

Cucciolo

Laddad med massor av fett och kalorier.

Nr 4/94

Nr 52 sedan starten



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN

Svenska **DUCATI** Klubben

Cucciolo

Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 450 ex. Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlem kan annonsera för 10:-/annons (ej japs). För företagsannonser gäller följande annonspriser (6 nr/år): En helsida 1 600:-, två helsidor 3 000:-. 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 0455-370 78

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 011-667 35

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, Offergränd 71, 183 67 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 031-775 93 83

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, Flötviksvägen 13, S-162 72 Vällingby, Sweden: England, Denmark, The Netherlands, Finland, Japan, Italy (correspondance in English please).

Per Skogman, Centrumvägen 60A, S-952 32 Kalix: Germany, Austria, Switzerland (correspondance in German please).

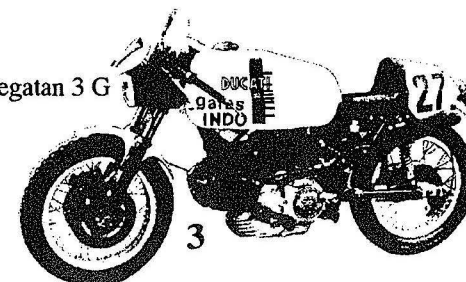
Tomas Lundén, Centrumvägen 1, S-582 69 Linköping: Luxembourg, Switzerland, France (correspondance in French please).

ANNONSANSVARIG

Peter Essy-Ehsing, Vitemöllegatan 3 G

214 42 Malmö

tel 040-97 65 08



FRÅN REDACC'S HORIZONT

Det var ett tag sedan sist och det har självklart hunnit hända en hel del under sommarn. På redacc har vi inte legat på latsidan hela sommarn även om vi gjort vårt bästa. Trots detta har vi lyckats få ihop en full tidning, d.v.s 68 sidor. Helt klart tack vare bra jobb av Peter Hesterskog, Hans Jartoft, Pelle Skogman och Micke Werkelin. Som vanligt innehåller Cucciolo massor av skvaller med början på sidan här intill. Årsmötet har vi också ett annorlunda referat ifrån. Skribenten är Therese som du även kan se torrbryta på "pappas" bike på omslaget. Redacc har förresten också varit på ett intressant besök vilket du kan läsa mera om längre fram.

Arrangemangen där Svenska Ducati-klubben medverkat i under sommarn har varit många, utan att skryta. Kul att så många också kommit och medverkat vid de flesta tillfällena. Förhoppningarna är att det blir minst lika många tillfällen under -95. Men vi ska inte gå händelserna i förväg. Redan nu i början av november är Jartoft igång, igen, och fixar en "Kulturresa till Göteborg". Detta är en kanongrej som du inte bör missa, läs vidare på sidan 60. I början på nästa år ska det sedan bli minst en svensk motorcykelmässa. Klart att vi kommer att vara representerade där. Tid och plats ber vi att få återkomma med i nästa nummer. Den sedvanliga vinterträffen "Kust till kust" eller liknande håller också på att planeras av styrelsen. Brukar vara en höjddare. Nästa Cucciolonummer går iväg till tryckeriet ganska snart faktiskt, bara för att få ut det lagom till julhelgen. Detta betyder att du som vill ha med något får

se till att det är på redactionen senast i månadsskiftet mellan november/december. På årsmötet i slutet av augusti skedde det en del, såklart. Lite väl mycket eftersom vi inte hunnit korrigera posterna på sidorna 2 och 3. En del personer är utbytta, har flyttat eller liknande. Styrelsen jobbar för högtryck med att ta fram alla ändringar och snygga till i raderna till nästa nummer. Redacc har såklart inte ändrat på sig utan är sig likt. Frågor = ring styrelsen, det är de till för.

INNEHÅLLET

SETT OCH HÖRT ...	5
THERESE'S ÅRSMÖTE	21
WITHAM'S 916	32
DONINGTON	42
MAN SKA INTE ...	44
MOTO MACHINE	50
UCATIKATRAN	57
CARTRÄFFEN	58
KULTURRESAN	60
HUNDTRÄFFEN	62
BORGIO PANIGALE	64
KLUBBPRYLAR	67
REDACC TESTAR	68

Som du kan se på s. 68 så fick vi tillfälle att prova tre 916 nu i somrars. SP:n kan klart rekommenderas, har ju grymt med effekt, hela 131 hk vilka gör den till ett riktigt odjur. Även den "vanliga" Stradan gör bra ifrån sig och främjar busåkning på bakslangen den oxå. Redacc'shojen för -95 är alltså beställd. Vill du prova den, gör dig då förtjänt, dvs bistå med material till Cucciolo. Tilldelning ungefär en 1/2 dag per två Cucciolosidor.

RN

SETT OCH HÖRT SEDAN SIST

"MED KUNGEN UR EG"

var en gammal fin devis som kunde läsas i Cucciolo. Eftersom varken politikerna eller våra stora industriledare ännu ej har lyckats övertyga majoriteten av oss svenskar att EU faktiskt är bra och ofarligt, vill vi i Svenska Ducatklubben lansera den gyllene medelvägen mellan ja och nej.

Den så kallade "Andra linjen" innebär att för att rädda våra svenska politikernas internationella anseende skall vi gå med i EU under en viss tid, till år 2000 till exempel, och betala 20 miljarder om året till en ineffektiv centralbyråkrati i Bryssel, men under tiden skall ofarliga alternativa lösningar arbetas fram för att främja svensk ekonomi och handel

HJ

GLENNING

Eftersom en för läsarna icke helt okänd redaktör i det sydligaste av Sverige kör (när han har körkort och fyra hjul) en så kallade "Glenning-replica" vill vi passa på att upplysa er om att denne besynnerlige "journalists" (Glenning alltså) ibland mycket avoga rapporter om somliga bilar inte nödvändigtvis beror på att fordonet äger tveklaktiga egenskaper i vissa avseenden, ånej.

Återigen kan Cucciolo avslöja en del pikanta ting som sker bakom kulisserna. Vid ett par tillfällen har alltså denne Glenning till exempel varit på besök i Staden där blårykande små bilar en gång byggdes, för för att provköra nya modeller. Det kan ibland bli lite

långtråkigt på ett landsortshotell och därför kan man lätt hamna i baren Nåväl, dagen efter, när samme man naturligtvis inte tillåts trafikera våra vägar av värdskapet, blir lätt Herr Glenning lite syrak

Så, bli inte alltför förvånad om ditt och andras intryck av samma produkt ibland skiljer sig ganska mycket från vad Glenning tycker.

HJ

ALLERGISK APRILIA

Återigen några ord om Aprilias 250 Replica: Kvar av den förhatliga RGV-motorn från det tidigare utvecklingsstadiet är nu bara vevhuset. Cyllindrar, kolvar och toppar är nu Aprilias egna. Om detta beror på enbart teknisk utveckling eller på en allergisk reaktion, där övre halvan av motorn stötts bort, ska vi låta vara osagt. Helt klart är dock att Aprilian är snabbare än sina risbrännarkonkurrenter. Bantester har så påvisat. Ramen är, för övrigt, mycket lik 250-racerns. Den bultade bakramen är inte i kolfiber men har en plastkåpa över, med kolfibermönster, för att impa på småtjeerna vid korvmacken. Perverst !!!

AN

LAVERDA LEVER

Tidigare liknande uttalanden har lätt kunnat avfärdats med en gäspning och "Jaha du". Emellertid verkar det nu vara något mer trovärdiga än de som tidigare uttalats om exempelvis John F Kennedy i senare dagar. Det finns bildbevis på att den nygamla och ursnygga 650 Sporten faktiskt görs. Fem hojar om dagen byggs

5

i Bregenze, med Weber/Marelli insprutning, WP gaffel och allt. Fabriken släppte inte ens iväg arbetarna eftersom det uppdämda behovet av Laverda i världen är stort. Nogon av de utlovade 1000 Jota har vi ännu inte sett röken av, men de ska vara på gång.

AN

NIXON GÅR IGEN

gamle hjälten och en gång stallkompis med Paul Smart, Gary Nixon, kan ses i aktion igen vid Race of the Year på Mallory Park i september, oj det var ju ett tag sedan. Att han inte kör sin gamla Imola-Duce är inte så konstigt eftersom han sålde den till samlarnas samlare, Gunnar Johansson, för länge sedan.

Nixon är (var) i gott sällskap på Mallory. Charlie Williams, Stan Woods och Dave Aldana är andra namnkunniga. Den som längtar efter att se Percy Tait, en annan superbikelegend från 70-talet, blir dock besviken. Han tävlar bara i färavel numera.

AN

SOS SNABBARE

Mullig fyrtaktsracing drar inte bara mer folk än frityrkokarklasserna och standardtöntarna. Det går oxå fortare, vilket bevisas av att Mike Edwards, som för närvarande ligger trea i Brittiska singelserien, knäckte Supersport 600:ornas varvrekord på Knockhill med sin MZ Scorpion härom sistens.

AN

CAGIVA 1995

Vid en intervju under Tjeckiska GP't i Brno, sade Claudio Castiglione att han aldrig lovat någon att dra tillbaka Cagivas 500-satsning för -95.

Ryckten säger däremot att de helröda kommer att ha en större sponsor för att orka dra runt cirkusen. Samma rykten talar om Pepsi eller Labatts som finansierare.

AN

BLÖJREBELL

Honda står för årets skämt när de introducerar sin CA 125 Rebel i Japan. Hojen har tidigare bara funnits i Japan. Den är en designmässigt helt ok replika av en Harley Custom Softtail, om man glömmer att titta på motorn som är samma enkamstwin som satt i CM 125 i början av förra deceniet. För säkerhets skull nedtrimmad till 10,8 hk! 150 kg och aphaängarstyre borgar för grymma prestanda. Fniss!

AN

OVALKOLVSMOPPE

En oidentifierad italiensk teknofreak har konstruerat och byggt en 50 cc, 8 ventils, encylindrig ovalkolvsmotor. Skaparen är ute efter intresserade etablerade fabrikanter som vill starta serietillverkning, enligt Japanska hojtidningen Autobi. Pops Yoshimura tyckte den kunde bli kul som drivkälla för den populära japanska mopperacingen men knappast billig. Effekten uppges till 9 hk, vilket inte är mycket mer än en häändig 15-åring kan få ur en gammal Puch Dakota med hjälp av grov fil. Så bra är ovalkolvskonceptet.

AN

SUPERBIKE RETROSERIE

Japanska hojtillverkare lobbar just nu för en supportserie till Superbike-VM, för retrosuperbikar av tidigt 80-talssnitt, upp till 1200 cc. Dessa är nämligen högsta mode i risriket just nu. Alltså riktiga slädar med breda styren och kompetenta chaufförer. Häftigt!

AN

TACKA HD

Av världens alla motorcykelfabrikanter, tiger de flesta och lider inför EU-byråkraternas allt mer livsförnekande ljudrestriktioner för motorcyklar. Bara Harley häver upp sin stämma och ryter ifrån. Enligt jänkarna är den föreslagna sänkningen från 82 dB till 80 dB färdbuller orimlig och kostnaderna inte försvarbara. Dessutom hävdar hamburgerätarna att ingen vill ha en motorcykel som inte låter, så andelen hojar med icke-orginalsystem kommer att öka. Därmed visar HD att de insett en del fundamentala principer.

Heder dessutom till avgående kommunikationsministern som infört lättnader i de svenska bullerkraven, Det trodde ni inte!

AN

BRITTEN-INDIAN

Tillhör du dem som tror att Indians aviserade återuppståndelse bara skulle innebära nya sidventilare med fotplattor och Plungerfjädring för enstöringar med långt skägg? Glöm det! Ägaren till namnet Indian, australiensaren Maurits Hayim-Langridge, har fört ingående förhandlingar med John Britten om en landsvägsgående version av hans oefterhärmliga twinracer. Langridge anser att Indian alltid var en teknomoppe

på sin tid och att Brittens hoj är ungefär vad Indian hade varit idag om de inte hade lagt ner.

AN

PROVIS AV CYCLE WORLD

De provkörde en hoper fyr cylindriska japanska RRR-hojar tillsammans med en 888 LTD (liknar vår SP5:a, men har Stradans motor innanför skalet).

Med ett pris på 13.600 gröna är Duccen några tusen dollar dyrare än de flesta av konkurrenterna utom RC45:an, som kostar dubbelt så mycket.

Jänkarna är som alla vet väldigt kvartsmils och toppfartsfixerade. Trots ett hk-underläge på mellan 5-10 hästar gjorde Duccen väl ifrån sig.

Med en toppfart på 157 mph, kvartsmilen på 10,81 sekunder med slutfarten 128 mph var den praktiskt taget lika med de snabbaste!

Sådant som roar oss mer är t.ex. vikt, vrid, bromsar och väghållning. Duccen vägde in på drygt ett kilo över RC45:an. Alla de andra vägde mellan 5 och 20 kg mer. Vridet var flera fotpund högre än konkurrenterna och då dessutom flera tusen varv längre ner i registert. Bromsarna blev dock en liten "skuffelse" eftersom de behövde ett par meter till på sig för att få stopp på ekipaget.

