

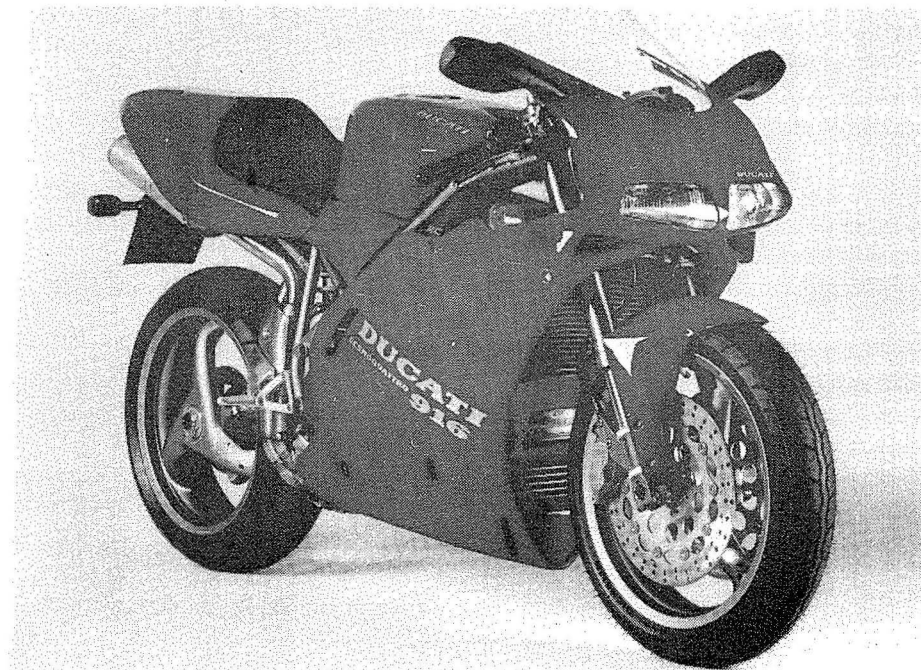
Cucciolo



Nyheter, skvaller och önskningar. **Nr 4/1993**

Nr 47 sedan Nr 1

VÄRLDSPREMIÄR 916!



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN



Cucciolo

Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörer. Upplagan är ca 450 ex. Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlem kan annonsera för 10:-/annons (ej japs). Företag får endast annonsera halv eller helsidor enligt följande priser: Två helsidor: 800:-/nr, en helsida: 500:-/nr, en halv sida: 300:-/nr. Företag kan även distribuera broschyrer, kataloger, 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 Rikard Nilsson, Gustav Rydbergsgatan 9B, 217 55 Malmö

Primärredaktör: Rikard Nilsson, tel 040-91 00 19

Sekundärredaktör: Peter Hesterskog, tel 0370-998 78

Tertiärredaktör: Johan Genestig, tel 0455-131 79

Cucciolo is the club magazine of Svenska Ducatiklubben and is sent to all the members and to Ducati clubs all over the world. There are about 300 members in Svenska Ducatiklubben. The address to Cucciolo is:

Cucciolo, c/o Rikard Nilsson, Gustav Rydbergsgatan 9B, S-217 55 Malmö, Sweden.

STYRELSE/BOARD

Ordförande/President: Jan Johansson tel 08-669 59 33

Kassör/Cashier: Cecilia Nuija tel 011-14 14 61

Sekreterare/Secretary: Lars Källberg tel 0226-111 39

Ledamot/Member: Lars-Göran Lindgren tel 011-16 14 43

Ledamot/Member: Gunnar Nuija tel 011-14 14 61

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

ADRESS/ADDRESS

Svenska Ducatiklubben, c/o Jan Johansson, Bergsundsgatan 13 ^m, 117 37 Stockholm

ADRESSÄNDRINGAR/NEW ADDRESSES

Skicka alltid till/Do always send to: Jan Johansson, Bergsundsgatan 13 ^m, 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

Hans Jartoft, Simmenäs 8115, 441 91 Alingsås, tel 0322-711 24, pg 637 82 20-5

BANKKOMMITTÉ

Ragnar Hallgren, tel 0303-185 97

Stefan Jakobsson, tel 0502-151 03

Tomas Pettersson, tel 0346-191 69

LOKALA KONTAKTMÄN

Norr: Per Skogman, tel 0923-111 47

Öster: Roger Adolfsson, tel 0171-508 05

Väster: Magnus Dahl, tel 0303-638 97

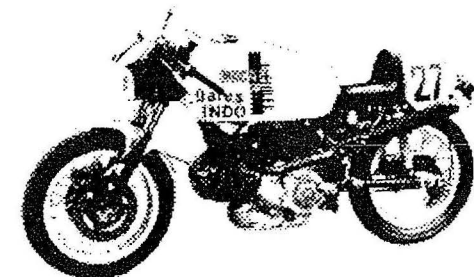
Söder: Rikard Nilsson, tel 040-91 00 19

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).



Innehållet:

Som ni kommer att upptäcka är innehållet väl blandat med mycket skvaller, tester, race-repportage, mässreportage, provkörningar, bilder (alltid på svenska), reseberättelser, bekännelser, annonser och t.o.m. mat.

Trots att redacc för tillfället är i Malmö har vi släppt in massor av text från långt upp i norr, och mer ska komma.

Ju fler vi blir som skriver desto bättre blir innehållet. Vem som helst får skriva om vad som helst.

Har du tillgång till PC och kan skriva i Works eller Windows underlättar du det för oss. Ta kontakt med mig (Rikard Nilsson 040-91 00 19), Micke Werkelin (08-766 22 84) eller Stephan Hoffman (08-643 53 19) så ska vi hjälpa dig igång.

Men, det går såklart att skriva för hand också och skicka in som vanligt till den väldiga redaktionen enligt sid. 2

Sid	6	Ny redacc
	7	Skvaller
	24	Fd.ordis
	25	Årsmötespr.
	27	Nya ordis
	28	Bullerbyn
	30	Il Monstre
	33	Mässnyheter
	38	Racing
	50	Redacctour
	52	Ducati-cd
	54	Ny teknik
	56	Over-Ducce
	58	Bingolotto
	59	Onsdagar
	61	Arvsanlag
	66	B.Panigale
	67	Klubbprylar
	68	Sista ordet

**BESTÄLL TID HOS OSS REDAN NU FÖR
PROVKÖRNING TILL VÅREN AV
DUCATI 916**



Hälsningar från Biscaya

BISCAYA RACING

0322-30124,
31029, 30159



SKÅNINGARNA TAR ÖVER EFTER STOCKHOLM

Så har då CUCCILO flyttat söder ut, närmare bestämt till Malmö för detta årets fjärde nummer. Efter långa förhandlingar bakom en gammal Saab, strax innan årsmötet, med herrar ur valberedningen lyckades vi ta oss ur någonting vi aldrig lovat.

Herrarna hade tolkat vår lättsinniga tvekan att bilda styrelse som ett klart -JA. Saker och ting ställdes till rätta och Stockholmarna tog fram esset ur ärmen och vipps så fanns det en ny styrelse, med hjälp av Avesta och Norrköping. Längre fram i tidningen kan du t.o.m. se hur de ser ut. Mötet förlöppte i stort sett friktionsfritt tills man kom till vår kära hundvalp. Här kände vi pressen och förklarade oss villiga att hjälpa till.

Sedan Hoffman tappat orken blev Werkelin i stort sett ensam och efter att ha fått mjölksyra i alla tangenttryckarna förstår vi att han också vill ligga på soffelocket ett tag. Den sista tiden har tidningen varit en fröjd att läsa, både text- och layout-mässigt och det ska de båda ha en stor applåd för. Alla kanske inte vet det, men de två har lagt ner enormt mycket jobb med att få tidningen till vad den har varit. Vi i Skåneland har inte deras erfarenhet men ska göra vårt bästa.

Vi är i och för sig inte ensamma. Herrarna Hesterskog och Genestig, som bor närmare polcirkeln, lovade att också hjälpa till. Förhoppningen är väl att vi i framtiden inom klubben ska ha ett antal personer som kan sätta ihop tidningen, d.v.s att redaktionen hålls flytande runt vårt avlånga land så att ingen ska känna sig utsliten av Cuccioloarbete.



Här ovan kan du se delar av nya redaccfolket, med höstens testhög.

Ännu en racer-Ducati

Det har ryktats tidigare om regeländring i 600 Supersport klassen och nu ser det ut att bli allvar av den saken.

Då skulle Ducatis nya glidlagrade, vattenkylda fyrventilare kunna ställa upp mot de fyrcylindriga "äkta" sexhundroma. Slumpen har sett till att den nya motorn passar i 916-chassit.

Om ändringen går igenom får vi riktigt buller i ännu en klass. Den nya motorn har gett över hundra hästar i bänk. Det är trevligt med spioner.

PS

Kolfiberbromsar

Jakten på förbättrade prestanda går vidare. Det experimenteras med nya material tex. Våra utländska vänner, med obegränsade resurser, har genomfört prov för att utröna vetenskapens nuvarande ståndpunkt. Cucciolo sovrar i informationsflödet för att bringa reda i begreppen.

Ett xyz-fordon utrustades med sexkolvsock av PVM:s tillverkning. Detta för att samma ok kan användas både till gjutjärnsskiva och kolfibermot-svarigheten. Xyz valdes för att den utgör måttstocken för en framgångsrik superbikerejsinghög.

Om detta är bara att säga att en viss potentat lär kunna läsa bibeln fast på sitt eget sätt. På tanken placerades mätsaker och provet gick till så att man bromsade från hundraåtti km/tim med konstant bromstryck och jämförde bromseffekten.

Eller rättare sagt. En mätare såg till att det gick att bromsa med precis samma handkraft på bromshandtaget hela tiden. Därmed blir alltså bromseffekten direkt

jämförbar från ena bromsningen till den andra.

Vi måste emellertid orda något om vikten. Framhjulet med gjutjärnsskiva vägde tolv kilo. Med det svarta under-materialet tio kilo. En skillnad på två kilo och det gör tjugosju procent på tröghetsmomentet för den ofjädrade vikten. Härav drar vi slutsatsen att köregenskaper och fjädringskomfort knappast försämrats.

Först kördes gjutjärnsbromsarna. Ett väl utvecklat system utan överraskningar. Låg handkraft och bra bromsverkan. Tills temperaturen stiger, då bromsverkan avtar märkbart.

Kolfiberbromsarna kräver högre bromskraft och i kallt tillstånd är bromsverkan obetydlig. Det krävs nämligen minst tvåhundraåtti grader för full bromsverkan. Och den uppstår inte genom friktion, utan snarast genom svetsning.

Men överhetning är det överhuvudtaget inte fråga om. Snarare att kunna behålla uppnådd temp. Kolfiberskivan kallnar betydligt fortare än den gammalmodiga järnklumpen. I synnerhet när den omspolas av fartvinden.

Mätvärden säger emellertid inte allt så ut på Hockenheim där tidigare prov ägt rum och efterlämnat referenser.

Som tidigare, först ut med gjutjärnsmojen. Inga problem med doserbarhet och tryckpunkt osv. Fading bemöts med ökad bromskraft utan att medvetandet är inkopplat. Dvs, samma varvtider hela tiden och utan dramatik. Bra att yla på (tänk på åkdonet).

Med underbromsarna blir det värre. Först nypa till så fingrarna får kramp utan att farten minskar nämnvärt. Tills tempen

stiger. Men då händer det desto mer. Bromsverkan blir fruktansvärd. Doserbarhet och tryckpunkt är det inte tal om. Av och på är vad som gäller. Och på långa raksträckor sjunker tempen så att bromsverkan minskar högst avsevärt. Katastrof för varvtiderna förstås.

Om man aldrig kan räkna med samma bromsverkan från ena bromsningen till den andra blir man kanske lätt osäker. Och om bromsverkan dessutom nästan inte kan påverkas så hjälper ju inte det upp självförtroendet.

Det finns superbikerejsare som tränat med kolfiberbromsar, men som ändå gått tillbaka till stenåldersvarianten för själva tävlingen. Man kan köra med en skiva av varje men då måste dessa avstämmas sinsemellan så att kolfiberskivan tar tillräckligt stor del av bromseffekten vid hög temp för att undvika överbelastning av järnskivan. Vid denna kombination ger järnskivan bromseffekt vid låg temperatur.

Det finns givetvis en ekonomisk sida. Kolfiber är svindyrt. Det tar flera månader att baka en skiva. Det krävs olika tryck och temperatur. Kolfiberbromsarna vid det här provet kostade nästan tjugotusen (20 000) kronor. En fullt användbar Darmah tex. Livslängden är femton mil.

Järnbromsarna kostar omkring sextusen och håller livet ut närapå.

Vi får emellertid inte glömma att de första skivbromsarna inte kan jämföras med dagens. Kolfibern har en inbyggd potential som borde ge utdelning när problemen väl har övervunnits. För det kommer dom väl att göra!

PS

Alan Cathcart: "Beautiful! Just what I wanted. Brilliant!"

Dessa omdömen faller Alan bland andra kändisar i ITI's broschyr om vad vi lite slarvigt skulle kunna kallas för klistermärken. Av broschyren att döma kan Australienbaserade ITI med all rätt vara stolta över sitt sortiment av dekal. De saluför precisionsskurna logos i originalutförande till alla Ducatis från tidiga 250, 350, 450 Yellow Singles till Raymond Roche Replica och 851-888-orna.

ITI verkar vara rätt instans för såväl den seriöse renoveraren som för den som kvaddat sin 90-tals racer och petigt vill komplettera med rätt Agip eller Marzocchi dekal.

Som exempel kan nämnas att en komplett uppsättning till 750 SS inklusive kåpa, tank, sidokåpor, kuts, framskärm samt Marzocchi dekal på benen kostar 206 A\$. Enligt ITI skall dessa inte gå att skilja från originalet. Texten omges inte av någon genomskinlig plast och de är överlackeringsbara med tvåkomponentlacker. ITI's representanter företog under september en resa i Japan, New Zealand, England, Canada och USA. De hade velat besöka vår klubb om tillfälle hade funnits men deras post kom för sent för detta.

TL

Häftigt test

Hojtidningar från hela Europa testade nyligen 18 hojar under 16 timmars hårdkörning på Mugello banan i Italien. Resultat: en "avskriven" Triumph Daytona, Kawa ZZR 600 och ZXR 750, en blåst koppling på en Bimota Tesi och en rasad ZZR1100 motor, där man sköt ut en vevstake.

MW

Kocinski kör Cagiva

John Kocinski har skrivit på för Agostini-Cagiva för de återstående racen i år. Det sägs att både Mladin och Chandler fortsätter. Det blir alltså tre hojar i VM. En 4:e plats för Kocinski i sin debut på Brno i Tjeckien är otroligt bra. En 4:e plats i Italiens GP är lika bra!

MW

Ferrari automat

Ferrari har tagit fram en steglös automatisk växellåda som sägs passa alldeles utmärkt för motorcyklar. Systemet heter CVT och skall tydligen användas av Ferrari i F1. Systemet är hydrauliskt och presenterades av Ferraris chefstekniker Ferdinando Cassese för representanter från Yama, H-a, Sukizuki, Cagiva, Gilera och Aprilia nyligen.

MW

Doug Polen vann 7:e

Doggan vann den sjunde deltävlingen i de amerikanska mästerskapen. Det återstår tre race och han har 44 poängs ledning. Sen skall Polen köra några race

i VM för att hjälpa fram Foggy eller Falappa som världsmästare.

MW

Supermono på nöten

Mauro Lucchiari fick ge sig i ett stånkarace i Italien nyligen. Den som slog honom var Gianluca Galasso på en Bimota GB1.

MW

Guldklimpen

Cucciolo har läst Guldklimpen nr 3 1993, klubbtidningen för Gold Wing Club Sweden. Tidningen, som kommer med 6 nummer per år, är i A4 format och innehåller mycket reklam. Både hela fram och baksidan på tidningen är reklam. Annonsörerna lockar bl.a. med kromtillbehör, utbytesmotorer, gravering på glas (backspegel och vindrutor), Gold Wing joggingoveraller, köptrygghet (Honda), Guld Wing-klockan, sidovagn, tunneltält, headset, krims-krams, Höganäs vandrarhem (nästan gratis för GW-åkare) och släpkärra. Sen finns det mängder av helsidesannonser om olika träffar. Om man tar bort alla annonser och protokoll så blir det inte mycket innehåll kvar. Bara ca 10 sidor redaktionellt material av 68 sidor! Layouten är i stökig kvällstidningsstil. Innehållet varierar kraftigt från vanliga träff- och mötes-reportage till notiser om Endurance VM och folktracefestival i Motala! I klubbshopen kan man köpa en streamer med texten "Touring med sting". Det får mig att tänka på Expressen. Ganska träffande. Blev ni kloka på vad jag egentligen tycker om tidningen? Nej, det blev inte jag heller. Det är ju mest luft.

MW

900SS godis

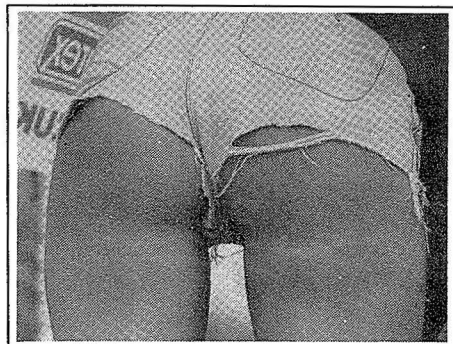
Under förra vintern gjorde Cycle World om en 900SS lite grann. Det är inte så att de inte gillar originalet, tvärtom, den kom med på deras tio i topp lista -91, men det finns ju så mycket roliga delar att köpa...

I leverantörslistan härintill finns både adresser och ungefärliga priser. Dynojet-kittet köpte de för att få ordning på bestyckningsproblemen de fick med nya luftfilter och ljuddämpare. Utöver det som framgår av listan flyttades oljekylaren upp, en ny övre främre ventilkåpa frästes (med integrerat oljekylsfäste) och kamremskåporna togs bort. Om styrdämparen kan nämnas att den inte hade fått plats ihop med orginalkåpan.

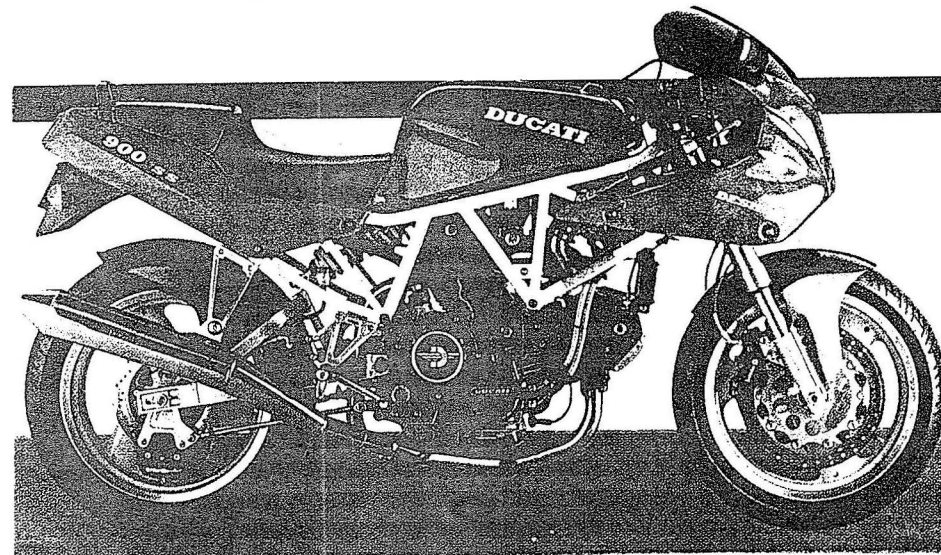
Med 40'000:- mindre i plånboken, blev hojen 13 kilo lättare, 11 km/h snabbare, accar 100-130 km/h 0,5 s kvickare och fick bättre väghållning samt ett smäckert utseende. I efterhand kan sägas att de inte blev riktigt nöjda med kopplingen och att bakbromsen inte blev nämnvärt bättre än orginal.

