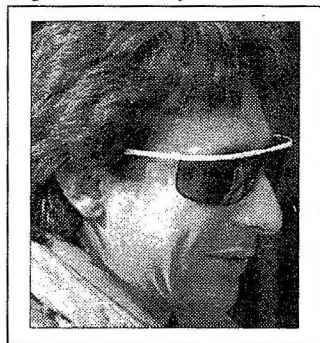
Ställning efter Hockenheim:

1) FALAPPA	75
2) Russel	64
3) Slight	47
4) Pirovano	43
5) Morillas	37
6) MERTENS	33
7) GARRIGA	30

8) FOGARTY 24

Marco Lucchinelli tillbaka

Marco Lucchinelli, som ju klarade sig med villkorligt straff efter sin knarkdom, är tillbaka hos Ducati som Team Manager för det nya Endurance-teamet



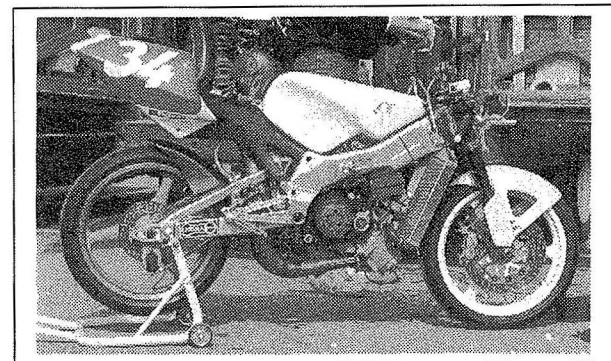
som debuterar på Bol d'Or, Paul Ricard den 18-19 September. Man lär även

ställa upp med två man på Suzuka 8 timmars den 25:e juli. Falappa har nyligen sagt följande om Lucky: "Han har fått tillbaka passet nu och har lagt av med droger". Luchinelli var på Hockenheim och studerade ducaticisternas framfart.

MW

Rumi

I förra numret berättade vi om comeback för det gamla märket Rumi med en ny stånka. Nu har man tagit fram en



tvåtaktare också. Det var ju med tvåtaktare man tävlade framgångsrikt på 50-talet. Den nya 125cc motorn är konstruerad av bröderna Stefano och Donnio Rumi, männen bakom 700cc stånkan. Hans Spaan körde hojen i Malaysias GP och kom inte ens ett varv. Men, den är ju helt färsk. Bakker har bockat till den 6,3 kg tunga ramen och andraföraren heter Stefano Caracchi, son till Rino i Nepoti Caracchi Racing (NCR).

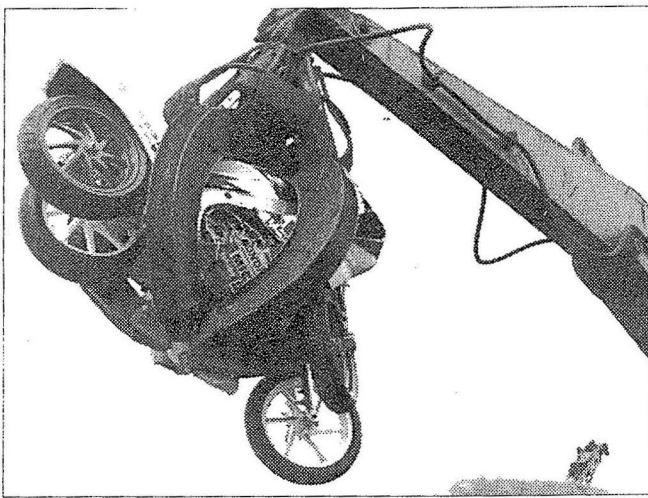
MW

Triumph

Eder tillfälliga redaktör har provkört en Triumph 1200cc Trophy, en slags touringmodell. Omdöme: En bra motorcykel för långfärd med supermjuk fjädring och bra komfort. Utseendet är sobert och utstrålningen obefintlig. Om man av nån anledning glömt bort vad man satt sig på för hoj innan provturen, hade man tagit det för vilken japs-hos som helst. Hur man sen lyckats med konststycket att göra en motor på 1200cc som i det närmaste saknar vrid är en gåta? Men den är som sagt bra och tilltalar tydligen f.d. BMW-ägare som nu byter bort BMW:n i parti och minut till en Triumph. För att bredda sig skall Triumph göra en low-tech-retro hoj: Thunderbird. Usch. MW

Honda har råd?

Är man världens största motorcykeltillverkare har man råd. Två av Hondas mest kända 750cc RC30 har skrotats i England på order från HRC i Japan! Den ena hojen hade används av Roger Burnett i 1989 års Superbike VM och den andra var Foggys vinnarmaskin på Isle Of Man 1990. Att Honda skäms så mycket över den gamla RC30:n att de skrotas är märkligt. Tänk förresten på att vi, liksom andra hojtidningar, säger den gamla RC30:n Den anses föråldrad trots att den är en nyare konstruktion än Ducati 851/888. Ducatin är ju inte direkt föråldrad. Hursomhelst, HRC krävde



bildbevis av skrotningen och Cucciolo har givetvis kommit över bilderna.

MW

Antispinn

Honda lär snart komma med ett antispinnsystem för sin 500:a. Då behövs inte "Big Bang" motorn längre. De övriga, inklusive Cagiva, har nog nåt liknande i bakfickan.

MW

Doug vann igen

Doug Polen vann den tredje deltävlingen i den amerikanska superbikeserien efter en vinst 0,4 sekunder före Steve Russel på Kawa.

MW

Laverda

En hittills okänd firma har lagt ett bud på det konkursdrabbade Laverda, en del av Zannini som gick i konkurs i början av året. Om allt går i lås kanske Laverdas MC-produktion återupptas i slutet av året. Det hoppas vi på. 650:n var det häftigaste man gjort sen 750 SFC i mitten av 70-talet.

MW

Supermono test

MCN har testat bröderna Baines Supermono. "I sadeln kändes den som en 125cc GP hoj. Den är låg och lång med förvånansvärt gott om plats att trycka ned hakan mot luftburken (!)". "Styrningen var superbtt neutral och lätt. I snabba böjar kunde man ändra spår med bara en lätt tryckning mot styret". Allt var i stort sett helt otroligt bra

förutom att motorn hade ett "hål" i draget mellan 6000-8500 varv. Detta berodde tydligen på att hojen inte hade samma ljuddämpare som fabrikschojarna och/eller fel programvara till insprutningen. Man sammanfattar: "Helt enkelt den bästa genom sin konstruktion". Det är den fösta stånkan i modern tid som bara gjorts med tanke på road-racing. Man är också mycket imponerade över det geniala motviktssystemet som gör motorn i det närmaste vibrationsfri och därmed möjlig att trimma upp i höga varvtalsområden. Den horisontellt lagda cylindern medger också en mycket kompakt ram.

MW

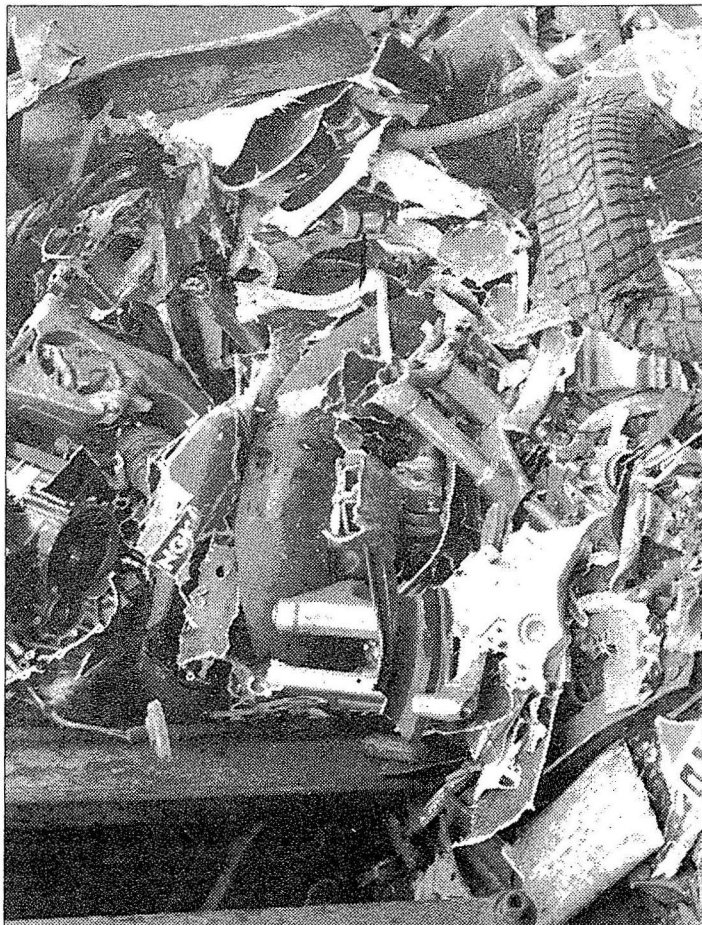
Guldvingeträff på Gotland

Var på Fårö under Kristi-flygare helgen och kunde konstatera en jättesvärm med enorma rullande jukeboxar. Guldvingeklubben hade årsträff på Gotland! Annars var den stora nyheten att en överkörd grävling åter hade hittats på ön. Enligt säkra källor är den gotländska lastbilschaufförer som skämtar lite med massmedia genom att kasta in en överkört grävling i bilen som de hittar när de är på fastlandet. Sen kastar de ut den på Gotland och tidningsrubriken är ett faktum. På Gotland finns det inga grävlingar, älgar, renar, rådjur, hjortar i det fria förutom några rådjur inom inhägnat område.

MW

Ny BMW

Cucciolo kan härmed presentera första bilden på nya BMW:n med Rotax motor





som utvecklats i samarbete med Aprilia. Hojen skall också byggas av Aprilia. Av kostnadsskäl uppger man. Världen förändras. För några år sen skulle man tro att det var ett skämt om nån sa att nästa BMW skall få kedja, österrikisk motor från Rotax, utvecklas i Italien och byggs i Italien! "Vi kan inte hålla kvar vid tradition och därmed dö med vår tradition" säger en talesman för BMW.
MW

Ny H-a

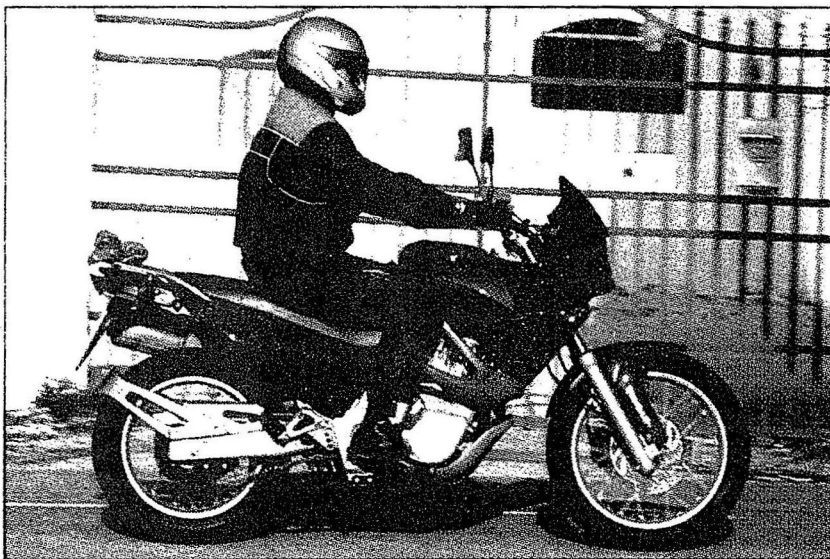
Honda planerar att ersätta den urgamla och omoderna RC30 med en ny, RC50. Hojen debuterar på Suzuka 8-timmars och väntas få insprutning in i 90 graders V4:an. Men är det verkligen en V4:a? På spionbilderna ser den mycket smal ut!
MW

Shoei uppköpt

Den japanska hjälm tillverkaren Shoei har fått sina enorma ekonomiska bekymmer lösta genom att man blivit uppköpta av Mitsubishi. Man stänger också sin stora fabrik i Tokio för att koncentrera tillverkningen till sina fabriker i Iwata och Ibaraki
MW

Guzzi i Moskva

Guzziåkare som vill ut på lite äventyr rekommenderas att åka till det internationella Guzzi mötet i Moskva den 15 augusti. Det du Hoffmann!
MW



Simon Crafar

Raymond Roche har varit imponerad över Simon Crafars framfart på gamla Honda RC30:or i England. Därför erbjöd han en plats på en fabriksduccé i Hockenheim. Han köpte till och med en ducce från Team Dececco för att säkra en hoj åt Crafar. Crafar tackade genom att åka av så häftigt på träningen att det inte blev nån tävling.
MW

Polen vann igen

Doggan vann även den fjärde deltävlingen i amerikanska mästerskapen och leder därmed med 35 poäng före Miguel DuHamel.
MW

Motala 4/5 -93

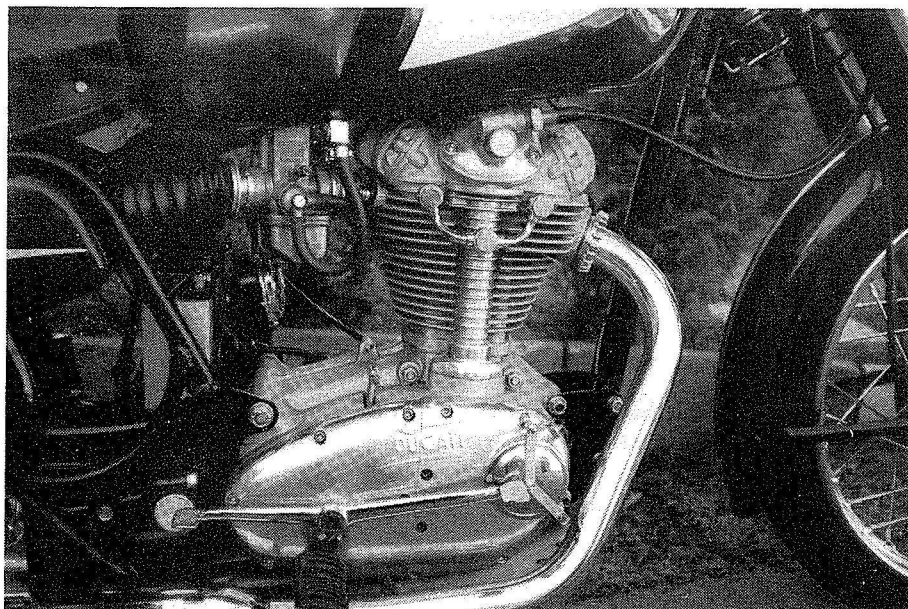
Hej. Sänder här ett par bilder av min Ducati som går fint. Letade förgäves efter rätt sadel men tvingades ge upp. Fast den här är nog bekvämare än originalet. I övrigt är den efter "katalogen". Med bästa hälsningar.
Einar Lindqvist

Billiga backspeglar

Biltema säljer Vitaloni backspeglar av samma typ som sitter på alla nya ducar för 58:-/st. De finns i svart, vitt eller rött. Enda skillnaden verkar vara det tonade och "bländfria" spegelglaset.
MW

Fick en SP4:a

Kommer ni ihåg bilden där Stefan Johansson åkte på en Paso i depån vid någon F1-tävling. Jo den fick han av



Ferrari när han körde en GP-tävling. Detta sa pappa Lövis när han besökte vår monter på Göteborgsmässan. Lill-Lövis har även köpt en SP4:a via Ferrari-Cagiva som han gett till farsan. "Det är klart att gubben ska ha något roligt att åka på" lär han ha sagt.