Nåväl, på Willow Springs blev det dags för riktig fortåka och det förvånar väl ingen att Duccen var snabbast runt. Några tiondelar senare dök YZF-R:en upp och tätt där bakom RC45:an. Nästan två sekunder efter Duccen kom ZXR:en in. Det förvånar väl få att de utnämnde

Duccen till segrare och de hyllade särskilt motorns fina kraftregister, den utsökta väghållningen samt naturligtvis ljudet!

-Det börjar nästan kännas otäckt det här. Folk kan ju få för sig att en Ducati är bra på riktigt. Kan inte någon dra igång en kampanj för att informera allmänheten om hur dyra hojarna är, deras opålitlighet, servicebehov, bristen på komfort, långa leveranstider på det mesta, få verkstäder, att de går lite ostadigt genom snösträngen

HJ

SEMESTER FÖR REGGIANI

Loris Reggiani får ta race-semester sedan Aprilia dragit tillbaka sitt 400-projekt, i alla fall för tillfället, för att bättra på både tillförlitligheten och prestandan på RSV400'n. Detta förkunnade Aprilias stallchef Carlo Pernat under GP't på Le Mans. Troligen är de tillbaks senare under säsongen.

AN

ROC BYGGER GP-RACER

ROC's teamboss Serge Rosset visade stolt sin helfranska 500-motor vid Frankrikes GP på Le Mans. Som i alla andra flaggviftande franska teknikprojekt finns franska staten med som finansiärer. Motorn är en konventionell 76-graders V4å med big-bang tändning och dubbla motroterande vevar. Rosset's mål är en helfransk hoj till 1995.

AN

EBB I KASSAN HOS BR. C ?

Rykten går om att Cagivagruppen har finansiella problem. Det vore väl inte underligt med tanke på att GP-racingen

kostar ca 50 miljoner svenska kronor årligen och de ängnar sig åt många kostsamma produktframtagningsprojekt samtidigt.

Bröderna vägrar svara på frågan om de drar sig ur GP-cirkusen 1995, men IRTA-bossen, Paul Butler, hävdar att de sagt att de lägger av. Om de gör det så så är det inte bara ducatiser och andra kufiska existenser som sörjer. Även de snedögda konkurrenterna vill ha dem kvar för att GP inte skall få karraktären av Swakahonki-VM.

Men, men Cagiva behöver kanske pengarna till att äntligen få färdigt "Ferrarifyrn" och få ut den i Superbike-VM istället.

AN

NO WILDCARD FOR FOGGY

Alla som väntade att få se Carl Fogarty som "Wild-card-åkare" på Cagiva i Englands GP blev besvikna. Foggy fick aldrig rätsida på den direktinsprutade prototypen eller någon av de förgasarlojor som ställdes till förfogande. Dessutom vrupade han under träningen och stukade handen. Klokt nog sparade han sig till nästa WSB-race istället.

I övrigt blev Donnington ingen succé för de helröda. Kocinski fastnade i starten och kom aldrig riktigt tillbaka utan slutade som femma. Chandler såg lovande ut ett tag då han var uppe och ledde i flera varv, men fick sedan ge sig på grund av för mjukt bakdäck och slutade som sexa.

AN

FALAPPA PÅ BENEN IGEN

Att Falappa är en hårding är det väl få som inte vet. Han har ju tekniskt sett varit utanför jordlivet ett par gånger, men som alla vet alltid kommit tillbaka. Senaste vrupan på träning nere i Spanien, Albacete, visade sig även den vara allvarlig. Giancarlo var länge medvetslös och har efter uppvaknandet tillbringat lång tid på intensivvårdavdelningen.

Nu är han trots allt på benen igen, men är enligt Virginio Ferrari långt ifrån återställd. Om han blir så pass att han kan köra igen kunde han inte svara på, men *-but you know, Giancarlo have done it before.*



Falappa's hoj får däremot inte vila sig. Den hade Virginio tagit med sig till sista omgången på Hockenheim i Tyska Pro Superbike, där Marco Lucchiarri fick styra. På bilden intill diskuterar Virginio med just Marco inför andra heatet. Paraplydamen till höger var inte bara trevlig att titta på, hon kunde dansa och snacka engelska oxå.

RN

SVENSK MOPPE

Svenska firman Aros hoppas kunna börja producera en moped med bisarr design. De har byggt en prototyp med vattenkyld Morinimotor för att kittla marknaden. Finner den nåd de finniga 15-åringarnas ögon kan den tydligen börja tillverkas i början av 1995.

AN

PAN ITALIAN

Cagivas svar på Hönas Peter Pan, som undertecknad trott sig se i en februrig mardröm för ett halvår sedan, har visat sig finnas i verkligheten. Italienska polisen kör en provflotta med 907 ie motor. En ljuspunkt är att de inte har kardan.

AN

IDEALISK ANDRAHOJ

Är du ute efter en billig icke japansk sprillans ny andrahoj? Låt oss då rekommendera kinesiska MIG 250. Den lånar visserligen några delar från Kwaka men det kanske man kan leva med. Cykeln har en cylinder som mäktar 20 hästkrafter, trumma fram och ett ganska elakt avgassystem. Med lite händighet kan den se ut som en dräpare. MIG importeras till Europa och är Englands billigaste fyrtakts 250 för 2400 pund.

AN

UDDA

Från dem som absolut vill ge intryck av att vara lite egna, kan man ibland höra mummel från Enfield India, Dnjepr och sånt. Visst kan indiska och ryska motorcyklar framkalla höjda ögonbryn lite varstans men om detta inte är nog för den som vill få de riktiga kännarna att atppa fimpen, så finns det afrikanska alternativet. Jojomen, i det numera rumsrena Sydafrika byggs patriot. Skaparen av denna motorcykel heter Clive Strugnall och är gammal enduro- och rr-förare. Han tänkte först bygga en stryktålig budhoj som kunde säljas över disk med stor trunk men utan livsfarlig viktfordelning. Ädelt! Emellertid så skenade tankarna iväg och projektet resulterade i en hel serie cyklar, från nämnda budhoj, till en exklusiv sportmaskin med kolfiberkläder. Alla maskinerna har samma chassi. Man kan välja mellan 350, 500 eller 600 Rotaxrova. Gaffeln är alltid Paioli.

Nu suckar någon åt "en HPD-stänka till", men vän av rättvisa vill peka på några sällsynt kluriga detaljer som varken Bimotor, Harrisar eller Overar kan glänsa med: Snabbsäkringar a'la batteriladdare, klickstegad

kedjespännare som gör att du slipper skruva, kolla, skruva och kolla igen o.s.v för att få bakhjulet i någerlunda vinkel med framhjulet. Variabel sitthöjd, snabbblås på alla karosdelar för rask omklädning etc. Dyr? Tja, runt 40 papp med vanlig bondplast i kåporna är väl inte så farligt.

AN

HETA MARANELLENEWS

Eftersom skivförsäljningen i klubben har gått ganska bra så tänkte vi skaffa en redaktionsbil att ha över vintern.

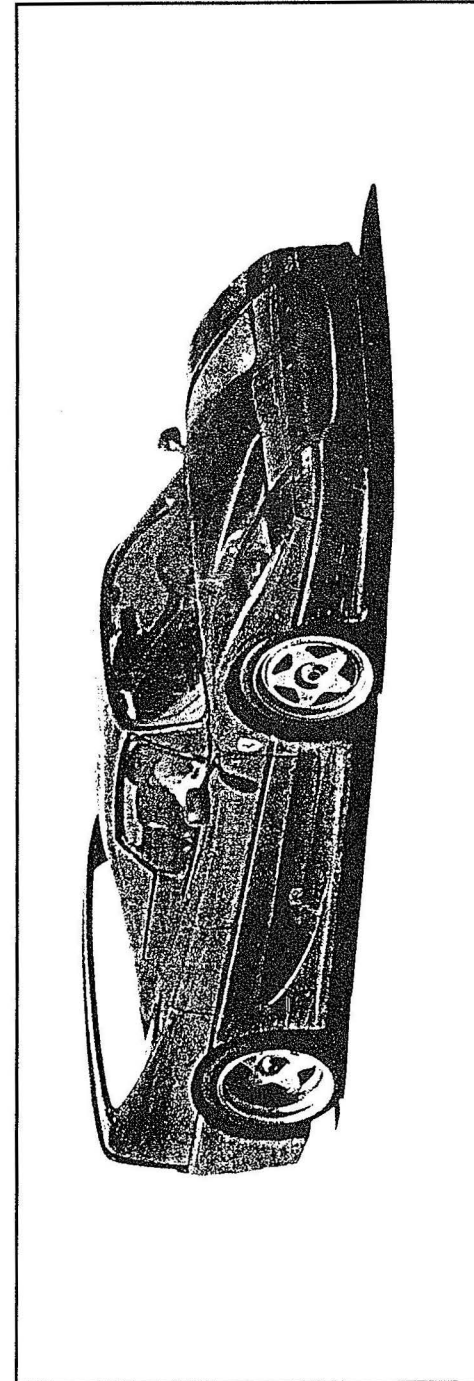
Så vi styrde kosan söderut för att hämta en F40 i Maranello, men dom var tyvärr slut! När killarna på Ferrari såg hur ledsna vi blev kunde de inte låta bli att berätta att det snart kommer en ersättare och att de kanske kunde göra plats i den lilla kön som redan finns.

-Tack, det var ju snällt, men e'ren någe' bra rå? frågade vi.

Jodå, dom verkade ganska stolta och berättade följande:

Från motorn och framåt finner man en bärande kolfibermonocoque (rostar inte). Motorns block, i princip F1:ans V12:a, sitter bultad direkt i monocoquen. Direkt i växellådan, bakom motorn sitter hjulupphängningarna bultade. De främre hjulupphängningarnas "coilovers" ligger på tvären mot varandra. Topparna är naturligtvis femventilade. Från början var cylindervolymen 4,5 liter, 375 på Ferrarispråk, men nu är den lite större, 392.

För närvarande är prototyperna 4 sekunder snabbare runt Fioranobanan än den gamla F40:n.



När vi frågade hur den går på isbana såg de lite förvånade ut och erkände att det hade de inga uppgifter på just nu.

Vi anade ugglor i mossen och började pressa dom på var man kan köpa i rätt dimension, samt om man måste göra hål i blocket själv för att få ditt en insticksvärmare?

Istället för att stå och lyssna på ett par stammande italienare så började vi titta på bilen mer i detalj. Till vår fasa fick vi se att bilen har "hard top" och egentligen är en tjejbil alltså! Visserligen mycket snyggare utan tak än med, vilket inte kan sägas om de vanliga GTB/GTS modellerna, men ändå.

Tyvärr så fick vi tacka nej, vi beställde ingen F50 eller 392:a den här gången, men Testarossan de jobbar med verkar lovande.



På vägen hem svängde vi in om till Campogalliano. Bilarna därifrån är ju fyrhjulsdrivna

HJ

PÅ SNÖDRIVORNA

Bara en bit längre bort ligger ett annat land. Där talas ett främmande språk, men tillgången på tolkar är väl tillgodosedd. Det visar sig att snömoppe heter MOOTTORIKELKKA på det främmande språket. Ordagrant blir det "motorkälke" på ärans och hjältarnas språk. Ett vapen mot ungvävlarna? Ha ha.

PS

SPINOFF

Sir Alec Issigonis, den välkände skaparen av den legendariska hundkojan hade en medarbetare vid namn Alex Moulton. Alex hade hand om den mycket egensinniga fjädringen med gummelement.

Då och då har det dykt upp stadsfordon och denne Hr. Moulton byggde en hopfällbar cykel som var avsedd att kunna medföras i bagageluckan. Därför använde han extremt små hjul. Han var ju redan inne på det från kojan. Cykeln tog mycket liten plats men själva ideen var ju att man skulle cykla också, och det var rejält obekvämt med hjul, praktiskt taget av golfbagstorlek. Det självklara är naturligtvis att förse hojen med fjädring. Både bak och fram. I detta fallet självklart med underhållsfria gummelement. Om den kommersiella framgången blev lika stor som det innovativa nytänkandet framgår inte riktigt. Den har dock sålts tom i fäderneslandet.

Emellertid borde den vara avsevärt lättare att medföra som bagage på motordriven hoj än den äventyrliga anordningen som vi nyligen sett.

PS

TILLV. AV ORG. FÖREMÅL

Söder om alperna finns ett mycket gammalt företag (faktiskt grundat så tidigt som 1872 i Milano) som bara till hälften tillverkar organiska tillbehör för fordon. Den andra delen utgörs av elkabel och där var man först med att utveckla den optiska fiberkabeln till glädje för alla som har behov av att överföra tele och databudskap.