Storz enkelsitssadel fick inte sitta kvar särskilt länge då den såg hyfsad ut ihop med helkåpan men inte med den lilla halvkåpa de ville ha.

HJ



Enkelsits till 900SS



SUPPLIERS LIST

Pro Italia Motors

3518 North Verdugo Road
Glendale, CA 91208
818/249-5707

Brake-line kit: \$150
Carbon-fiber mirrors: \$350
Carbon-fiber rear sub-fender: \$225
Clutch-line kit: \$50
Dynojet kit: \$75
Fast By Ferracci airbox kit: \$26
Ferrodo brake pads: \$25/pr.
Floating rear-brake kit: \$240
Footpeg assemblies: \$325
Muffler hanger: \$85
Powdercoat and machine wheels: \$300
Fairing kit: \$490
Rear sprocket: \$45
Staintune exhaust: \$640
TZ250 grips: \$16/pr.

Ventilated clutch cover: \$120

Cagiva North America
5 Washington Avenue
Fairfield, NJ 07006
201/882-9141

Solo seat cover: \$60

Gio.Ca.Moto USA
160 Sea Cliff Avenue
Glen Cove, NY 11542
516/674-3319

Carbon-fiber front fender: \$250

Storz Performance
1445 Donlon Street #18
Ventura, CA 93003
805/654-8816

Steering damper: \$219
Solo tailpiece: \$465

GCB

234 E. C Street
Wilmington, CA 90744
310/835-5651

Oil lines and fittings: \$56

Fox Racing
3641 Charter Park Drive
San Jose, CA 95136
408/269-9200

Shock w/spring: \$495

Dunlop Tire Corp.
P.O. Box 1109
Buffalo, NY 14240-1109
800/828-7428

Sportmax radial 120/70-17: \$121

Sportmax radial 180/50-17: \$156

Metzeler

4520-107th, S.W.
Mukilteo, WA 98275
206/348-4000

ME33 Laser radial 120/70-17: \$125
ME55 Metronic radial 170/60-17: \$158

White Bros.
14241 Commerce Drive
Garden Grove, CA 92643
714/554-9442

Pro Shock Mod: \$183

Zero Gravity
5312 Derry Ave.
Unit D
Agoura Hills, CA 91301
818/597-9791

Windscreen: \$75

Dålig kontakt ?

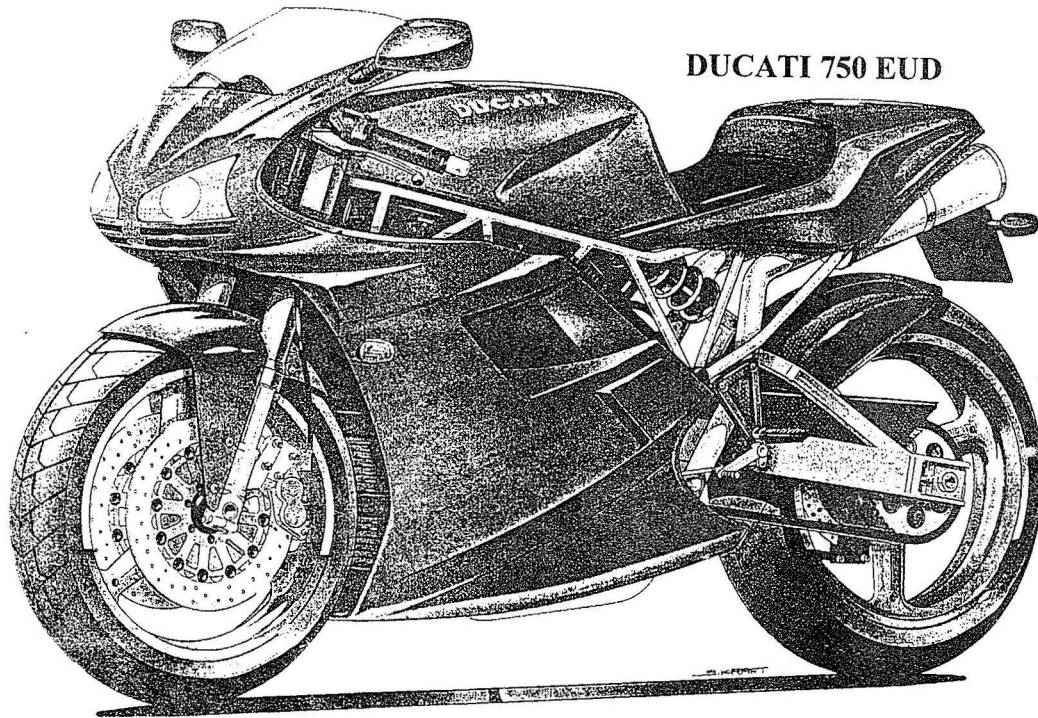
Knäskrap

James Whitham som körde ganska bra vid Anderstorps VM i augusti (tyvärr kör han Yama), har haft en kamera med på hojen. Då säger ni att det är väl inget nytt, nej det är det inte. Men det är bara det att James har haft kameran i sitt knäskrapsskydd !! Med andra ord "goa" bilder. Videon går att köpa, kostar (i engelsk valuta) 10.99 som skall betalas med check till Yamaha video offer, BIKE, 20-22 Station Road, Kettering, Northants NN15 7HH. Ha tålamod i 28 dgr så kommer den.

KR

Det var en arbetskamrat som kom å frågade mig om en GPZ 900, värde med mera. Det visade sig att en viss svärmor, 55 vårar ung, ägde denna cykel som nu var till salu. Undrande hur det kom sig att en äldre dam råkar ha en sådan i sina ägor, visade sig att hon efter att "gubben" dött var utan karl. Vad göra, jo köpa hoj å sätta in kontaktannons om att hon körde hoj samt sökte en karl !! Genast hade hon ett tiotal karlar i hennes liv. I o med att cykeln nu är till salu så måste hon verkligen fått napp....!?!?

KR



DUCATI 750 EUD

Supersport

Det förefaller inte riktigt klart huruvida FIM kommer att tillåta tvåcylindriga 750-hojar i supersportklassen. Men om beskedet kommer så har Ducati en maskin färdig. Motorn bygger på 888:an och ger hundra hästar. Den är givetvis fyrventilad och vattenkyld. Reglerna föreskriver serieproduktion och det gör det lite osäkert vilket chassi som kommer till användning. Den nya hojen, Ducati 750 EVD, får ju inte gärna bli dyrare än 888:n

ps

Nytt från Hisingen

Traktorfabriken på Hisingen har lanserat en ny serie nyttofordon av den grövre kalibern. Nya motorer och i miljöns och bränsleekonomiens namn, ett nytt bränslesystem. Ut med den Tyska fabriakens produkter och i stället ett system med injektorer som får bränslemängden elektroniskt styrd. En tillverkare vid Nordsjön har hittat på det finurliga bränslesystemet. Dom är kända för att ha tillverkat elkomponenter för såväl två som fyrehjuliga fordon sedan praktiskt taget urminnes tid. Grundaren hette Joseph Lucas.... I informationsbladet som åtföljer premiären uppges att den nya motorn är tolvcylindrig!!! Mercedes etc, släng er i väggen!

ps

Slutkört på Anderstorp ?

Ja det kan tyvärr bli följden om inte Gislaveds kommun fortsätter att ge dispense för de av Naturvårdsverket satta (870607) bullergränserna. Bullergränsen i Sverige är alltså hårdare än FIM:s gräns, vilket betyder att det i stort sett är omöjligt att köra en tävling här med internationell status. SVEMO:s chans att ansöka om ENDURANCE-VM och SUPERBIKE-VM för 1994 hade man på den internationella FIM-konferensen i DUBLIN den 24-30 oktober. Vi får väl hoppas att de sökt och att de kan reda ut bullerproblemen senare.

RN

Gilera-rykten

Rykten på Milanomässan säger att Gilera fr.o.m i höst ska lägga ner all tillverkning av hojar på mer än 80 kubik.

RN

Fler rykten från Milano

Inte förrän -95 ska man släppa en gatversion på Supermonon och den ska tydligen vara väldigt fattig på godis.

RN

Elefant-tröjan

Den fräcka röda t-shirten som utlovades på BORGIO PANIGALE TORGET i förra numret kommer men är försenad. Ni som redan har beställt är inte glömda utan kan lungt luta er tillbaka i soffan igen. Ni andra har också chansen att bli ägare till denna skapelse med en väldig Ducati-(Cagiva)elefant som "sätter på" en klen

och skrikande japan. Den retar japsåkarna en hel del och det är ju kul.

RN

Matrutan

Vi på Malmöredacc har lyckats lägga vantarna på Ducatis originalmacka som serveras på Via Ducati. Detta är något som vi givetvis vill dela med oss till alla Ducatister.

Tag en brödsnivaskiva och lägg därpå skinka, senap, en annanasring, tomat och massor av ost.

In med den i ugnen och - VIOLA' !

Ännu ett exempel på vår seriösa och undersökande journalistik !

JA

Ny chef.

Hr Bordi har blivit Generaldirektör för hela tvåhjulingsavdelningen på Cagiva-gruppen.

ps

Från England

På ängen i Hinkley bygger dom ut. Dubbelt så stor skall hr Bloor's fabrik bli. Men spionerna säger att dom sett tvåcylindriga hojar inne i det allra heligaste inne av fabriken. Det rör på sig. Snart kommer väl en stänka också. Verkligen kul med spioner.

ps

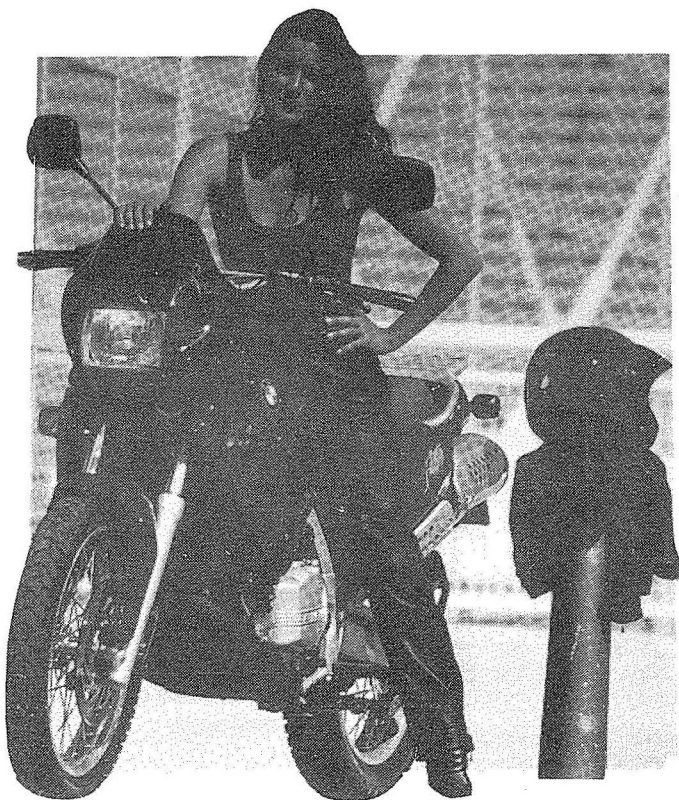
BMW:s nya stånka

Bild på den nya stånkan som är ett samarbete med Aprilia. Aprilia använder sig av samma motor som i sina "offroad"-cyklar. Men det märks att BMW är med pga de långa serviceintervallerna, ryktas om 8.000 milsintervaller. Samt att hojen har, naturligtvis; katalysator !!

Annars har motorn ca 45 hk, fyrventilstopp samt den är vattenkyld. Där kardan borde sitta, sitter en kedja !!

Vad cykeln kostar, vet jag inget (inte heller om tjejen på bilden är anträffbar..... Men kolla så sensuellt hon "knådar" kåpan.....)

KR



Turistupplevelse

Hos hojhandlare Claessons i Bromölla stod en hoj med fel formade kolvar. Det var vecka trettiet nu i nådens år nittitre. Ingenting tydde på att lotteri var för handen.

Däremot angav en skylt av ganska blygsamt format att fordonet var till salu. Leveransklart. Bara att stega fram till kassan. Skylten angav dock att check inte godtogs. Priset uppgavs också. 348 000 kronor. Finns det kanske ännu flera osålda åkdon med konstiga kolvar på andra ställen i vårt land?

PS

Moto Guzzi

Vår kollega Bruno de Prato har förmedlat ett Rykte(?). De Tomasoimperiet knakar i alla fogar och Maseratiavdelningen är avyttrad till Fiat.

Don Claudio skulle alltså vara intresserad av att införliva Guzzifabriken. Kanske därför att det pågår utveckling av en encylindrig fyrtaktare. Samma tankar som bakom fyrventils-Daytonan. Den tros få vevaxeln på längen och kardandrift.

Det är känt att Ducati kommer med en helt ny sexhundra. Skulle planerna ha avancerat så långt att den hojen är den ovan nämnda Guzzin? Hr Prato anser ett övertagande högst sannolikt. Varför är väl mera oklart. Den som lever får se.

PS

Egenimportproblem

Den internationella monetära situationen medför konsekvenser lite här och där i vår omgivning. Just nu är det mycket gynnsamt att själv köpa sin Ducati i ursprungslandet och införa den i das Vaterland. Tüfen har rutiner för sådant.

Flensburger Kraftfahrt-Bundesamt har normer för annat. Tex antalet tecken i id-numret (ramnummer här hos oss i det avbyråkratiserade fädemeslandet). Fjorton tecken för de inhemska fordonen. För att särskilja internationella farkoster tillkommer tre bokstäver. I Ducatifallet ZDM.

Men i Bologna hamrar man in femton tecken obekymrade om Kraftfahrt-Bundesamts existens. Det blir stora nobben det. Man får gå till Regeringspresidenten och nådigt ansöka om dispens som införs som unddantag under punkt si och så i fordonspappren. Mot avgift. Självfallet avgift.

Handlarna DNL och März fixar undantaget rutinmässigt och bakar väl in avgiften i priset. Utan zulassung och Fahrzeugbrief blir åkdonet bara ett garageföremål vilket sannerligen inte är meningen. Vad berörda herrar skulle säga om jag kom dragandes med min trotjänare med ynkliga sex siffror. Det bleve väl häkte omgående.

PS

Laverda.

De två sista tappra har lämnat fabriken som tills nu varit under en sorts konkursförvaltning. Det finns dessvärre ingen köpare som visat seriöst intresse och det förefaller som om slutet skulle vara nära. Vi hoppas på en lösning som skulle innebära fortsatt produktion.
ps

Klena...

Baines Racing tycker drev å kedja som sitter original på SS, SL, Monstron samt 907ie är för klena. Därför har de tagit fram kraftigare saker. Baines R. kör å tävlar med Ducatin, så de kanske borde veta....!

Satsen innehåller en 530 kedja för (engelsk valuta, orkar inte räkna om) 68.15, bakdrev; 29.38 samt framdrevet som hamnar på 33.72. För dem som håller med, ring Baines Racing i Eng. på telefon nr. 0327 858 383.

Kr

Cagiva köper Lamborghini!

Chrysler skall sälja Lamborghini. Enligt heta rykten i tidningen Automobil, är det två köpare som skall köpa bilfabriken tillsammans. Den ena är nåt slags konsortium från Indonesien och den andra är... Cagiva, d.v.s. bröderna C!
MW

Kocinski

John Kocinski visade sig med sin nye personlige manager vid Donington, Dave Stevensson. Hans uppgift blir att få John på rätt köl igen. Första åtgärden var att skicka en skriven ursäkt till Lucky Strike Suzuki för avhoppet vid Assen's prisutdelning (orsaken till sprickan mellan teamet å John). Antagligen för att eventuella sponsorer skall förstå att Kocinski inte kommer att göra om "det".

Mat Mladin, Doug Chandler

Efter tester i Barcelona, där Kocinski körde bättre än både Mat å Doug, började det grumsas om Kocinski's tillkomst i stallet. Teamchefen: Ago-stini's svar: "När jag körde för MW å jag ville klaga till Augusta, att de "hyrde" andra toppförare, sa han till mig, om du är orolig för att de blir värvade av oss, betyder det att du inte är tillräckligt snabb" !!

KR

MCN-skvaller

Triumph tänker ta upp kampen i det exklusiva sportsegmentet med en ny Super III Daytona. De har tagit hjälp av trollkarlarna hos Cosworth för att lätta motorn 5 kg och locka fram 115 hk ur 900:an. Vidare har man bakat ihop kolfiberskärmar och dito ljuddämpare för att få vikten att stanna på 209 kg. Inga extrema siffror någonstans men exklusiviteten garanteras av prislappen på 120'000 pix, över disk i England, och av sexkolvsok från en Indy-racerbil.

På tal om Triumph så verkar de i alla fall se ljust på tillvaron eftersom de planerar att bygga en ny fabrik, granne med den gamla, för att klara skruva ihop tillräckligt med hojar.

Norton däremot tänker lägga ner tävlingsverksamheten (igen). Teambossen Colin Seeley tröttnade efter ett praktgräl med gamle polisongprydda Cagiva mm - hjälten Ron Haslam. När Seeley kastade in handduken följde resten av teamet med eftersom de vägrar jobba med någon annan. Ännu ett tristessbrytande projekt stupar på risig samarbetsförmåga.

De flesta riktigt intressanta stolligheter händer ju i England. Nu drar britterna igån en racingklass för MZ med sidvagn. Debüttävlingen går till våren och redan har 20 besättningar börjat preppa sina ekipage. Trots tillåten upptagning till 300 cc och fritt val av avgassystem och förgasare så kan man tänka sig att burkslaven kommer att skjuta på långt in i andra böjen efter start.

Lika brittiskt och vitalt, men även fullt logiskt, är att ett SoS-race kommer att

köras på Isle of Man -94. ACU säger att man inser att detta är framtidens klass i Europa. Det är snart bara SVEMO som inte fattat.

AN

Ducati 600 Supersport

Ducati kommer med en helt ny 600cc motor i samma stil som 900-motorerna. Det blir alltså sexväxlad låda och torrkoppling. Effekten skall vara obetydligt lägre än 750SS. 750 Supersport skall tydligen leva kvar och motorn skall dessutom implementeras i en lågbudget Monster.
MW

Scott Russel på Ducati?