F

Vad gjorde Edward sedan?

Jo, han designade en V-åtta. En av dom minimalaste som sett dagens ljus, endast 2548cc. 76,2 i cylinderna och slaget 69,85. Det här hände i femtitalets sista skälvande minuter och motorn följde tidens mode med hemisfäriska förbränningsrum och vinkelställda ventiler. Kammen var centralt placerad och påverkade stötstänger. Effekten var 140hk vid 5800 varv och därtill bidrog de dubbla SU-förgasarna. Alldeles konventionellt alltså utan lättmetall och andra konstigheter men faktiskt toppventiler. Denna mikroskopiska motor satt i ett fordon som hette Daimler SP 250. En bil av samma slag som Volvo P 1800 och Mercedes 190 SL. Men till skillnad från dessa så rörde Daimlern på sig. Den var öppen och vägde bara 950kg så den gjorde faktiskt tvåhundra knutar. Men 0 till hundra på drygt tio sek imponerar inte i dag. Men snuten i England var så imponerad att dom köpte några bilar till motorvägspatruller. Vakna läsare känner säkert igen dom bisarra formerna på plastkarossen ifrån filmer. Daimler uppstod som ett företag ämnat att bygga Gottliebs patent på licens i England. Det var 1893 och firman hette Daimler Motor Syndicate. 1896 byttes namnet till Daimler Motor Company Ltd och

påföljande år uppgick man i Birmingham Small Arms (BSA). Det kanske förklarar Edwards engagemang. Daimler var kända för tekniskt avancerade konstruktioner och hade hydraulisk manövrering av kopplingen redan 1931. 1927 fanns en modell som hette Double six och hade en tolv på 7,2l som gav 120hk vid 3200 varv. Mot slutet av femtitalet började det gå tungt. Tex var man inte längre uteslutande Konglig hovleverantör. Drottningen hade förfallit till att åka uppstickande nykomlingen Rolls Royce. Så man siktade på Amerika med modellen SP 250 vilket förklarar en hel del. Men färre än tretusen ex byggdes och 1960 uppgick firman helt stilla i Jaguar. 1964 lades SP:n ner utan större ceremonier. Namnet användes av Jaguar till vissa modeller. Jaguars Mark 11 kaross försågs med Edwards V-åtta och modellen kallades Daimler V8-250 saloon. Men vad Edward roade sig utöver detta förtäljer inte historien.

PS

Edward trampade

Kan inte låta bli att vidarebefordra historien som gick att läsa i Classic Bike för ett antal år sen. Edward hade gått i pension. Innan han pensionerades hade han konstruerat en liten 350 med, hör och häpna, överliggande kamaxel. Det är möjligt att det var dubbla till och med! Men hans efterträdare på utvecklingsavdelningen var inte imponerade. Den lilla motorn var hopplöst slö. Till råga på allt elände så ville ventilerna flyta vid höga varvtal. De nyutbildade teknikerna gjorde mätningar och åter mätningar.

Mätresultaten behandlades i datorer och ut kom långa rader av diagram. De visade entydigt att det var år helvete för mjuka ventilfjädrar. När Edward kom på besök en dag visade en ivrig tekniker upp diagrammen och påtalade artigt att man hittat felet. Edward tittade inte ens åt diagrammen, utan tog en ventilfjäder i sin hand, la den på golvet och trampade på den med hälen på skon. Dom här är OK sa Edward, sen gick han ut igen. Det blev nog inte mycket mera gjort den dag, men några år senare hade man konstruerat om hela motorn. Den hade nu helt säkert dubbla överliggande kammar och var den första i raden av motorer i BSA/Triumphs nya modulsystem: 2 cyl 350, 3cyl 500:a och 4-cyl 750. Två stycken 350:or visades på Marmorhallarnas MC-mässa 1971. Sen blev det ekonomisk kris. Projektet lades ned och hela NVT gick så småningom i konkurs. Edward log i sin himmel. Men vad är det vi har idag? Triumph med moduluppbyggnad! Förresten det där med Daimler är väl inte så enkelt? Kan någon förklara följande samband: Mercedes-Daimler-Benz, Steyr-Daimler-Puch och Jaguar-Daimler? Jag är bara nyfiken.

MW

Mektips

Sänder här ett bidrag till Cucciolo i form av ett MEKTIPS (givetvis till Ducati, vem skulle annars behöva information av sådant slag?) Jag inköpte en 851:a hösten 1991, vilken hade rullat 325 mil. Efter c:a 300 mil började kopplingen skrika och hugga svårt vid start från stillastående. Kopplingslamellerna och stålskivorna demonterades och

rengjordes. Detta hjälpte en tid men kopplingen började hugga igen efter c:a 100 mil. Hösten 1992 skrev jag ett brev till Ducatifabriken och frågade om de hade någon lösning på min huggande koppling. De hänvisade till Ducatiimportören: i Sverige och skickade en kopia av brevet till honom. Importören hade heller inga tips på förbättringar. Samtidigt läser jag i Amerikanska Motorcycle från 1991 ett test på Ducati 851. Testlaget klagar också på Ducatins skrikande och huggande koppling. De monterar en koppling i kevlar från Barnett Tool & Engineering, USA som "cure the problem".

Jag skriver till Barnett och frågar efter lösningen på Ducatins svåra koppling. De svarar att de ej har några kopplingar till Ducatin men sänder mig information hur jag löser problemet. En fin service från företaget. Det skall bli intressant att testa denna lösning i sommar. Sänder med kopior från Barnetts brev.

Med Vänlig Hälsning
Magnus Svensson

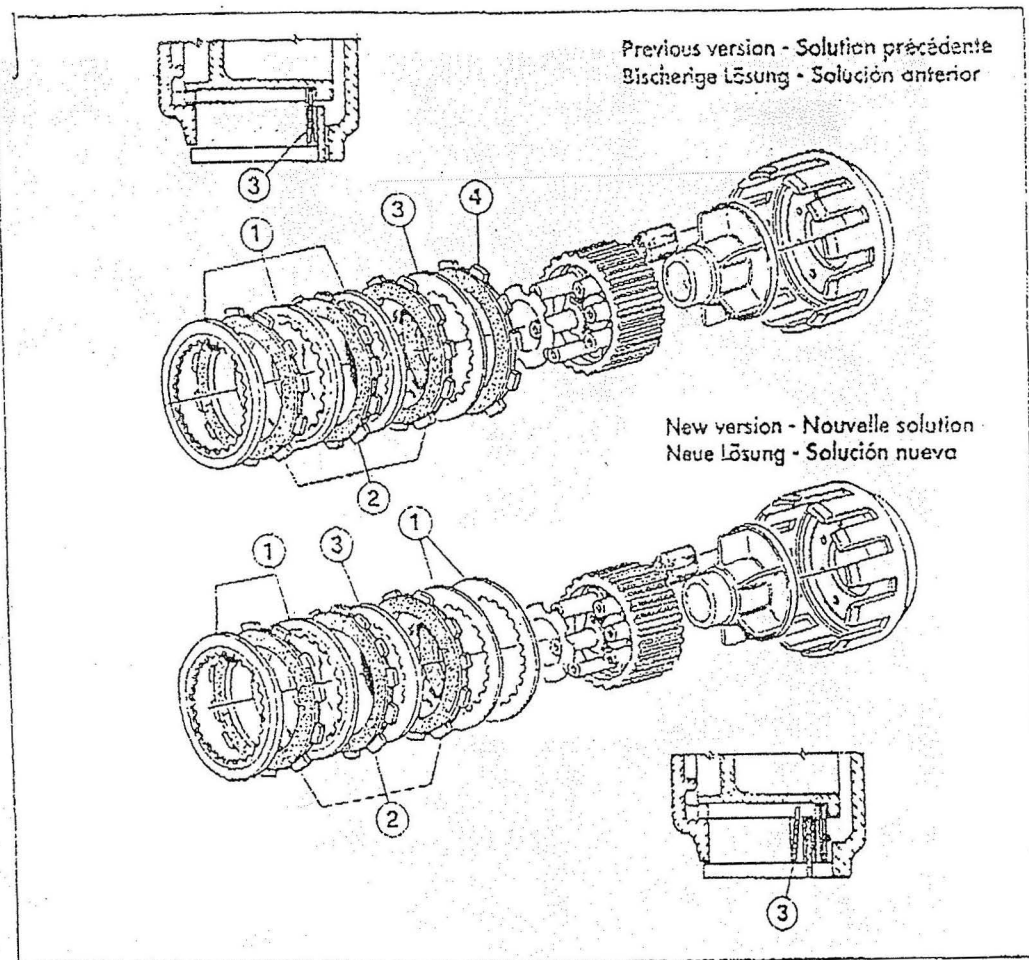
Cucciolo

OBS! Redan nästa nummer, hoppas jag, skall det bli ett specialnummer med mycket Cucciolo-mopeder. Bilder och artiklar tas tacksamt emot.

MW

Lågkonjunktur, Cucciolo i kris!

Kris. Hoffmann har hoppat av. Själv skulle jag hoppa in tillfälligt. Nu är det här det tredje numret på raken jag



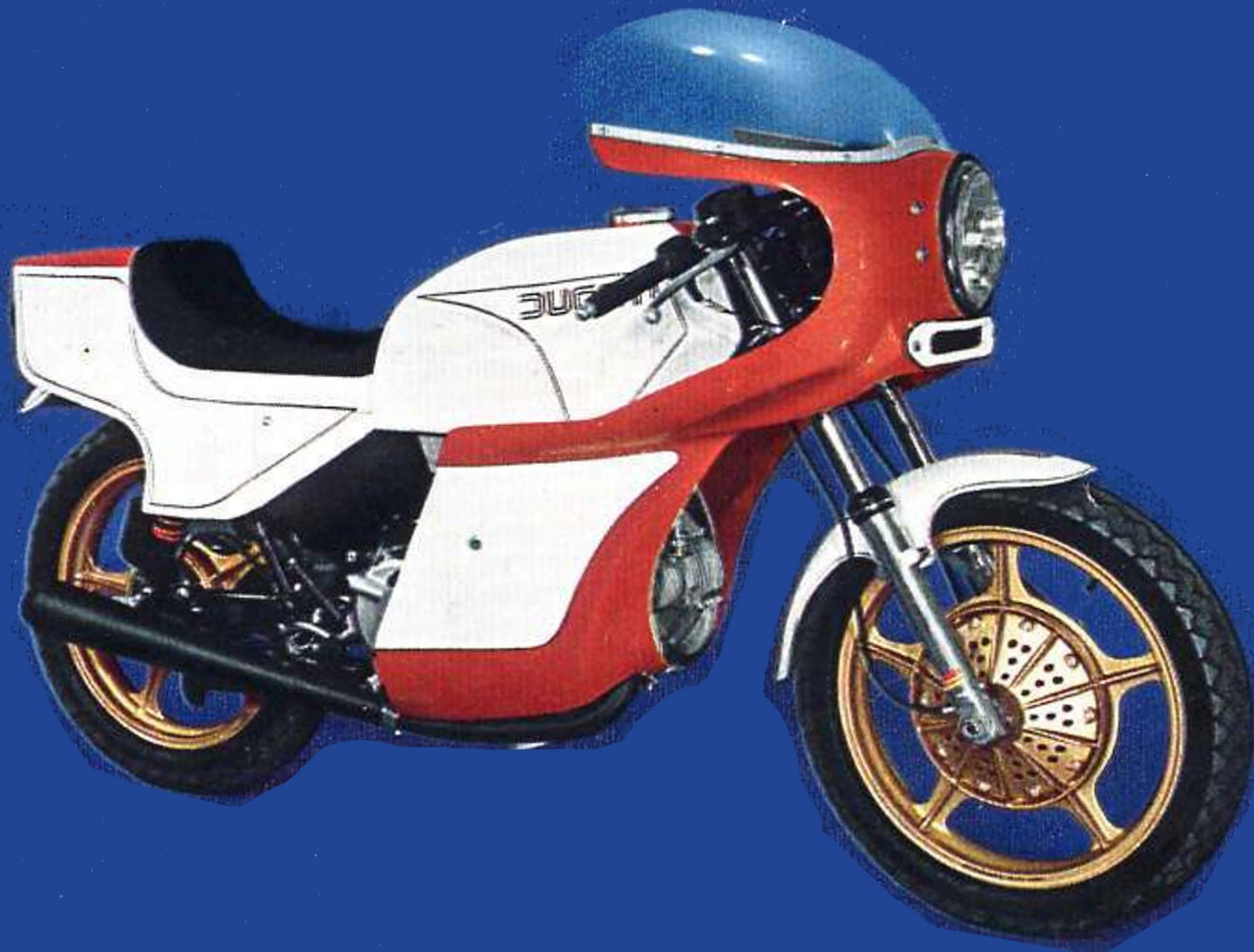
NEW DISK PLATE COMPOSITION FOR DRY CLUTCHES WITH FLEXIBLE COUPLINGS

For models:

851 Superbike Strada from '89 to '92 - S.P. from '89 to '90 -
900 Supersport from '91 to '92 - 900 ie from '91 to '92 - S.P.S. '92 (Equipment)