Firman med den tjocka gubben som sin symbol uppfann visserligen radialdäcket och Alexander Graham uppfann telefonen. Thomas Alva utvecklade den till ett användbart media. Våra vänner ovan utvecklade lågprofildäcket vilket alla som KÖR bil haft nytta av sedan slutet av sjuttioalet.

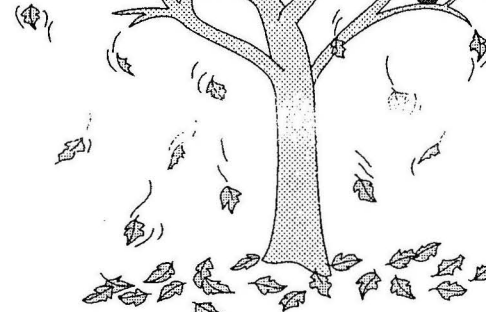
Företaget bor fortfarande söder om bergen men fabriker finns på nittio ställen över hela klotet. Sextio procent av försäljningen sker i Europa och hemmamarknaden är självklart störst med 20%. Trettiosju bilföretag originalmonterar såna här däck på omkring trehundra femtio olika modeller. En och annan tvåhjulingsfabrikant gör likadant. Det nya är att när konjunkturen tappat lite fart så har firman fått kapacitet att bygga "egna" däck för eftermontering. Då har inte bitillverkarna kunnat påverka utformningen med krav på komfort och planingshalkegenskaper och annat trams som ekonomi tex.

En ny generation är på gång så läs annonserna. Han som grundade företaget hette Giovanni Battista Pirelli och hade uppnått den aktningvärda åldern 24 år den gången det begav sig.

PS

HÖST- ÖPPET HUS

hos Sveriges största MC-Varuhus



Från mässan i Köln:
Information i ord, bild
och video om alla 95 års
NYHETER

RABATT- FEST!

10 till 20 % på
alla kläder och
prylar.



Gratis
fika

ROLIGA BEG. MC

Ducati 916 Strada 129.000
-94, 217 ml
Ducati 900 Monster 89.000
-94, 495 ml, kolfiber-
dämpare

ÖVRIGA BEG. MC

Mellan 75 och 100 fräscha
beg. hojar med SMR-Garanti
alltid i lager.

Aukt. åter-
förs. för:

DUCATI

och

HONDA YAMAHA SUZUKI KAWASAKI
TRIUMPH HARLEY-DAVIDSON CAGIVA
BMW MOTO GUZZI SQUIRE Sidvagnar

Box 84
293 22 OLOFSTRÖM

Besök oss på
Ekhagsvägen 3

Försäljning 0454-423 55
Verkstad/lager 0454-418 00
Fax 0454-407 38

ÖPPET: Månd. - Fred. 9 - 18
Torsd. 9 - 20
Lörd. 9 - 13

Lördagen den 29 okt. 9 - 16
Söndagen den 30 okt. 11 - 16

Gör ett "höstklipp"!

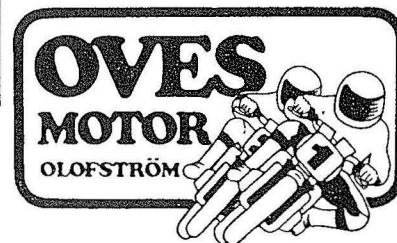
KÖP DEN SISTA 94:AN
t.ex. 900 Super Light -94

ELLER DEN FÖRSTA
95:AN

Beställ nu för säker
leverans. 95:orna
kommer rekordtidigt
och vissa märken tar
snabbt slut . . .



Det är hit du
skall åka
för ditt bästa
hoj-köp!



PÅ TUR

På vägen söderut till Gelleråsen och Mo i Rana med flera avlägsna platser finns en ort vid namn Sorsele. Där finns ett värdshus och det ligger på alldeles lagom kafferastavstånd. Precis som den symboliska jordgloben på il Capo Nordo lämpar sig dörrarna i entren till att fästa dekalerna på. Inne i själva lokalen, på väggen vid kassan finns en obetalbar klisterlapp: "He som hänn, he hänn hänn!!!" Använd era röda fordon så blir ni varse mångfalden i vårt fädernesland. Int blev ni väl konfunderad? Fråg 'n Grundström i så fall, fast han bor ju i Arvidsjaur.

PS

AFFÄRER

Efter att ha följt viss press på kontinenten slås man av vilka höga tankar som tycks omfatta Något Äldre DUCATI modeller med kamaxel-drivning utförd i härdat stål. En välsörvad klenod av detta slag betingar lika högt pris som tex en SP 4. Men det är många gånger svårare att hitta en lite äldre klenod än en nyare släkting som verkar finnas till salu i obegränsad omfattning, nästan. Tanken svindlar lite när man inser vilka slutsatser som kan dragas. Med tanke på den rådande utmärkta blodtrycksbalansen överlåter vi den saken till andra med starkare medicin.

PS

PRESSKOLLEGOR

En av de vanligaste kvällstidningarna har konstaterat att det råder MC-boom. Dom hade fått tag på en tjomme som hade åkt lite härs och tvärs på en blåvit turistmoppe. Så illustrerades den rådande

trenden med on och offroadhojar. Tjommen balanserade på sin blåvita i ett stenskravel iförd reklamhatt. Bildtexten hävdade att han åkte på "den välkända boxern..." Mina skumma vindpinade ögon tyckte dock att boxern påminde väldigt mycket om en "Funduro" som är ett mycket internationellt fordon med motor från Österrike fast designad i Italien med särskild förhållningsorder från das vaterland och alldeles bergsäkert bara en cylinder. Ramen har också utländskt ursprung. Inte nog med att synen är svag. Åldern är så rejält tilltagen så minnet envisas med att påminna om en hoj som hette G 80, nånting.. Det var en revolutiom på sin tid, med bla enkelsving bak och var dessutom inrättad att med fördel användas i Kalahariöknen och stäpperna i Kazakstan. Den sortens körning som ansågs ligga bra till för den här hojen fick ett särskilt namn. T.o.m. däckerna var av ett särskilt slag. Men saker som ligger så långt tillbaka vägrar minnet att bekräfta.

PS

DUCATI

NORR POOLEN Racing

CAGIVA

Gruppen DUCATI intresserade växer sig allt större, så även här i norra delen av Sverige. Nu finns det en auktoriserad Ducati-handlare på närmare håll för dig som är Norrlänning. Hos oss kan du köpa nya Ducati och Cagiva cyklar, vi har även några begagnade tillgängliga.

Sverige är tilldelade en i förhållande till intresset mycket liten del nya Ducati och Cagiva motorcyklar för -95, så det gäller att vara på hugget och boka din cykel snarast om du vill vara säker på att få någon av de få som kommer in.

Preliminära listpriser -95:or

DUCATI	
600 Supersport	68.900:-
600 Monster	67.900:-
750 Supersport	81.900:-
900 Supersport	96.900:-
900 Superlight	103.900:-
900 Monster	95.900:-
748 Biposto	122.900:-
748 SP	136.000:-
916 Biposto	139.900:-
916 SP	165.900:-

Preliminära listpriser -95:or

CAGIVA	
125 Mito	49.900:-
600 16W	52.900:-
750 Elefant	71.900:-
900 Elefant	80.900:-



Vi levererar också en hel del godis i kolfiber från Pure-Tec som avgassystem, kåpor, tank m.m. samt andra prylar som Arias högkompolvar, Carrillo-stakar, F1-kolfibersystem, Mikuni och Keihin-förgasare och mycket mer. Slå en signal för mer information...

WSB PÅ EUROSPORT

Om det mot förmodan skulle gått någon förbi så sänder Eurosport alla World Super Bike racen (ett åt gången) på torsdagskvällar. Klockan 18.30 bör du ha laddat upp och satt dig till ro i soffan.

RN

SVENSKA MC-MÄSSOR

Jo, det blir tydligen mer än en i början på nästa år. Det är Stockholm och Göteborg som tävlar om besökarna. Får väl se vilken av dem, om nu någon, kan vara värd namnet. Borde väl vara bättre med en ordentlig istället?

RN

JARTOFT RADIOKÄNDIS

Enligt rykten i form av jinglar som man kör dagarna igenom på P3 kan "Årets Ducatist" också köra motorcykel. Inte nog med det, han ska tydligen bli intervjuad om någon skiva som han lär ha varit producent för. Detta utspel äger rum lördagen den 15:e eller 22:a oktober i "MINNESLUCKAN" så visste du inte om det förrän nu har tåget redan gått. Jartoft själv, dvs bullergeneralen, har det nog på band så slå han en signal om du är nyfiken.

RN

TYSKA SKANDALEN

Säg den lycka som vara för evigt. Efter att hela säsongen hållt sig på hjulen, kört jämnast och efter sista deltävlingen på Hockenheim helt klart vunnit Tyska Pro Superbike har nu Christer "Cralle" Lindholm blivit fråntagen sin vinst. Tyskarna är väl fortfarande sura för att de förlorade andra världskriget, eller någonting i den stilen.

Inför sista tävlingen på Hockenheim ledde Cralle knappt men dock före både Udo Mark och Edwin Weibel. I och för sig hade det varit en del bråk om hur många poäng Udo skulle ha. Alla vill givetvis ha så många som möjligt men Udo vill även ha pinnar från ett race där han klart och tydligt kör om på gulflagg. Är han en gammal förlegad Nazze, eller? Regelboken säger lika klart och tydligt att om man gör så blir man också diskad och då utan poäng. Efter att tysk byråkrati med en himmla massa instanser inblandade fått dra i detta ett tag, stod det till slut ändå klart att deras egen landsman blev utan poäng. Så inför sista racen visste alla att det handlade om Cralle, Udo eller Edwin. Ingen annan kunde sno åt sig den massiva tyska pokalen. Edwin fick hjälp av Marco Lucchiari på Falappas WSB-916-racer och Udo skulle fått hjälp av Stephan Mertens på en hyfsad 888:a. Cralle kunde bara förlita sig på de lilla poängförspånget och på sin egen körning. Visst såg det oroligt ut efter första heatet, där svensken tappade en solklar ledning, eftersom det mjuka Dunlopslickset tog helt slut, och "bara" blev fyra under flaggan. Slickset var helt uppätet ända in till väven på kanterna så däckskillarna på Dunlop fick veta att dom levde.

Efter mycket räknande inför andra heatet stod det klart att Edwin var ute ur leken, om nu inte både Cralle och Udo skulle bryta. Om Udo vann behövde Cralle som sämst komma trea för att ändå bli mästare. När Cralle stod på startplattan fick han tummen upp av Marco Lucchiari som stod närmast till höger. 916-åkaren skulle alltså vara juste, Stephan Mertens var inte med i

tätstriden och var inget hot, så det var nu egentligen bara Udo och Dunlop:s slicks som kunde strula till det.

Allt gick enligt planerna. Cralle lät Edwin sticka iväg och få heatsegern följt av Marco på den snabbare 916 som tvåa. Kampen om tredjeplatsen var stundtals oerhört spännande där Cralle hela tiden lyckades hålla Udo bakom sig tack vare bland annat otroligt håriga inbromsningar. Udo försökte tränga Cralle av banan en gång på slutet av rakan men lyckades inte heller med detta trick. När så tre varv återstod släppte Ekerökillen förbi tysken för att inte riskera någonting och spara på däcken. Cralle körde taktiskt in på en fjärdeplats, knappt sekunden efter Udo i mål och visste att totalsegern var hans. Vinstmarginalen blev tillräckliga fyra poäng.

Lyckan över att ha "alla" emot sig och ändå vinna visste nu inga gränser för Cralle, hans svenske mekaniker Jörgen, Yamahateamet och för alla ditresta svenska fans.

Ärevarvet med kolosallburnouten framför läktarna, intervjuerna, prisutdelningen, festen på kvällen med ungefär 1000 personer, däribland c:a 20 helgalna svenskar mm blev förevigat såväl både på papper som på film. Alla utom Udo och hans "Peter Lortz Racing" var glada. De började tydligen istället smida planer för att i efterhand kunna vinna på byråkratipoäng.

På Kölnmässan var det fortfarande lungt och Cralle var där med sin vinnarhög som numera hade 1:an på plats. Här blev den otroligt populäre svensken intervjuad och hyllad för sina insatser i parti och minut. För att inte tala om hur länge han låg ner på alla fyra och skrev autografer på planscher till alla tyska fans.

Sedan kom chocken för alla. Udo Mark har överklagat beslutet om hans

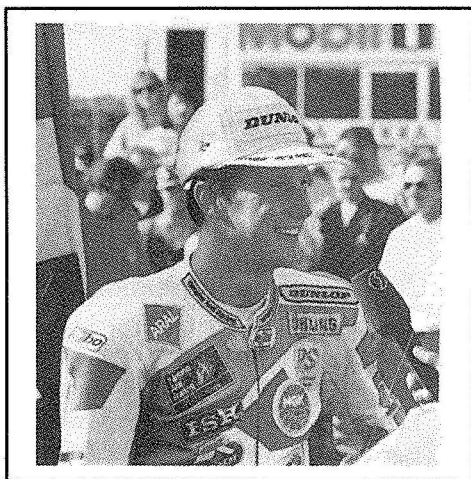


diskvalifiering i det kända heatet med gulflaggen och fått rättsväsendet att helt plötsligt göra en kovändning och antaga nästa års kommande regler vad gäller omkörning på gulflagg. Nästa års regler kommer att ge ett tidstillägg på 30 sekunder istället för diskvalifiering. Detta innebär att Udo vinner med en futtig poäng före vår svensk.