Scott Russel kör Cagiva 1994 kunde vi läsa i förra Cucciolo. Ett annat rykte är att han kanske kör Ducati nästa år i Superbike VM. Russel sägs vara mycket intresserad av att köra 500, och Ducati kan vara en inkörsport till Cagiva V594. Märkligt vad Cagivan börjar bli populär,
MW

Polen vann AMA Superbike

Doggan säkrade segern i de amerikanska Superbike-mästerskapen genom att ta en 4:e plats i den näst sista deltävlingen efter en motorbult gått av fyra varv från mål!
MW

Mera Pantah

Blandningen av Ducatimodeller på det nyligen avhållna årsmötet var imponerande. Ovanligt många Darmah och som väntat åtskilliga av de nya modellerna. Tom II Monstro. Kul.

Men för eder rapportör var det dubbelt glädjande att återse en bekant som dessutom färdades på en XL. En utomordentligt sällsynt uppenbarelse. Någons syrra (Björn Bott eller Mats H) troddes äga ytterligare en likadan men därmed lär förrådet vara tomt.

Min återfunna bekanting hade använt sin XL till att besöka de välkända manifestationerna på IOM. Precis vad en Ducati är allra bäst att användas till.

Ofrånkomligen uppstod frågan vad som skiljer motorn från de övriga Pantahmodellerna (ävensom Alazzurra) Lite forskning i hävderna ger svaret. Den ursprungliga Pantah 500 hade cylindermåtten 78x58mm vilket ger 498 cc. Sexhundra hade två mm större cyl dia, alltså 80x58 och 583 cc.

Hr Taglioni har aldrig, riktigt tillfredsställande, förklarat varför inte gränsen 600 cc utnyttjades till fullo. Så har vi sexfemtin som fick både borr och slag ökat till 82x61,5 mm och 648 cc. Men vår sällsynta XL fick måtten reducerade till 66x51mm och 349 cc. Effekten uppgavs till 38hk. Femhundra uppgavs till 50 hk. Här hemma i alla fall.

Sexhundra uppgavs till 58 hk precis som sexfemtin men vridet var sju NM högre och vid samma varvtal (6000 rpm) Femhundra och sexhundra hade identiska toppar men om det gäller minsta och största brodern står inte att finna. Vad säger Panta?

Lillebror hade 30mm förgasare och de andra bröderna 36 mm. Nyligen såg jag fö en sexhundra av -84 års modell till salu. Mycket prydlig. Om vi får tro Ducatibladet så kom det inga av den årgången till Sverige.

Eder förtrogne vidhåller att Pantahn är ett klipp. En tämligen blygsam investering ger körglädje så det brakar. Och det låter som Ducati också. Steget till nya hojar är svindlande. Har ni sett gällande notering för SP 4 tex?

En annan sak som skiljer är priset på motorrenovering. Här är måttstocken den ärevördiga 900 SS med äkta kamaxeldrivning (utförd i stål alltså) Niohundra kan beskyllas för snart sagt vad som helst: "Omodern, svindyr, bullrig, ruinerande, beroendeframkallande, oersätlig, hopplös, underbar...osv". Läsaren kan förlänga uppräknningen själv efter gottfinnande.

Här slirade det lite men poängen är att allt blir billigt jämfört med niohundra. Pantahn har en allvarlig sida också, eftersom man måste inse att den antagligen räddade Ducatis existens, en gång i den grå forntiden.

Pantahn är emellertid alldeles osedvanligt listigt påhittad. Som en byggsats. Man får lika olika resultat i slutändan som de ingående byggsatsdetaljerna skiljer sig. Det går fint (lite kropps arbete kan man väl offra för den goda sakens skull) att sätta ihop en niohundra om man väljer noga bland detaljerna. Men för att slippa göra om alltihopa nästa vecka så stoppar man dit sjufemtins växellåda. Som framgår ovan finns tre vevaxlar. Tre slaglängder alltså. Sjufemtin och sexfemtin har samma slag, nämligen 61,5.

Valutaaffär

Om man utgår från den, kommersiellt sett, näst intill värdelösa Cagiva Alazzurra så får man på köpet den jättestarka torrkopplingen (man anses kunna belasta en torrkoppling 40% mer än samma koppling i oljebad) och vevaxeln med det längre slaget. Med 88mm cylindrar får man samma volym som sjufemtin. Går man ett steg längre och trycker dit niohundracylindrar får man 818cc.

61,5 mm slag ger kolvhastigheten 20m/sek vid 9756 varv/min. Finfint för effekt och hållbarhet.

Sjufemti cylindrar och 58mm axeln ger 706cc. 20m kolvhastighet uppstår vid 10344 varv. Det är inte klart utsagt hur mycket fräsning och borrning som krävs, men när har såna bagateller hindrat en Ducatist?

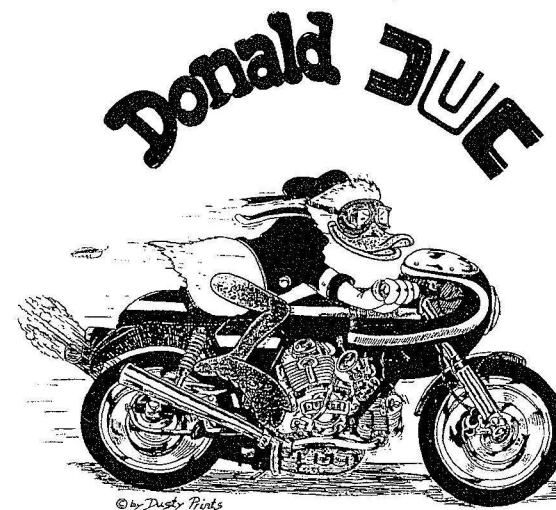
Snart är det både mörkt och kallt om kvällarna, så sök fram skjutmättet!

PS

När 750 supersporten kom för några år sedan så lanserades den som ett billigare (enbart i kronor och ören alltså) alternativ. 900:n var såklart det stora säljnumret. Båda hojarna provkördes självklart och lillebror fick beröm utom för bromsarna. Med bara en bromsskiva får man inte beröm på den punkten. I das Vaterland är det mycket gynnsamt att importera från Italien och det har föranlett Ducatiimportörerna att skapa ett paket. 750 supersporten med dubbla bromsskivor och till praktiskt taget samma pris som för två år sedan.

Varför inte? Rena klippet. Den huvudsakliga nackdelen undanröjd. Prestanda är mycket marginellt underlägsna storebror och priset riktigt trevligt. En orättvist underskattad hoj helt enkelt. Köp den!! Den behöver inte alls stå tillbaka för sin större broder.

ps



Boknytt

Det har under året kommit 3 stycken Ducati böcker, en tysk och två engelska.

"Ducati V-twins, beveldrive models 1971-1986" är skriven av Roy Bacon. Den är ren skit, full med sakfel och väldigt tunn. Baksidan förklarar "-En smidig fickformad uppslagsbok att ta med sig på träffar tex. Det enda som talar för den är priset på ca 5£.

Även Mick Walker har slagit till igen med "Ducati V-twins restoration". Detta skall föreställa en handledning i att renovera alla V-tvinnar från Roundcase till Montjuich. Hur karl kan få det till att vara en renoveringshandbok förstår jag inte. Boken är fylld med beskrivningar hur en koppling fungerar och liknande såsom att "-Tänk igenom vad det skall bli i slutändan, då det kan bli dyrt!". Inget om modifieringar eller svaga orginaldelar som bör bytas mot bättre nytillverkat. Såfort det är något tekniskt så hänvisas till verkstadshandböcker. Mick ger oss även en massa reservdelsnr. på sådant som avgasklämmor.....

Mick Walker skriver på en hel serie om renovering av olika märken och alla har samma koncept. En "restoring singles" har även utkommit men inte lästs.

Däremot den tyska "Motoräder die gesichte machen: Ducati die Königswellen-twins" är skriven av Michael Schäfer och är en absolut pärla på bokfronten som rekommenderas varmt (Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 7000 Stuttgart 10). Den ger ett djup i det hela och behandlar svaga punkter och en hel del om åtgärder mot dessa. Tex bör man se upp med sina Speedline-hjul då

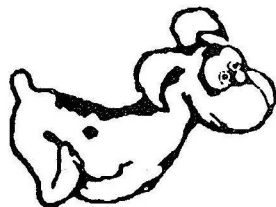
dessa är av mycket dålig kvalitet. Ett hjul gick i flisor och föraren förolyckades, vilket blev upptakten till att den tyske importören bytte ut alla mot Campagnolo med pengar ur egen ficka (se bilden). Den som har dessa hjul bör noga kolla dem då och då efter sprickor. Man tillverkade 411 st 750SS enligt författaren och dessa hade motornr: 075001 DM750 till 075411 DM750.1. Annars mycket fina bilder och ett helt kapitel om vad man kan göra vid trimning och vad det kan kosta. Det finns även en hel del bilder på Hailwoods motor.
Pris ca 300 spänn

KJ

Sorgetid i Italien

Pastakungen himself Mr. Barilla har trillat av pinnen. Han ska som alla andra ha börjat med två tomma händer, därefter har det som alla vet gått ganska bra. På med sorgebanden och cross your fingers för att imperiet ska bestå.

LK



Varför just Bräcke?

För att kunna delta i årsmötet och de sammanhängande sidoarrangemangen var eder förbundne tvungen att damma av sitt fyrhjuliga fordon med tak. Tidsfaktorn var som vanligt snålt tilltagen när det efter stor osäkerhet stod klart att avfärd kunde ske.

Den från das Vaterland stammade, förment högkvalitativa, strömframställningsmaskinen (på modersmålet: Lichtstrommaschine) inställde sin verksamhet mitt i den öde skogen, mildtals från närmaste människoboning.

Genom att helt kriminellt släcka färd belysningen och alla övriga strömförbrukare utom regntorkarna som fick användas sparsamt när vägens sträckning inte längre kunde skönjas, lyckades jag finna ett bensinpåfyllningsställe i en ort vid namn Bräcke.

Genom strömpåfyllning och förmedling till en ganska närbelägen kollega kunde reservdelar anskaffas, små förargliga tingestar vid namn generatorkol utan vilka ingen ström uppstår, och efter att ha anbringat reservdelarna kunde ännu mera öde skog beskådas.

Vid hemkomsten efter den av sinnesintryck (hörseln är ett av sinnena) fyllda färden och upplevelserna förknippade därmed konstaterades att motorhuvens gångjärnsmekanism var totalt utsliten. Och detta pga av alla intresserade som krävt att få beskåda den högteknologiska (dubbla kamaxlar ÄR högteknologi) anläggningen dold under huven.

Efter att den hårda vägen (kroppsansträngning) blivit varse hur man sätter en huvmekanism i stånd så står det klart att om man använder Ducati vid sån här strapatser så bortfaller problemet. En riktig Ducatimotor, alltså med mekanisk drivning av kamaxlarna, är fri och öppen för var och en att beskåda och om så krävs är det en barnlek att sträcka ut ett förklarande pekfinger.

PS

Engelsmän än en gång

Hos far och son Card i Tonbridge i Kent i England får man anta att lampan lyser sent på kvällen. Dom håller på att bygga en Brough Superior. Som gamle George skulle ha gjort det om han levat nu. Det innebär tex att det blir en liten serie till ett pris som går helt i linje med anfaderns.

Det har tagit några år men nu är verket snart fullbordat. Så gott som alla delar är egentillverkade.

Om ekonomi inte ett ord förutom att priset på den fullbor dade hojen blir 30 000 pund.

PS

H-n-a "först" igen

En utrikisk korrespondent hävdar att H-n-a kommer med en nyhet som kommer att göra deras GP-hojar överlägsna pga den astronomiska effekt som en nyutvecklade insprutning antas ge. Cucciolo vill påpeka att såväl Weber som Dellorto arbetar med liknande system sedan flera år tillbaka. Cucciolo nr 3/1990 har berört saken.

Det ena systemet gällde Bimotas tvåcylindriga GP-racer. Vad som blev av den är obekant. Cagiva experimenterade också med insprutning. Än så länge har dom inte erövrat något VM. Dellorto arbetade med en annan variant för att bli få ned föroreningshalten i avgaserna. Idel experiment. Den kommersiella sidan tycks fortfarande vara hölj i dunkel.

Eder föbundne har emellertid tillgång till något som den utrikiske kollegan saknar. Ungjävlnarna nämligen. Deras värld består nästan enbart av översnöfordonsrelaterad verksamhet och i någon mån älgjakt.

Det här med översn . . . kommer i stor utsträckning från landet bortom västerhavet och där är man mycket för bryska och osofistikerade metoder.

Minst två fabrikat finns sedan minst två år tillbaka med insprutning. Det ena kan ha sina rötter i Canada. Det är väl bekant att denna moderna utrustning framkallat obehärskat språkbruk och tom mycket plötsliga bytesaffärer.

En deltagare i en fjällfärd fick tex mata åkdonet med extra siröm från en husvagns traktor varje morgon. Inför kamraternas roade blickar.

I våras ordnade företagsamma snörejsare (rivstartare) ett stort upplagt

jippo under bron vid kyrkan med deltagande av en sorts världsmästare från en tämligen nyupptäckt kontinent. Idel förgasare.

Se på Superbike. Där är det omvänt förhållande. När det gäller riktiga motorer tycks insprutning verkligen vara en fördel. Men att utan vidare plantera ett sådant system i en motor med hål i cylindrarna tycks inte gå alldeles av sig själv. Det krävs kanske arbetsteam av H-n-as storlek för att anpassa systemet till att bli en framgång. Vi håller ögonen öppna fast med någon liten skepsis ändå.

PS



Österländsk insprutning

Vi har läst om H-n-as nya bränslesystem för GP-racern. Det som är lite annars med den är de dubbla munstyckena. Två för varje cylinder således. Det är tydligen nödvändigt pga de astronomiska varvtalen som de här motorerna av motorsågstyp arbetar med. Vanliga insprutningar hänger helt enkelt inte med. Då sätter man dit två stycken i stället och låter dom arbeta med en liten tidsförskjutning. Sim sala bim!

Men man uppnår andra fördelar. Svackorna som uppstår när förgasarna byter register försvinner. Jämnare bränsleblandning helt enkelt. Men inte nödvändigtvis högre effekt. Fast renare avgaser och lägre specifik förbrukning.

Och teknikerna hurrar. Man behöver inte smutsa ner händerna med munstycksbyten för att få optimal inställning för alla olika banor. Man programmerar om insprutningen med datorns hjälp.

Ett liknande system lär komma på RC-40 också. Y-m-h- säger sig ha jobbat i flera år med liknande anordningar och när det behövs sätter man det i produktion. Det förvånar en aning att ingenting sägs om smörjsystemet. Men dom gör kanske som trädfällarna. Använder särskilt cancerframkallande rökfri bensin som man garanterat inte får ont i huvet av eller ens blir illamående och yr.

I den grå forntiden var det mekaniker som bytte tändstift och munstycken. Dom var lätt igenkännliga pga sina välanvända overaller och stundtals mycket smala ögonspringor. Det blir lätt så när man byter vevstakar eller kolvar mitt i nattens becksvaltaste mörker.

"Hår i röva"

En gammal klubbkompis till oss berättade för mig att han skulle visa sin japsåkande kompis hur man kör på kurviga vägar. Nu blev det inte bättre än att han körde omkull i en "hårig" kurva.

Har oturen att fastna med ena fingret under gashandtagets styrända, släpas med. När kompisen kommer ifatt å stannar för att kolla hur det gick, reser sig Ducatisten upp, har inte insett att ena fingret är skadat, å "ristar" på handen och skvätter ner hela kompisens hoj med blod !

Iväg på sjukhus för behandling. På denna tid var han inte stadgad, flörtar in sig hos en sköterska. Hon tyckte synd om honom å han hade STORA planer för hennes del!

Hans kompis kommer upp på sjukhuset med blommor från en plantering utanför, samtidigt som sköterskan är i rummet, säger: "när kommer du, så vi kan dra iväg ?" Sköterskan förskräckt: "vadå dra iväg ?" kompisen: "här ser du grabbarna med hår i röva....." Sjuklingen har idag två barn tillsammans med en annan tjej.....!

KR

—Men kul var det!

Två år som styrelse...
Vad skall man säga?

Att inte låtsas om någonting är ju enklast men det ger inga spalter åt de nya redaktörerna. Dessutom kanske det är på sin plats med ett litet ord på vägen till den nya styrelsen.

När man ser tillbaka slås man av tanken att det var två månaders ide-sprutande foljt av två års segt arbete. Som resulterade i... tja, några saker blev väl realiserade.

Vad saknas?

Att allt inte blev verklighet skall vi nog varataacksamma för.

Eller är det så att er garderob saknar en batiktroja? Kanske livet upplevs en smula torftigt utan en långärmad T-shirt i klatchigt orange och brunt?

Och nog är det nära på en plikt att vid högtidliga tillfällen iklada sig en siden slips med monster hämtat från Pirelli Phantom? Särskilt för de manliga klubbmedlemmarna.

Visserligen är det självklart att något måste sparas till de nya rorsmannen, men det känns lite trist att det skulle bli just de bästa idéerna som gavs bort. Men, okej det bjuder vi på.

Knepet att veta allting

Vad finns mer att tillfoga testamentet? Jo, att en avsevärd svårighet är att få veta vad medlemmarna förväntar sig av klubben. Hur skall man kunna veta att det inte bara är vara egna markliga drömmar som raskt klistras på plats som hela medlemmarnas vilja?

Svaret är att det i Cucciolo är så glest mellan önsknings och svävande projekt att man inte vet detta.

Så det är bara att tuta och kora tills någon rycker i snöret och det vet ju alla att det, det hander inte.

Ducatisten är nämligen per definition valuppföstrad. Fy!

Glöm inte, kära Nya Styrelse och undersåtar att vi är medlemmar i en klubb där allting är möjligt.

Om vi vill någonting (Och nu menar jag verkligen vill. Det rackar inte med en förvirrad ordförandes maniska nycker) så kan vi göra det.

Hollandarna driver ett endurance-team. Fransmannen i sin tur är storsponsor i ett.

Eller om det var tvärtom. Spelar ingen roll. Det de kan göra kan vi göra fast i mindre skala. Är racing fel område?

Anything but love

Är det mekkurser som önskas? Mopperejs på is? 8-timmars nattlopp med karbidlampa som enda godkända ljus? Och frågan är om det inte är klubbens plikt att plocka det svenska absoluta hastighetsrekordet för tvåhjulingar? Dela på ett par containrar Gorgonzola-ost? Aluminium-svetslektioner? Pastasåser i Cucciolo? Deklarationstips? Klubbkjol? Virkbilagor? Medelhavskryssningar? Italiensk vinprovning? Gratisbensin?

Det mesta kan ordnas med planering, arbete och en smula pengar.

Skänk trost åt en gammal ordis. Skriv till insändarsidorna eller ring Jannes gulliga telefonsvarare (08-6695933) och berätta hur just du vill ha det.

Vi kan faktiskt göra

24 precis vad som helst!



ARSMÖTESPROTOKOLL 1993 den 7:de Augusti i Nissafors.