The composition of the disk plate has been modified to improve the clutch release when starting up from a standstill, without modifying the interchangeable features with the previous version. The driving plate (4), with a thickness of 3.5 mm has been eliminated, and it has been replaced with the driven plate (1), with a thickness of 2 mm. Moreover, the curved plate (3) has been inserted after the first driving plate (positioned as in the cross-section view). The differences in the composition between the previous and the new version are illustrated below:

Previous version - Plate series cod. 19020012A				New version - Plate series cod. 19020013A			
Pos.	Code	Description	Q.ty	Pos.	Code	Description	Q.ty
1	19010011A	Driven plates thick. 2 mm.	7	1	19010011A	Driven plates thick. 2 mm.	8
2	19110151A	Driving plates thick. 3 mm.	7	2	19110151A	Driving plates thick. 3 mm.	7
3	067516530	Curved plate thick. 1.5 mm.	1	3	067516530	Curved plate thick. 1.5 mm.	1
4	19110141A	Terminal driving plate thick. 3.5 mm. (40mm ØAT)	1				



Ducati Pantah 500 SS. Prototyp (men tänkt att börja säljas) från 1978/79 med Campagnolo hjul. Obs den koniska frambromsen. Samma som på Walter Villas Aermacchi.

skriver. Tyvärr. Det går inte att göra varje nummer av Cucciolo själv. Det bästa vore om minst två man kunde dela på det så att man tar vartannat nummer. Om vi inte hittar någon annan lösning hoppar jag också av helt efter årsmötet och nästa nummer (som jag hoppas kommer ut någon gång i augusti). Ju fler vi blir som kan dela på att göra layouten, ju roligare blir det. Det är faktiskt kul att göra tidningen om man inte har det "hängande" över sig hela tiden, vilket man har om man gör varje nummer. Det viktigaste som krävs är ett stort intresse. Man behöver inte alls skriva själv om man inte vill. Skribenter har vi ingen brist på, även om det är roligare ju fler det är som bidrar med material också. Sen bör man ha tillgång till en PC med ordbehandlingsprogram eller layoutprogram, kopplat till en laserprinter. Jag tycker det vore bäst om ca 3 stycken delade på att göra layouten varav en skall vara ansvarig, dvs en gemensam adress att skicka materialet till. Den ansvariga skickar sedan materialet till "numrets redaktör" efter den 20:e i varje udda månad = presstopp. Sen sätter redaktörn/layoutaren ihop tidningen och skickar den till tryckeriet. Sen har vi en ansvarig som tar hand om tidningen och utskicket när tidningen är färdig. Då tror jag det skulle funka bra. Nått att spåna om på årsmötet? Hittar vi ingen lösning hoppar jag också av på grund att det tar för mycket tid att få tidningen att fungera på egen hand med 6 nummer per år.

MW

Routeclassiche

Per Edvardsson i Sollentuna har hittat en intressant artikel om Fabio Taglioni och hans kamskafts V-tvåor i den italienska tidningen Routeclassiche, som i varje nummer har ett supplement som handlar om antingen någon historisk race/rallybil eller någon motorcykel. I nummer 62 maj 1993 handlade det alltså om Ducati 750, 860 och Mille. Den översta bilden visar Taglionis första idéskiss till 750-motorn. Skissen är daterad den 20 mars 1970. På den nedre skissen från den 20 april samma år, har han även angett effekten till 80 hk SAE vid 9300 varv per minut! 4 månader senare fanns den första prototypen på gatan!

MW

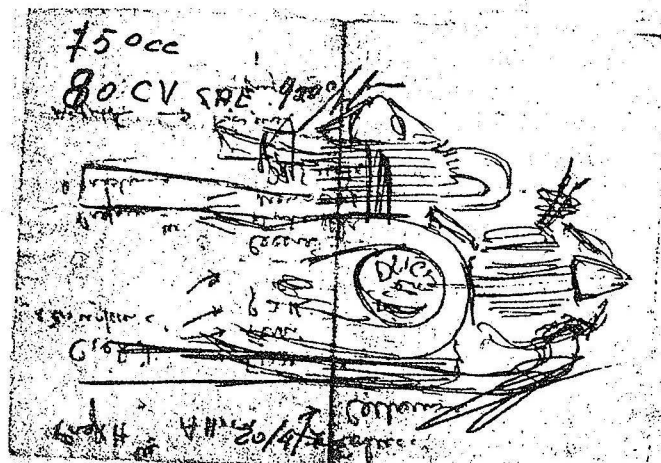
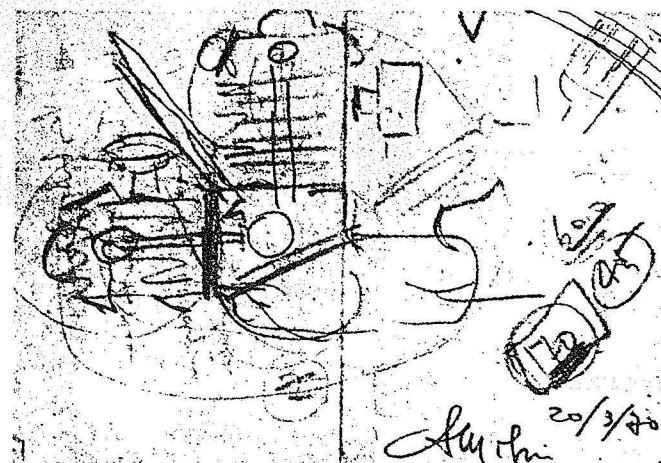
Morri drar sig tillbaka

Giuseppe Morri, MO i Bi-Mo-Ta, drar sig tillbaka som VD för företaget efter 20 år på denna post. Han fick en hjärtattack förra året och skall nu ägna sig åt lugnare uppgifter på det lilla Rimini-företaget. Walter Martini heter mannen som tar över efter Morri. Han har tidigare jobbat på Piaggio, Gilera och hos den italienska Yamaha-importören.

MW

Hill Monster

Damon Hill, mest känd som son till Graham Hill och som förare i F1 för Williams, har varit på Ducati-fabriken för att kolla in M900, som han förmodligen kommer att köpa. Stefan Johansson, Mike Hailwood och Nigel



Mansel är andra F1-stjärnor som fattat tycke för den bolognesiska V-tvåan.
MW

Mopperacing

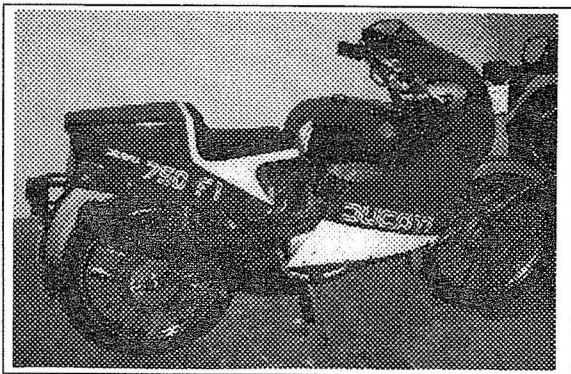
En serie om 5 race kommer att köras i Kalmar Roadracing Klubbs regi. Kalmar, Kristianstad och Klippan är bokade men ev. kommer det att köras på fler banor. Tider reglemente mm från: Stig Arnesen 0451-89112.
SA

En dyr Ducati

"Ducati presenterade sin scooter med namnet Cruiser på Milano-mässan 1952. Det skulle man inte ha gjort. Cruiser var den mest genomarbetade, lyxigaste och dyraste av alla 50-talets scooters. Fyrtaktaren på 175cc gav 8 hästar och Cruiser hade till och med automatlåda. De eleganta linjerna kom från karosserimakaren Ghia, där också karosserna byggdes. Men vad hjälpte det när Cruiser var alldeles för dyr för de tilltänkta kunderna? Ducati byggde också en liten maskin på 50cc kallad Le Corvetti och i början av 60-talet kom Brio som blev en flopp. Alltihopa var ett typexempel på att man skulle hållit sig till sina motorcyklar". Ur Autohistoria 3/92, uppsnappat av Thomas Lundén.

Ducati-CZ

Detta är den första frukten som skördats av "The great joint venture" mellan Cagiva och CZ. En budget F1:a med CZ:ans beprövade 2-cyl blåtakts 350cc



motor. En enastående kombination av flärd (modern italiensk design) och funktion (tjeckisk teknik). Foto Knatrik Auspuffie.
KA

Ljungan's

Under sommaren har, i Göteborg med omnejd, vissa Ducatklubbs-aktiviteter kunnat noteras. En stående punkt har varit Onsdagskvällarnas små sammankomster hos Ljungan's på Avenyns kulturstråk. Där känner sig cyklarna mera hemma än vid de Asiatiskas parkering utanför gatans skräpmatsinrättningar. 5-10 Ducatister har man oftast kunnat räkna in soliga kvällar. Efter ett par timmars ljug, om t ex vikten av individuell (dvs fri) hastighetsanpassning för att rikets sammanlagda person-transporters medelhastighet inte skall falla under den nivå då Bryssel kan få för sig att förbjuda export från den svenska transportindustrin m m, fylldes gatan av välljud under en gemensam sorti. Vissa söndagar har enligt ett i Cucciolo tryckt schema, små utflykter gjorts, s k caféurer. Där har ovan nämnda teori tillämpats i praktiken, vilket endast (mig

veterligen) har resulterat i en avåkning. De som undertecknad har deltagit i kan i korthet refereras enligt följande:

Den sk Pixboturen leddes av en förtjusande fröken Friman. Turen visade sig dock gå till Hällingsjö. Av en händelse frågade en ung Ducatist vart kosan skulle styras och tur var väl det. Redan vid första rödljuset förlorade han kontakten med klungan som försvann i fjärran. Tydligt bär dock alla vägar till Hällingsjö, för när hjälmarna var på väg av rullade den tidigare så försvunne Ducatisten in vid fiket! Till Läckö gick också en tur. Kulturbegivenheterna på Kållandsö studerades, men dessa har nog redan beskrivits bättre i andra publikationer. På vägen hem var det dock en bland många gasglada som försökte leka Lucchinelli med dikesvisit och bönpallsåka som följd. Styrelsen bör ta ställning till om böjar som dessa skall kulturminnesmärkas efter att ha lyckats lura ikull en Ducati. En annan tur gick runt Lyngnern där speciellt vägarna norr om sjön uppskattades mycket. Traktens cykelbanor användes endast i undantagsfall. Den 9:e Augusti var vädret lite ostadigt men trots detta var uppslutningen god, ca 8 hojar. Kurva efter kurva avnjöts i ett raskt tempo efter starten från Bohus fästning. Vid avstigningen före färjan ut till ön dök en bekant nuna upp. Mr SAAB, ifrån sin Trollhättemopedsamling hade han slitit sig bara för vår skull, kul! Ute på öns kajpromenad kunde så lokalbefolkningen beskåda en stackars tös som hade sluntit med saxen och klippt av jeansen rakt över bakfickorna ungefär. Av någon underlig anledning var hon tätt följd av klubbens utsända i

hopp om en ny "värkning". På vägen hem till Göteborg bröt dock ovädret ut. Tor själv måste ha känt konkurrens från Duccemullret för han bjöd på ett imponerande skådespel som ackompanjerades av V-tvinnarnas sång. Den sk Annelundsturen, ej ledd av en frånvarande Von Dahl (!?), avslutade säsongen i strålände höstsol och på slingrande, härliga vägar att ha i minnet över vintern. Det vore kul om liknande turer kunde genomföras även kommande säsong.

HJ

Tankar om tankar

En firma som annonserat en del i Classic Bike är "The Tank Shop" som ligger i England. Jag har fått tag på deras katalog och den innehåller en hel del kul för Ducati. Lite olika tankar som finns är till gamla 900:a såsom: Imola, NCR, NCR som passar Darmah. Dessa finns till Pantah. 3st olika tankar till singlar. Pris 180 pund / styck inklusive tanklock. Man tillverkar också lite annat såsom 900SS framskärm, sidokåpor !, imolasadlar i alu. 45, 55 resp 65 pund. En nyhet är 900SS originaltank i alu. En hel massa Guzzi och engelskt finns också. Till nya 750/900SS gör man en kopia i 2 olika versioner beroende på förgasartyp. Kostar 240 pund. Alla detaljer levereras polerade. Alla tankar är inklusive tanklock av antingen flygtyp eller det gamla goda Monza-locket (kan även monteras 2st på tanken). Lösa lock kostar 35 pund. Intresserade kan kontakta John Williams, The Tank Shop, Glenview, Glenmidge, Auldgirth, Dumfrienshire DG2 OSV, England.

KJ

DUCATIS -93or är snart slutsålda!

Det har varit SUPERSUG efter nya Ducati de senaste åren. -92 tog de nya hojarna slut i Februari! Därför måste du vara ute redan i December i år om du vill vara säker på att få en -93:a. Hjälp oss gärna att sprida detta, det är jättetröst att inte få fram hojar till de som vill ha en Ducati. Särskilt nu när hojarna är så läckra. Var alltså ute i god tid med din beställning. Priserna är inte spikade ännu, men hör av dig om du sugen så kanske vi vet mer.

- * 888 Sport Production 5
- * 888 Strada
- * 900 Super Light
- * 900 Super Sport
- * 750 Super Sport

Till -94 års mod. har vi bla följande frestelser:

- * 502 Singel 4V Desmo, 83 hp, 235 km/h.
- * Ferrari-Cagiva 750 4-cylinder. 120 hp men med öppet avgassystem & luftfilter 131 hp, raceversion ca 155 hp.

Ducati service

Passa på att göra en välbehaglig ventiljustering, eller varför inte skämma bort pärlan med ny motorolja, bromsvätska och hälla Verve 7 i tanken över vintern. Ring och boka tid nu!

Vi vill bara nämna, för att undvika missförstånd, att de tvåventilade Duccarnas service bara tar hälften eller i extrema fall en tredjedel av tiden jämfört med 851/888orna.

Hälsningar från Biscaya

BISCAYA RACING

0322-30124,
31029, 30159

Rubriklös

Arbetskamrater har vi ju alla (de som har jobb i alla fall). Från dessa personer som vi tillbringar mycket tid med får vi ju olika uppslag å dumheter. Därför tänkte jag berätta om en arbetskamrats strapatser.