Hur f_n kan man bära sig så här otroligt klumpigt åt. Fattar de inte att om Cralle visst detta hade han aldrig självmant släppt Udo förbi på tredje sista varvet i säsongens sista heat.

Detta är skandal i kolossalformat och det skulle inte förvåna mig ett dugg om de (tyskarna alltså) fortfarande är sura för andra världskriget.

Det är samma sak alltid. Ta bara ett exempel från någon kö till en skidlift någonstans nere i Alpena, eller varsomhelst. Är där en tysk så märks han direkt för han tränger sig som vanligt och ska först fram. Det får vara slut på sådant trams fortsättningen. Jag ska helt klart inte släppa förbi någon "Fritzare" i liftkön i vinter. Skulle han mot förmodan komma förbi så ska jag i alla fall se till så att skidbindningen lossnar vid rätt tillfälle.



Cralle är vinnare, punkt slut !!!!!

RN

ITALIENVECKA I SÖDER

Säsongen börjar tidigt i år för alla italienfreaks, i alla fall för de som bor i det sydligaste av vårt avlånga land.

Hela veckan lång mellan tisdag och fredag, mellan jul och nyårshelgen, kommer det att vara fördel Italien hos

Claessons Cykel & Motor i Bromölla. Tisdagen lär vara bokad för vår egen agent, NMI - Ulf Nordbeck, och på torsdagen ska vi, d.v.s Svenska Ducatiklubben vara där.

Claessons som även tidigare i år (i våras) arrangerade en Italienfest samt var med i samband med Ölandsturen i somras fortsätter alltså med deras "Italiensatsning". Sponsring av en 916 förare i svenska Superbike lär visst också ligga inom räckhåll. Kör på, hejarklacken kan bli stor!

RN

KÖLNMÄSSAN

har Cuccioloredacc varit på och, gäsp, puh, ursäkta för så känns det nästan så här strax efteråt.

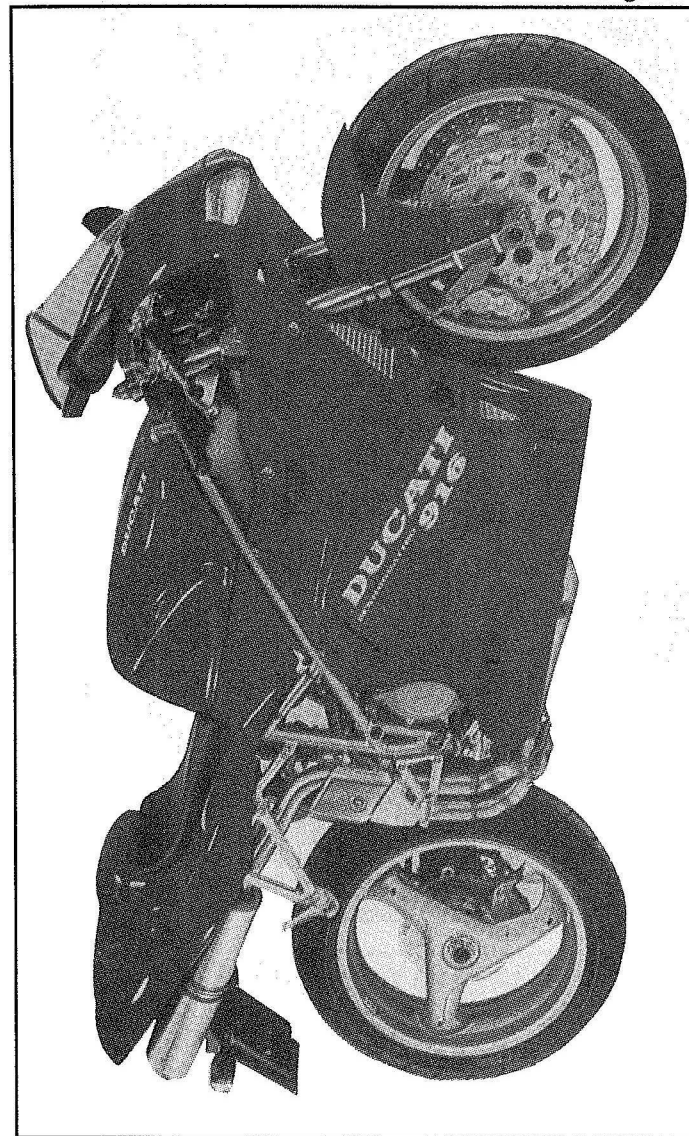
Det är stort så det förslår (hittar knappt ut igen utan karta), fullt med Fritzare (deras land i och för sig), klen med nyheter, alldeles för mycket vanliga trampcyklar (jo, det är sant) men det är ju klart, -ölen är ju alltid lika välsmakande. Totalt sett en mässa i vanlig ordning.

Det fanns höjdpunkter men de var få. Givetvis hittar man inga sådana bland monstrarna där de snedögda damerna står, utan det behövs långa slanka italienskor för att vi skulle ana att vi var nära. Hetast var nog Aprilia:s nya 250, ser i alla fall ut som en riktig dräpare.

Bimotamontern hade också sin vinkling på morgondagens ljus a lå il Monstro. Mantra hade man döpt skapelsen till som såg ut att kunna bära upp en ganska tung prislapp. Spisen var den vanliga lyftkylda Ducati 900 kubikaren.

Laverda lever (?) vidare och hade även på mässan en avskild plats. 650'n fanns i år på plats. Nu döpt till Formula istället för Sport.

Cagivamontern då. Klar störst bland de grön-vit-röda mc-fabrikerna såklart. Mycket folk var här också och då främst runt området med 916-modellerna. Alla skulle klänga och provsitta, så även vi



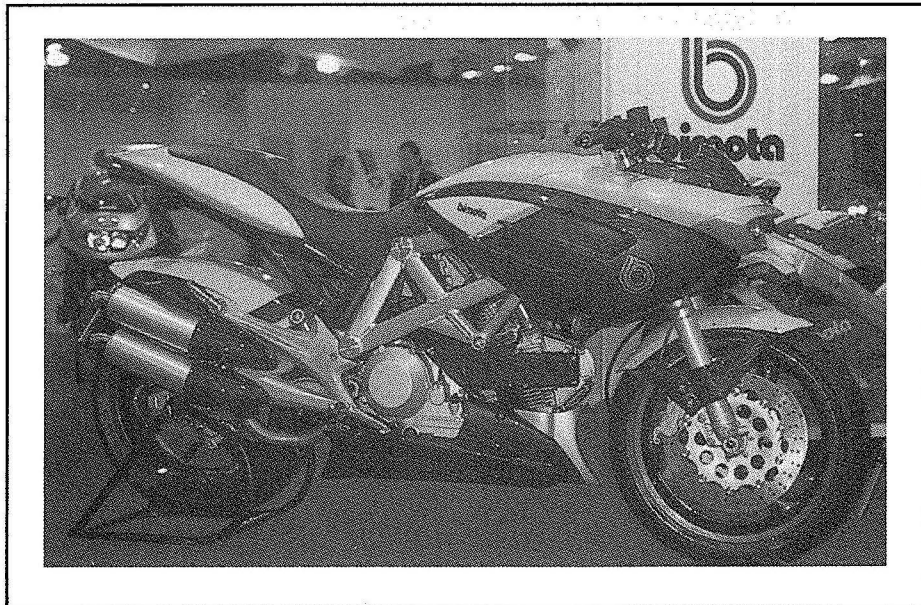
(man för ta seden dit man kommer). Biposton var faktiskt snygg för att vara en passagerarhoj av den där kalibern. 748 är ju en direkt kopia av 916, så det enda

uppseendeväckande här var den gula färgen på SP-modellen. De nya 900 SS-modellerna hade förresten även de fått en tempmätare.

Placerad i instrumenteringen precis som på 851/888:orna. Alltså ingen syn av radfyran, 916-Senna, Mito 600 eller gat-Supermonon så långt ögat kunde se. Trist.

Med andra ord en ganska intetsägande mässa som vi hade hoppats få ut mer av.

Här intill Biposton och på nästa sida



DUCATI TRÄFF FÅRÖ

Jag pappa och Ove skulle åka på Ducati träff på Gottland. Första stoppet blev i Iggesund då vi stannade och åt. Andra stoppet blev i Valbo då Oves motorcykel stannade så vi fick laga den med ström. Medans den lagades gick vi och åt på Ikea. Sen åkte vi vidare. I en korsning utanför Heby stannade Oves motorcykel igen. Pappa knuffade på Oves Duce i en liten uppførsbacke. Sen rullade Ove långt bort till en bensinmack. Sen kom pappa tillbaka och skulle starta sin Ducati. Men då blev det vår tur att rulla till bensinmacken, för den startade inte. Pappa och Ove tog bort tanken och sadeln och började kolla felet. Pappa hittade sitt fel men Oves gick inte att laga. Det var nåt med strömmen. Jag åt glass. Sen kom en massa Håden som åkte förbi. Sen kom en kille som hade en svart röd Susoki. Vi åkte en 200 meter. Sen satannde Oves Duke. Ove sa att vi kunde åka utan han. Då sa pappa alla möjliga fula ord om Moris eldragning för Oves cykel var lånad av Tomas Moreå. Vi åkte vidare till Enköping, Strengnäs, Södertälje, Nynäshamn där färjan avgivk. Vi träffade Micke Werkelin och hans tjej och några till. När vi åkte av färjan åkte vi till Pippis hus. När vi var där tog jag kort av en igelkott. Sedan åkte vi mot Fårö. På vägen dit träffade vi två killar som körde motorcykel och en som körde bil. När vi kom till båten som gick till Fårö kom en massa andra. Sen åkte vi i ett jättestort gäng till Mickes föräldrar. Sen åkte alla dit vi skulle vara. Samma dag åt vi får något. När jag fick reda på vad det var ville jag inte ha något fast det var gott men jag tyckte synd om djuret. Sedan blev det årsmöte. Det var tråkigt. Det vart fest. Nästa dag blev det fotografering. Dom åkte fel. Det tyckte alla var bra för det var så krokigt. Sen åkte vi rätt. Jag

hittade några stenar med fosiler i. Sen visade Micke mej och sin tjej en rauk där det bott en dam som hade något djur för att hålla värmen för att byn dött i pest, sen åkte vi tillbaka för att packa. När det var pakat och klart åkte vi till lillfärgan där det redan var massa Ducati åkare. Sen åkte vi till Bunge museum. Där vi tittade på gamla hus. Sen åkte vi till lummelundsgrottan sen gick vi ner i grottan. Och såg på fosiler, stalagniter, sjölimjor. Efter det åt vi, det spöregnade. Sedan åkte vi till färgan men pappa hade gjort så att vi missade den med en och en halv timme då träffade vi på Peo, Carina och han som kör lastbil. Carina gnällde att hon vart så blöt Peo sa att alla vart lika blöta som hon. Dom hade också missat färgan. Då ringde pappa till en Ducati åkare i Visby och frågade om vi kunde sova någonstans, han sa att vi kunde sova i deras klubbstuga GMCK. Där hittade jag ett tack kort från Silivia i bushmen Timrå dom känner jag nästa dag åkte pappa och jag runt på ön. Sen åkte vi till färgan och träffade två killar en hette Dennis som åkte håde, den andra hette Roger? På färgan spelade jag och Dennis bordskrona med en krona, snusdosa och askkopp. Klockan var 11 när vi kom fram då åkte jag och pappa till min mormor i Västerhaninge, sov där över natten. Nästa dag åkte vi till pappas mormor och morfar i Svärdsjö utanför Falun och åt sen åkte vi hem till Sundsvall. Det blev 145 mil sammanlagt.