- 51 Mötets öppnande:
Ordförande Jonas Dahl förklarar mötet öppnat.
- 52 Godkännande av dagordning:
Ja! Svarar mötet.
- 53 Upprop och fastställande av röstlängd:
Röstlängden fastställs till 57st.
- 54 Har årsmötet utlysts på rätt sätt?
Ja! Svarar mötet.
- 55 Val av ordförande samt sekreterare för årsmötet:
Sittande! svarar mötet. Alltså Jonas Dahl och Niklas Rimpi.
- 56 Val av 2 justeringsmän som jämte ordförande skall justera mötesprotokollet samt vara rösträknare:
Rikard Nilsson och Lars Höjer blev valda.
- 57 Styrelsens resultat och balansräkning för den gångna perioden:
Staffan Facht berättar.
- 58 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen den tid revisionen avser:
Ja! Svarar mötet.
- 59 Fastställande av medlemsavgift för kommande år.
Styrelsen föreslår oförändrad medlemsavgift.
200:-/pers 250:-/par:
Ja! Svarar mötet.
- 510 Val av Styrelse för ett år framåt. Styrelse skall bestå av:
-Ordförande
-Sekreterare
-Kassör
-minst två ledamöter.
- Efter mycket lång tystnad ställer Janne Johansson upp med -
-föjande personer:
Ordförande: Jan Johansson
Sekreterare: Lars Källberg
Kassör: Cecilia Wittek
Ledamot: Lars-Göran Lindgren
Ledamot: Gunnar Nuija
- Jan Johansson och Cecilia Wittek äger rätt att bruka -
-klubbens konto, var och en för sig.
- 511 Val av 2 st revisorer:
Lars Magnusson och Johan Norén väljs.
- 512 Val av valberedning:
Jonas Dahl, Per Skogman och Stefan Jacobsson väljs.

- §13 Val av bankomité:
Tomas Pettersson är sammankallande, ekonomi och annonsansvarig
övrige ledamöter är Stefan Jakobsson och Ragnar Hallberg.
- §14 Rapport från kontaktmännen och val av dito:
syd: Rikard Nilsson
norr: Per Skogman
väst: Magnus Dahl
öst: Roger Adolfsson
- Kontaktmännen skall göra PR för klubben och sprida -
-att vi finns.
- §15 Rapport från Bullerfundsgeneralen och val av dito:
Hans Jartoft väljs.
- §16 Cucciolo, ny redaktion?
Ja! säger MW.
Johan Genestig och Rikard Nilsson tar över redaktionen.
- §17 Rapport från Tjugofyratimmarspartyt A-torp:
Okey.
- §18 Fråga om ändring av §5i stadgan för Svenska Ducati Klubben.
Andra läsningen. Meningen
"Ordinarie årsmöte äger årligen rum under Augusti månad."
Andras till "Ordinarie årsmöte skall förläggas under Augusti
om ej styrelsen anser ått tungt vägande skäl gör att det
skall förläggas till Juni eller Juli"
Dessutom flyttas verksamhetsåret till att gälla
1:e Juni-31:a Maj.
Ja! svarar mötet.
- §19 Fråga om tillägg till stadgarna:
"Inventarielistan uppdateras av sittande styrelse
som också ansvarar för att inventarierna finns
samlade och tillgängliga vid behov."
Ja! svarar mötet.
- §20 Övriga frågor:
PR-ansvariga? Styrelsen.
Kust till kust? Dödförklarad.
Trikolorovalen? Jaaa!
- §21 Mötets avslutning:
Ordföranden förklarar mötet slut.
"Den nya styrelsen" jublar.

Lars Höj

JUSTERAT

Rikard Nilsson

JUSTERAT

Vilhelm Sjög

SEKRETERÄRE

Jan Dahl

ORDFÖRANDE

Buller från Ordföranden

Hej!

Jag åkte ner till årsmötet som medlem i valberedningen med vissa förhoppningar om att kunna övertala Malmögänget att bilda styrelse. Under övertalningsförsöket av mig och Gunnar Nuija gick någonting snett. Innan vi hann blinka skulle DE ha OSS till styrelse! Plötsligt var det ett fullbordat faktum att vi var valda till styrelse och jag till ordförande. Inte riktigt vad jag hade väntat mig när jag åkte ner till årsmötet. Vi har åter fått en tvångsstyrelse!

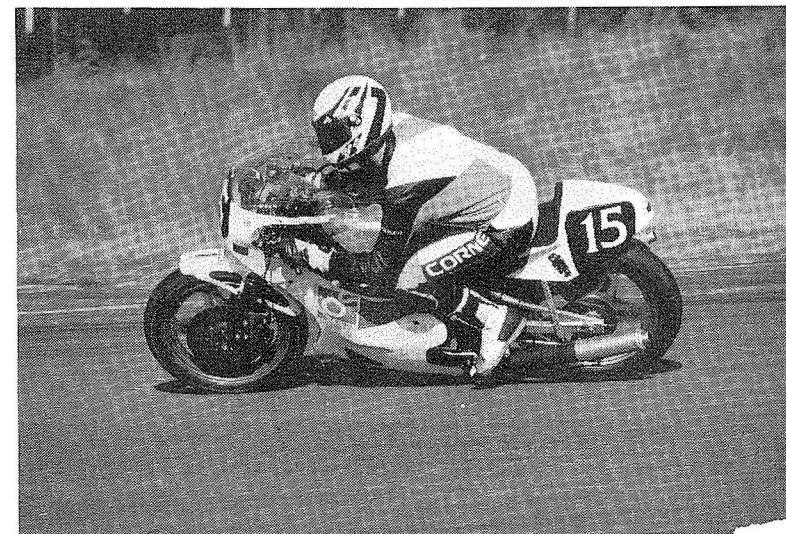
Nu när man har kommit över den värsta chocken och har haft det första styrelsemötet så har det poppat fram lite idéer. En viktig sak tror jag det blir att engagera fler personer, annars blir de som håller på snabbt utslitna, som vi kunde se på årsmötet. Det är på det sättet som det blir liv i klubben. Så om du idéer om saker att göra, vill hålla i stora eller små träffar, skriva för Cucciolo, hjälpa till med Cucciolo eller liknande så är det bara att höra av dig.

På tal om Cucciolo, i och med detta nummer så har även den nya Cucciolo-redaktionen kommit igång. Ny grepp kommer antagligen. Vem vet, kanske Cucciolo blir veckotidning, kommer i dagstidningsformat eller kanske köps upp av Italien? Allt är möjligt.

Samarbete med andra klubbar är intressant, och då även med Italienska fordon med många hjul. Exempelvis tillsammans med Ferrari, Alfa mm. Vårt utmärkta samarbete med MCHK vid banträffar hoppas jag fortsätter. Andra idéer är dra ihop folk att titta på olika kulturella aktiviteter som exempelvis motor-museum. Det finns en guldgruva av gamla fordon med tillhörande gubbar att upptäcka. Utmärkta exempel på aktiviteter är Malmögängets veckoträffar inne i Malmö och Göteborgsgängets helgturer.

En kalender på årets begivenheter kommer i Cucciolo så fort solen behagar visa sig. Skicka därför in material redan nu!

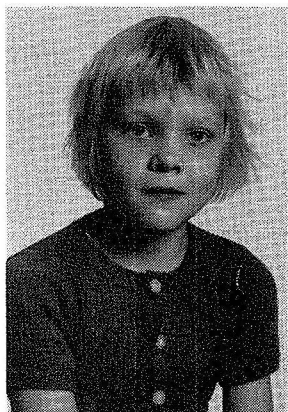
Herr Überstürmbahnführer,
Jan Johansson.



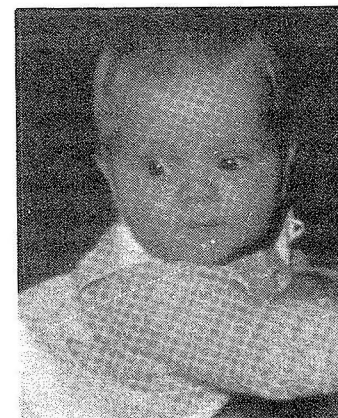
Barnen i Bullerbyn:



Namn: Jan Johansson
Funktion: Ordförande
Har Ducati med kamskaft: Ja
Italiensk bil: Ja
Ljudstyrka: 116 dB
Intressen: Ja



Namn: Lars Källberg
Funktion: Sekreterare
Har Ducati med kamskaft: Nej
Italiensk bil: Nej
Intressen: Ja
Ljudstyrka: 117 dB



Namn: Gunnar Nuija
Funktion: Ledamed
Har Ducati med kamskaft: Nej
Italiensk bil: Ja
Ljudstyrka: 117 dB
Intressen: Ja



Namn: Cecilia Nuija
Funktion: Kassörska
Har Ducati med kamskaft: Nej
Italiensk bil: Ja
Ljudstyrka: 113 dB (tomgång)
Intressen: Ja



Namn: Lars-Göran Lindgren
Funktion: Ledamot
Har Ducati med kamskaft: Ja
Italiensk bil: Nej
Ljudstyrka: 113 dB
Intressen: Ja

Styrelsen för föryngring och förnyelse

Program:

- Återinförande av vänstertrafik och ettöringar.
- Avskaffa hjälmvånget.
- Återinsätt gamla kungen.
- Riv upp unionsdelningen med Norge.
- Förbud på multigradeolja och radialdäck.
- Återinför 100 oktan bensin och Pirelli Phantom.
- Ta bort förbud på asbestbelägg.
- MC-Huset som generalagent.

Il Monstre

Det var en typisk svensk höstdag, regnig o blåsig, när jag åkte förbi Biscaya för allmän koll av läget. De hade flera M 900, som Il Monstre kallas i datapapperet och en hoj för provkörning.

Med andra ord läge för en provkörning. Innan jag slängde mig på hojen för att vrålköra stod jag å skärskåda den. "Beundrar" Ducati för deras järvhet att tillverka något så anorlunda, även om en viss japanare tillverkat något liknande, går de inte riktigt att jämföra. V-Max:en var bara en "raktframfort" cykel, medan monstret är en, för Ducati, typisk vägcykel.

Brett styre som borde borga för bra kontroll över körningen. Instrumenteringen innehöll en stor hastighetsmätare samt en "box" med de viktigaste kontrollampor (var är varvräknaren?). Blinkers å de andra kontrollerna ute vid handtagen höll normal japsstandard...

Tändningslåset sitter inklämt mellan tank å styrhuvudet. När jag sätter mig på hojen märker jag hur låg den är, när ner med bägge fötterna. Hör till den kategori människor som inte håller svensk standard: 1.68 meter över havet.

Tjejer här har ni er drömhoj! Sadelhöjden är 770 mm men den verkar vara lägre!

Som van Duceförare blev jag fundersam när jag inte behövde sträcka ut "hela" min överkropp för att nå styret. Man sitter "rakt upp å ner" med god kontroll.

Efter ett tags kurvvägskörande, fortfarande regnväder (blllä), inser jag hur otroligt lättkörd den är jämfört med min egen Pantah 600. Man behöver bara "smeka" den genom kurvor å dyl.

Duktigt feta däck som höll greppet fint i kurvorna, vid själva provkörningen hade jag dock problem med greppet ur kurvorna, riktig gasmisshandel, då bakdäcket planade på vattenmassorna.

Av naturliga skäl satte jag inte bromsarna på ordentligt prov, men enligt papperen samt den lilla erfarenhet jag fick verkar de helt ok. I o med att man sitter mitt i fartvinden kan man ju misstänka att det blir jobbigt att köra längre motorvägssnitt. Tyvärr körde jag inte så mycket så jag fick reda på det. Den är nog allra bäst på kurviga 70 vägar. Annars blir det nog mycket "glassande" inne i storstäderna med denna typ av hoj!

Bakom föraren finns det en liten röd (naturligtvis) "kurts" som döljer en liten bit sadel för ev. passagerare. De sitter inte på någon drömsits men den duger nog för kortare sträckor, inte så ovanligt för en Ducati.

Motor'n är rena drömmen, å på vanligt Biscaya manér hade Panta bytt slutdämparna. Låter med andra ord; "gött". När jag sedan skall göra en helomvändning på en landsväg märker jag att den har en fin vändradie. Något som jag å min Pantah inte är bortskämda med.

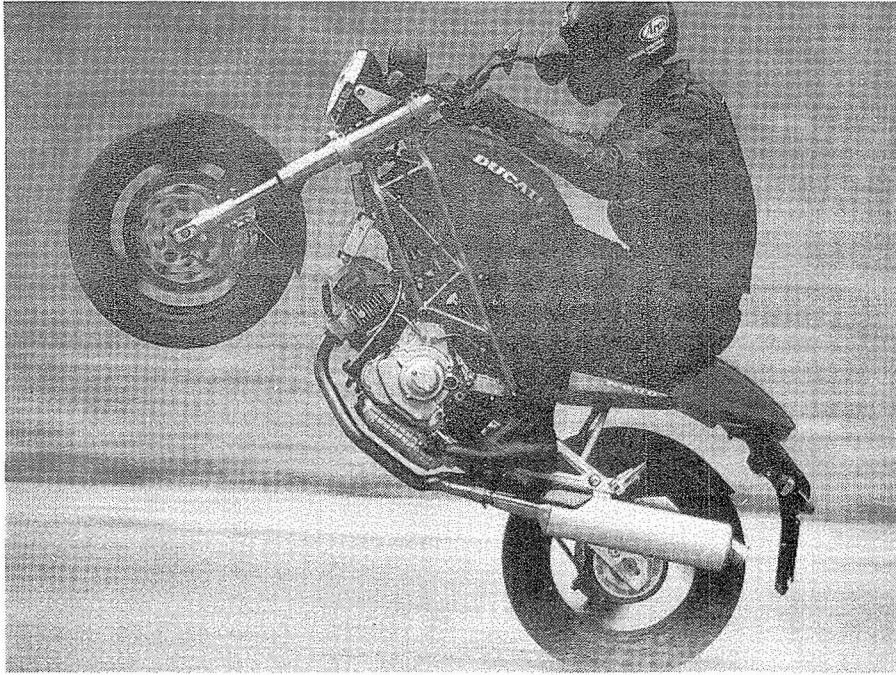
Panta kunde inte heller hålla fingrarna borta från plastbiten bakom "kurtsen". Han hade plockat bort nummerplåtshållaren samt plastbiten. "Förbättringen" innebär att nummerplåten kom upp en bit samt att bakdäcket kom "fram", på bekostnad av mer stänk, som kom på min jacka !!

Den är så lättkörd att den säkert skulle duga fint som körskolehoj! Snäll motor, fin fina bromsar, bra väghållning (som alla Ducati) samt låg sitthöjd. Samtidigt som man, tack vare det breda styret, full kontroll över det man pysslar med.

Men åk gärna å provkör den för att bilda en egen uppfattning, även ni som tycker att den är lite suspekt.

För oss "teknikbögar": motor'n skall ge 73 hästar ur de 904 cc:en. Den väger 184 kg, hjulbasen är på 1430 mm samt en styrvinkel på 24°, försprång 104 mm. 17 tums fälgar med 120/70 fram å 170/60 bak. Priset på 93:an är 81.500:- vet ej vad 94:an kommer att kosta.

KR



BMW-ägare

När jag provkörde Monstret var det en BMW-ägare som samtidigt körde en F 1:a som Biscaya hade till salu. Han trodde nog att han befann sig på bana, körde som en tjuv. Körde iväg från Biscaya med grussprut !!

Efter jag kört en runda å var tillbaks kom han gåendes, lerig som en crossförare. Höll ena armen i fixerat läge, antagligen "fel" på nyckelbenet.

"Vi" förstod att något hade hänt, cykel'n låg "begravd" ca 50 meter från själva affären, i gruset.

Efter att ha släpat tillbaks hojen å kollat vad som skadats, visar det sig att bakbromsoket hade lossnat å åkt in i bakfälgan med total stopp som följd. Högersidan på kåpan var skrapad samt jack å märken på fälgan.

Det skall tydligen vara BMW-ägare till att födarva "våra" Ducati'n !! Nu fick Thomas köra honom till sjukhus. Vet ej hur det gick med killen, om vi nu bryr oss !?!? KR

PARIS-MÄSSAN

Så var det då dax för höstens första mässa där man kunde vänta sig intressanta nyheter.

Cagiva-gruppen:s monter var givetvis den som man var mest nyfiken på. Vad visade man då -jo:

Ducati:s nyheter var:

600 SS: En ny hoj som är en lillebror till 750 SS men med 2-1-ljuddämpare istället för 2-2. Precis som sin större bror har den enkel skiva fram och kan fås med både hel- och halvkåpa.

600 M: Ännu en lillebror som visades i en knallgul färg. Kommer även att finnas i svart.

Någon ny 916, gatSUPERMONO, eller radMW-fyra som vi hade hoppats på hade man tyvärr inte, vi får väl hålla oss till MILANO.

Mest trängsel på mässan var det på ett specialbygge, ett SUPERMONSTER, med 888 SP5:ans motor, kromad ram, sänkt bakparti och högt dragna ljuddämpare (se mittuppslaget). Den var byggd av en italiensk handlare vid namn BOXERBIKE (?).

Cagiva:s nyheter var:

125 Roadster: En enkel, custom-inspirerad 125:a med motorblock från Mito:n men med bara sex växlar (sju för Mito). Toppen var luftkyld medans Mito:n har vätskekyllning.

W16: Encylindrig fyrtakts 600:a i likhet med lilla 350:an, W12. Motorn har fyra ventiler, är vätskekyld och ska vara deras egen skapelse.

900 ELEFANT: Samma hoj som -93 men är nu bestyckad med förgasare, tidigare insprutning.

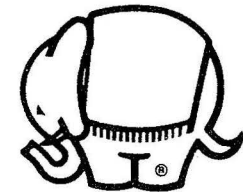
750 ELEFANT: Ny modell, i stort sett samma som storebror förutom mindre motor.