Folkbussen stod där och glänste, om nu en 11 år gammal tegelröd Wolkabuss kan glänsa, min arbetskamrat tyckte i alla fall det (har två Shetlandsponys; bonde, om nu det förklarar det). Medan han stod där och tittade på skönheten tänkte han till baks på alla hemska färder i *jag rullar* bilen tillsammans med den fyrhövdade familjen.

Femte var på väg just som han stod och tittade på den användbara (utrymmesmässigt) bussen. Min kära arbetskamrat, värre än en katolik, har fortfarande inte lärt sig att slå en knut på *den*. Sjätte är på väg just som detta skrivs.

Han slog till å köpte bussen, stolt som en tupp körde han hemåt. Efter ett tag körandes på en kurvig 70-väg skulle han växla ner inför en vänstersväng (kör alltid som om det vore rally). Men när han skall trycka ner kopplingspedalen så gick det väldigt trögt, under tiden som han vred ratten åt vänster. Ju mer han rattade åt vänster desto mer strejkade pedalen, det gick inte att frikoppla!

Ni kan kanske tänka er hur det kan se ut när en tegelröd (skitfin enl. killen) Volkabuss, eller man kanske skulle döpa dessa dylika tingestar till Vokkabussar, närmar sig en vänstersväng på en kurvig småländsk väg (typisk Duceväg).

Föraren försöker att växla ner i ingången i kurvan, men det går inte att få i någon växel. I och med att han inte kunde frikoppla vågade han inte riskera lådan. Samtidigt som hade släppt gasen

utav pur förvåning så bussen rullar genom kurvan, vingel, vingel, skrapp, skravingel, vingel, skraapp får så småningom i fyran (utan koppling), putt, puttt ut genom kurvan, precis som när man var nio år å körde för första gången.

När han kom ut på raksträcka igen (det var en låååång hårnåls kurva) och rättade upp ratten igen gick det hur bra som helst att frikoppla! Nu började det krypa (ännu mer) myror i hans huvud. Vad kunde nu detta bero på? Hade tyskarna lyckats med någon specialgrej på just denna bilen (han är bonne, skrev jag ju)? Han stannar i vägkanten för att kolla vad det var för fel.

När han börjar krypa nere vi kopplingspedalen å rattstången så ser han att förre ägaren, när han monterat stereon samt högtalarna, låtit de långa orginalsladdarna sitta. Hade bara rullat ihop en härva under instrumentpanelen ovanför rattstångens täckåpa.

Med följd att när min käre arbets kamrat körde med sin värsta rallystil hade sladdhögen åkt ner runt rattstången. Sladdhögen hade lyckats slå en ögla runt kopplingspedalen samt snärja sig runt rattstången!

Kontentan blev att när han vred ratten till vänster så spändes sladden samtidigt som den spändes runt pedalen och tvingade den i ett låst läge.

Vad min arbetskamrat kom fram till efter denna händelse är; har vokkabussen, som du kör, stereo och om så är fallet kolla högtalarsladdarna, det är det enda han tjarar om på jobbet.

Vad vi andra kom fram till? Han har myror, fortfarande, i huvudet!

KR

Längst i Norr

Snön täcker landskapet i ett mer än meterdjupt lager. Hr Pekkari på Ren-näringsenheten befarar att hundraåttusen renar kommer att duka under pga foder-brist till följd av det ihärdiga snöandet. Minst lika illa är det att kommunikationerna praktiskt taget får ske under snön. Det skapar svårigheter med rapporteringen varför ingenting nytt finns att meddela.

Jo, en sak fast den följer av klimatet. Dom vita björnarna (sk isbjörnar) börjar bli sällsyntare i takt med att dom drar sig mot ishavet. Temperaturen är i stigande, åtminstone på dagarna pga solen och det bekommer dom arktiska djuren illa. Lika bra att dom far sin kos dit där dom hör hemma. I synnerhet sörlänningar känner sig otrysta pga deras närvaro.

PS

Italienska hudar

Fick brev från Micke Ekman. Han importerar skinnställ från M. ROBERT och de kanske är värda att ta en titt på, de är nämligen designade tillsammans med Duccefabriken för att matcha de bolognesiska vidundren. Och varesiska, kan tilläggas (bl a ett special för Mitopiloter).

Om jag fattat saken rätt kan du se hur de ser ut om du har de rätta kanalerna på burken, min har lagt av så jag kan inte uttala mig om det stämmer, men M. ROBERT skall tydligen vara officiell skinnleverantör till Cagivafamiljens alla fabriksteam i år och det borde borga för en viss kvalitet (?).

Ställen finns både som 1- och 2-delade och det nya är att mönstren är tryckta på skinnen med nån ny metod i stället för den vanliga sömnaden. Starkare och lättare, påstås det. För övrigt används 1,4 mm nöthud och polyuretan i axlar, knän och armbågar.

För att komplettera garderoben kommer under våren både en hjälm och handskar att presenteras, även de med Ducce-desajn.

Till sist två saker: Prylarna är naturligtvis gjorda i Italien och medlemmar i klubben får naturligtvis premiärrabatt på 10%. Är du intresserad så ringer du Micke och frågar om pris.

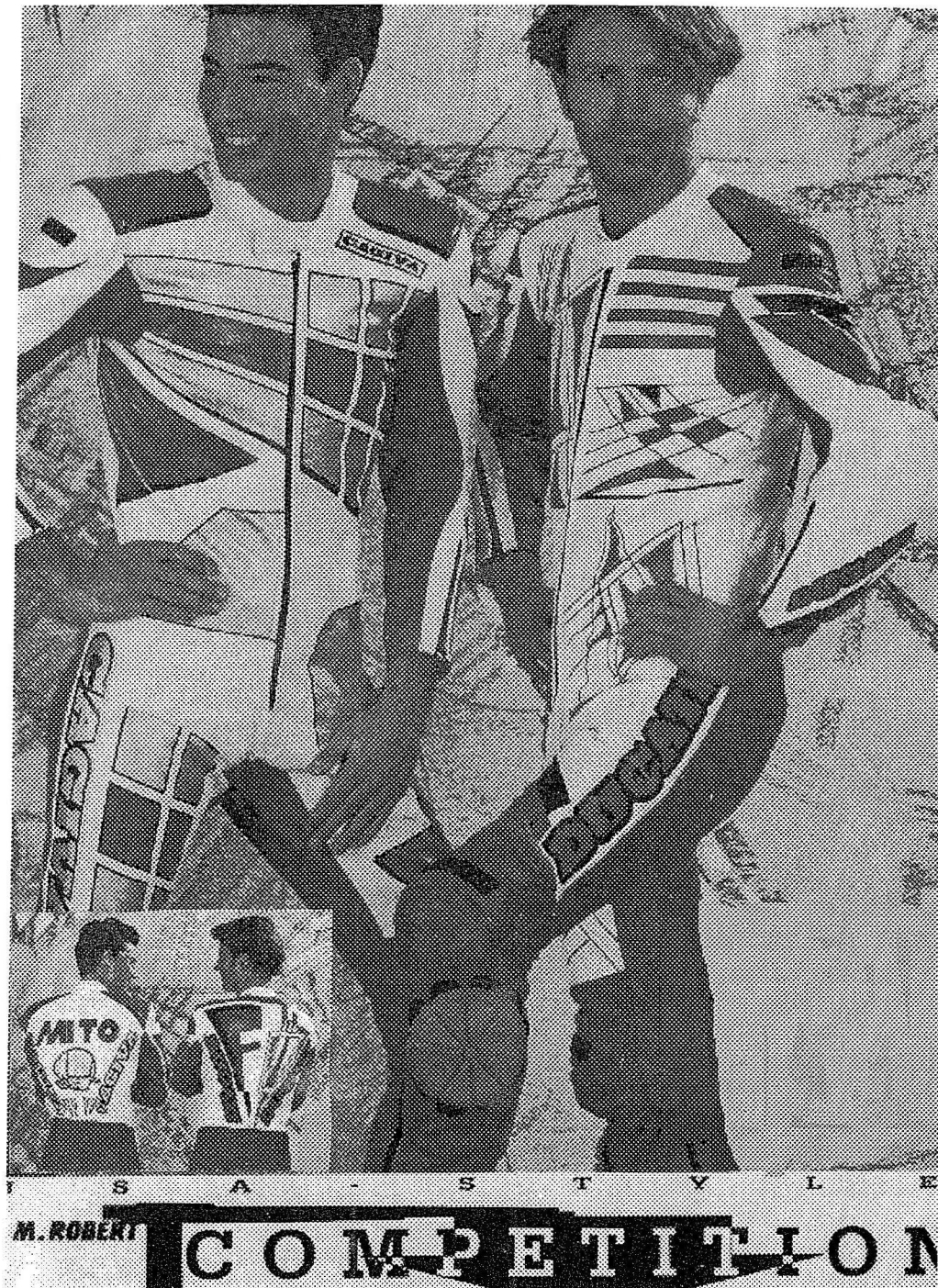
Ekman & Company AB
Prästgatan 33
774 35 AVESTA
Tel. 0226-80150, 19150
Fax 0226-19014

JD

Orunt i år

Grand Prix Manufacturers Association (GPMA för er med behov av att slänga er med förkortningar (frkrtnr)), dvs Cagiva plus några österländska fordonsleverantörer, har sett över det tekniska reglementet och kommit med en mängd ointressanta detaljändringar.

Men mitt i högen av petitesser finner vi förslaget att regel 2.3.4 skall strykas. Vad kan den då innehålla? Jo, att en cylinder skall vara rund. Vilket den, om jag minns barndomens geometriktioner korrekt, alltid har varit. Men inte så länge till alltså, om GPMA får bestämma. Man undrar naturligtvis vem inom detta illustra sällskap som föreslagit ändringen. . . . nej, det gör man inte.



Oljeförvirring

Om man slår upp Ducatis officiella verstadshandbok för 900 SS och Hailwood Replica så rekommenderar dom Agip Sint 2000 SAE IOW50 till motorn. Ser man efter i Alfa 90:s instruktionsbok så rekommenderar dom precis samma olja. (eller likadan, red anm)

Alltså för Ducatis del ingen särskild MC-olja formulerad för våtkoppling. Man kan undra varför?

Men vår vän, Mr Eke i England, har en totalt avvikande uppfattning. Han anser att användningen av en rak singelgrade SAE 50 är grundläggande. Multigradeoljorna är uppfunna för militärt bruk i arktiska trakter. Här, i det arktis som omger mig använder vi elektiska motorvärmare. Och så kör vi på syntetisk 5W50 allt vad tygen håller.

Men Mr Eke menar att den gamla rullgrade motorn bara behöver få lagren fuktade för att smörjning och kylning skall vara tillräck lig.

Reno Leoni, däremot, lägger ner särskilda ansträngningar för att vevaxeln skall få extra mycket kall olja. Som han anser enbart för hållbarhetens skull. Vad hr Leoni kan prestera vet vi väl!

Mr Eke anser att multigraden inte är tillräckligt vidhäftande utan kastas bort från vevaxeln med stort slitage som följd. Man frå gar sig om fabriken i Bologna är så taktiskt anlagd att dom med berätt mod rekommenderar undermålig olja för att få sälja extra mycket reservdelar. Vad tror läsaren?

Min handbok har väl tio år på nacken och NCR:en ännu mer. På oljepluggen står det "Agip FI". Det fanns nog inga särskilda MC-oljor på den tiden men

boken talar ju om syntet. Mr Eke får nog likafullt uppfattas som konventionell i överkant.

I dag är läget ett annat. Den multinationella jätten Shell har tex gått så långt att dom skiljer oljorna för bensin och dieselmotorer. Bla för att de båda motortyperna avger olika förbränningsrester. Dieselavgaserna är tex upp till trettio gånger surare. I den heliga bränsleekonomiens namn så har man också sänkt viskositeten. För bensinmotorer anses 5W40 vara tillräckligt. Det kostar bara energi att pumpa runt en tjockare olja. Mobil håller dock fast vid 5W50 för Rally Ettan.

Ducati använder man väldigt sällan i arktiskt klimat. Det visar sig att om man kokar ihop en syntetisk olja så får den en viskositet på omkring 20W40. Innan tillsatserna är ipytsade. Det finns fö oljor med upp till trettio procent tillsatser.

En av dessa är den sk viskositets-indexförbättraren. Den finns för att oljan skall behålla den tillämnade viskositeten i hela temperaturintervallet. Men denna VI-förbättrare är i sig inte smörjande och varken temperatur eller åldringsbeständig.

För att kringgå denna nackdel väljer vi alltså en syntetisk olja med viskositeten 20W40 eller kanske 50. Denna olja passar utmärkt till vår dyrbara ögonsten vars motor upphört att produceras för årtal sedan. Både Bel Ray och Valvoline har sådana Ducativänliga rejsingoljor. Passar utmärkt eftersom man inte kör Ducati mitt i smällkalla vintern.

Men den vars själ är alltför engelsk för att anamma moderna påfund dunkar givetvis på med singelgrade.

Mr Eke anser att oljan knövlas sönder i de många rull och kul lagren (det här

gäller som alla förstär den äkta motorn med pålitlig kamaxeldrivning.) och att detta skulle vara huvudsakliga anledningen till de påfallande låta oljebytarna. Endast trehundra mil som bekant.

I bilsammanhang är bytesintervallet ofta femtonhundra mil så skillnaden är högst påtaglig. Hur det ligger till med dom glidlagrade moderna motorerna avstår jag att uttala mig om. Det skulle kunna bli alldeles bortitok.

PS

Miljöstörning

Det vore en oskattbar fördel att liksom sälarna stänga till öronen och på sätt avbryta det eviga flödet av översnö fordonsrelaterad information. Det pågår ständigt nämligen. Man drivs till sist att uppfatta det som en hälsofara. Och värre ändå. Det undermedvetna blir ju sakta men säkert påverkat.

Den senaste utvecklingen pekar mot rivstartning. Utan tvivel är det så att ingen har råd att färdas mer än två hundra meter med dessa bränsleslukande monster som skär med förfärande regelbundenhet. Motorer av det här slaget är ju som bekant bränslekylda och då får man offra det allra sista unset av effekt för kylningens skull. Varom inte . . .