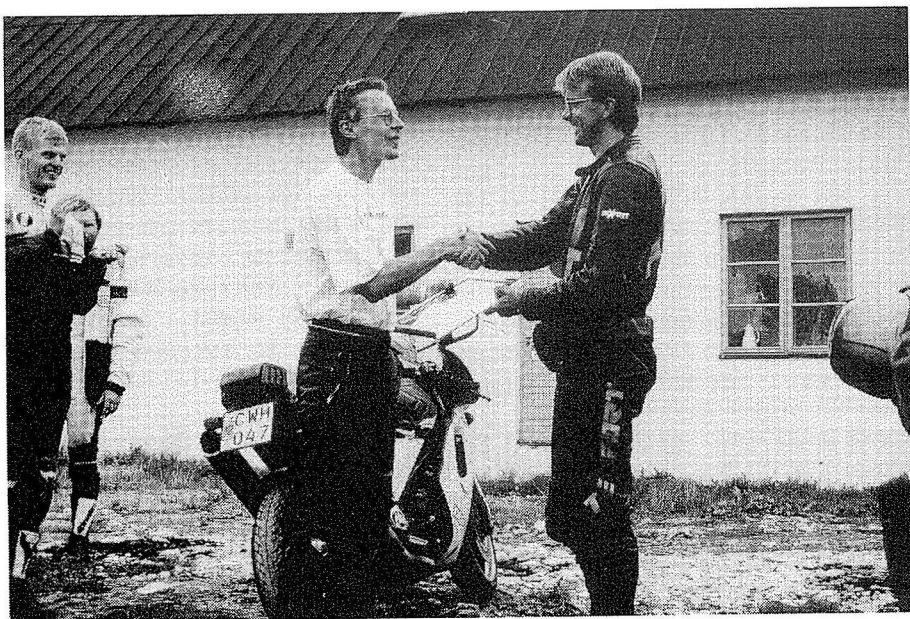
Hälsningar Therese 9år

SLUT

Redacc vill tacka Therese för den jättefina berättelsen på "ditt" årsmöte och vill samtidigt utbringa "GRATTIS på tioårsdagen" RN



Sittande styrelsen och Lasse Lindgren, bullervinnaren.



ÅRETS TVÅNGSDUCATIST

Detta pris måste gå till en man + resten av hans familj som under året har burit upp Svenska Ducatklubbens lönsamhet. Det kan väl inte vara så speciellt svårt att sitta i styrelsen när gossar av denna kalibern bara jobbar och jobbar. Inte nog med att han inte får betalt, han fick dessutom inget pris på årsmötet för allt arbete han lagt ner, skamligt! Styrelsemedlemmar, ni borde skämmas! Vem är då denna man som både klarar av att driva egen firma, sätta barn till världen och se till så att pengarna rullar in i vår klubb. Självklart ingen annan än Peter Lindqvist. Jag tycker att han om någon också borde fått en guldskiva, det är ju ändå han som sett till så att CD'n finns över hela världen. Nej, jag vill inte ta bragden ifrån Jartoft men rätt ska vara rätt.

RN

ÅRETS BULLERPRIS

Delades ut vid årsmötet på Fårö. Det gick inte helt oväntat till en man ur styrelsen. De har tydligen så pass gott om pengar att de till och med kan muta domare från andra sidan landet. Motiveringen lät lite kryptisk och domartrion från Göteborgstrakten drog iväg strax innan segercermonien skulle hållas. Man var antagligen rädd för replisalier från andra medlemmar, vilka inte tyckte det var bättre förr när far satt i soffan och drack

Cuccioredacörn fick snällt ställa upp som prisutdelare så att Lyckoslanten, som var på plats, skulle få sitt.

Vinnare: Lars-Göran Lindgren
Kamskafts 900:a

RN

ÅRETS STYRELSEKUPP

Även denna händelse utspelade sig på Fårö. De kamskaftsåkande styrelsemedlemmarna hade låtit trycka upp egna t-shirts årsmötet till åra, med texten: DET VAR BÄTTRE FÖRR. De vill alltså försöka övertala oss andra att deras gamla museieföremål skulle vara bättre än de med nyare konstruktion. Har inte Alfa 33:an en litet rem någonstans?

SP

ÅRETS FLITIGA LISA

Borde vara medlem 628 som inte bara varit på Isle of Man utan även på Isle of Fårö. Denne person har gjort vad många fler borde göra, nämligen skriva till redacc. I nästa nummer får ni läsa vad hon hade att förmedla. I detta får ni nöja er med en hälsning till alla som var och gjorde årsmötet till vad det blev, eller något i den stilen. Kör hårt Carola.

RN

ÅRETS SVARTKLUBB ..

finns enligt vissa styrelsemedlemmar belägen strax söder om kyrkan, precis till vänster om kvarnen på Fårö. Salsa lär var innedansen på denna klubbs tillställningar. Svårstuffedat, men efter ett par Grappa lär det gå lättare att följa med i rytmerna.

SP

GLENNINGKANDIDATEN

Har kamskaftsduce, är kändis i så väl Guinness som i P3, ogillar vattenstänk från ovan och kör omkring i en Glenningkopia SE (annan färgsättning) som han inte har för avseende att byta ut trots många år på nacken. !? SP

Tvåtaktsos.

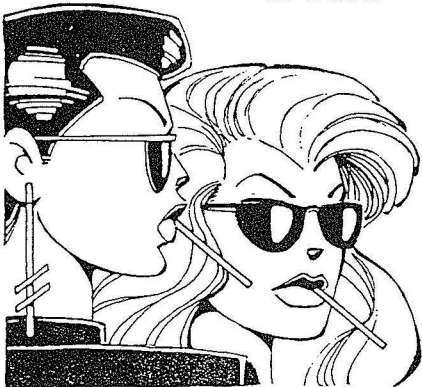
Aprilia kommer att sälja en replica på deras vinnande 250-cykel i GP cirkusen. Visades på Kölnmässan som var nu i oktober.

I England kommer det att säljas 200 stycken av dem, där 500 intresserade köpare står på kö. Kommer med antingen Reggiani färger; mörklila/röd eller Biaggis "Chesterfieldsvart" !

Motorn som naturligtvis är en V-twin, fast tyvärr med två takter (!), är en Skurhink, ordbehandlaren val när den rättar Suzuki, RGV motor i botten (i dubbel bemärkelse ??) fast med Aprilias egna kolvar, toppar m.m., kommer att ge ungefär 70 brittiska (galopperande) hästar.

Hela cykeln kommer att väga ungefär 130 kg !! Fjädringen kommer, framtill, från Marzocchi (naturligtvis) medan bakfjädringen tyvärr kommer från Showa. Priset är ej känt vid dags datum, om den överhuvudtaget kommer till Sverige, besked nu efter Köln. Precis som om någon av "oss" vore intresserad utav detta (endast utfyllnadsmaterial, sorry !).?

no 438/PH



Ducati får konkurrens.

Laverda säljs återigen i England, det är den "gamle" 650:n som visades för tre år sedan, "försvann" på grund av fabriken's finansiella problem.

Den uppdaterade 650-motorn har sitt ursprung i den gamla 500 Montjuic, dohc (dubbla överliggande kammar, precis sådana som vår "käre" kassörska har, fast hon har dem hängandes i öronen !!), luftkyld och tvåcylindrig.

Nu har den blivit uppborrad till 650 cc och har fyrventilstopp, är luft/oljekyld, låter som en japs, eller hur ? , Weber-Marelli sprut och är sex.....växlad ! Även denna skall ge 70 bhp vid 8.900 varv.

Ramen är i aluminium med White Pow(d)er upp å ner sak framtill, enkelstöten bak är från samma företag. Brembo 320 skivor (går på 33 varv ??) o fyrkolvsok, Marchesini fälgar med "drakdäck". Priset är beräknat till 6. 750 pund, räkna själva !

Fotnot: Sulas som "tar in" Laverda till Sverige säger att den kommer att bli för dyr (90. 000) för oss = ej import !

Laverda fabriken som "gick omkull" -92 har tagits över, namn å allt, utav ett nytt företag: International IMOLA. Ligger i, hör och häpna; Italien, närmare bestämt i Zane !! De lär ha visat en 750 modell samt en Jota baserad trecylindrig 1.000 cc:are vid Kölnmässan.

Skall vi gissa på ljusare framtid för Laverda ??

no 438/PH

Pigs in space.

Skulle inte vilja köra hoj i England, läser hur polisen där, i ett distrikt har skaffat sig ett tvåmotorigt (propp) flygplan (!) för att reducera mc-olyckorna !

Det är en viss vägsträcka som fem knuttar har fått sätta livet till (bara de är japsåkare, eller hur, nej fö'låt, det var till och med för kraftigt för mig !). Det handlar mest om omkörningar vid heldragen linje och avåkningar i "blinda" kurvor (det måste vara japsåkare !) därav - flying pigs !!
no 438/PH

Medlem no 436.

Thomas har *inte* som många andra medlemmar; skaffat fruntimmer, eller hur redaktör-Rikard, därför är hojen till salu...

(En grön å fin (snyft, snyft) Harris ram med F 1 motor, ordninggjord endast för två år sedan. Runt 90 lakan vill han ha.)

Utan det är "flugan" mountainbike som kommit emellan, kan ni fatta detta ?? Nu skall man väl i ärlighetens namn berätta varför också. Det går så pass bra för Thomas att han räknar med att inom ett halvår, vara lika bra som före detta proffset Berndt Johansson.

Kommer ni ihåg, han vann Tour de France (är inte helt säker på de uppgifterna). Numer tävlar Berndt också med "bergscykel", SM-vinnare !!

Thomas har också en gammal häck till salu, en Laverda med LX-komponenter, lite "rullad" å ej tävlat. Skall ha 18 pengar för den.

Det är inte nog med dessa hemskheter utan han tänker också investera i en cab. bil. Ni nu som tror att det naturligtvis måste vara en röd "sak", lång näsa = fel !

Mätta Mata, som ordb. vill ha Mazda Miata till, tänker grabben skaffa. Vi på redacc *kräver* att Thomas skall läggas in på psyket, *nu med en gång*, innan det är för sent !!

Men det är nog för att han bor i Stockholm. Fler exempel: medlem 65/ Lindqvist kör med en symaskin i BoT (f.d ?). Andersson / 175 kör och är SoS-general. Vår egen **Ordförande** har börjat *dansa* samba eller om det var salsa, så det är nog slutåkt där med !!

Alla bor i, just det - Stockholm ! Förvirrat släkte, eller hur ?

no 438/PH



Utveckling

Vi har innan i denna eminenta tidskrift skrivit om Fogartys ventilproblem på Sentul, Indonesientävlingen. Förutom ventilmaterialet har man också ändrat på kammarna. Teamchef Virginio Ferrari förklarar: " De nya kammarna tillåter ventilerna att jobba *mycket* effektivare !

Massimo Tamburini, Ducati 916:s chassi -ingenjör och designer, har personligen konstruerat "Foggys" ram. För att hinna med detta beordrade "Tamburin" sina medarbetare att öka arbetsdagen från 12 timmar till 18 !!

Förutom Mauro Lucchiari:s tester, utvecklade längre svingarm och nya styrkronor har man även tagit fram ett nytt lättare hjulnav !

Ferrari avslöjar även att han tillbringar timmar i telefon, med "Tamburin", om alla småproblem !

Ducati planerar att inför sista deltävlingen ta fram en specialmotor för Fogarty ! Tyvärr har vi på Cucciolo inte fått tag på någon information om denna motor !

no 438/PH

Spanien

Vi kommer nog att höra ett ramaskrii från Spanien (ända hit), även de har nu infört en 100 hästars begränsning på cyklarna !

no 438/PH

Cagiva lägger av

med GP-cirkusen. Detta blev klart sedan FIM gett bröderna Castiglioni klartecken, får köra "sin" 750 fyra i 95 års Superbike serie.

Cucciolo återkommer med mer information !!

no 438/PH

Bimota - Monstro

Bimota kommer med en cykel som skall konkurrera med Ducati:s Monstro.

Cykeln kallas Mantra å har en 900 ss motor, eventuellt även med en 888 eller 916 motor i samma chassi !! Kostar i England: 12.500 pund, räkna själva...

no 438/PH

50 st

Ducati kommer bara tillverka 50 stycken av tävlingsversionen som är baserad på 916. Beställ nu !! "Var lade jag numret till Biscaya".....