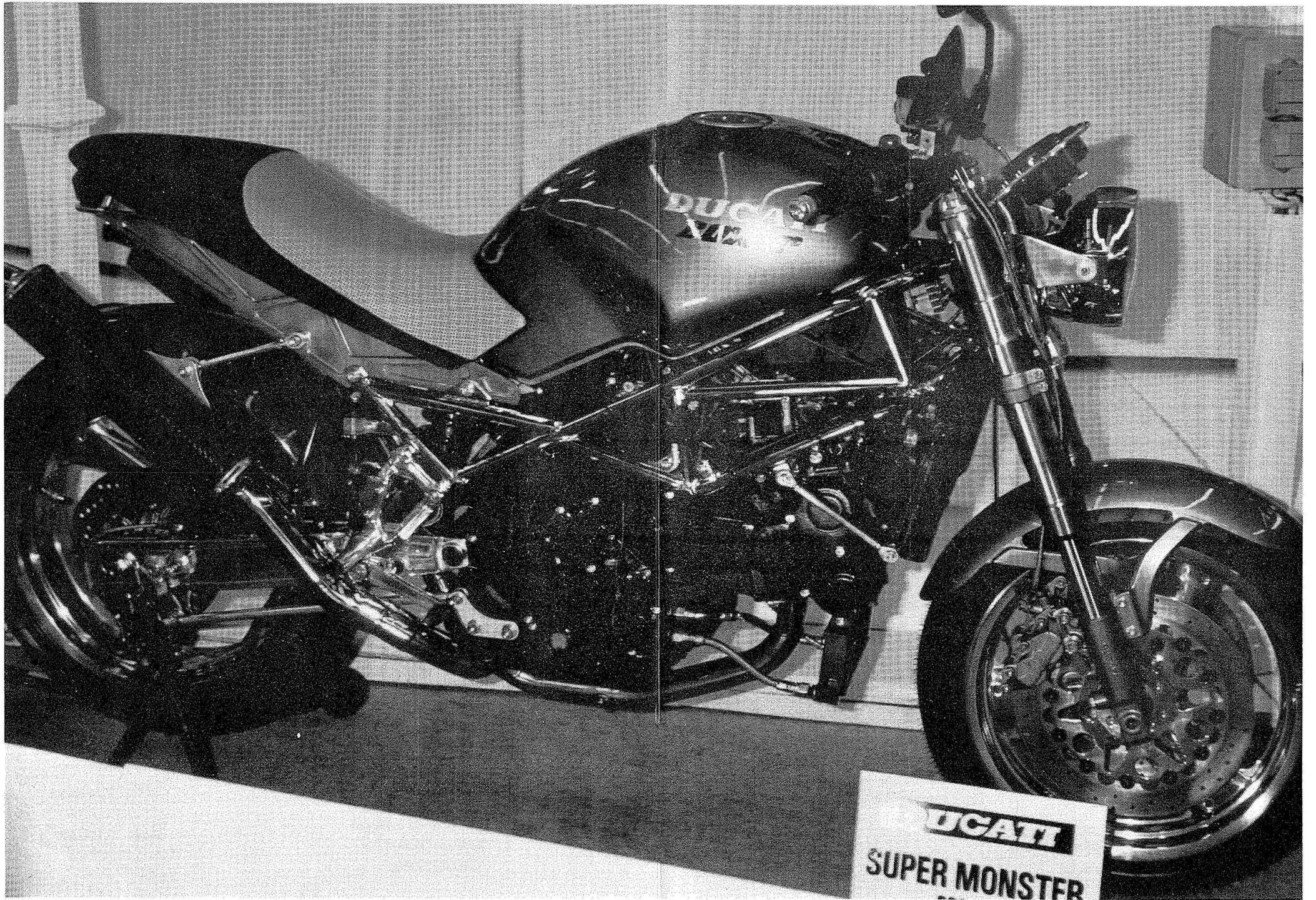
MITO III: Ersättare till MITO II. Enbart färgskifte ?

Restrerande montrar kändes väldigt ointressanta och därför gick vi bara förbi.

Tankad, packad & klar. Full fart mot MILANO.

RN





MILANO-MÄSSAN

Så har vi (Malmöredaktionen) tagit oss ner till nästa mässhöjdpunkt för att frotera oss i alla godsaker.

Som vi redan vet från PARIS-mässan så släpper man till -94 en **600:a SUPERSPORT** och ett **600 MONSTER**. Det grymma MONSTRET med 888-motorn är ju tyvärr ingen fabriksprodukt.

Hetaste MILANO-nyheten var **DUCATI 916** som är en otroligt vacker skapelse med rötterna från icke okända **SUPERMONO:n**. Om du möjligtvis skulle missat förstasidan finns den även på bild på sidan 5, **BISCAYA**-sidan.

Den modell som visades på mässan är troligtvis ersättaren till "den gamla 888 SP5". Den har nya kåpor, ny tank, modifierad ram (lite bredare över motorn), enkelsits, enkelsving, dubbla ljuddämpare under sadeln (dock ej kolfiber), dubbelyse mm. En i stort sett helt ny hoj förutom motorn som är en upptagen 888:a.

Modellprogrammet runt nya 916 är lite oklart i skrivande stund. Rykten finns det däremot och de går som vanligt isär.

Förmodligen blir det så att 888 **STRADA** kommer att finnas kvar för de med lite mindre plånbok och de som vill ta tanten med på turen ?!

Nästa storlek blir då 916 som konstigt nog "bara" har 114 hästar och numera har effekten angiven på veven ?, varför nu detta. Det gick väl bra att ange på bakslangen som förut. 888 SP5 hade väl 118 hästar där om vi inte minns fel.

916 har dessutom bara ett insprutningsmunstycke per cylinder, SP5:an hade två.

Sedan skulle man väl kunna ana en "Calle-replika" på 926 kubik efter årets framgångar med den inom racingen.

En journalist sade att 916 kommer att få en omkopplare för lugn resp. sportig körning (vilket torde betyda att man har två chips ombord), -behövs det ?

Ryktet om ett nytt förstärkt block, som också skulle vinkla ner främre cylindern till vågrätt läge, förblir ett rykte. Kan tänkas att de dyrare replikahojarna får detta, men inte 916.

Borrningen på 916 är på 94 mm, på 926 95 mm och kan hända att man till -94 har tvingat upp fabrikskåpor till runt 937 kubik, dvs 96 mm i borrning. Vi väntar med spänning.

Sedan vimmlade mässan givetvis av många långa och mörka skönheter. Kläder och andra tillbehör fanns oxå, men kändes ganska ointressanta när man nu efter lång väntan äntligen fick se 916. Ännu en gång förälskad i en Italienska.

Om man nu ända ska våga vara lite besviken så är det väl för att man hade hoppats på fler premiärer. Den beryktade **MW(?)**-radfyran, **750 EVD** eller någon gatversion av **SUPERMONO:n**. Men med 916 väl lagrad på näthinnan och en Grappa i handen ska man inte klaga -det har visst börjat snöa hemma i Sverige-brr!! Nej, nej inte i Skåne såklart !!!

CARATTERISTICHE GENERALI PRESTAZIONI NOVITA` 916 "PROVVISORIA"

DIMENSIONI, PESO, CAPACITA:

Total: längd: 2050 mm
bredd: 685 mm
höjd: 1090 mm
sitthöjd: 790 mm
markfr: 150 mm
styrv: 27 gr.
torrvikt: 195 kg
tankv: 17 l
toppfart: **260 km/h**
br.förbr: 0.52 l/ml

MOTORE

Borrning: 94 mm
Slag: 66 mm
Cyl.vol: 916ccm
Kompr.f. 11 +/- 0.5: 1
Vevaxeffect: **114 hp / 9000 r/min**
(Vad är nu detta lämnar man bakhjulshästarna ??? -SKÄRPNING !!)

Tändning: elektrisk
Dubbla överl. kammar -givetvis!
4 ventiler/cyl -givetvis igen!
Dubbla gummisnören

Ventilst: insug 33 mm
avgas 29 mm
Ventillyft: insug 9.60 mm
avgas 8.74 mm

Ett insprutningsmunstycke/cylinder

Blyfri: 95-98 oktan
Utgående drev: 15 kuggar
Bakdrev: 36 kuggar
Kedja: DID 525 HV

MOTETELAIO

Hjulbas: 1410 mm
Fjädring: fram SHOWA 41 mm
fullt justerbar
slag: 127 mm
bak: enkelsving
progr.SHOWA
fullt justerbar
hjulslag 130 mm (?)
Bromsar fram: dubbla 320 mm
cyld. 16 mm
bak: enkel 220 mm
cyld. 11 mm
Fälgar: fram 3.50x17"
bak 5.50x17"
Däck: fram 120/70-17"
bak 190/50-17"

Pris: Enligt italiensk utsago endast något dyrare än sin syster 888.

Vi återkommer med mer info i kommande nummer.

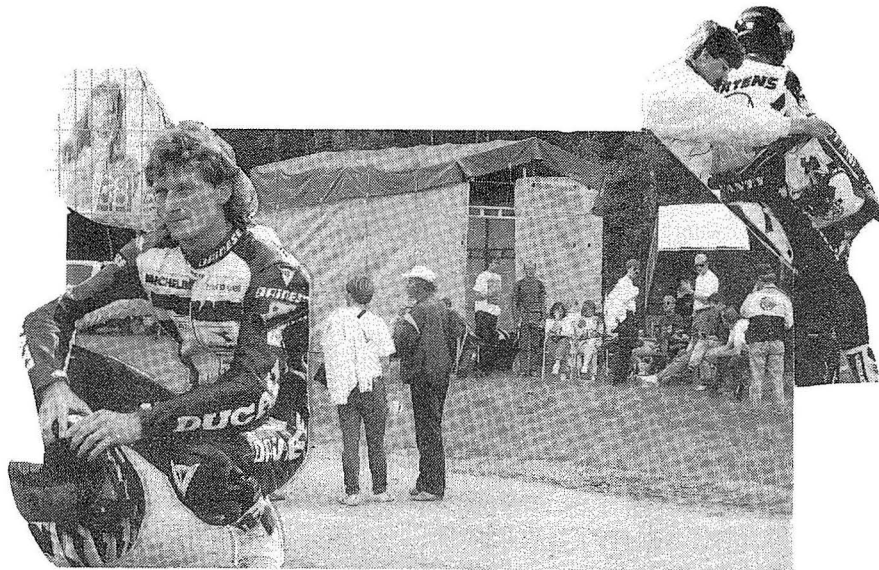
RN

VICTORS SUPERBIKE VM ANDERSTORP 8/8

Här hade man totalt bränt ut sig på skrivelser i Cucciolo och Ducati i allmänhet. Jag tänkte faktiskt stanna hemma från årsmötet och rejset då det ösregnade på lördags-morgonen. Så kom Janne med det fantastiska påståendet att det finns fordon med tak och vindrutetorkare. Det var bara att backa ut Alfa ur garaget och ge sig iväg. Som ni förstår, i och med att jag skriver dessa rader, så fick jag en välbehövlig kick. Peter Hesterskog, som ordnade träffen, hade påpassligt nog ordat ett presskort till mig med fritt tillträde till depån. Det blev en helg jag aldrig glömmer.

Calle Fogarty satte sin snabbaste träningstid, 1:33,76, redan på första tidsträningen, mer än en sekund snabbare än någon annan. På andra

tidsträningen misstänkte Calles höj så att han bara hann köra sju varv, så det blev ingen förbättring av tiden. Det visade sig vid en senare kontroll att ena tändkabeln var trasig! Reservhöjen fick dessutom parkeras bredvid banan då det kom rökeffekter från motorn. Falappa kraschade på den första träningen och hade tekniska problem på den andra tidsträningen vilket gjorde att han också bara hann köra sju varv med en sjätteplats och plats i andra startledet som resultat. Scott Russel lyckades att förbättra sin tid på andra tidsträningen till endast en tiondel sämre än Calle. Båda träningspassen kördes i torrt väglag trots att regnmolnen cirkulerade runt banan.



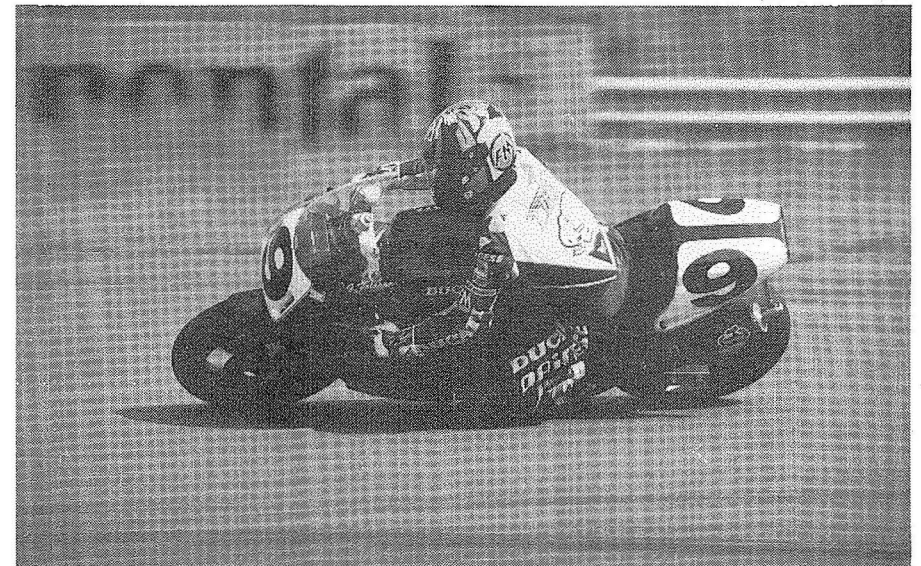
På plats fanns tre stora Ducati-team: **Team Raymond Roche Ducati**, med Fogarty, Falappa, Christian Lavielli (20:e träningstid) och Christy Rebutini (26:e träningstid), de båda sistnämnda från Frankrike. Det har ryktats om att Giancarlo Falappa varit arg på Raymond Roche då man inte kunde träna som planerat inför VM på Misano i juni. Det var nära att Falappa bytte team till Grottini. Men osämjan är borta nu meddelas det för Cucciolo.

Team Ducati Grottini, med Stephane Mertens (12:e träningstid) och Mauro Lucchiari (19:e träningstid). Mauro hade stora problem med en skadad axel och fick så småningom bryta båda heaten på grund av detta. Deras teamchef är den inte helt okända Davide Tardozzi.

Båda dessa team kör med de senaste fabriksmotorerna. Vi försökte pressa Tardozzi om lite uppgifter om cylindervolym (han är ju, tillsammans

med Lucchiari, fabriken testförare), men han var förtegen och sa bara att de var större än 888cc. Raymond Roche var dock mer pratsam och förklarade att man genom att öka borringen (till 96mm) har 926cc. Nästa år får man 950-960cc avslöjade Roche. För att vara mer exakt blir det 955cc med 96 i borring och den nya ökade slaglängden på 66mm. Roche förklarade också att han inte skall köra på Assen i år, som vissa rykten gjort gällande. Han har helt enkelt för mycket på gång, läs Endurance. Kanske nästa år, sa Roche. Rykten säger att han åter skall ställa upp på Daytona 1994.

Team Red Devil Ducati: De har fått ingen mindre än tvåfaldige världsmästaren Fred Merkel (9:e träningstid) som förare, denna gång sponsrad av Svenska Ducati Klubben. Andreföraren heter Aldeo Presciutti (29:e träningstid). De har dock ett handikapp med sina gamla 888cc



motorer. Det sägs dock att Merkel skall få en 926:a snart.

Team Ducati Moto Detente: Förare Philippe Mouchet (18:e träningsstid).

Saknades gjorde bl.a. Daniel Amatriain på sin Marlboro Ducati.

Tekniskt sett har det hänt en del, förutom cylindervolymen. De flesta hojarna har nu CTS till hjälp när man skall växla upp. Falappa har en ännu mer avancerad lösning med tryckknapps-manövrerad uppväxling-sanordning. Han trycker in en knapp med vänster tumme. Knappen påverkar nån slags solenoid som trycker direkt på växelpedalen. Anledningen till detta system är att Falappa inte har full rörlighet i sin vänstra fot. Systemet har dock krånglad en hel del, vilket det gjorde även på Anderstorp.

På morgonuppvärmningen var Calle

snabbast, snabbare än sin pole-tid faktiskt. Han hade passat på att byta från 16 1/2" frsambhjul till 17" samt en 6" bred bakfälg. Mest uppståndelse väckte dock Stephane Mertens, som körde de två första varven med ryggsäck! Det gick många rykten om vad ryggsäcken innehöll: Det kunde vara allt från kaffe och macka om han skulle vurpa i bortre ändan på banan, till nåt mystiskt antispinnsystem. En av Svenska Ducati Klubbens medlemmar lär ha varit inblandad. Mer om detta på annan plats i tidningen.

Första racet blev ganska odramatiskt när det gäller första platsen. Bakom var det dock mer dramatiskt. Privatföraren Jamie Whitham överraskade alla genom att tidigt ta ledningen på sin Yama. Men snart var både Calle och Giancarlo förbi. Calle drog ifrån stadigt, men Giancarlo fick det hett om öronen. Han hamnade i klunga med Pirovano, Russel, Whitham och Slight. Man växlade placeringar

ständig. Efter ett tiotal varv körde Slight lite väl kaxigt vilket resulterade att han körde in i Giancarlo bakifrån. Giancarlo klarade sig, men Slight var tvungen att styra av banan för att sedan kunna styra ut igen, kraftigt distanserad. Kampen mellan de kvarvarande i klungan pågick in till sista varvet då Giancarlo satte in en sista stöt och kunde gå mot en säker andraplats stående på fotpinnarna över mållinjen.

På presskonferensen efteråt var Fogarty givetvis nöjd. Giancarlo förklarade på engelska, efter han sagt att han inte kunde engelska, att han hade en del tekniska problem. Pirovano, som kom trea, kunde inte engelska, med fick säga några ord med hjälp av tolk. Han är en helt otrolig förare som skulle kunna vara världsmästare om han inte envisades med att köra Yamaha. Men, han behövs för spänningen.

Cucciolo träffade Giancarlo mellan heaten. Hans flickvän tog emot vid den snygga campingbussen. Hon sålde några Falappatröjor till oss innan Falappa klev ut ur duschen. Giancarlo, iförd Cagiva badrock, signerade tröjorna (försvann i första tvätten) och förklarade att han inte var riktigt nöjd med funktionen på tryckknappsväxeln som stört hans framfart i första heatet.

Heat två var ännu mer odramatiskt i täten. Fogarty tog starten och var sen ohotad trots att bakdäcket började ta slut i slutet av heatet. Falappa låg tvåa i början, men fick släppa Russel förbi sig. Ett tag hade han häng på Russel, men mot slutet var det nätt och jämnt att han kunde hålla Pirovano bakom sig.

På presskonferensen efteråt var Fogarty åter igen nöjd. Falappa, som kom försenad efter att ha blivit intervjuad av italiensk TV -svensk TV var givetvis



inte där-) klagade åter på sina tekniska problem och Russel såg mest sur ut. Det var nu som Cucciolos utsände reporter samlade mod till sig. På första presskonferensen hade det inte kommit en enda fråga från den samlade pressen (från hela Europa). Några frågor, sa Anderstorps utmärkte presschef:

-Carl, sa Cucciolo på engelska, kommer du att köra Cagiva i 500 klassen nästa år? Det var ju ett fantastiskt race förra helgen.

-Tack, sa Carl leende, jag kan inte svara på det. Det får du fråga bröderna Castiglioni om.

Så hade Cucciolo ställt den enda frågan på de båda presskonferenserna. Calle hade ju kommit på en fantastisk 4:e plats helgen innan på Donington då han på

Cagivan legan både tvåa och trea. Soppatorsk i sista kurvan gjorde att han blev av med tredjeplatsen.

Calles dubbelseger räckte inte till total ledning i tabellen, men det hettade till ordentligt i tabelltoppen.

Svenska Ducati Klubben hade givetvis ett tält på området, denna gång av höghusmodell. De som kom fick nog underhållning så det räcker. Djungeltelegrafan har dock gett besked om att tre ducatister blev av med körkortet på vägen hem. Har inte snuten nåt annat att göra? I Stavsjö stod de som vanligt och stoppade alla hojar. Men i år åkte jag som sagt Alfa 33. Det är fantastiskt med bil!
MW



Bild på Mr. Fogarty vid Englands GP 500:a tävl. på Donington Park. "Kolla som han kör" !! Kom som sagt var (i förra numret av Cucciolo) fyra !!



Nog för att Anderstorp har beryktat dåligt väder, nästan jämt. Vet inte om frostnätter ingår i det omdömet ??

Trots det fanns det tappra själar som tältade....! Det hade till och med kommit ett gäng från Gävle som inte visste hur de skulle övernatta, inga hotellpengar. Med hjälp från tävlingsledaren fick de ligga i presshuset för en femtiolapp.