I varje fall så börjar det dyka upp något som heter "V max fyra" i informationsflödet. Ursprunget anses så självklart i de här kretsarna så jag kan ju inte förmedla mig med att fråga. I varje fall är det en rak fyrcylindrig motor med så gott som Ductimässig cylindervolym. Trots det så måste konstruktören missat någonstans eftersom en sörlänning från Sundsvallstrakten tvingats aptera turbo för att komma först i mål. Det ryktas om

ytterligare ett lokalt bygge men det har visst fortfarande lite utveckling kvar till funktionsduglighet. Eller är det den teoretiska bakgrunden som spökar. Turbo och tvåtaktare lär ju inte gå så bra.

Emellertid kan man inte annat än häpna över vilka ansträngningar som folk frivilligen utstår. Och detta för att köra två hundra meter.

PS

Starta i Grekland

Grekiska Ducatiklubben har skrivit och inbjudit oss till det 2:a europeiska och 12:e grekiska hojträffen den 4-7 juni. Drygt 1500 deltagare från olika länder träffas i staden Drama i (grekiska) Makedonien. Musik, uppträdande och annat skoj utlovas. Med inbjudan följde en karta med städerna Igumenitsa, Joannina, Trikala, Larisa och Volos var markerade med lysgult. Jag vet inte varför men det får du säkert veta om du kontaktar organisatörerna. Fyra dagar kostar 11 Pund eller 24000 Lira.

Ring eller faxa till:
Volos Motorcycle Club
Evripidou 74
383 33 VOLOS
HELLAS
0421-30190

JD

Ett sanningens ord

Jag har tröttnat.

SH

Teknologi

Allas vår Hr Rising i Tumba pekade en gång på metallers olika egenskaper. Han nämnde bla något som heter *elasticitetsfaktor*. Förhållandet mellan denna faktor när det gäller stål och lättmetall är ungefär ett till tre. Det innebär i korthet att för att få likvärdiga konstruktioner så får man ta till tre gånger så mycket material av den sk moderna och högdäda varianten.

För rättvisans skull måste nämnas att lättmetall finns i oändliga kombinationer av legeringar. Somliga går att härda och andra lämpar sig för gjutning tex.

Men vikten förhåller sig på ungefär samma sätt med dessa metaller. Så man frågar sig om vinsten? I das Vaterland heter det att: "Warum soll mann es so einfach machen wenn mann es so schön komplicieren kann?" (varför göra det så enkelt när man kan krångla till det så underbart)

Vår lokale arborrare och smed (inte den med svartmerc...) föreläste en gång om "torrsprickor" i personbilssläpvagnar. Och lite grann om hur man svetsar. Och svetsar. Och svetsar.

En sörlänning förundrade sig en gång över att ALLA bilar i Norrland har dragkrok. Självklart. Annars får man inte med sig scotern och veden blir kvar i skogen. Elementärt.

Lika självklart är erfarenheten enorm på släpfordonssidan. Smeden han visste att nya aluminiumsläp är snygga och prydliga tills torrsprickorna kommer. Men då går han omvägar om högst desamma släpen. Vars hittar du kompetenta aluminiumsvetsare? Barkarby! Jo, men det är lite ocentralt sas.

Det finns en nyetablerad släpvnstillverkare i närheten med bara en konkurs bakom sig som skruvar aluminiumprofiler.

Axeln och draganordningen är självklart utförda i stål. Om man skruvar komponenterna så blir det enklare att isolera materialen elektriskt. Om inte så får man galvanisk korrosion. Häll lite saltvatten på konstruktionen så får du en perfekt elektolyt. Men genom att skruva så slipper man få värmespanningar och materialförändringar i svetsfogen.

Man kan tänka sig att ställa hjulen i rad efter varann och förena dom med en ram och hänga en motor i mitten. Då får man en . . .

Är det någon som skärskådat ett sånt här delta eller omegaelände i sömmarna sedan det fått några år på nacken? Eller hört talas om någon som råkat kröka sin deltabox aldrig så lite. "Fick" han ny ram? Varför? Vad kostade kalaset? Vad hände med gamramen? Idel frågor.

Men om det blir en krumelur på din stenålders järnram. Ingen fara. Tibnor och Stålsäljarna och tom järnhandeln har material. Enklaste hobbysvets klarar att svetsa så tunt gods som det är frågan om här. Inte alla hobbysvetsare kanske, men förvånande många. I varje fall efter lite kompetent instruktion.

Nyttfordon? Har dom hokuspokus-material i ramarna? Jo. Men det är stålhokuspokus. Klenare dimensioner än förr men sk "hög hållfast". Det kan man ha eftersom en lastbilsram är nitad. Men den skall hålla hundrafemtio tusen mil. Minst.

Var glad att ni färdas med Ducati. Beträffande ramarna använder dom en lite bakvänd men noga övervägd högteknologi. Fast förankrad i verkligheten.

Så tillbaka till Hr Rising. Som bekant har han en filosofisk ådra och föranledde honom att utveckla det här med metaller en aning. All metall som innehåller järn kallas stål. Inget tjafs om kolhalt som gammalt tillbaka utan allt med järn är stål alltså. Som finns i alla de olika varianter vars egenskaper lämpar sig till snart sagt vilket ändamål som helst.

Resten är metaller. Guld, zink, koppar, beryllium, vismut osv. Metaller alltihop.

Men med beprövad teknologi vet man var man står och behöver inte befara att det högdäda åkdonet förvandlats till en ospecifierad hög av vitt pulver. Man ser fram mot våren med tillförsikt.

PS

Agusta

En före detta ordförande i Svenska Ducatiklubben, numera ickemedlem, har inte bara föraktfullt lämnat det ädla sällskapet, utan också gett sin nyfödda dotter namnet Agusta. Cucciolo kan bara beklaga och gratulera.

SA

Byråkrati

Läste nyligen i bladet om våra strävsamma byråkrater. Någon stor tänkare har föreslagit en uppmjukning av de rigida bestämmelserna i fråga om hastighetsöverträdelse. Som bekant är det klippt om det gått aldrig så lite hastigare än tretti km över. Nu har den häpnadsväckande tacken lanserats att det kanske skulle vara möjligt att beakta omständigheterna och kanske slippa hela kvarnen med körkortsåterkallelse osv. Det uppstår som alla vet allsköns komplikationer som konsekvens vid återkallelse. Kanske domstolar och länsrätter fått jobba övertid? Då återstår att förankra tanken att förbättring av tiden på favoritkrumelurvägen är ett tungt vägande själ. Om inte tiden är möjlig att förbättra är risken stor att själen och personligheten blir förkrympta och tar skada. Så kan vi ju inte ha det.

PS

Hudar

Den stockholmska försäljaren av skinnhudar och Falappa-hjälmar har blivit stämd. Anklagelsen är märkligt nog könsdiskriminering. En vacker ung dam har använts i annonseringen av Held handskar. Tydligen har för mycket av den unga damens hud visats i annonsen enligt anmälerskan. Om man nu vill stämmas och hålla på vore det väl lämpligare att klassa det som vilseledande marknadsföring då Held-handskarna, vad Cucciolo förmodar, är tillverkade av en helt annan hudsart.

MW

En bonde i stan

Denna berättelse handlar om när min arbetskamrat skulle, med en av sina småtingar, till Stockholm (den stora hufudstaden för en småländsk bonde). Han skulle, närmare bestämt, till ett icke namngivet sjukhus.

Han hade tänkt att han och småtingen skulle ge sig iväg i tid på morgonen, nu blev det naturligtvis inte så. Istället stirrar han iväg med sin *usch jag rullar bil på E 4:an* (om den nu inte har bytt nummer som så många andra vägar har gjort) upp mot huvudstaden.

Just denna dag hade den andra vintern slagit till mot Småland, det var -18 grader. När han kom upp i höjd med Mjölby fanns det fortfarande kvar slask och salt. Vindrutetorkarna och spolarvätskan kom till nytta.

Efter ett tags slösande med spolarvätskan, slutade det att komma något. Så han stannade vid en mack för att kolla, fylla på, spolarvätska samt rengöra rutan.

Samtidigt som han såg att spolarbehållaren var helt nerisad, märkte han att han hade jättebråttom, så han hann bara rengöra rutan. När han var några mil utanför Stockholm var rutan så nersmetad, att han fick ligga bakom en lastbil å följa dess bakljus. Naturligtvis låg lastbilshaffisen ute i vaggrenen i allt slask och sprutade ännu mer på rutan som redan var igenkletad.

Körde med vindrutetorkare, nästan panikartat, men det blev ju bara ännu mer smetigt (vi vet alla hur det ser ut, känns). Till sig utav vanmakt ser han att hans småting har en läskedrycksburk i näven, snabbt (så snabb är han aldrig på jobbet) som ögat rycker han åt sig burken

samtidigt som han vevar ner sidorutan. Lutar sig ut och håller, kastar drycken på framrutan samtidigt som vindrutetorkarna piskar.

Nu hjälpte inte detta så mycket då den kladdiga vätskan träffade den övre halvan utav rutan, nästan upp på taket. Tittar på klockan å blir ännu mer stressad, försöker nu titta ut genom sidorutan. Men gav snart upp med även det försöket.

Väl inne i Stockholm (fortfarande bakom lastbilen) stannade de vid ett röd ljus med flera filer i bredd och långa köer. Då såg han sin möjlighet att bli av med skiten på rutan. Körfälten vid sidan om hade en liten, men perfekt, snösträng. Ut ur bilen förbi filen med förvånade 08:or, som satt och glodde, tog en famn med snö, slängde det på rutan och det hjälpte.

När han väl var framme vid sjukhuset, parkerade han vid kund parkeringen. Efter att ha varit inne med småtingen på undersökning går de till bilen för att, äntligen, åka hem! Efter att försökt starta bilen ett antal gånger, har alltid sina bilar i topptrim, kollar de olika instrumenten å ser att tanken är tom.

Han är säker på att han hade halvfull tank, hade någon snott bensin? Ut och kollade tanklocket, fanns inte, låg under bilen. Nu började han även kolla hela bilen och till sin fasa hade de försökt att, antingen tjuvkoppla eller bara tänkt ta extraljusen som han hade bakom grillen. Plastgrillen var bortsliten.

Där stod nu min käre arbetskamrat med sin lilleman vid ena sidan och en bensintom samt skändad bil vid den andra, 45 mil från sitt hem, bondgården.

Framför sig ser han bara en stor å bred väg! Vad göra nu? Bestämmer sig för att gå (nej inte hem). Upp med lilleman på avdelningen, en sköterska tar hand om honom så länge. Frågar samtidigt sköterskan om vägen till närmsta bensinmacken.

Med instruktionerna malande i huvudet, vänster, vänster å höger, börjar han gå, gå gå å gå, efter ungefär 2 km ser han en mack. När han väl kommer fram ser han att det är en automatstation. Å han som inte har någon dunk att ta bensinen i.

Där står han igen med stora vägar framför sig, enligt honom vägar överallt. Vilken skall han följa, för att komma till en riktig mack med dunkar? Han chansade å följde en väg som gick åt vänster, var han nu var?

Efter ett tag kom han till en vägkorsning; vänster eller höger? Provade att gå till vänster och se det var tur det, för efter en halvannan km kom han till en fullservicemack med dunkar så han fick bensin.

Sedan gick hemfärden bra, tyvärr kanske. Det är väl kanske inte så konstigt att vi från landet är rädda för storstäder när man kan råka ut för ofrivillig motion samt lättning av bilen. Nog för att en *jag rullat bil* skulle behöva att lättas, men kanske inte riktigt såå.

Kenny Roberts

Fasansfull upptäckt

Ducatisterna Längst i Norr utrotade? Enligt vår allvetande matrikel tycks bara en ynkelig spillra återstå i Östra Norrbotten. Till närmaste ståndaktige är det trettifem mil, långt borta i det sydliga Västerbottens centralort Umeå. Tom Mr Cox i det närbelägna Rovaniemi verkar ha försvunnit ur sagan.

I Östersund finns en hård kärna ståndaktiga och några enstaka sympatisörer finns i Dorotea, Sollefteå och Sundsvall.

Resten får anses falla under en alltför sydlig räjong för att vara av omedelbart intresse.

Är förklaringen klimatologisk eller finns det något nytt regeringspåbud som förbjuder Ducatister norr om sextiofemte breddgraden. Begår jag kanske någon ohygglig kriminell handling genom att framhärda som obotlig medlem? Jag har faktiskt betalat avgiften utan anmaning. Den pinande ovissheten växer sig starkare.

Medl. 371

Husqvarna succé

Cagiva drog sig ur moto-cross VM för att man, enligt Ulf Nordbeck, inte sålde fler hojar trots sin stora satsning. Nu har man tänkt om, och på ett sätt som ger stora rubriker. Belgaren Jacky Martens ligger för närvarande 2:a i 500 VM på en fyrtakts Husqvarna 500:a! Han vann den första segern på 22 år för en fyrtaktare i Finland. Det var också den första heatsegern för en fyrtaktare sen Bengt Åberg vann ett heat på en Hedlund modifierad Yamaha 1977. Bröderna C kan det där med marknadsföring.

MW

Oljeförvirring

På mässan i Göteborg träffade några Ducatister en oljenasare som försökte omvända dom med diverse argument. Blå framkastades att tom Ducati får problem med kamaxelslitage om man kör på fel olja. Mycket riktigt studsade de närvarande Ducatisterna högt.

Uttalandet var en klar förolämpning och berodde enbart på snöd vinning och blåögdhet. Troligen insåg nasaren att han sköt över målet. Emellertid är världen så beskaffad att Cucciolos inträngande journalism skapat direktkontakt med utomordentligt kunnig expertis. Faktiskt rakt in i laboratoriet.

Läsarna följer ju med i tiden och då frågar jag helt enkelt: Känner ni någon som rejsar på mineralolja? Varför det? Svaret är att den risken tar ingen vit man. Generellt kan man säga att en motortillverkare löper största risken att råka ut för reklamation just när det gäller kamaxeln (här pratar vi inte om motorer med hål i cylindrarna).

En känd fabrik på Hisingen hade lite svårigheter just på den punkten. Dom krävde en särskild testcykel för kamaxeln för att rekommendera lämpliga oljor från fabriken.

Numera är såväl olje som motortillverkare mycket medvetna om problemet och stackars den som skulle råka missa och släppa en undermålig produkt. En annan fabrik, inte så värt långt från Hisingen hade klantat sig helt nyligen med någon liten detalj. Det skulle kosta fyrtio miljoner att rätta till. Tillverkare lever sannerligen farligt.