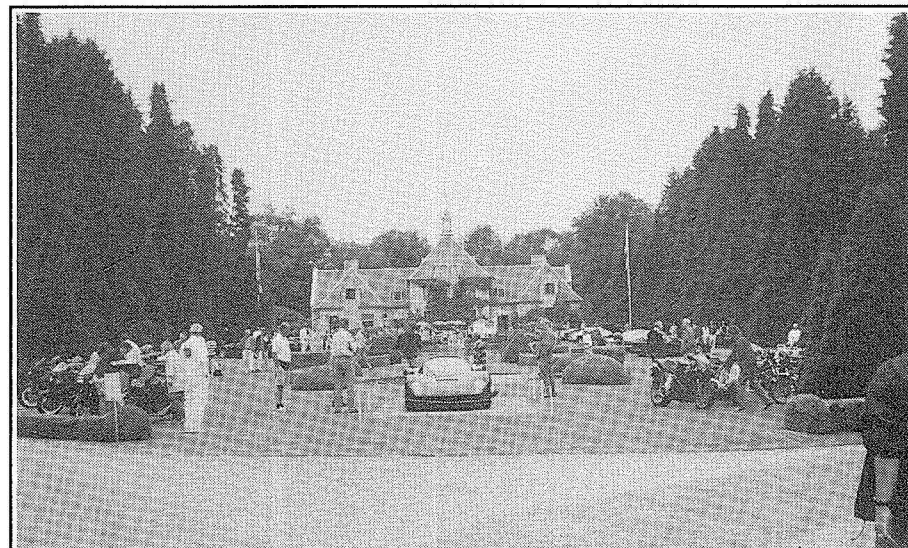
no 438/PH

OVES DUCCEKÖR

Lördagen den 9:e juli var det dax för Båstad Claccic Car Show. Temat i år var italienska fordon . Ferrari klubben var inbjuden och Oves motor fick förtroendet att organisera Svenska Ducatiklubbens medlemmar. Vi blev då inbjudna till Olofström redan på fredagen. Vi var 24 st Duccatister anmälda, men när det väl begav sig var vi ett 30- tal som slöt upp. På Oves motor blev vi bjudna på kaffe och kaka, fick information och kartor och hade även möjlighet att handla till extra bra priser. Därefter körde vi till Bäckaskogs slott där vi blev bjudna på delikat lunch. Vi blev sedan uppdelade i två gäng där, det ena fick köra go-kart och det andra fick prova på fallskärmsflygning. Jag tillhörde de som flög. Tyvärr fick inte alla prova på detta då våran 700 hästars båt gick sönder, men vi som fick flyga kan intyga att det är en skön känsla att hänga 100 meter över vattnet. Vi körde sedan vidare mot Hallandsåsen på kanonfina krokvägar

som Oves hade lagt ner stor möda på att hitta. På kvällen blev det som vanligt när Duccatister möts, pilsner och ljug. Lördag morgon och alla är uppe i tid för att köra till Norrvikens Trädgårdar. Vi blev anvisade hedersplatsen runt dammen tillsammans med Ferraririklubben. Det var en vacker syn. I anslutning till oss hade Oves motor satt upp ett tält där vi kunde få mat och dryck under dagen. Vi hade även lite försäljning av CD-skivor och tröjor men det gick ganska trögt tills någon kom med den geniala ide'n att ha " live-konsert ". Sagt och gjort, vi startade upp hojarna klockan 12.00, 13.00 och 14.00. Vi döpte stycket till " En otyst minut ", och att det blev fart på skivförsäljningen efter detta kunde man se på Hans Jartoft's leende . Totalt blev han av med nästan 50 skivor. Som ni förstår var det kanonfint arrangemang och VI vill framföra ett stort tack till Jan Stigse'n på Oves Motor och VI ser fram emot nästa Duce-kör.

PEE



Bästa utställarplats, innan folkstormen på 20 000 personer!!



Rymer, Kwak-föraren i gymnastik-tagen. Bara några meter efter start.



S. Russel (1) följd av T. Corser (82) på ett blött Donington.

WSB

Troy Corser kommer att köra i nästa års World Superbike. Kör för Ducati och i deras officiella fabriksteam. Det har inte än, vid Cucciolos pressläggning, blivit klart vem som blir andreförare.

Australiensaren som är 22 år tackade nej till ett erbjudande från Rob Muzzy Kawa team, till förmån för Ducati, naturligtvis !!

no 438/PH

Du Hamel

Som körde med H-D:n VR 1000 i Amerikanska superbike kommer antagligen att köra i Europa, WSB, nästa år. Det är Rob Muzzy Kawa team som försöker fånga förre GP-föraren och Canadensaren Miguel Du Hamel !

no 438/PH

Yama

Har till nästa säsong ett team baserat i Italien, Belgarda Yama Race team för att delta i WSB. Förare verkar bli Amerikanen Colin Edwards !

no 438/PH

Anthony Gobert

19-åriga Anthony får chansen att köra en Höna RC 45, sponsor är inte klar än i detta enmans team. Australiensaren är supercrossmästare i sitt hemland, som vid årets deltävling i WSB på Sugo, Japan kom åtta och sexa i de båda racen.

no 438/PH

Kawa - Russel

Russel hade vid deltävlingen på Sugo, Japan tillgång till en fullständigt fabriksstrimmad, supersnabb motor.

Tyvärr för Russels del tog fabriken tillbaka motorn inför efterföljande tävling; Assen.

Teamchef Rob Muzzy sägs ha tagit nacktag på fabrikscheferna för att få tillbaka motorn !

no 438/PH

Höna - Slight

Har utvecklat ett sprillans nytt förbränningsrum samt nyutvecklade kolvar.

HRC ingenjören Hejiro Yoshimura berättar (det är mycket trevligare att skriva Italienska namn än denna "sörja" som japanerna får till namn, förf. kom.) : "Det ger bättre effekt genom hela registret. Vi har också förbättrat insprutningen."

De koncentrerar alla sina krafter på Superbike, nu när Doohan rott hem GP segern !

Japanen Takuma Aoki (precis som om han inte vore japan med det namnet ? Redacc kom.) kör med en lika mycket trimmad cykel som Slight i Japanska Superbikeserien. Aoki leder serien, så de kommer att vidareutveckla under vinteruppehållet. Siktar på vinst i WSB -95 !!

no 438/PH

Chandler.

Andreplatstagaren vid Argentina tävlingen på sin Cagiva, har med hjälp av sin fru (hur stor hjälp kan man dock fråga sig, stackars Doug !) fått en välskapt dotter. Nummer två i skaran av barn. Dottern kommer att heta Rainee för att hedra landsmannen Wayne Rainey !!

Gratis införande av födelseannons i Cucciolo vid första svenska "Ducati" som döper deras barn till ex: "Desmo", "Ducce", "Kamskaft", "Rörram" m. fl. namn !!

no 438/PH

Stjärn (fall ?)a.

500-stjärnan för Cagiva, John Kocinski ville på fredagsmorgonen innan träningen komma in på Buenos Aires banan. Tillsammans med sin flickvän samt teamchef Agostini.

Detta satte dock de nitiska vakterna stopp för. Det urartade sig nästan till slagsmål (enligt andra källor som Cucciolo varit i kontakt med blev det *ett blodigt slagsmål* !) innan den lokala polisen ingrep !

no 438/PH

Pier Francesco Chili.

Förre GP-föraren Chili körde en fabriksracer på Mugello. Det var i Singelloppet som italienaren på en Supermono 573 cc tog första platsen.

no 4387PH

"Foggy" å hans "vänner".

Fogarty, Mertens och Meklau fick varsin tillrättavisning på Mugello. För att de tagit en "genväg" till depån på lördagens tidskval !

Whitham fick också en tillsägning för att vid rödflagg kört om en annan förare.

Ingen fick något straff !!

Där ser man vad stjärnstatus ger.. (mer än fina brudar å lyxliv....., suck !)

no 438/PH

Piergiorgio B.

Kwak-föraren Piergiorgio Bontempi (mamma, varför fick inte jag sådant fantasifullt namn ??) körde också på Mugello trots att hans farsa, Oliviero, bara några dagar tidigare blev påkörd av en lastbil (av en svensk Volvo, köp inte dessa "bilar"). Oliviero Bontempi:s tillstånd är fortfarande kritiskt !

Cucciolo önskar honom god tillfriskning !!

no 438/PH

Rymer

Terry i förnamn, fick smärre nack, rygg och huvudskador när han vid sista kvalet på Mugello körde omkull.

Så går det när man kör Kwak (ajj, AAJJ ja, ja förlåt GUD, ja jag vet, men *han* kör ju inte **DUKATI** !! Det blev så antagligen bara för att jag sitter och lyssnar på Ozzy Osbourne... **BAKLÄNGES** !!) !!

no 438/PH

"Foggys" 916.

Cykeln som Fogarty använde på Donington (2 okt.) hade många förändringar mot hur cykeln var i början av säsongen. Fabriken har nu förvandlat den till en sputspets !!

Ducati ändrade allt direkt när *alla* förare klagade på väghållningen. Framför allt var det när de använde motor:ns moment i kurvorna !!

För att få snabbare styrrespons ändrade man kronorna från 35 mm:s offset till 30-32,5 mm. Styrvinkeln blev nu snävare så den kan nu varieras mellan 23,5- 24,5 grader. Allt för att passa förarens körstil samt banans beskaffenhet !!

Den snäva vinkeln motverkas av den 20 mm längre, mot orginal, magnesiumsvingen, som även stabiliserar ! Öhrlins har också dragit sitt strå till stacken och ändrat deras bakstuds.

955 cc:s motorn har alltid varit snabb men det spekulerades om hur pålitliga de var. Vid första deltävlingen, Donington Park, "födärvade" Fogarty tre växellådor under träningen. Omfattande modifieringar har motverkat felet !!

En brusten ventil gjorde att "Foggy" bröt på Sentul/Indonesien. Detta föranledde fabriken att köra motorn ytterligare ett ex antal timmar i testbänk !! Både Ducati och teamchef Virginio Ferrari är nu övertygade om att de nya delarna är hållbara.

Ingen av förarna klagade på att motorn var *för* effektiv, men för att få effekten mer jämt fördelat flyttade man tillbaks tändningen 7,5 grader. Nu när engelsmannen blivit van vid effekten har man successivt ändrat tillbaks tändningen (låter som en GP 500-cykel, redacc:s anm.) !!

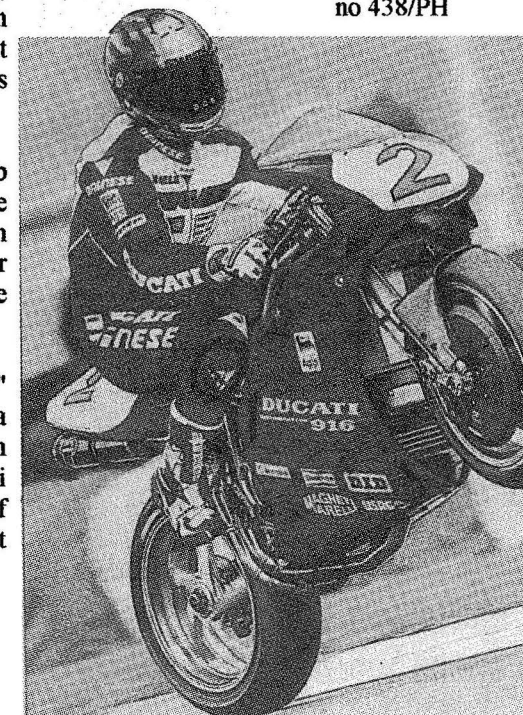
Fabriksteamet prövar också olika avgassystem som biltillverkaren Ferrari utvecklat; försöker fördela effekten mer jämt över registret !!

Tävlingscyklar utvecklas hela tiden för att de skall gå fortare, bättre väghållningen, mer tillförlitlig samt mer "vänlig" mot föraren med hjälp av testföraren Mauro Lucchiari.

Med andra ord: "håller sig i form" så man kan vinna!!

Precis som om ni inte visste allt detta !!

no 438/PH





Whithams 916.

Artikeln om Whithams cykel står det att han är sponsrad av fabriken, det intrycket har jag inte fått från andra källor, men jag skall låta det vara osagt !

Bara åtta fabriksmaskiner finns och de är värderade till £60.000 var (kursen är som den är - räkna ut själva). Det har tagit 7 år (och åtta bedrävelser ?) att utveckla cykeln, fanns på ritbordet -87 och leddes av chefsdesignern Massimo Tamburini (Max Tamburini, sekundaredacötörens kommentar !)

Massimo Bordi övervakade motorutvecklingen tillsammans med chefs race ing. Ivo Bertoni samt fabriken chefstekniker Franco Fahrni.

Den största skillnaden mot gatcykeln - förrutom, det självklara, lampor å strömbrytare (eller vad man nu kallar dem för ?) - är hjärnan för insprutningen, som på gatcykeln sitter under sadeln men på racehojen sitter i toppkåpan för att man skall snabbt och lätt skall komma åt för justering.

Chassit som är samma rörrams "spaljé" (som engelsmännen kallar den) som fjolårets fabriks 3x8 (888:or), fast förbättrad. På de "gamla" cyklarna brukade svingarmsaxeln krökas enbart av motorns vridmoment. Som vi alla vet sitter axeln i bakkant av motorn (utom endel "det var bättre förr" människor i styrelsen....) som resulterar i stora påfrestningar på vevhuset. Ett okänt problem eller hur Rickard ?!

På 916 finns det två fästen som ligger an mot bak-kanten på vevhuset, i princip håller den bara enkelsvingens bultar på plats men det blir inga påfrestningar, är bara en "viloplats" för bakre delen av motorn.

Bromsarna på Whithams cykel är de engelska AP racings sexkolvsok med kolfiber skivor likadana som Schwants har på sin skurhink. Kolfiberskivor som kostar, parvis £500 å bytts efter två eller tre tävlingar ! Alla de andra 916-förarna; Fogarty, Falappa å Pirvano i cirkusen kör med (naturligtvis) Brembo !!

Whitham är också den ende som använder vanlig växelföring - ett ner o fem upp - tävlingscyklarna kommer från fabriken med växelföraren direkt på växellådsaxeln - ett upp å fem neråt. På Whithams cykel finns därför ett liknande länkage som på gatcykeln !!

Whitham har även "anti-skutt" koppling för att förhindra bakhjulet att studsas vid motorbroms (Jag undrar varför det känns som om jag skrev för konkurrent tidningar, läs:japshojar) !!