Kallt på natten, som sagt, fast det var hyfsat fint på dagarna. Men man kan inte beskylla banasfalten för att vara "greppvänlig" på mornana.

Annars inför tävlingen var det förspänt med två Ducati Supermonon anmälda i SoS. Allan Cathcart, mc journalist från England samt Heinrich Boje från Tyskl. Cathcart var även anmäld i BoTT:en med en Bimota Tesi. Även en annan tysk, Hans-Peter Meyer med en UNO-Rotax var anmäld. Nu kom tyvärr endast Boje till tävlingen pga krascher för de andra vid tävlingen i tyskland veckan innan.

Redan på träningen visade Duccen att den var något extra, Boje som kom sjua vid tävlingen i tyskland körde skjortan av alla. Om det nu visar "vår" kompetens eller hans, vet jag inte.

Nu kördes det två heat, ett på lördagen å ett på sön. På lördagens race startade Boje bra med Duccen men när halva loppet gott, körde förre Classic föraren Mikael Johansson med sin Gilera Piuma, om. När även "vår" ende världsmästare

Kent Andersson också gick om, gick det tunga suckar i Ducatilägret. Efter ett tag började dock Boje "repa" sig, tog ledningen å behöll den in i mål !
Längre ner i resultatlistan kom det bara en massa japs (endast ett fåtal Rotax), ÖÖÖRRK !!

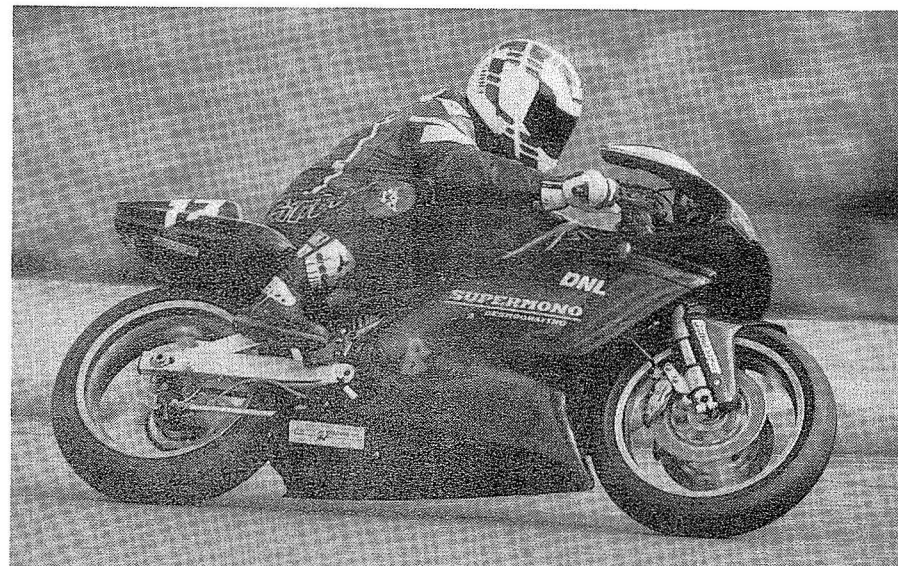
På söndagens race körde Boje bra, samma ordning även denna gång.

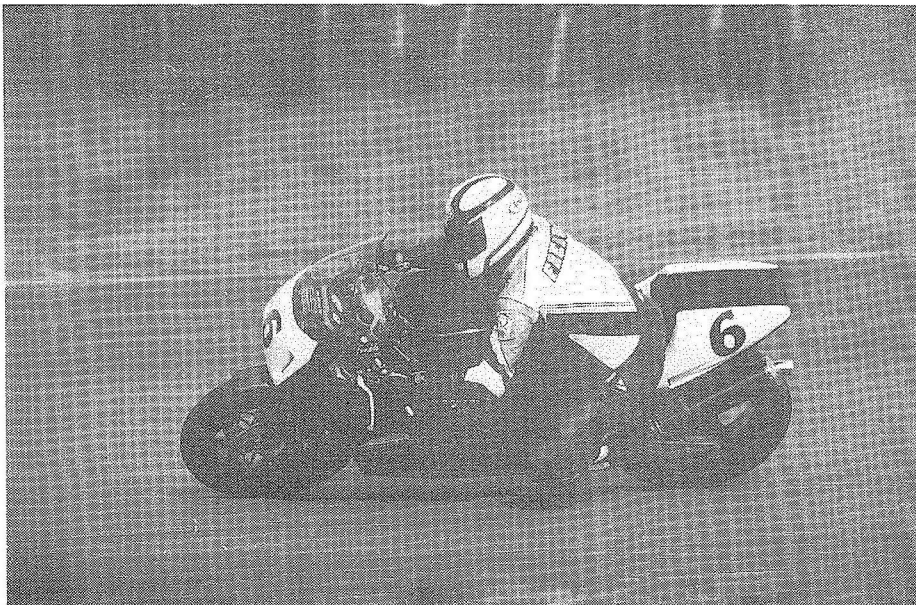
I BoTT:en körde Jörgensen som "vanligt" outstanding å vann bägge heaten i för-gasarklassen. Dan Gustavsson kom på en suverän andra plats i heat 1, som kördes på lördagen. På söndagen blev han ståendes längs med banan, efter att ha jagat Jörgensen (som vanligt), med rykande cykel. När han kom in i depån på släpkärra låg det lite lösa aluminiumbitar i kåpan. Efter att ha tagit av kåpan bockade Dan sig ner å stack in sina fingrar genom hålet !!!! i blocket. Fiskar ut en halv stake (er egen fantasi får bestämma vad för sorts stake) !! Stackars Dan !! Eventuella sponsorer kan höra av sig till Duceklubbens redak. för vidarebefordran !!

Nu trädde Urban Söderberg fram å snodde andra platsen. Han ställde aldrig upp i heat 1 pga problem med vxl. i Folanmotorn. Med lätt hembyggd ram samt Folanmotor går den som ett "skollat troll" !!

På tredje respektive fjärde plats, i bägge heaten, kom Johan Sverkersson (900 SS) samt Duceklubbens Peter Lindqvist med sitt hemma-bygge å (bblää) Yama-motor.

I insprutningsklassen tog Fredrik Jönsson bägge seg-rarna med sin omlackade trippel 8:a före Åke Ekenberg. Tredjeplatsen fick Sverker Stensson tag på.





Eftersom Anderstorpstäv-
 l. var den sista för i år
 blir sammanräkningen så
 här:

Insprutning

Ekenberg, Åke: 105 p.
 Jönsson, Fredrik: 97 p.
 Stensson, Sverker: 91 p.

Förgasare

Jørgensen, Anders: 140 p.
 Gustavsson, Dan: 119 p.
 Lindqvist, Peter: 96 p.

Gratulationer till resp.
 klassvinnare från oss här
 på redaktionen !!

Noterat från A-TORP.

Peter Lindqvist, hemmabygge
 å Yama motor, körde omkull
 på tidsträningen. Enligt
 Peters utsago på press-
 konferensen, förlorade han
 greppet med framdäcket å
 ramlade i backen.

Personligen tror jag att
 det beror på att Peter kör
 med Yokohamadäck !!

I första heatet, lördagen,
 körde två killar ihop i
 första kurvan efter start.
 Maabjerg från Danmark på
 en 851:a samt Bustrak som
 satt på sin 888:a. Inga
 personsador !

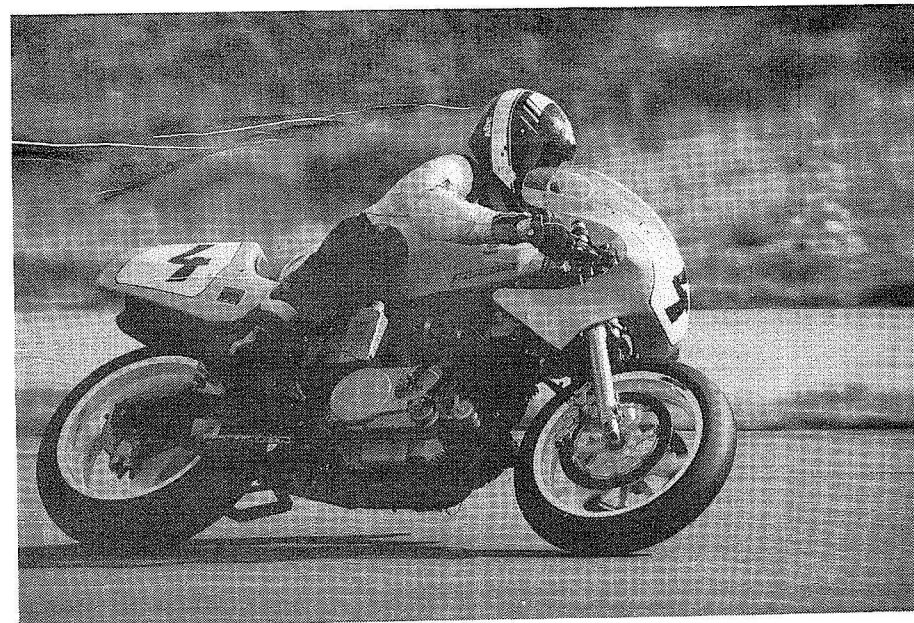
Björn Andersson (tidigare ?
 kallad BoTT-Björn) lånade
 ut sin "old Indestructable",
 Ducce 750, som för övrigt
 är till salu, till Claes
 Öhlund. Körde in på en
 femte respektive sjätte
 plats i förgasarklassen!
 Tror att Claes hade roligt
 för han gick omkring med
 ett leende på läpparna i

depån, fastän han körde om-
 kull på ena träningen.

800 pers kom det på tävl.
 under helgen, fler än vad
 SM:et drog på Anderstorp
 på vårkanten. Allt enligt
 tävlingsledaren; Benny
 Mårtensson.

Vår egen ordförande körde
 en Rotax/Hejira i Sound
 of Singles. Tyvärr var det
 bara en prototypcykel, ej
 utprovad därav de blygsamma
 placeringarna. Men med
 hjälp av tysk trimmguru så
 kommer Jan Johansson att
 bli farlig nästa år.
 Håll utkik !!!!

Skvallret förtäljer även
 att Peter Lindqvist kommer
 att få "hjälp" av HEMAB
 (imp. av Yama) nästa år.
 Värre grejor i motorn, en
 potentiell vinnare !!
 Ytterligare en att hålla
 koll på !!



Kent Andersson kom till A-TORP med en redig värsting-motor, men vad den innehöll var "de" tysta om.

Det tråkigaste var nog annars att se Björn Andersson återigen stå still med sin fina Gilera Piuma.

Säg den tävlingshelg som man inte sett Björns hoj nerplockad.

Kämpa vidare Björn, vi håller tummarna !!

Det som annars drog mest blickar i depån, var inget fruntimmer utan Supermonon. Blev personligen "kär" vid första ögonkastet !!



Depån surrade om att SoS kommer att bli uppklassat/nerklassat, välj själv, till SM nästa år.

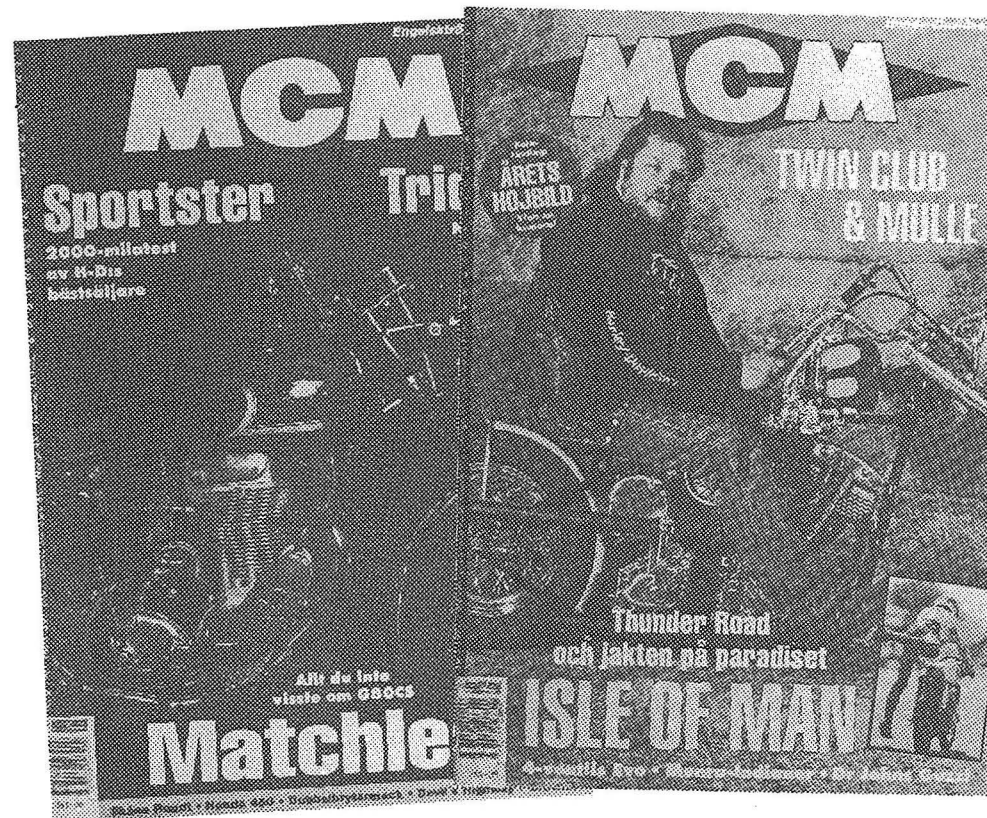
Men enligt initierade källor som vi på redak har, kan det endast bli, på sin höjd, riksmästerskap.

Det var 14 anmälda till start i BoTT medan det i SoS var 24 ! Frågan är om BoTT är på väg "ut" ?? Men det är klart att när även BoTT-Björn har börjat köra SoS så är det tyvärr BoTT:en som blir lidande.

Man kan ju även börja spekulera i om inte SoS kommer att delas upp som BoTT, då Ducati's Supermono har insprutning. Rotax håller även på att utvärdera insprutningssystem. Men än så länge är väl fördelen med SoS, tror jag (?) är att man kan köra hyfsat billigt ???

KR

Entusiasttidningen!



Snart i varje brevlåda!

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

- Prenumeration 8 nr (1 år) 205:-
 Prenumeration 12 nr (2 år) 398:-

Namn

Adress.....

Postnr/ort.....

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

Frankeras ej
MCM betalar
portot
inom Norden!



MCM
MOTORCYKELMAGASINET

SVARSPOST
Kundnummer
110304 600
100 28 STHLM

Skåneredaktionen tourar

Redacc första uppgift var att täcka BOTT-deltävlingen i Assen. Därefter skulle vi passa på att avnjuta lite egen banåkning på der Nurburgring och vara med om årliga byfesten i Adenau tillsammans med likasinnade. Mats C. startade färden fredagen den 20:e augusti. Rikard N en dag senare med kopplingsproblem. Efter två färjor och färd genom parkettgolvsliknande landskap rullade hjulen på kontinenten. Autobahn kan vara det idealiska sättet att raskt transportera sig långa sträckor. Det krävs inte att man har en hjärna där allt fastnar lika lätt som i en trafikkontroll för att inse att framkomligheten begränsas något när det drar sig mot eftermiddag en fredag. Vägnätet led av förstoppning förbi Hamburg och Bremen. Assen tog emot med proppfulla hotell. Ett återbud räddade situationen. Som vanligt var duschen och middag med tillbehör välkommen. Tidsträningen på lördagen begränsades till 20 minuter per klass. Förutom BOTT och SoS trängdes Classic, SAM, V2 och BEARS med civila uppvisnings-Ducati.

De svenska färgerna försvarades av Fredrik Jönsson och Rickard Larsson i BOTT, Dan Gustavson i BEARS och Markko Harsia som kör SoS. Sent på lördagen när kvällsmåltiden avnjöts hördes ett välbekant muller och kopplingsrassel. Det var den saknade reportern som efter en läckande kopplingscylinder till slut tagit sig ner och anslöt. Hotellen var som sagt fulla så Rikard fick utnyttja Fredrik:s trailersläpp som natthärbärg.

Söndagen inleddes och fortsatte med grande nederbörd. Cyklarna fick framföras med kirurgisk gashand men ivern tog ibland över och spred hojar bland grönsakerna. Fredrik hade problem med misstämning vilket inte förbättrades av den höga luftfuktigheten. 20 minuters väntan i olika fällor gjorde inte situationen lättare. Fredrik ville inte äventyra hojen och valde att dra sig tillbaka till depån. Rickard var fortfarande med men fick stopp på hojen ute på plattan, fick igång den igen med funktionärshjälp och kom ut sist. Herr Larsson körde upp sig ungefär 10 placeringar, blev 24:a, och höll därmed ganska hyfsat sin träningsplacering. Vann gjorde Hans Fischer(H) på en mycket snabb trippelåtta. Han vann förresten även SOS på en Supermono, helt ohotad. Markko hade hyfsad träningstid och höll sig diplomatiskt mitt i fältet in i mål.

Dagens stora sorpresa stod Dan Gustavsson för. Han hade en hård batalj med en mycket potent BMW-bumse (hur är det möjligt frågar sig redacc.). Dan låg tvåa och hetsade mycket rutinerat ut tysken i tangentens riktning och åkte själv mot en guldpeng. På läktarplats hördes ett "Darr fick di!" från en ensam skåning, vilket fick medelsnitts-Yrken van Dyrrken att förvånat höja sitt vänstra ögonbryn.

Lagom till målgång i det sista heatet slutade det att regna. Typiskt för förarna men perfekt för redacc som styrde kosan mot Hannover och Ital Moto. I Hannover lät vi oss upphetsas av en Il Mostro med ekerfälgar och perversa mängder av kolfiber.

Den läckande kopplingen åtgärdades med en reparationsssats och vi var åter på strada. Ca 3 mil utanför Hannover upptäcktes att kopplingen visst inte var åtgärdad utan retur till butiken var nödvändig. Här avvek MC norrut och körde mot fäderneslandet. Efter 55 mil och 1,5 timme färjor på 6 timmar kunde en nöjd Ducatist slå upp en stor wiskiss och sträcka ut på fällen.

Trots att di oro redan passerat stängningsdax så fanns det folk kvar. Vi rev av skiten och upptäckte till allas förvåning en rjäl repa i cylindern, hur nu det kunnat ske? Reskassan skulle sjunka drastisk, men det fanns ju inget alternativ.

Eftersom de inte hade en ny cylinder på hyllan gick vi ut i butiken och tog vad vi behövde från en sprillans SP5:a. Vilken handlare skulle gjort det hemma i Sverige?

Väl klara och efter en kopp java styrde jag söderut med tyskens sista ord i minnet –du kan betala när du kommer förbi nästa gång! Tyskar kan vara trevliga om de bara vill.

Efter två grosse Bier och en flottig schnitzel somnade man gott under duntäcket på Villa Löwenhertz.

Tidigt nästa morgon efter bastant frukost togs sikte på Ringen och Adenau. Efter 55 mil på Kleinstrassen kändes det skönt att slå sig ner på Blaue Ecke:s uteservering. Där satt redan Trollis, som hade kört autobanan hela vägen från redacc i Malmö.