Det finns en urgammal oljetillverkare som har en häst på burkarna. Dom har varit föregångare med dom helsyntetiska

oljorna. Dom är inne på andra generationen av helsyntetisk rallyolja.

Innan dom vågade släppa den nya oljan så blev den självklart föremål för test. Blå jämfördes den med sin föregångare. Det finns färdiga testcykler för sånt här så det var bara att trycka på knappen. Inte förrän man förlängt provperioden med fyra gånger den ursprungliga så fick man fram mätbara slitage. Blå just på kamaxeln. Därvid överglänste den nya oljan den gamla med bara halva slitaget. Tom drygt halva.

Nu är det ju så att tex Kevlar finns av olika fabrikat. Egenskaperna kan skilja mellan tillverkarna. Likadant är det med oljor. Ingenting säger att två olika tillverkares motsvarande produkter är identiska. Däremot är det bergsäkert att båda upp fyller API service SG. Och lägre klassad olja än så använder väl ingen? Men som sagt, kamaxelslitaget är faktiskt uppmätt och befundet helt i sin ordning.

Vi kan ju upprepa att den helsyntetiska oljan med hästen på burken faktiskt har i stort sett endast halva friktionen jämfört med en mineralolja. En Hisingeentusiast som jag känner, hällde sån här märkvärdig olja i husvagnstraktorn och då sjönk motor temperaturen med ca tio grader. Han får köra länge och hårt för att komma upp i gamla tempen. En annan fördel är den avsevärt högre termiska stabiliteten. Inte oväsentligt på kontinentresa.

Nu kan ni försvara er mot näsvisa nasare också.

PS

Entusiasttidningen!



MCM • St. Göransson 62 • 112 33 STHLM • Tel 08-651 63 60 • Fax 08-650 23 49

Snart i varje brevlåda!

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



Frankeras ej
MCM betalar
portot
inom Norden!

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

Namn

Adress

Postnr/ort

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

MCM
MOTORCYKELMAGASINET

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 STHLM

Spisstrudar och Volvobilar . . .

. . . och folket jublar

Det var stekhet. Den svarta 900-tanken var verkligen så varm att man kunde ha stekt ägg på den – om man hade haft nåt ägg att steka. Jag hade ännu inte vant mig vid att man inte kan tanka fullt en sommardag med varm tank.

Så varje gång jag kom ut från att ha betalt soppan, fick jag gå till den där pappersbehållaren som envisades med att antingen inte vilja släppa ifrån sig nåt papper, eller inte vilja riva av nåt, och skyndsamt torka av det värsta av bensinen som rann ner mot cylindrarna, sedan snabbt köra iväg med fullt öppna trottlar för att så snabbt som möjligt förbruka överskottet av tankinnehållet. Bensin expanderar när den värms upp.

Det var den sommaren man hade stängt av nån bro vid nån stad söder om huvudstaden för att nån båt hade kört in i den (bron). Färden till Stockholm hade företagits i fullständigt ösregn hela vägen från Kalmar, men jag tillhör den sällsynta skara som gillar regn och motorcyklar – samtidigt.

Det här var några dagar senare och värmen var nu en plåga. Men tursamt nog fick man iallafall köra hundrafyrtio vilket man orättvist nog inte fick i min landsände. Man hade beslutat att trafikanterna i södraste Sverige inte var kapabla att klara högre hastighet än nittio, och hundratjugo är besvärande långsamt på en Duce med kåpa.

Ju längre från stan desto glesare trafik och desto glesare mellan polisbilarna, så man kunde ligga på lite bättre efter ett tag. Fartvinden började kännas som något som liknade svalka och slätten bredde ut sig, en välkommen syn för sydliga ögon.

Landskapet gjorde stora böljande rörelser under hjulen och precis när jag passerade en av de mjuka vågtopparna, blickade jag ut mot ett likadant landskap som det jag hade bakom mig, med den enda skillnaden att det brutalt skars itu av en – bilkö. Var den började gick inte att se, den syntes oändligt lång. Men var den slutade var alltför uppenbart. De sista bilarna i kön var cirka tjugo meter framför mig. I vänsterfilen var kön två bilar kortare.

En handsklös högerhand grep precis lagom hårt om bromsgreppet för att framdäcket skulle lämna svarta spår i asfalten utan att hjulet slutade snurra. Högerfoten med den uppknäppta stöveln trampade precis lagom hårt för att bakhjulet skulle släppa så att bakänden sakta gled ut åt höger och riktade motorcykeln mot vänsterfilen. Styret ryckte till när bakhjulet åter fick grepp och vi vinglade ut i vänsterfilen och nitade.

Med framhjulet en halvmeter från Mercans kofångare stod vi så stilla – nåja med motorn fortfarande igång och hjärtat bultande och benen skakande var vi iallafall inte en del av bakvagnen till en tysk bil som jag först hade befarat.

Kopplingen har alltid bråkat med mig och den gjorde naturligtvis det nu också när jag med vänsterfoten försökte vandra ner till friläget för att kunna luta mig tillbaka och pusta ut. Svetten rann nerför panna och ryggen medan växellådan vandrade mellan ettan och tvåan i ilsken motvilja mot att låta mig lägga i nollan.

Då hörde jag ljudet. Fyra vilt skrikande regummerade protesterade mot att låta sig gnidas mot asfalten. Ljudet – eller oljudet – kom bakifrån och hjälmen vred sig hundraåttio grader, utan att hjärnan hann tänka, för att ögonen skulle få se vad som kunde låta så förfärligt. En vit fjortontvåa kom mot mig minst lika fort som jag varit på väg mot Mercan.

Eftersom kön inte hade rört sig under min kamp med växellådan, insåg jag att avståndet mellan Volvon och mig var mindre än vad jag hade haft till tysken när jag först såg den. En Volvo från sent sjuttioital har dessutom något sämre bromsar än den samtida Duccen, varför jag insåg att jag behövde komma därifrån, snabbt.

När hjälmen hade hunnit nittio grader tillbaka hade vänsterfoten redan stampat i ettan och vänsterhanden redan släppt ut kopplingsgreppet. På nåt mirakulöst sätt hade det bildats en meterstor lucka mellan de båda bilarna till höger om mig.

Så med framhjulet i luften passerade vi en gapande Svensson och landade i vägrenen. I hettan ville hjärnan inte riktigt fatta att faran var över, så vi satte full fart i vägrenen, jag och hojen, bort från galningen.

Så kom smällen. Det var på nåt sätt befriande att höra ljudet av plåt som förenas med plåt och veta att det inte var jag som blev kylarprydnad åt en

spisstrudad vettvillings Volvo. Den befriande smällen fick också hjärnan att komma ikapp med handlingarna, så jag kunde slå av på gasen och slapp växla till tvåan.

Sakta kröp jag fram och försökte hitta en lucka i den stillastående bilornen, när jag på nytt hörde skrikande däck – den här gången av accelererande regummerade. Jag vände mig om och fick för andra gången se samma fjortontvåa, nu med något annorlunda anletsdrag, komma mot mig i hög fart.

- Den djäveln vill döda mig, hann jag tänka innan kroppen på nytt tog kommandot och satte hjärnan på undantag. Gasen i botten och iväg.

Jag visste nu att det inte var omedelbar fara för mitt liv, emedan jag var i förvisning om att Duccen hade vida överlägsen accelerationskapacitet. Men hur länge skulle jag hålla ut i fullfart, i vägrenen, vid en bilkö som aldrig tog slut, eller kanske slutade vid den där förbannade bron som den förbannade båten hade kört sönder.

Nu gällde det alltså att försöka få syn på en lucka mellan bilarna, lagom långt bort för att jag skulle hinna bromsa, och lagom långt bort för att jag skulle hinna accelerera ifrån galningen utan att han skulle kunna hinna upp mig innan jag hade kommit i säkerhet.

Till höger var ett dike som verkade lika djupt som den förbannade floden under bron nånstans där framme, så det hållet var inte att tänka på. Jag började närma mig tvåhundra knyck när jag förstod att min plan verkade kunna hålla. Ett par hundra meter fram var en lucka i den stillastående kön bakom en buss, som förmodligen spydde ut så mycket

dieselavgaser att ingen kunde vara i närheten av den. Full gas och full broms och snabbt in i luckan.

En halv sekund senare dundrade Volvon förbi och jag kunde andas ut. In var däremot svårare att andas. Jag hade haft rätt. Det var dieselstank som var orsak till luckan. Volvon var på väg bort mot horisonten i en lång högerkurva så jag försökte få ner hjärtfrekvensen samtidigt som jag åter svängde ut i den nu tryggare vägrenen.

Svetten rann ändå ymnigare än förut, när jag i krypkörning försökte i minnet rekonstruera händelseförloppet. När jag hade kommit så långt i tankebanorna att jag började undra varför han hade fortsatt efter mig förstod jag, inte som resultat av slutledning utan av ett nytt ljud, vad det var för varelse som hade försökt avkorta min resa på detta brutala vis.

Nu hördes nämligen sirener. Den här gången reagerade jag snabbare och lät bli att vända mig om för att se vad jag redan visste fanns bakom mig. Jag koncentrerade mig istället på att hitta en ny lucka så snabbt som möjligt. Den här gången var det lättare. Inte långt framför mig fanns en ny lucka som var betydligt större och inte krävde så riskfyllda manövrar.

Genom sirenerna kunde jag höra vilt tutande. Förmodligen hade nån fått motorstopp och skapat ett flygfältsstort utrymme för min tillflykt. Så det var lugnt gasen i botten och bromsen i botten den här gången, och det var säkert med en sekunds marginal jag hann in före den förbidundrande polisvolvon.

Hettan var fortfarande outhärdlig så på nytt, med risk för mitt liv, gav jag gav mig ut i vägrenen. Det var helt enkelt

nödvärdigt att komma därifrån. Varken jag eller motorn skulle tåla ett par mils krypkörning i värmen.

Bara ett par kilometer längre fram kom den efterlängtdade avfarten och bara ett par hundra meter därifrån fanns BP-macken. Människor sprang fram och tillbaka och talade med upprörda röster medan jag parkerade och gick in i den svala butiken.

Den pilsnern visste var den satt.

Sten Kverrhare

Hans Werthén

Ungjävlarerna på Pelles jobb hade uppmärksammat en artikel i Aftonbladet om Hans Werthén, den 73-åriga före detta Elektroluxchefen. I artikeln har man en liten faktaruta om Hans Werthén (som faktiskt jobbade på AGA här på Lidingö för länge sen). Under rubriken "yrke" står det: "Hedersordförande i Elektrolux. Arbetande styrelsemedlem i det norska bolaget Tandberg och i de italienska företagen Seleco och **Ducati** som han också har stora ägandeintressen i. Seleco omsätter två miljarder, Ducati 800 miljoner. Håller Ducati att bli svenskt? Nej, troligen rör det sig om antingen Ducati Energia eller Ducati Radiotelecomunicazioni. Ducati Energia ägdes av Zanuzzi när Elektrolux övertog Zanuzzi 1982. 1984 delades bolaget i de ovan nämnda och Energia såldes. Alltså sitter Werthén förmodligen i styrelsen för det sistnämnda bolaget. I Borgo Panigale jämte Ducati Meccanica! MW

Nyhet

*Kevlar-
Kolfiber*

FM Force One Giancarlo Falappa



2790:-

Ring MC-boden 08-6181774
för info om återförsäljare

Road av Racing

Butiken som jobbar med italienare i synnerhet
och Road racing i allmänhet

Arbetar med allt från 50 cc till 1000+

T.e.x Dellorto förgasare

Brembobromsar

Malossi tvåtaktstrim

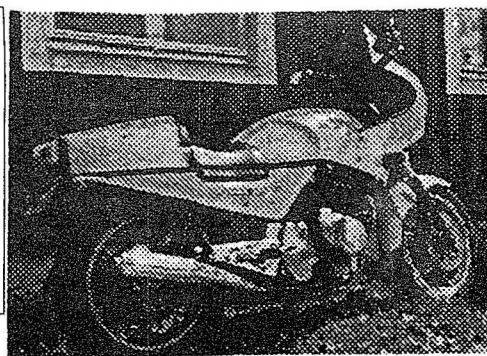
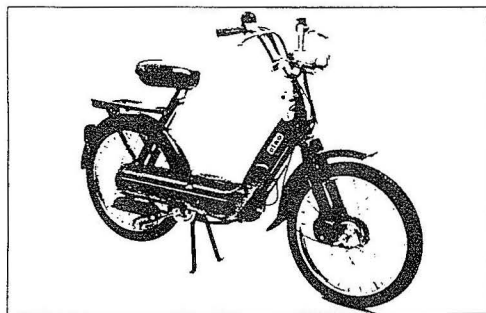
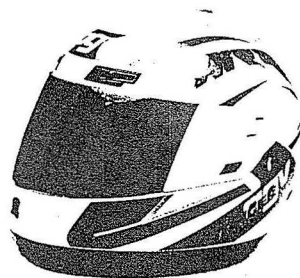
B.H stålomspunna bromsslängor

Även italienska Hjälmor

Skinnställ

Stövlor

Vad mer kan begäras ?



MB:S
MOTORCYCLE PARTS

Bristagatan 16, Märsta.

08-591 163 33

BOT/SoS Info 1/93 930328

Det var ett tag sen. Faktiskt ända sedan slutet av juli. Anledningen är väl en kombination av brist på tid och brist på lust. Men jag kan inte påstå att jag har dåligt samvete eller så för det. Det har varit jätligt skönt att inte tänka alls på det under hösten och vintern. Även om jag haft ambitionen att ett info skulle varit ute innan jul och ett i februari, men det sket sig. Men å andra sidan har det väl inte hänt för mycket förrän den senaste tvåveckorsperioden heller. Jag vill börja med att poängtera att jag kommer att engagera mig betydligt mindre i det administriva och organisatoriska runt tävlingarna i år. Dels så tar familjen nu mycket mera tid och dels har jag väl insett att jag inte behövs för att det ska komma tävlingar till stånd. Det kan vara bättre att stå tillbaka och låta de riktiga "arrangörskrafterna" få arbeta i full frihet. Sticker man ut hakan för långt kan den bli avhuggen, så nu låter jag skägget växa. Jag kommer heller inte att skriva så många infobrev som tidigare och inte till lika många personer. Till i år skippas medlemsavgiften i BoT-Kommittén och detta utskick är det sista som skickas, kanske lite slentrianmässigt, till alla som nog kan vara intresserade. I fortsättningen kommer endast de aktiva förare som returnerar enkätblanketten (vettigt) ifyllt att erhålla infobreven (plus press, arrangörer och märkesklubbar naturligtvis). Alltså, vill du finnas kvar i mitt adressregister, så fyll i enkäten och skicka till mig snarast.