För teknikbögar kommer här lite olika mått att räkna på under kalla vintermånader: tävlings -93:orna började på 888 cc med 94 mm borring / 64 mm slag. Öka borringen med 2 mm och man får 926 cc som de flesta fabriksställen körde med under -93.

916 standardcykeln har 2 mm längre slag, med standard 64 mm borring blir det 916 cc (hängar ni med ??)

Titan bultar:

En uppsättning starka men lätta bultar, kostar 700 men tar bort 1 kg av torrviktsens 145 kg.

"Spaljé-ram":

3x8:ans ram omgjord för att påfrestningarna inte skulle bli för stora på motorns block.

Hjärnan:

Bränsleinsprutningens kontrollcentrum, i kåpan som tillåter justering i depån.

Däck:

Michelin tillhandahåller de senaste utvecklade däcken, sitter på lätta magnesiumfälgar.

Bakstötdämpare:

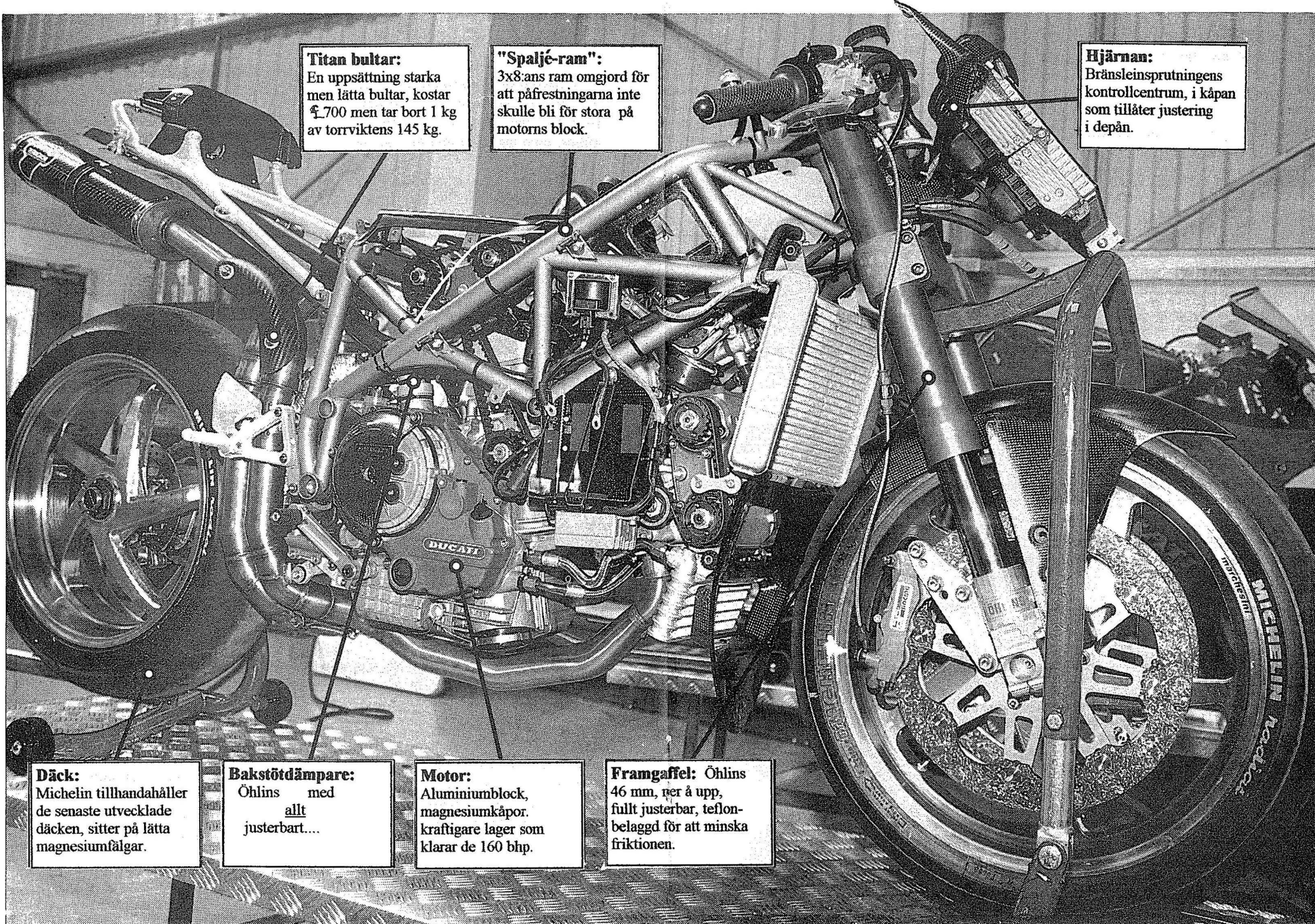
Öhlins med allt justerbart....

Motor:

Aluminiumblock, magnesiumkåpor, kraftigare lager som klarar de 160 bhp.

Framgaffel: Öhlins

46 mm, ner å upp, fullt justerbar, teflonbelagd för att minska friktionen.



Fabrikstrimningen; 96 mm borring samt med den nya slaglängden ger det 955 cc ! Men på den nytillverkade motorn har man möjlighet att ytterligare öka slaget... - 2 mm större kolv skulle ge 996 cc (= 1.000 cc) och ett tiotal hästar till.

no 438/PH

Skvaller från årsmötet

Undrar hur mycket försteredactören har smickrat styrelsen, fick en musmatta med en bild på, av en 916.... Vadå avundsjuk...!.....

Den bästa valberedningen genom tiderna fanns vid 94-års årsmöte, visste knappt om att det var årsmöte....

Klubben var glatt överraskad att det kom så pass många nya 916:or på årsmötet, 16 st....

Den nya revisorn Tord var så pass vaken att Cicci fick vatten i halsen och om hon inte fått en klunk Grappa så hade hon aldrig kurerat sig...

Herr Ordförande diskuterade på sitt rum under morgonens tidiga stunde, med en styrelsemedlem om årsmötet. Som goda reportrar vädrade redacc skandal och höll öronen öppna: **Herr Ordförande** uttryckte sig besviken över att bara ha skrivit av fjolårets mötesprotokoll, "stämde ju inte alls med vad vi skulle ta upp för i år" !

Diskuterade också om "han" skulle tagit i med hårdhandskarna under mötet, men är tydligen inte stor vän av tysk ordning, eller som **Herr oraförande** själv uttryckte saken: "italiensk oordning".

Därför kära medlemmar blev årsmötet så kaotiskt som det blev...

Höjers käre son har redan tagits upp som hedersmedlem i klubben; gör allt för att få sin fader att börja köra motorcykel igen. Fördärvar ungefär allt i bilen, senast var det blinkersarmarna som åkte dit. Så ser ni en bil, med en nia i modellbeteckningen, som både har höger blinkers, varningsblinkers , samt höger helljus på samtidigt under färd så hälsa på er klubbkompis...



36

DUKAT FÖR ITALIENFEST
I BROMÖLLA...

PERSSON'S

E22 INDUSTRIGATAN 11, BROMÖLLA, TEL 0456-230 30, FAX 0456-232 31

Ducati:s 748 Biposto ser precis ut som en 916 men har naturligtvis en mindre cylindervolym !

6 mm mindre borr, 88 mm, och 4,5 mm mindre slaglängd, 61,5 mm, än 916 ger (hmmmm...) 748 cc. Den 90 graders åttventilade motorn ger 96 kusar vid 11.000 r/min och kompressionen är 11.5:1 !

En ny smidd stake (hhrrmmm...), kolv, omformat förbränningrum samt lättare svänghjul tillåter den västkekylda motorn att varva till 11.500 r/min jämfört med 916:s fjuttiga 10.000 !!

Fortsatt jämfört med 916, har ändrats:

Växellåda: en kugge mindre på framdrevet (14) och två fler där bak (38).

Kedja: en lättare, inte lika kraftig, 520-kedja ser till att cykeln går framåt !

Insprutet: nya mynstycken och omprogramerad data skall ge bättre gensvar på gasen !

Väger 202 kg - 2 kg mindre än storebrodern (syster ?).

SP:n kommer även att ha: stålomspunnen bromsslangar, Öhlins bakdämpare samt ökad kompression: 11.6:1 därmed 98,6 hästar. SP:n kommer endast i gult medan 916 o 748 Biposto bara "klär i rött" !!



916 Biposto

Ersätter den nuvarande enkelsits varianten. Får även den en ny smidd stake, modifierad Showa dämpare samt mindre förstärkning i ramen !

916 SP

Stålomspunnen bromsslang, omgjort elsystem, mindre rammodifieringar samt massor av kolfiber !

900 SS/SL

Flyttat bakre bromsok, ovanför skivan, gråa motorkåpor, nytt kåpglas samt guldfärgad ram !

900/600 Monstro

Gråa motorkåpor å luftbox, omgjord bakre stänkskärm (mer sensuell, redacc kom.) samt guldmattallic färgad ram !

750/600 SS

Marzocchi gaffel, guldfärgad ram samt gråa motorkåpor !

Whitham utanför -95 ?

Skall James Whitham vara utanför Ducati-"klanen" -95 ?

Engelsmannens Moto Cinelli baserade team (Eng. Duceimp.) kommer att nästa år få betala för fabriksgrejor !! Om hans team inte hittar en fet sponsor blir Whitham utan !!

Ducati kommer bara att köra med ett tvåmanna team nästa år !!

no 438/PH

Slight - 17 poängsförlust !

Det var vid öppningsrundan av Superbike VM på Donington Park som det visade sig att Slight hade illegalt bränsle i tanken !

FIM började med att plocka (Hönan) bort en massa poäng för Nya Zeeländaren. Därefter kom en HRC protest, att provtagningen inte gott rätt till (av FIM:s egen personal). Samtidigt erkände det franska bränsleföretaget ELF att de gjort en felleverans (kan undra varför de överhuvudtaget tar med sådant bränsle till banan) !!

FIM drog nu tillbaks sitt beslut om att "ta bort" poäng för Höna-föraren.

Nu gick Ducati in med en vädjan (enl andra källor, protest) till FIM, mot HRC. Så FIM satte sig i ett fyra timmars möte med toppgubbar + HRC samt Ducati !!

Resultat: 17 poäng mindre för Slight!

no 438/PH

Daytona speedweek.

Något för maffian i söder, med "sina" Hälls Änglar ??

Gratis färglagd broschyr om nästa speedweek som är 3-12 mars. Allt man behöver göra är att skriva till:

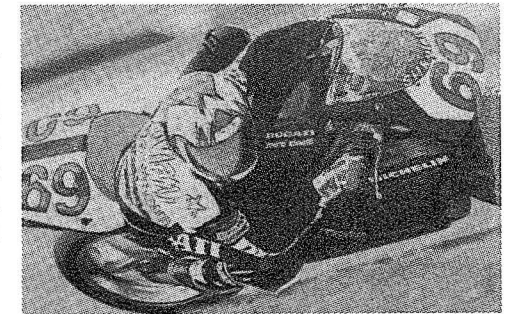
Camel Motorcycle Week brochure,
Speedway Public Relations,
Dept MCN, Po BOX 2801,
Daytona Beach, Florida, USA
32120-2801.

no 438/PH

Shark.

Har tecknat avtal med Fogarty i ytterligare ett år. Det är det tredje året som "Foggy" kör för den franska hjälm tillverkaren.

no 438/PH



Doohan.

Mick Doohan som nu är världsmästare i Road Racing har faktiskt en bror som kör Ducati !!

Scott, som storebrodern heter, krashade på Road Atlanta i USA. Där han ligger med allvarliga skador; hjärnskakning, punkterad lunga och bruten vänsterarm samt bäcken !!

"VärldsmästarMick" var på banan och tittade när Scott *lade sig*: "det tog alldeles för lång tid innan ambulansen kom fram till honom". Scott låg i koma i tre dagar. **Krya på dig önskar redacc !!**
no 438/PH

Talangfull Corser !

Troy Corser vann Amerikanska Superbike i år. Nu vill han till nästa år köra Superbike VM. Det vill däremot inte Ducati, vill att han skall försvara sin titel "over there" !

Australiensaren menar att *han* kommer köra i Europa nästa år, vill tävla med Ducati men kanske blir tvungen att ta ett av de många erbjudanden han fått från andra tillverkare.

Tydlig har Corser tidigare uttryckt att han skulle vilja köra GP 500:a klassen, men: "500:a är inte vad den varit och verkar inte bli bättre !! Även om ett erbjudande om styrning i klassen kom, skulle *jag inte ta det* " !!

Troy tackade nyligen nej till Kevin Schwants cykel vid Argentinas deltävling, Sean Emmet (Eng.) körde istället och kom tia.

no 438/PH

Tre

Utvecklingsingenjörer från Cagiva var vid Superbike tävlingen på Mugello.

De var inte där för sitt höga nöje skull, utan samlade information !!