Under kvällens lopp dök det upp allt fler Svenskar, bl.a Nuija från Norrköping och ett tiotal till från

Sveriges näst bästa hojblaska. Några hade sina kusiner med???

Dagen efter, mittwoch, hade vi tänkt oss tillbringa från tidig morgon på banan. Klockan blev en aning mer innan den välljudande trion anlände – Nuija hade köpt finfin wiskiss på båten.....

Det visade sig inte göra någonting eftersom banan var stängd pga unfall.

Det var en engelsman med en 888 som först fått en highsider och sedan lyckats få hojen i nacken, strax innan Flugplatz. Tyvärr tog det så illa att killen strök med.

Så var det då vår tur att ge oss ut.

Det hade blivit betydligt dyrare i år

– 21 dM/ varv, ganska häftigt när dM:en kostar fem spänn. Mot kvällningen började det gå ganska bra och tiderna låg konstant under 10 min.

Nästa dag var banan bokad fram till kvällen. Så dagen tillbringades på Kleinstrassen runt i Eifel och Moseldalen, – kan rekommenderas.

Kl 17.30 öppnade banan och vi var inte sena. Det flöt på ganska bra, alla var nöjda med sina prestationer och de köpta varven var slut ung. kl. 19.15 – en kvart innan stängning.

–Ska vi inte ta ett varv till? –21 dM mer eller mindre kan väl kvitta, eller klarar DUCCARNA inte mer? pikar Jörgen från Sthlm (som kör en ylande trefjärdels –liters risbrännare).

Sagt och gjort, nya varv köps av gubben vid grinden och eftersom Dragonerna fortfarande var varma så blev det bra tempo från början. F1.an, 851:an och japanen sist – han visste sin plats.

Efter några km delas trion.

Målgång, först in 851:an (Rikard) som får tiden 9.30 blankt av Anette (en av kusinerna). Nästa hoj är japanen ? som bli klockad till 9.40, klockan går och närmar sig 9.50 -nu borde vi höra Trollis.

En välmående tysk tourar in mot oss på en boxer -alla tittar på varandra med oroliga blickar.

Tysken säger något till gubben vid grinden som direkt efter stänger banan. Shit, nu har det hänt något.

Jodå, tysken bekräftar våra aningar, -någon har gått omkull vid Schwalbenschwanz.

Försöker förgäves prata med gubben vid grinden om lov att åka dit. Nästa tysk framträder och vet hur man tar sig dit på grusvägar genom skogen.

-Gut, aber schnell bitte !!

-Han drar iväg, vi hänger på så gott det går.

Nu far tankarna fruktansvärt fort genom huvet.

Världens längsta minuter genomlids tills vi får syn på honom, stående mitt på banan med lite skrapmärken på skinnstället.

Det var tydligen inte så farligt med honom men hojen såg inte så vacker ut. För kraftigt grepp om det radiella Bremsbot medförde framhjulssläpp i ingången till andra bankingen i drygt 120 knyck.

Trollis klagar över smärtor i v.axel och när der Notarzt kommer konstaterar dom att der schlüsselbein är mitt av. Hojen bärgas och föraren åker iväg till sjukan. Det sista vi hör av honom är att -det

gick väldigt fort och tiden borde blivit c:a 9.45 min (om han kommit imål).

Kvällen blev ovanligt blöt, Klaus på hörnan fyllde år och Trollis behövde alla möjliga bedövningar. Sent på natten i bilen (tack för lånet) på väg till hotellet gjorde det inte ont alls.

Hojen fick Olli i gränden ta hand om (tack för hjälpen). Den skickades senare hem med SOS-INT.

De resterande dagarna frotterade vi oss i allt annat av vad Adenau med omgivning kan ge.

Besöka Janne i Leimbach hann vi också med. Tack för pilsnern och DMM-SUPERBIKE-grejorna. Hälsa Wolfgang att belöning är på väg.

Allt roligt har ett slut, vi packar ihop våra grejor, säger -bis nächte mal und auf wienerschnittsel till våra tyska vänner.

Något före oss andra styr Nuija sin F1:a mot Amsterdam, där flytetyg mot Göteborg ska finnas.

Trollis lyckas få lift med mekkar-Mats och hans kusin i lånad Bitburgerfullastad 9000-turbo.

Resterande grenslar sina springare och tar sig genom regnet mot hemlandet.

MC/RN

Ducati på cd-skiva

Årets julklapp lär väl bli den utlovade cd:n där de flesta ducati-modellerna finns med. Bullergeneralen Hans Jartoft + medhjälpare jobbar för högttryck för att få den klar i tid. Redacc har fått provlyssna och mamma mia va' gött!

RN

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

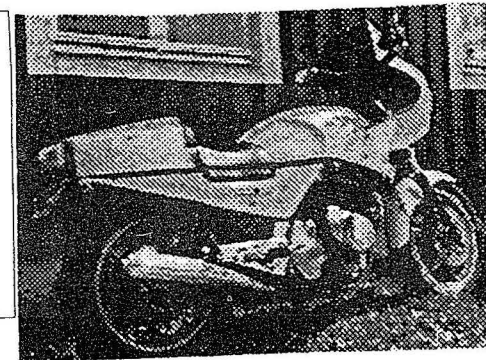
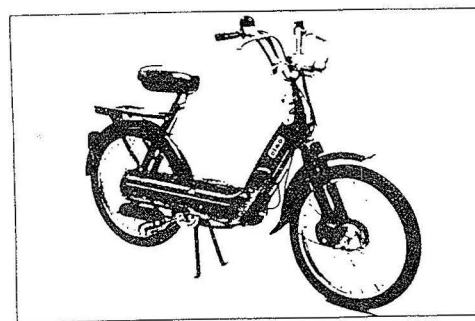


Även italienska Hjälmar

Skinnställ

Stövlar

Vad mer kan begäras ?



MB:S
MOTORCYCLE PARTS

Bristagatan 16, Märsta.

08-591 163 33

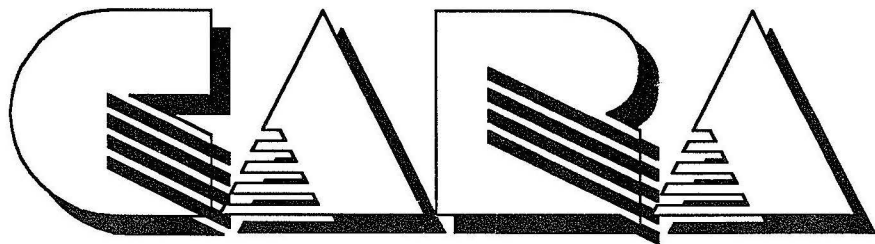
Scoop-ny teknik

För att lugna ner den ryktesspridning som har uppstått efter Stephan Mertens körning med "ryggsäck", under några varv på uppvärmningen till Superbiketävlingen på Anderstorp, kan Cucciolo presentera den senaste högteknologiska utvecklingen inom mc-världen.

I ett unikt Svenskt-Italienskt samarbete mellan bl a Svenska Ducati Klubben och Grottini Divisione Corse kan vi presentera: CARA (Computer Aided Rearwheel Adhesion). Detta i kombination med den hos Ducati naturliga "Big Bang" effekten visar återigen Ducatis förmåga att ligga steget före j-erna.

För att för första gången prova systemet i fältmässiga förhållanden valdes tävlingen på Anderstorp pga de snälla kurvorna med konstant radie, detta för att tydligare kunna registrera hur systemet arbetar.

Under provet ville vi inte bli störda av journalister och låtsades därför göra en ljudinspelning. Därav den uppstickande mikrofonen. Ryggsäcken innehöll extra datorkraft, givare mm som inte gick att integrera på cykeln utan att påverka verksamheten i övrigt.



Hur fungerar då systemet ? Utan att avslöja det i detalj kan vi åtminstone delge följande:

CARA tillsammans med den sk "Big Bang" effekten ger pga de ojämna kraftimpulserna ett snällare bakhjulssläpp, som föraren har lättare att kontrollera. Med bla varvtals- och belastningsberoende signaler justeras de parametrar som både ger rätt information till föraren och förbättrar greppet (i absoluta tal räknat).

"CARA arbetar så sofistikerat ABS och TCS tex kommer att framstå som stenåldersverktyg vid en direkt jämförelse mellan systemens sätt att utnyttja den tillgängliga friktionen" säger Giancesin, en av Grottinis mekaniker.

Arbetet går vidare och till nästa års säsongöppning hoppas vi att vi har ett väl utprovat system som kan introduceras. Rykten säger att j-nerne jobbar på något liknande men de lär ligga minst 19 månader efter i utvecklingen.



Tardozzi i samråd med en av Duceklubbens tekniker.

Stephan Mertens med "ryggsäck".



Forsyth

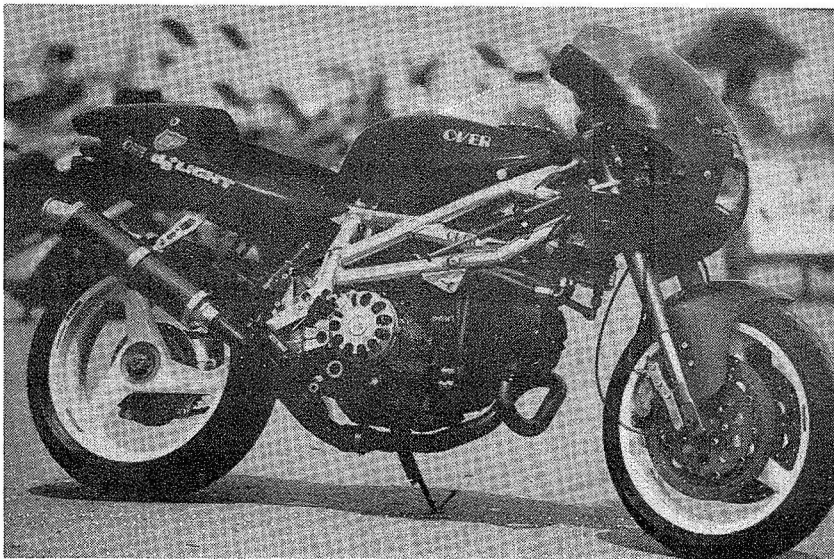
Mark Forsyth, tidigare test-chef på den engelska tidn. Performance Bikes. Sysslar numer med att köra RR med bl. a. Ducati !!

Forsyth berättar för Cucciolo att han provkört en Over racing ram med Ducce motor. Over racing är en race och trimverkstad som är ägd av en konsult vid namn Kensai Sato. Precis som många andra japaner, är han intresserad av sånt som är gjort i europa samt av äldre teknik.

Har fått hjälp av Yama fabr. i form av motorer, byggt egen ram, aluminium.

Har väl läst om Over bygget med Yama SRX (enstånka) i MCM ? Har även byggt två ramar till Yamas TDM 850 motor, samt trimmat.

Nu har han gett sig på en Ducati, motorn är en Montjuich -87:a utan trim. Tillverkat ram med ovala aluminiumrör, licenstillv. av kontrakterad tillverk.



Man kan även använda Paso motorn, man kanske även får plats med åttventils-motorn.

Over använder sig av Hnas RC 30 baksving (!), så köper du en ram, se till å hitta en RC 30 först för slaktning, i å för sig en trevlig uppgift !!

Som dämpare används en "cykelpump", fransk Fournal-es. Forsyth menar att det är det första man skall se till att ändra.

Fram finns en White Power Upp å ner sak, Brembo fyrkolvs hejdare med flytande 320 skivor.

Bygget väger 155 kg, hjulbasen är 1371mm å styrvinkel: 23°, men testaren tycker det verkade vara mer på just denna hoj.

Den har använts till att tävla med, den var "otight" i fjädringen. Forsyth hade precis innan han körde Overn kört en 851:a, Overn kändes som en chopper !! Styrvinkeln kändes som 33° inte som uppgivna 23°.

Testaren hade också en liten "trevlig" händelse i form av att baklyktan samt regskylt, sitter på samma fäste, lossnade å trillade ner på bakhjulet.

Med låst bakhjul, brända säkringar: innebar inget lyse rakt mot en bil.

Nu klarade sig både killen å cykeln från att krocka.

Citerat direkt från Forsyth: "It was just an ill-handling, over-priced, untrustworthy pile of doggy-does" !!

Appropå priset; naturligtvis i engelska Pund: 13.207 inkl deras VAT. Detta är för ett rullande chassi !

För köp i europa kontakta Single Minded i Blighty (0695 423621).

Men som Mark uttrycker det "off the record": kör vidare med din original Ducce !! Tacka fan för det !!

KR

Jag bojkottar Bingo-lotto!

Det började med att jag, vid 13-års ålder, följde med min fader för att bevissta ett superproduktion-lopp. Minnesbilden från denna gråkulna aprildag sitter fortfarande för evigt tatuerad på nät- och trumhinnor.

Ut på start- och målrakan ylar en Sushi RGB, (Röd-Grön-Blå, för de som undrar) med en frekvens som gjorde hundarna tokiga, tätt följd av en motorcykel som fick mina testiklar att snabbt inse vad de skapats för. Mullret denna maskin frambringade satte marken i gungning. Jag förstod inte att man kunde åka lika fort på blott en tredjedel av varvtalet. Min far fann mig avsvimnad i den medhavda campingstolen. Programmet låg på marken och i startlistan fanns en Hailwood Replika inringad. -Skulle jag köpa mig en Ducati? Svar: -Har påven en löjlig hatt?

Nu, 12 år senare, var tiden inne. TV:n byteshandlades bort, det var ju bara skräp på den ändå, och konton länsades, här skulle drömmar förverkligas! Stegen styrdes mot en mc-handlare, vi kan kalla honom Ove, där en flång ny 900SS beställdes. Tiden gick långsammare än i bolagskön en fredag kväll. Några veckor senare kunde underverket hämtas. Den stod i butiken med ett litet staket runt för att hålla flottiga fingrar på behörigt avstånd.

Med andakt grenslades fordonet och kördes in. Att köra in en motorcykel kan jämföras med att ha en naken

Sharon Stone emellan sidenlakan men endast få klappa henne på huvudet. Lite drygt 100 mil förflöt och så var det dags för service. Kursen styrdes en tidig morgon mot verkstaden. När jag hade någon mil kvar till verkstaden tvärade en bil helt plötsligt min färdriktning. Fyrkolvsoken aktiverades men största retardationen stod bilen för. Jag lämnade cykeln vid bilen och fortsatte på egen hand ytterligare 20 m. Ur bilen klev Arvid, 79 år, sköt upp sin rutiga keps i pannan och förklarade att han inte sett någonting, förmodligen inte de sista 20 åren i vart fall. Hojen blev skrot, Arvid blev förvånad och jag blev opererad.

Efter 2 månader kunde spik och skruv avlägsnas ur min lekamen, utan bedövning förstås för det är för dyrt. Ny 900SS kvitterades ut och ny inkörningsperiod inleddes. Spekulationer om resa till Assen tog fart. Resplanerna äventyrades av en elak grusfläck i ett villaområde. Biscaya konsulterades och gjorde en otrolig insats för att fixa delar till avresedatum. Tur att det finns alternativ till generalagenten. Assenturen beskrivs på annan plats i tidningen.

Strax efter hemkomsten, när jag varmkörde cykeln i garaget hördes en knall som fick öronen att pipa och verktygen att ramla ned. Jag trodde först att det här måste ha varit största kända baktändningen i modern tid. När jag böjde mig ned för att inspektera såg jag att batterisyra rann över hela motorn, batteriet hade alltså exploderat. Fram med vattenslangen så fort sulorna bar och spola av först cykeln sedan mig

själv. Nu hade man till och med fått ett garantiärende på halsen. Prisa Gud!

Ett par veckor senare ringde det på dörren till min tur- och TV-lösa tillvaro. Två små snoriga ungar undrade om jag ville köpa en Bingo-lott. -Neeej, skrek jag! Stick och lek på motorvägen istället.

MC

Onsdagsträffar i Malmö

Malmö har inte varit speciellt Ducatitätt tidigare år. Nu när den Italienska fabriken har börjat producera cyklar, som säljer bra, har det även börjat höras lite fler väljudande maskiner här.

Vi visste att både Göteborg och Stockholm har sina återkommande träffar och tyckte att det skulle vi väl också kunna ha.

Vi ringde runt till de vi kände till, saite ihop ett informationsblad som vi delade ut och pratade med en välbelägen Ristorante, som för övrigt ligger c:a 50 m från där alla japs-åkarna hänger.

Starten hade vi i mitten av maj och då kom det endast Ducati men nu dyker det upp både Laverda, Guzzi och Morini.

När vi intagit de traditionella Pizzorna och avslutat med Cappucino kör vi en rejäl sväng (15-20 mil) på fina kurvvägar. Innan kvällen är slut brukar vi hinna med ännu ett fikastopp.

Det har även blivit samlade körningar på vissa helger.

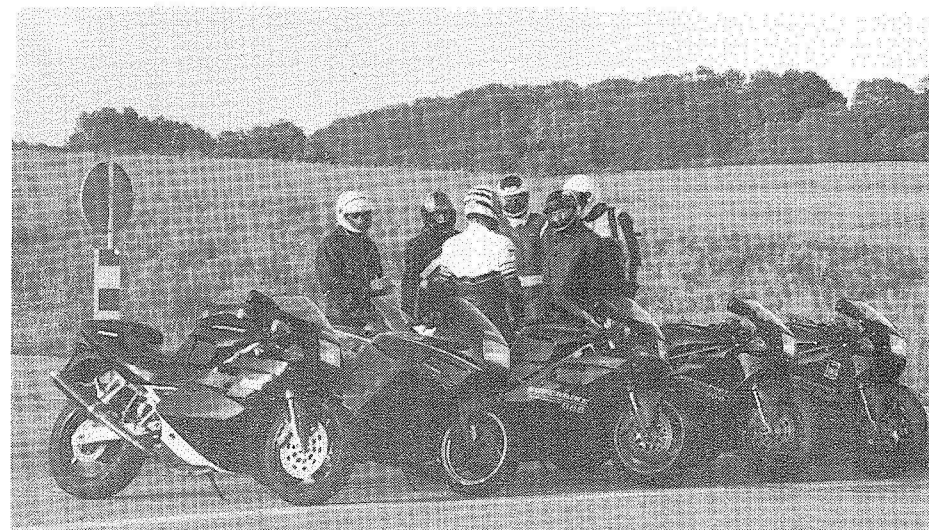
Nu under årets mörka tid träffas vi också, men oftast utan hojar så vi kan hinka lite pilsner.

Två saker är i alla fall helt klara: Japsåkarna är gröna av avundsjuka och allting runt omkring stannar upp när vi mullrar igång och ger oss iväg.

Så har ni vägarna förbi en onsdag så stanna till vid Piccolo Mondo på Stortorget i Malmö mellan kl.17.30-18.30.

Har du frågor? Hör av dig till Rikard Nilsson (RN) 040-910019 eller Peter Essy-Ehsing (Trollis) 040-976508.

VI HÖRS !!!



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 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

En fråga om arvsanlag.