Avslutningen på 1992 års säsong minns jag knappt längre. Sista racet gick i alla fall i Finland på Alastaro-banan och som vanligt fick man skämmas efter att ha lovat runt och hållit tunt när det gällde antal ickefinnar på plats. Det var i alla fall väldigt roligt att se Sleipner 1 göra debut. Spondon-Sputhe/Harley'n som nog de flesta av er har sett i McM. Bosse Andersson och Neil Johnson som byggt hojen lade sista handen på den i bussen på fredagen medan det regnade. Kortfattat var det väldigt varierande väder under den helgen och det slutade med regnrace. Kyllönen bromsade omkull i stor ledning och lämnade fältet fritt för Dan Gustafsson och Vesa Lehtinen som till slut vann tio sekunder före Dan.

Resultat Alastaro 30/8:

1 Vesa Lehtinen	SF	
2 Dan Gustafsson		S
3 Jorma Lantta	SF	
4 Arvo Harmajärvi	SF	
5 Peter Lindqvist		S
6 Björn Andersson	S	
7 Bo Borg	S	
8 Anders Jörgensen	DK	

Övriga vurpade, körde sönder eller hade redan vurpat sönder hojen tidigare under helgen. Slutresultaten i cupen redovisas på annat ställe.

Nu står årets säsong för dörren och den har de senaste veckorna utvecklat sig till något riktigt bra. Det blir BoT- och SoS-race vid sex olika tävlingar, varav sex stycken s.k. fd Thunderbikerace. (Namnet Thunderbike har numera förkastats till förmån för ingenting av arrangörskrafterna för att folk annars får

för sig att det kommer att bullra som en Vigen eskader som bryter ljudvallen, och det kan ju inte va bra). Så här blir det:

8-9 / 5 Norskt Mästerskap, NMK Follo
BoT/ (ej So5) /Classic
29-31/5 Svenskt Mästerskap, Västra MK
BoT+SoS
5-6/6 MCHK-R/Hyllinge MS
BoT/SoS/Classic
12-13/6 Svenskt Mästerskap, KMK
BoT+SoS
10-11/7 MCHK-R/Karlskoga RC
BoT/SoS/Classic
18-19/9 MCHK-R/Anderstorp RC
BoT/SoS/Classic internat.

Som ni ser blir det en hel del race i år. Eventuellt tillkommer det en BoT-tävling i Finland, men det vet jag inte än. Sedan är det fortfarande inte bestämt från Flammini vad som exakt menas med den "monoklass" ska vara supportrace vid Superbike VM. Men det kan inte ännu avskrivs helt att det skulle kunna bli ett internationellt SoS-lopp på Anderstorp 7-8/8. Den som lever får se. Vid de tre tävlingar som betecknas BoT/SoS/Classic blir det dessutom dubbla heat, dvs ett heat på lördagen och ett heat på söndagen, med startuppställningen baserad på tidsträning. Det gör inalles nio twinrace och åtta singelrace. Inte alls illa, va!

Klassindelngen kör vi i år lika som förra året, dvs en förgasarklass och en insprutarklass. Insprutarklassen ärvde det gamla vandringspriset (som knycklades till i posthanteringen i höstas) medan förgasarklassen har fått ett nyinstiftat pris. Samarbetet med MC-

Nytt fortsätter givetvis såsom MC-Nytt BoT-cup, men i år något nerotonat. Bla kommer det inte att tryckas upp några affischer eller tröjor. Fasta startnummer kommer att tillhandahållas arrangörerna av mig, men eftersom båda klasserna av mig, med allra största sannolikhet kommer att köras tillsammans vid samtliga tillfällen så måste numren jämkas enligt följande: 1 Dan Gustafsson, 2 Åke Ekenberg, 3 Vesa Lehtinen, 4 Arvo Harmajärvi, 5 Anders Jörgensen, 6 Fredrik Jönsson, 7 Peter Lindqvist, 8 Keld Sörensen, 9 Bo Borg, 10 Kristin Victor, 11 Björn Andersson, 12 Juha Kyllönen, 13 Ulf Hansen, 14 Sverker Stensson, 15 Johan Sverkersson, 16 Steffen Buusman, 17 Urban Söderberg, 18 Peter Hanslin, 19 Henrik Widigsson, 20 Jorma Lantta, 21 Jörgen Andersson, 22 Öistein Borch, 23 Jens Andreasson, 24 Jörn Thomsen, 25 Peer Christophersen, 26 Eiwin Söderberg, 27 Alf Gunnestad
Du som inte är nämnd på den här listan men vill ha ett fast startnr, hör av dig till mig med ditt önskemål så ordnar vi väl det. Fasta startnummer i SoS är väl också önskvärt av de flesta, samma där, hör av er med era önskemål.

Det är väl dessutom inte kunnat undgå någon att danska federationen har lagt ned BoT-DM till 1993. Det innebär att de danskar som fortfarande är intresserade, jo det finns faktiskt en del, kommer att åka med "oss" istället. Inget ont som inte har något gott med sig.

När det gäller Sound of Singles så kommer det med all sannolikhet att bli betydligt större startfält i år än förra året. Det är mycket byggen på gång och stort

intresse. Jag tänkte att presentera en förarlista i nästa utskick, både för BoT och SoS. Men då gäller det som sagt att ni skickar enkäten till mig så fort det bara går!

Slutresultaten från de SoS race som kördes förra året verkar ha förkommit från mina gömmor, men helt klart är i alla fall att Kent Andersson tog hem det hela. Sammanräkningen förra året var kanske inte så intressant heller med bara tre race, men det blir desto intressantare i år. BoT-Kommittén har instiftat en åtråvärd pokal till 1993 års totalsegrare, vem det nu kan bli. Det lutar naturligtvis åt att Kent ärr en het aspirant men han kommer inte att bli utan konkurrens, lita på det.

Internationellt pratas det mycket om SoS just nu, eller Supermono som det heter på vissa ställen. Att det kommer att bli singelrace vid vissa deltävlingar av Superbike VM står utom allt tvivel, frågan är bara vilka. Italien och Holland är väl ganska säkra kort. Alan Cathcart har blivit "påtvungad" organiserandet av Supermono World Series och jag har bett honom att informera mig så snart det finns klara besked. Men det blir dessutom en del andra internationella race under säsongen. Till att börja med blev det inget BoT-race vid Daytona Speedweek pga av "politiska" skäl. De japanska fabrikanterna stötte på och krävde mer bantid och då släppte arrangörerna BoT. Förmodligen bara för ett år men det är inte säkert än. Monza racet som traditionellt går i början av juli har i år lagts redan 17-18/4

Följande datum publicerades av den engelska tidningen RPM:s februarinr:

17-18/4 Monza	BoT+SoS
24-25/4 Hengelo	BoT
15-16/5 Mettet	BoT+SoS
3/7 Spa	BoT
25/7 Zeltweg	BoT+SoS
21-22/8 Assen	BoT+SoS
18-19/9 Anderstorp	BoT+SoS

(förhoppningsvis)

Som synes en hel del att sätta tänderna i. Om tävlingen i Assen är den som holländska Ducatklubben traditionellt arrangerar i början av september vet jag inte, men jag förmodar det. Jag hoppas att få samtliga dessa datum konfirmerade och så fort jag får någon inbjudan kommer jag att meddela mig .

Det kommer alltså inte att tryckas några tröjor i år. Det finns ett fåtal kvar från förra året och jag har dessutom kommit över några svarta klassiska BoT-tröjor från 1990. Därför gör jag ett specialerbjudande: Tre tröjor (en svart, en grön och en vit Thunderbike) för endast 200:- plus porto, 30:-. Erbjudandet varar så länge lagret räcker. Sätt in pengarna på postgirokonto 449 79 28-4. Glöm inte namn, adress och storlek.

Från och med 15/4 har jag ny adress: Offergränd 71, 183 67 TÄBY.

Slutresultat MC-Nytt BoT Cup 1992

Förgasare:

1) Dan Gustavsson	94
2) Vesa Lehtinen	57
3) Anders Jörgensen	54

4) Peter Lindqvist	50
5) Bo Borg	44
6) Björn Andersson	42
7) Ulf Hansen	32
8) Johan Sverkersson	26
Urban Söderberg	26
10) Peter Hanslin	24
11) Henrik Widigsson	18
12) Jorma Lantta	15
Jörgen Andersson	15
14) Öistein Borch	13
15) Jens Anderasson	11
16) Jörn Thomsen	10
17) Peer Christophersen	9
18) Eiwin Söderberg	5
19) Alf Gunnestad	4

Insprutning:

1) Åke Ekenberg	67
2) Arvo Harmajärvi	50
3) Fredrik Jönsson	37
Keld Sörensen	37
5) Kristian Victor	24
6) Juha Kyllönen	20
7) Sverker Stensson	15
8) Steffen Bussman	11

Slutligen vill jag nämna de placeringar som de nordiska förarna presterade i Assen i höstas. Juha Kyllönen som bara körde fortare och fortare ju längre säsongen led körde in på en mycket hedrande fjärde plats, men var nästan lite missnöjd eftersom han hade chans på tredje på sista varvet. Dan Gustavsson körde både BoT och SoS (lånade Kent Anderssons Hejira-Rotax). Med Ducatin gick det bra på träningen, andra bästa förgasartid (bäst var Oura med Over-TDM:en) med till racet glömde man att ta ur pluggen ur den ena förgasaren och hojen vägrade att starta. Sorti. I SoS gick det inte så bra på träningen, Dan blev förpassad till B-racet, men därför gick det desto bättre. En tredjeplats gjorde honom helnöjd med helgen och sugen på SoS dessutom. Sörensen fick punktering på punktering hela helgen, sista gången i racet. Vi hörs snart igen
Björn



Insändare

Mordförsök

Redaktionen på Cucciolo är samma andas barn som "låt förnuftet segra". Bara att komma med en artikel som motorcykel på allmän väg mot Lidingöbanans A24, detta är rent mordförsök mot både MC-föraren som kört långa sträckor med över 31,356 km/tim i snitt liksom mot andra trafikanter. Toppfarten låg på över 100 km/tim. Andra omogna mc-åkare kommer givetvis att försöka nå dessa snitthastigheter på sina egna vägar. Tror redaktionen att alla dessa överlever försöken? Micke Werkelin, som är artikelförfattare, avslutar artikeln med "jag bugade mig av respekt". Detta visar att redaktören helt tappat all kontakt med verkligheten och med sunt förnuft. Redaktionens varningstext i artikeln är ett hån mot alla med förståndet i behåll. Den visar bara hur egotrippade farddårarna är. Eibring (608)

Bästa Eibring. Insändarstormen om artikeln ifråga har varit enorm. Vi valde ut din insändare som representativ och lägger därmed locket på denna historia. Vi vet att det är mycket få som kan bemästra så högpotenta maskiner som en Ducati 350 Scrambler. Vi skulle heller aldrig komma på idén att utmana det fruktade Lidingötåget om det inte vore för, vi kan kalla honom Mr M. Efter artikeln har Mr M gått under jorden och vi kan således inte få höra hans åsikt i frågan. Men personligen tycker jag att Cucciolo skall bevaka ALLT som händer på Ducati-fronten, och Mr M:s rekordkörning är givetvis en betydelsefull händelse. Cucciolo kommer alltså inte att backa för liknande kontroversiella utmaningar och rekordförsök i framtiden. Vi vill givetvis att Cucciolos prenumeranter skall få läsa även om det som bara de flesta drömmer om. Att slå rekord. Att vinna. Att vara bäst. Att imponera på det

motsatta könet. Nej du Eibring. Du får nog ta och tänka om.

MW

Kverrulant

Den där PS ägnar en dryg Cucciolsida åt att diskutera ett problem med sig själv, utan att ens komma i närheten av några av de mest uppenbara lösningarna. Innan jag fördjupar mig i dessa, bör jag dock nämna att PS har missuppfattat ducatismen i grunden. Det är inte motorcykelns skönhet, inte Castollukten, inte smaken av 98 oktan på fimpen utan ljudet med stort L som är det essentiella. Att ens tänka på att dämpa ljudet av motorcyklismen är befängt. Om man nu mot förmodan vill ha lösningar på det ickeexisterande problemet, behöver man bara luta sig tillbaka och låta de mest uppenbara lösningarna nedteckna sig. Så självklara är de:

* Stoppa in fler öronproppar i öronen. Med tanke på innehållet i din artikel verkar det vara gott om plats.

* Kör vattenkyld sexcylindrig H-a med hastighetsberoende automatiskt ljudtrycksnivåreglerad stereo. Men glöm inte att slå av friskluftfläkten.

* När konstapeln kommer och stoppar in sin mikrofon i hjälmen de trettio centimetrarna i trettio graders vinkel till din näsa, se till att du har betalt 78,35 kr till Pg 6378220-5.

För genmäle, ring inte, skriv! För övrigt anser jag att man bör underteckna med hela namnet.

Sten Kverrhare

Kulturcucciolo

Trummis ut tiden

Ronnie Bond, trummis det legendariska Andover-bandet The Troggs har avlidit i sviterna efter lång tids sjukdom orsakad av alkoholskador. Ronnie slutade spela med Troggs i mitten av 80-talet på grund av sina alkoholproblem. Hans unika trumspel gjorde honom till en viktig del i Troggs. Mest känd är han kanske för sin del i bootlegen The Troggs Tape där ordet fuck nämns inte mindre än 129 gånger! Han knåpade ihop en och annan bra låt också. På 60-talet gjorde han en solosingel och i början av 80-talet två stycken. "It's Written On Your Body" blev en hit 1980 då den användes av Levi's i sin jeansreklam. Ronnie skulle ha fyllt 50 år i år. Cucciolo sörjer.

MW

Det är bildande att dricka mjölk

Kulinarisk delikatess med tusenåriga traditioner. Pitbor är något egna. Vi har en Pitbo från Blåsmark som jobbar i Göteborg. Det är tänkbart att han kan klura ut en översättning.

PS

Numrets kulturfråga

Vem är den inringade mannen på bilden?