I das Vaterland förundrar man sig storkligen. Den inhemska fabriken med det blåvita märket har äntligen, äntligen släppt sin nya boxer med fyrventilsteknik och insprutning. Allra senaste landvinningarna är inkorporerade och de månghövdade ryktena har besannats. Men en förarglig fråga mal i bak huvudets allra mest omedvetna vrå. Hur har Ducati lyckats utvinna HÖGRE effekt ur en MINDRE motor? Dom äter ju spagetti och bläckfisk och jag vet inte vad i ursprungslandet. Och har dom ens vett att dricka öl!

Svaret är sensationellt. Det beror helt enkelt på ärftliga faktorer, trots att grundkonceptet egentligen har stor överensstämmelse.

I Ducatis fall är det den tvåcylindriga nittigradiga motorn med dom desmodromiska ventilerna som utgör arvet. Det moderna tillskottet är vattenkyllningen, insprutningen och fyrventilsystemet. I rättvisans namn har man jämfört en standard 888:a med den blåvita hojen. Det är ju en sorts turistmoppar.

Det Teutoniska bygget uppvisar sin tvåcylindriga boxermotor som tydligast avslöjar arvet. Låg tyngdpunkt, förnämlig kylning tex. Det nya tillskottet är insprutning, fyrventilstoppar och inte riktigt överliggande kam men dock högt placerad i själva toppen. Ramen är så gott som obefintlig. Framgaffel av den egna Telelevertypen som egentligen är infäst i motorn med ett påskruvat stöd för gaffelns övre lagring. Samma gäller för sving och kardan och den minimala ramen för sadel och kåpor. Hojen väger trots det 252 kg tankad.

Den specifika effekten (litereffekten som vi säger här hemma) är för Ducatis del 114 hk/l och vår jämförelsemaskin 86 hk/l. Boxermotorn mäter hela 1085 cc.

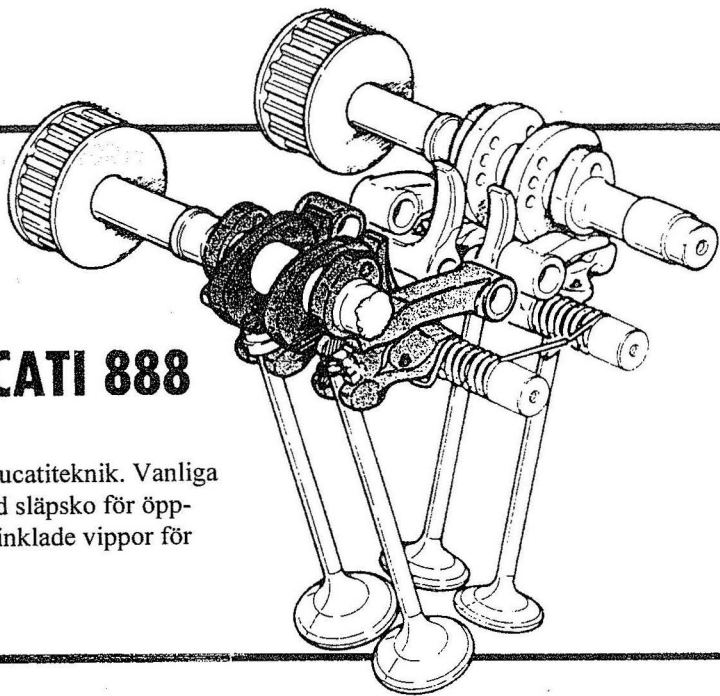
Det är ju borti toppen knuffen uppstår så vi ägnar oss nedan åt lite detaljfrosseri. En del därav faktiskt tankeväckande.

Ducati känner vi till sedan tidigare. Toppen innehåller fyra ventiler som är 33 resp 29mm i diameter. Det betyder rejäl genomströmningssyta. Ventilerna påverkas av varsin kamaxel för resp öppning och stängning. Effekten är hög så därtill är säkrast att kyla med vatten. Dessutom är det välgörande för de allt näsvisare bullerkraven. Nivån har sjunkit på senare tid i sån omfattning att det mekaniska slamret från ventilmekanismen kan dränka avgasljudet. Med icke godkännande som följd hos petiga myndigheter.

Men därmed är vi alltså framme vid de Desmodromiska ventilerna. Öppningskammen påverkar ventilskaftet via en mellanliggande släpsko och den vinklade stängvippan på gammalt känt maner direkt på shimset som är låst med knaster på ventilskaftet. Där finns också den rudimentära fjädern som mest är till för att uppta ett möjligtvis för stort spel i stängmekanismen.

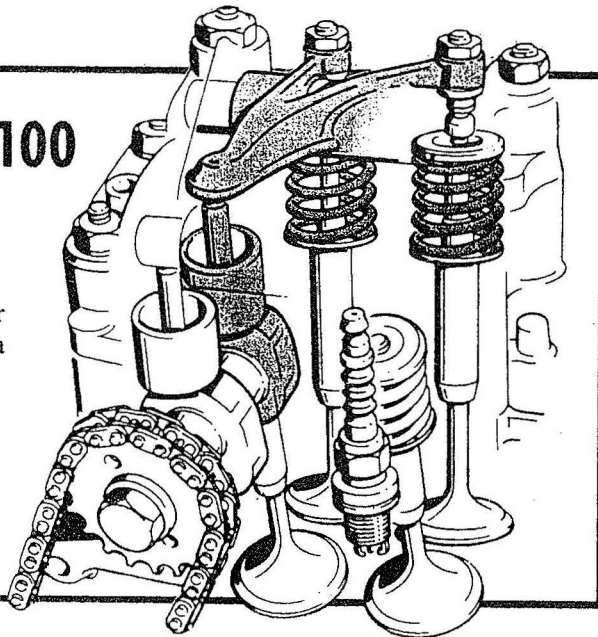
DUCATI 888

Välkänd Ducatiteknik. Vanliga nockar med släpsko för öppning och vinklade vippor för stängning.

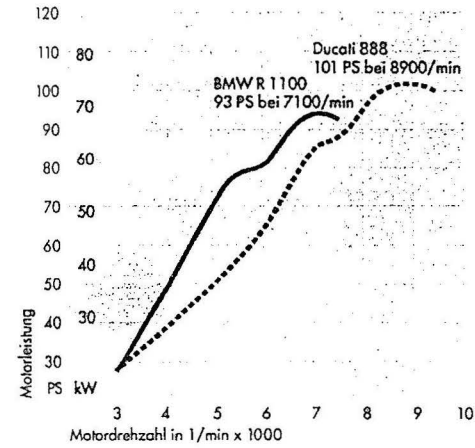


BMW R 1100

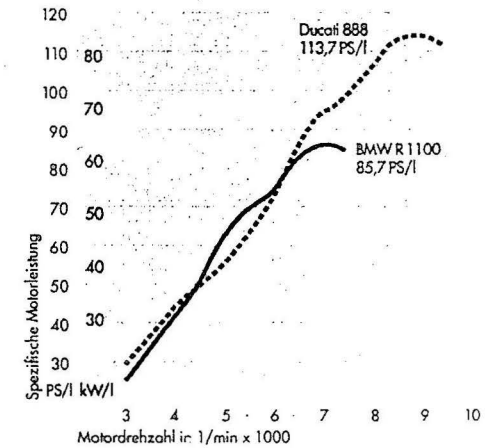
Nockrörelsen överförs med lyftare, stötstänger och gaffelformad vipa till ventilen. Stängning med spiralfjäder som alla vanliga motorer.



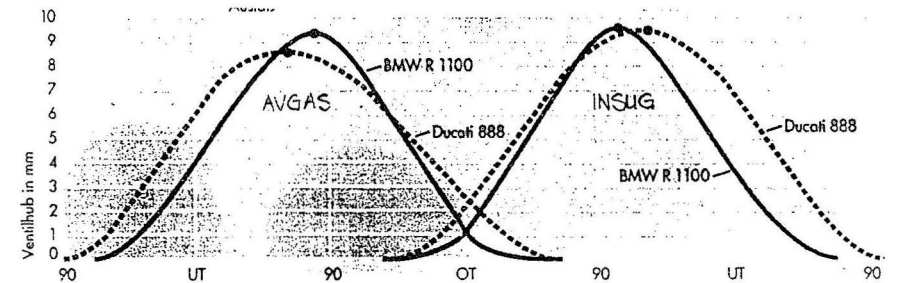
MOTOREFFEKT



LITEREFFEKT

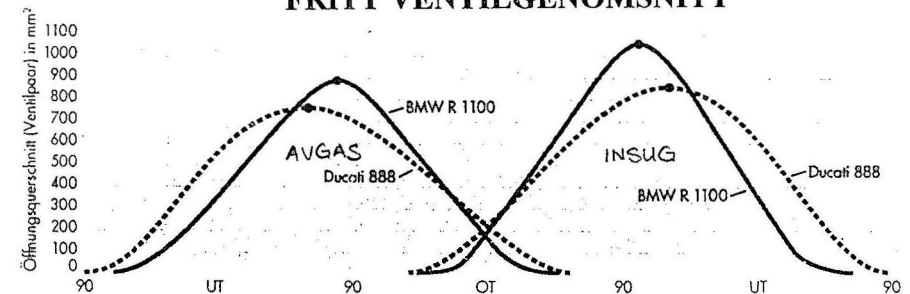


VENTILRÖRELSE

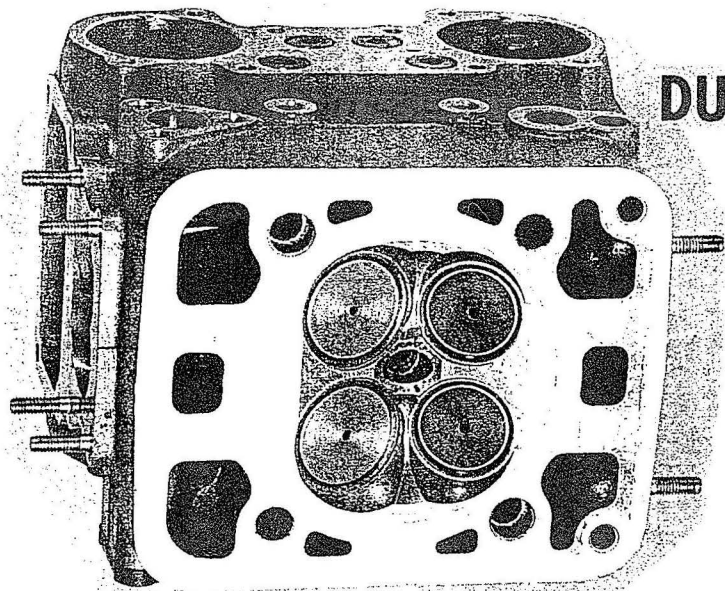


Vevaxelvinkel i grader. Desmosystemet ger en oväntat liten fördel när det gäller ventilrörelsen.

FRITT VENTILGENOMSNIITT



När det gäller ventilgenomsnittet kan BMW hämta in med sina stora ventiler.



DUCATI 888

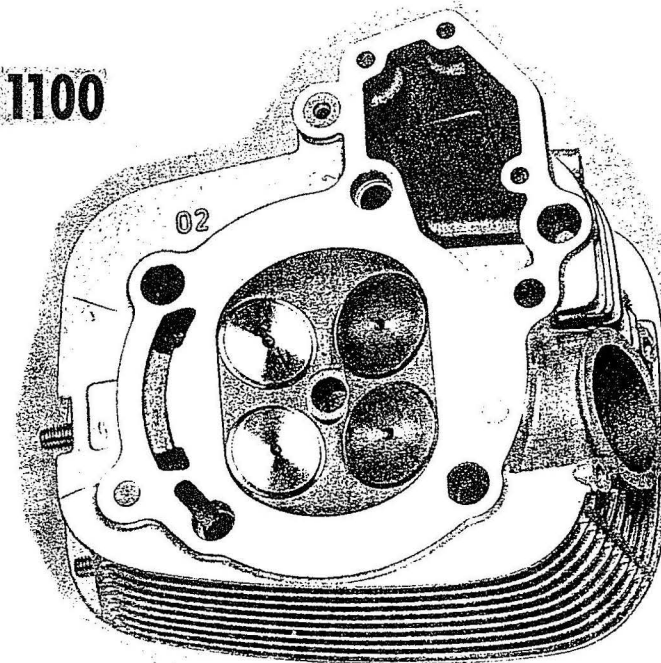
Så rätlinjig och servicekrävande, lika effektbefrämjande är de Desmodromiska ventilerna och strömningsriktiga kanalerna. Se också den rejäla spalten mellan ventilerna.

Vi vet redan att ventiltrycket mot sätet är blott en åttondel av trycket vid konventionell ventilmekanism. Här rör det sig om moderna effektiva motorer och vid åttatusen varv har ventilen ungefär fyra tusendels sekunder på sig för att både öppnas och stängas igen. Det motsvarar en acceleration på ca tusen gånger jordaccelerationen. En ventil som väger 100 gr påverkas alltså av en kraft på 100 kilopond. Att ventilmekanismer överlever sådan behandling är egentligen inte rättvist. Men frånvaron av fjädrar i det desmodromiska systemet innebär att man verkligen kan sätta full sprätt på ventilrörelsen. Därmed uppstår en genomsnittligt stor ventilöppning utan att behöva ta till de allra extremaste ventiltiderna. Vålgörande för hållfasthet och vridmoment också.

Kanalerna är 888:ans ventiler har dessutom en rejäl spalt mellan ventilerna som gör att inte gasströmmen störs och kanalerna är också utformade för att inte den omsorgsfullt uttänkta ventilrörelsen skall arbeta förgäves. För att få hög effekt så måste största möjliga mängd bränsleblandning förbrännas så ofta som möjligt och därtill krävs effektivast möjliga gasväxling. Ventilvinkeln i Ducatitoppen är fyrtio grader vilket ger ett kompakt förbränningsrum med hög kompression och gynnsam utbredning av flamfronten.

Den nya boxern har som sagt fyrventilstoppar och ventilerna är respektive 36 och 31 mm. Trots större borring så hamnar dom tätare ihop och det stör gasväxlingen. Dessutom måste insugschanalen göra en nästan nittigradig krök vilket också hämmar strömningen.

BMW R 1100



Inte bara ventilmekanismen går krokiga vägar, så gör insuget också. Den täta placeringen av insugsventilerna hjälper inte heller upp saken.

Alltihopa beror givetvis på boxerkonstruktionen. För att hålla bredden inom rimliga gränser har man fått tumma på de optimalaste lösningarna. Således är kammen enkel och inte äkta överliggande. Det skulle gjort toppen orimligt hög. Dvs ökat bredden ännu mer. Genom att använda vanliga lyftare och små korta stöstångar som påverkar gaffelformade vippor så har man gjort den näst bästa konstruktionen. Det medför också att ventilspelet kan justeras med spett och slägga av snart sagt vem som helst. Själv känner jag flera personer som inte shimsar sina desmodromiska ventiler själv. Besynnerligt.

Men det egendomligaste av allt är att vikten av de ingående ventildetaljerna blir 120 gr för båda de här studerade systemen. Ducatin varvar gladeligen in på det femsiffriga området. Vid 10 000 varv är kolvhastigheten 21.3 m/sek vilket inte är lågt på något sätt men som den Bolognesiska apparaten ändå fördrar. Boxern når toppeffekten redan vid 7100 varv och åttatusen varv ger kolvhastigheten 18,8 m/sek.

Trots likheterna, tvåcylindriga fyrventilade kortslagiga fyrtaktare med insprutning, så utfaller ändå resultatet helt olika. Där ser man hur arvet inverkar. Eller är det bara Sauerkrauten?

	BMW R 1100	Ducati 888
Borrning x slag	99 x 70,5 mm	94 x 64 mm
Cylindervolym	1085 cc	888 cc
Ventilvinkel	41°	40°
Ventildia ins/avg	2 x 36 mm/2 x 31 mm	2 x 33mm/2 x 29mm
Rörlig vikt per ventil	ca 120 gr	ca 120 gr
Kompression	10,7:1	11:1
Nominell effekt	90 hk vid 7250 varv	98 hk vid 9000 varv/min
Max vridmoment	9,7 kpm vid 5500	7,6 kpm vid 7000
Genomsnittlig kolvhastighet	18,8 m/sek vid 8000	21,3 m/sek vid 10 000
Genomsnittligt arbetstryck i cylindern	12 bar	12,2 bar

BORGOPANIGALE TORGET

SÄLJES:

Stålomspunna bromsslangar fram och bak samt kopplingsslang till PASO, helt nya, TÜV godkända. 1000 kronor alt. ge ett bud. Servicehandbok 750 PASO 250 kronor.

Oscar Persson 0501-353 54

DUCATI 900 SS -92

Har gått c:a 1200 mil. 110%-igt skick.

Jörgen Ahlgren 040-11 27 58

LAVERDA 500 -79

DUCATI 250 SCRAMBLER -69

Hasse Persson 0520-749 06

DUCATI 600 PANTAH -82

Körd 1600 mil sedan Pantha på Biscaya var och rotade i motor'n. Den blev då helrenoverad för 22 000 spänn.

Jag ska ha 30 000 kronor.

Tfn.svarare 0370-998 78

CAGIVA ELEFANT 750 -87

Väl använd under många roliga mil men i ett fint mekaniskt skick. Påkostad med bl.a. nya Dellorto 36:or och portade toppar.

Björn 08-660 41 83

DUCATI 851 -89

1700 lugna mil, depåstöd, instruktionsbok mm. Pris: 79 000 kronor

Hem: 0380-125 03

Arb: 0380-181 20

HD Sportster -73 1000cc (chopper)

Toppar & cyl en säsong efter renovering.

Fjädringsram.

Ada eller Tommy 0583-51077 eller

019-31 23 19

KÖPES:

DUCATI 900 SS -89/90

Eller 900-modeller 78-85.

Gärna som renoveringsobjekt.

Morgan 0340-214 07

KLUBBPRYLAR


KLUBBDEKALEN

VIT RÖD 5:-/st. ELLER 40:-/10st.

TYGMÄRKE: RÖD/VIT e1, RÖD/VIT/GRÖN 25:-




DUCATI-MÖSSA



Ett fåtal
knallröda

70:- st.



Broderat RYGGMÄRKE 20 x 30 cm
"Bologna-märket" 120:-/st

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

Vit långärmad t-shirt

OBS! Hemlig bonuströja medföljer utan extra kostnad
vid köp av Cucciolo-tröja OBS!

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

POSTGIRO 604452-3

REDACCTÖRN HAR ALLTID SISTA ORDET

SÅ VAR DET DÅ
GJORT, FÖRSTA
NUMMRET AV NYA
CUCCILO DÄR DE
GAMMLA STÖTARNA
HOFFMAN OCH
WERKELIN INTE FÅTT
VARA MED. DE ÄR
NOG GANSKA GLADA
NU, MEN DET ÄR
INGENTING MOT VAD
JAG ÄR.....

NU ÄR SPÄNNINGEN
NÄSTAN OLIDLIG
-HUR BLIR DET
EFTER TRYCK, BLEV
BILDERNA SVARTA

ELLER BLEV DET FÖR MÅNGA, KLARADE SIG SPALLTBREDDEN,
HITTADE TRYCKERIET RÄTT I FOTOHÖGEN MM?? TILL SLUT ETT STORT
TACK TILL ALLA ER SOM HJÄLPT TILL, -NI VET SJÄLV. RN