Svar på frågan i nr 1/93 sid 65.

Katastrofen på Cavalieri Ducati. 1956 hade Taglioni börjat bli lite varm i kläderna hos Ducati. Idéerna som inte Bosellis ville välsigna, hade realiserats. I en provrigg på andra våningen, där en hel cykel ställd på rullar kunde utvärderas, finputsades det nya desmosystemet.

(Desmodromisk kan, ironiskt nog, översättas till "kontrollerad rörelse".) Systemet gav ypperliga förutsättningar för att nå målet 30 hästar vid 16000 varv ur den lilla 125:an, som var under utveckling. Efter varmkörning och kontroll av utrustningen var det dags. Motorn drar kraftfullt redan från 6000 varv, blixtnabbt varvar motorn upp, 8,10,12, vid 14000 varv händer det som inte får ske. Drivhjulrullens fäste sviktar bakåt och slungas ur sina fästen av bakhjulet! Rullen fortsätter med full kraft mot några bärande pelare vid ytterväggen. Katastrofen är ett faktum. Ytterväggen och delar av taket störtar samman. Lyckligtvis hade de flesta gått hem för dagen och ingen kom mirakulöst nog till skada. Enligt Investigazione di Disastrosi, förorsakades olyckan av ett för kraftigt batteri till testutrustningen, drivrullen blev för trög att accelerera och trycktes undan! (Eventuella likheter med pjäsen hos Kirunas Pyrotekniker är en ren tillfällighet. Historien tycks kunna upprepa sig.)

Cucciolo dömer

Nej. Så enkla är aldrig frågorna i Cucciolo. Det var inte det kända tragiska resultatet av den berömda drivrullen som visades. Nej. Bilden i Cucciolo nr 1-93 visade Ducatifabriken efter att amerikanerna bombarderat fabriken under en hel timme den 12 oktober 1944 vilket ödelade hela fabriken!



NORRMEJERIER

Rekord i paltar

7.000 paltar, 1.500 liter mjölk, 60 kilo smör och mängder av lingonsylt. Det är bara en smånäbb för hungriga pitebor och tillresta turister. Rekordkalaset dukades upp sommaren 1990 med Piteå kommun och stadens köpmän som arrangörer. En timme efter startskottet var paltargrytorna tomma!

Här följer recepter på äkta pitepalt. På pite-mål, förstås.

10 nyvafoil å kormjöl. En litn pita greut å vatn. Nager kåoke-påro å leka maang råreve å natta sällt. Häck na fläk öte inkrame. Råid å ången lagomt tjäck. Tröck ihåop flaske så hä vaal som en litn möll. Kle möllin vå natta daig så på vaal som en större möll. Hev döm nede en greut vå kåoke-vatn å natta sällt. Lett döm stå å klök enreim. It vå andakt!

RACINGSEKTIONEN

Castrol

CLASSIC CUP

Historisk/Classic Racing serien 1993

5-6 juni	Ring Knutstorp	Tävling för historiska racer mc tillsammans med "Battle of the Twins" (BOTT) och "Sound of Singles" (SOS)
10-11 juli	Gelleråsen, Karlskoga	"Gelleråsloppet" tävling för historiska racer mc, BOTT och SOS
31 juli-1 augusti	Sviestad, Linköping	"28-års Racet" MCHK's och LMS' internationella storevenemang! Historisk Road Racing, Cross, Trial, Speedway samt Veteran Rally
18-19 september	Anderstorp	Internationell tävling för historiska racer mc, BOTT och SOS. (Obs, ändrat datum)

För ytterligare information kontakta:
Mikael Kyander 08-532 57351
Lennart Olander 018-38 70 75

MCHK Racingsektionen, Hyllinge Motorsällskap, Karlskoga
Racing Club, Linköpings Motorsällskap och Anderstorp Racing Club

DUCATIS -93or är snart slutsålda!

Det har varit SUPERSUG efter nya Ducati de senaste åren.-92 tog de nya hojarna slut i Februari! Därför måste du vara ute redan i December i år om du vill vara säker på att få en -93:a. Hjälp oss gärna att sprida detta, det är jättetrist att inte få fram hojar till de som vill ha en Ducati. Särskilt nu när hojarna är så läckra. Var alltså ute i god tid med din beställning. Priserna är inte spikade ännu, men hör av dig om du sugen så kanske vi vet mer.

- * 888 Sport Production 5
- * 888 Strada
- * 900 Super Light
- * 900 Super Sport
- * 750 Super Sport

Till -94 års mod. har vi bla följande frestelser:

- * 502 Singel 4V Desmo, 83 hp, 235 km/h.
- * Ferrari-Cagiva 750 4-cylinder.120 hp men med öppet avgassystem & luftfilter 131 hp, raceversion ca 155 hp.

Ducati service

Passa på att göra en välbehaglig ventiljustering, eller varför inte skämma bort pärlan med ny motorolja, bromsvätska och hålla Verve 7 i tanken över vintern. Ring och boka tid nu! Vi vill bara nämna, för att undvika missförstånd, att de tvåventilade Duccarnas service bara tar hälften eller i extrema fall en tredjedel av tiden jämfört med 851/888orna.

Hälsningar från Biscaya

BISCAYA RACING

0322-30124,
31029,30159

Bildspelet som bidde en stumlåda

Några månader innan i, som vi tyckte, god tid före Göteborgs motorshow började vi, Lars Höjer och jag att planera för något uppseendeväckande i Ducatiklubbens mässmonter. Lars ville nämligen att den skulle se ut som en bordell, mörk och nästan utan belysning. I denna videons och TV:ns tidevarv skulle vi då på ena väggen kunna visa ett diaspel styrt av en bandspelare där vi spelat in passande musik, telefonintervjuer och där en whiskeysprucken speaker-röst presenterade klubben och Ducatis ärofulla historia.

I början gick allt bra, ett manus började författas, en telefonsvarare med möjlighet till samtalsinspelning inlånades. Hos mässarrangörerna beställdes tre väggar så att vi skulle kunna lägga tak över montern. Från Mexico kom ett kort som talade om att vi på Göteborgs Universitet kunde låna en proffsdiaprojektor med bandspelare. Under jul finslipade vi manuset och kopierade de bilder vi behövde för bildspelet och i mitten av januari reste jag till huvudstaden för att bl.a. införskaffa musiken. I nordens största CD-skivaffär aktiverades därför tre biträden som plockade fram skivor medan undertecknad först avlyssnade och sedan förkastade de föreslagna skivorna. Först i den tredje skivbutikerna fann jag den perfekta musiken.

Åter tillbaks i hemstaden nåddes jag av nyheten om den första motgången. Vi

kunde inte längre räkna med att få låna universitetets utrustning. Nu började till och med Lars att tveka på sin bordell idé och att ha tak över hela montern. Skulle hela detta så revolutionerande projekt nu gå i graven?

Men på fotoklubbens månadsmöte lyckades jag låna ihop en Kodak karusellprojektor av en fotoklubsmedlem och en styrbandspelare av en annan. I klubbens ägo fanns även en stor låda där man kan visa bilder på en mattskiva av glas utan att det måste vara mörkt runtom. Även denna lånades. Bordellidén var nu helt spolad.

Mässan närmade sig snabbt och det var dags att sammanställa programmet. Dagen innan jag skulle åka till Lars för denna sammanställning, provade jag om bandspelaren fungerade ihop med diaprojektorn. Det gjorde den inte! Åter igen var projektet på randen till att läggas ned. Men efter ännu ett samtal bestämde vi oss för att gå ännu ett steg längre och introducera stumfilmsbildspelet i Sverige. D.v.s. i stället för att läsa in texter på band, skulle vi fota av dem och visa dessa mellan bilderna. När vi bestämt texterna som nu blev helt nya, var det onsdag midnatt, och på fredagen veckan efter skulle mässan öppna.

På torsdagen skrevs texterna ut, på fredagen fotades de och skickades för framkallning. Bara ett problem återstod

nu att lösa. Vi hade ingen automatik som skulle mata fram bilderna. Men tack vare skickliga tekniker vid ett stort plastföretag i Stenungsund som anlätts, kunde problemet lösas. Dagen innan mässans öppnande anlände även den sista diafilmen med texterna. Allt hade till sist lösts och succén borde nu vara ett faktum. Men det konstiga var att bildspelet inte rönste det intresse som vi tyckte det borde få. Därför tillverkades en skylt med texten: "Nu i Sverige - Stumfilmsbildspel". Vips ökade de som stannade och tittade till det dubbla. Men fortfarande var vi inte nöjda. Den effektfulla musiken vi köpt skulle vara med. Under natten spelades därför ett kassetband in med de fyra mest dramatiska styckena, bl.a.a Indiana Jones och L.A. OS-fanfaren. Så fort mässan startade dagen därpå startade vi bandet. Inte en person kunde nu gå förbi

vårt bildspel utan att stanna och titta. Även bland grannmontrarna blev det nu uppmärksammat. Efter fem timmar med samma musik säger Ahlqvist: "Det var ett djävla oväsen". När det är fem minuter kvar innan stängning och de fyra låtarna spelats i sju timmar och femtiofem minuter kommer en annan utställare inrusande och säger, samtidigt som han tar projektledaren i kragen, "nu stänger ni av den där". Bildspelet hade uppmärksamrats. Projektledaren Finnkopp



BORGO PANIGALE TORGET

Medlemmarnas privatannonser

Säljes

Ducati 750 SS -91. 250 mil, ensitskuts samt A&A exhaust system. Pris? Alldeles för billigt! Ring Pronto! 046-294836 Bengt Brinkåker

Säljes

900 Darmah -79 original. 26000:- 031-838351 Niklas Rimpi

Säljes

Ducati 750 Sport -90. 600 mil, Misanoljuddämpare, välkött och fin. 52000:- Arb 08-7836052, hem 08-7229709 Mikael Mörnsjö

Säljes

Instruktionsbok för 500 parallelltwin på franska. Pris 50:- + porto. 08-6733130 John-Olof Norman (det måste vara han som köpte min morfars fina gamla Morris Minor pick-up?, red).

Säljes

Tidningar i mängd! Jag har ett gäng MC-tidningar från -71 och framåt, både svenska, tyska, engelska och amerikanska som alla avhandlar tester och provkörningar av Ducati och Cagiva. Ring eller skriv till mig så skickar jag en lå-ång lista. 0340-80963 Peter Johansson, Västgötagatan 165, 43230 Varberg

Köpes

Montjuich ljuddämpare till F1. Ev. komplett 2-1. Även defekt. 08-6604183 Björn Nordensten

Säljes

2st bromsskivor Golden Line, 6 bultade 280mm. Passar till 900SS, S2 och MHR 82-85. Använda ca 200 mil säsongen 92. Pris 1800:- eller bytes mot DellOrto 40mm. 0591-16086 Odd Ressem, Hürtigv. 10, 71232 Hällefors

Säljes

Nolan CP11, öppningsbar integrälhjälms storlek 59, 1 år gammal, praktiskt taget oanvänd. Nypris ca 3000:-, nu 1300:-. Regnställ i orange nylon av märket Bellstaff (ej kletställ) storlek 48. Pris 100:- 0510-72257 Roland Borg

Säljes

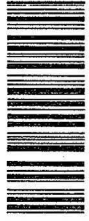
Röd Alazzurra 650 -86 (87). Öhlinare, Conti, Tarozzi mm. Bör ses och provköras! Arb: 0531-30740, Bost: 0531-40426 Lennart Malm

Köpes

Billig ducce eller Cagiva, ex Alazzurra eller nåt. Endast Pantah-motorn. Runt 20000:- 0510-13398, 88396 (arb) Dan Högberg

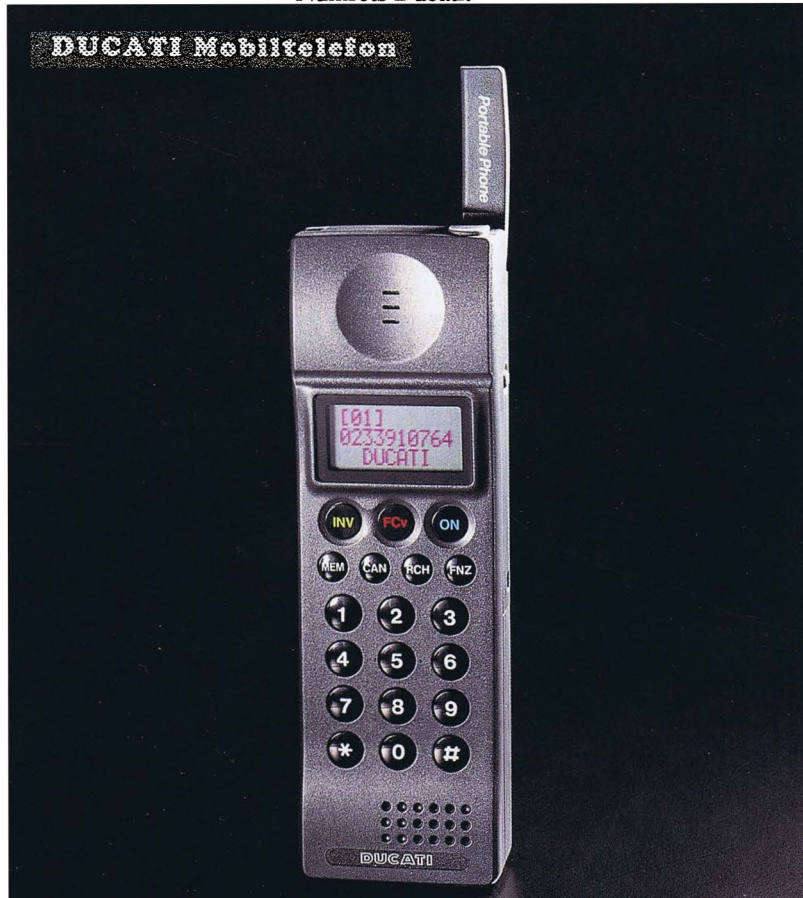
Köpes

Videofilmer från superbike-VM 1988-89-90-91-92-93-94? Ring: 0380-12503 kväll, 02380-18120 dagtid eller skriv till Magnus Svensson, Vattenverksgatan 6A 57141 Nässjö.



© Cucciolo® 2/1993

Numrets Ducati.



ORGAN FÖR SVENSKA **DUCATI** KLUBBEN