Ifall de slutar med GP-cirkusen å börjar köra med deras fyrcylindriga 750 ! Som vi skrivit spaltmeter om i denna tidskrift.

no 438/PH

Peter Rubatto

Och hans tyska team kommer att låta belgaren Stephane Mertens köra på Macau GP som är i november, måste var kallt att köra då !?!?

no 438/PH

Pro Superbike

Esset Udo Mark, Ducati, körde även Superbike tävlingen på Mugello.

Med en 916 "gatcykel" - Schnyder trimmad 955 cc:s motor - tog han 22:e plats i race ett medan han bröt det andra !

no 438/PH

Fogarty - Höna -95

Fogarty skall enligt rykten köra Höna nästa år !?! Detta rykte tror inte vi på - Cucciolo med sina källor.

no 438/PH

MZ.

MZ:s nya sport twin som har Yamaha motor kommer att heta Kobra 900 !! Det är en TDM 850 motor som borras till 950 cc. Sitter i en ny ovalrörsram av aluminium.

no 438/PH

H-D.

Har ju en massa tillbehör att köpa, mer eller mindre nödvändiga ! Ni vet, en massa After shave o trosor m.m (hmm, trosor, intressant).

Det senaste i raden av onyttiga prylar är en Gibson ! Sexsträngad är den och akustisk, en gitarr alltså. Ungefär 30.000 svenska pengar kommer den att kosta !! Är det något för vår egen sångfågel i klubben, kanske (läs: Micke) ? - "Nu när du ska sluta köra Duce" !!

no 438/PH

Bimota Tesi

Bimota kommer att släppa en "Edizione Finale" av sin Tesi - modell.

Öhlinsdämp, vätskekyld 904 cc Duce motor kommer de sista 50 Tesi att ha under skalet. Tillverkningen upphör tidigt nästa år !!

no 438/PH

Triumph.

Kommer med en ny gammal modell: Thunderbird 900.....

Japanerna har ju haft sådana modeller nu i ett par år, *men ser ut som åttiotalets bambustänger för det, även om de är nytillverkade*. Så nu är det engelsmännens tur att försöka.

Och döma av bilderna tycker jag faktiskt att den ser lyckad ut, ser verkligen ut som en gammal Thunderbird -64:a !

Tekniskt är den baserad på Triumphs triple. Vattenkyld fast med kylflansar, 69 hästar och ett bra vridmoment. Hjulbasen är 1.550 mm och sithöjden, tjejvänlig (*gubbvänlig ?*), 750 mm.

Ekerfälgar med storlek 18 fram, 16 bak, *stora skor med andra ord*. En enkelskiva fram samt kromade avgassystem, liknande de som -64:an hade !! Snyggt !?!

Rundad tank, med samma *kråka* som de tidiga Bonneville och Thunderbirds. Om den skulle komma till Sverige gissar vi på -97, allra tidigast -96 och kommer att kosta runt 120.000 *konstiga* svenska kronor, allt enligt vår källa !!

no 438/PH



Donington 2 oktober

Återigen stod Donington Park i England som värd för en deltävling i WSB.

Notiser:

Russel, Kawa, vinnare: "Jag fick cykeln att vinna tävlingen, ingen annan i hela vida världen kunde gjort det !!"

(Typisk Amerikan, redacc kom.)

Corser, Duce, tvåa: "Förlorade mina chanser när jag försökte ta ledningen, med bakhjulspinn som följd "

Fogarty, Duce: "Förstår inte att Corser o Lucchiari inte fick order om att flytta sig. Det var ett ödestigert beslut, jag är rasande !!"

Det var ett dåligt däcksväl som fick Carl Fogarty:s ledning att minska till bara fem poängs ledning, då S. Russel tog en dubbelseger i de våta förhållanden i England !

Fogarty kom först på 14:de plats i heat ett p.g.a det redan nämnda däcksvalet. Det var när Belgaren Stephane Mertens lyckades få stopp på sin Ducemotor på griden (funktionärens försökte få bort honom från griden, då omstart utlystes. Mertens blev senare bötfälld, 450 pund för "olydnad"), som Fogarty valde ett hårt regndäck i tro'n att det skulle torka upp ! Men regnet blev istället bara värre å däckets blev "slippery when wet" !

Australiensaren Corser var den ende som höll Ducatiflaggan högt å gav Russel en match, då Lucchiari lyckades lägga sig. Russel som lovat att vinna alla återstående tävlingar !!

Amerikanen som framför 25.000 åskådare stampade febrilt på fotbromsen för att få ner effekten, ut ur kurvorna i det våta underlaget.

Corser försökte ta ledningen på sista varvet men lyckades bara få bakhjulspinn !

Italienaren Paolo Casoli på en Yama lyckades ta tredje plats framför britten Allan Carter på en 916:an !

Slight på höna, förlorade sin femte plats när han missade en inbromsning åtta varv från målgång !

I heat två väntade förre Världsmästaren: Russel, 16 varv innan han "slog sig fram", framför Corser samt Lucchiari.

Corser som ledde heatet i sex varv. "Det är svårt att hålla farten uppe i dessa förhållanden, svårt att bedöma bromspunkterna, om du inte har någon att jaga " sade den förre Australiensiske mästaren och regerande mästaren av Amerikas Superbikeserie.

Lucchiari tog det lilla lungna och körde in på en trygg tredje plats. Med Casoli 33 sekunder efter sig

En mycket besviken å förgrymmad Carl Fogarty kom femma. Tyckte att teamchef Ferrari skulle gett Corser och Lucchiari order om "förflyttning" till "Foggys" fördel. "Om Ducati förlorar titeln nu, så får de skylla sig själva" sade Britten (och primadonnan, redacc kom.) Fogarty.

Ferrari försvarar sig: "Jag pratade länge o väl med Franco Fahrni på fabriken under tävlingen. Jag tyckte att det var bättre att Corser fick pressa Russel, det är aldrig lätt att be förare släppa förbi andra. Om Fogarty hade varit närmare täten skulle jag *kanske* givit signaler till Corser o Lucchiari " !!

Nåväl, slutresultatet blev:

Heat 1: 24 varv

(p.g.a Mertens fadäs)

- | | | |
|-----|--------------|------|
| 1:a | Scott Russel | USA |
| 2:a | Troy Corser | Aus |
| 3:a | Paolo Casoli | Ital |

Snabbaste varv: Scott Russel
1 min 45.64 sek

Heat 2: 25 varv

- | | | |
|-----|-----------------|------|
| 1:a | Scott Russel | USA |
| 2:a | Troy Corser | Aus |
| 3:a | Mauro Lucchiari | Ital |

Snabbaste varv: Scott Russel (igen...)
1 min 45.49 sek.

Totala ställningen:

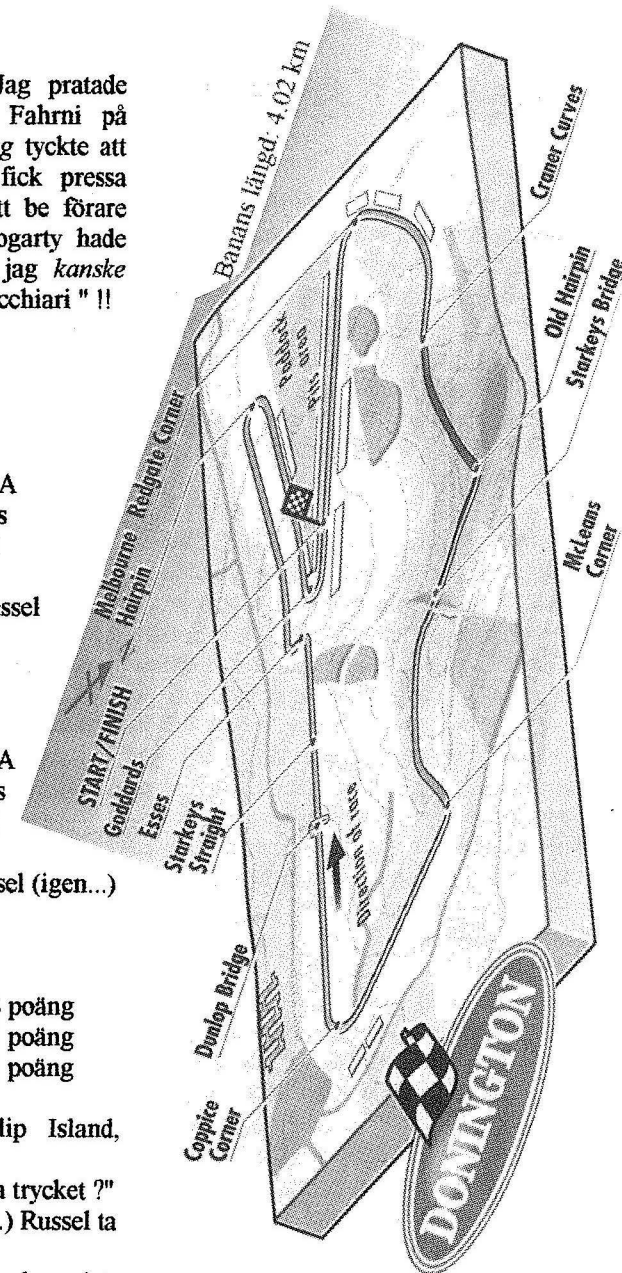
- | | |
|---------|-----------|
| Fogarty | 268 poäng |
| Russel | 263 poäng |
| Slight | 251 poäng |

Nästa tävlingen är Philip Island, Australien den 30 oktober.

"Kommer Fogarty att klara trycket ?"
"Skall (äcklet, redacc kom.) Russel ta titeln i år med ?"

Mycket spännande inför den sista tävlingen !!

no 438/PH



MAN SKA INTE TRO PÅ ALLT PRAT

Det hela började med att en liten påg, vid namn Ulf, kom till världen år 1945. Sedan dess har åren gått och vägen har varit krokig, även om den röda tråden ändå alltid funnits. Nästa år är det alltså 50 år sedan och bl.a. därför tyckte vi på Cucciolo att det var lägligt med en intervju med denne för oss Ducatister så intressanta man. Vi har alltså varit och träffat Herr Importör för vårt kära tvåhjuliga fordon.

Det är gråmulet och lite blåsigt när vi anländer till Ödåkra denna måndagskväll i slutet på september. Frågorna är någorlunda memorerade men andra tankarna rusar genom huvudet. Rykten ska man ju aldrig ta på alvar men just nu vet man varken in eller ut, för det har ju pratats ganska mycket i flera led om denne man. Är han en otrevlig liten jävel som sitter på sin penningpung och kastar ut oss efter 20 minuter när vi fått några klistermärke och en återförsäljarlista. Eller ännu värre, han kanske har glömt att vi skulle komma och rent av inte är där.

Jag träffar Peter Hesterskog vid Biltema, han skylde på att han skulle köpa en rattmuff nu innan vintern till hans gamla Saab, men jag är säker på att han inte visste var Ödåkra låg. Typiskt smålänningar och inte kunna läsa av en karta. Vi håller tiden och är framme och drar i dörren kl. 17.55 men det blev ett stumt mottagande, för här var det låst. Några minuter senare är vi dock inne i stugvärmén.

Vi får ett varmt mottagande av Ulf själv, hans son Jimmy samt två hundar. Hundarna utmärker sig direkt. En är stor som en kalv men leksen som en kattunge och den andre är en mörk, slank skönhet som lyssnar på det passande tilltalet Duce.

Vi kollade runt lite, men eftersom det inte fanns några hojar att klänga på så hamnar vi ganska snart i intervjusoffan.

Precis som de flesta av oss så började Ulf Nordbeck tidigt att köra hoj, men redan vid 23 års ålder tog han ett steg längre än de flesta. Då tog han över importen av engelska Greeves, tvåtaktscross, från Kai Bornebush. Parallellt med importen fördrevs tiden med att sälja en och annan japshoj samt att man reparerade lastbilar. Låter lite lustigt men likheten till gamla japshojar är ju slående.

Redan 1974, sex år senare, fick importen ett hastigt slut när tillverkaren i England blev sjuk och lade ner fabriken. Intresset av crossmotorcyklar gjorde att Ulf nu tog på sig uppgiften som återförsäljare av då svenska Husqvarna. Samtidigt lade man av med japsen och lastbilarna och fuskade istället oxå som bilreparatör till slutet av 70-talet.

Åren sprang på och 1982 så var det tid för nästa importövertag. Ulf köpte över importen av tyska Maico från Börje Jansson. Storebror till Per Jansson, icke helt oäven på att åka fort med hoj. I alla fall inte på bana. Senaste gästspelet gjorde han i år i SoS-klassen, där han ganska lyckosamt kröp ihop på en

Nu skulle det bli en lätt match att få pengarna rulla in med två starka märken i bagaget. Tyvärr så visade det sig inte vara så lätt ändå, då Maico gick i konkurrs 1986.

Efter Maico tog Ulf på sig argenturen för Aprilia, men det var tog slut efter bara sex månader. *-Det var stört omöjligt att ha med dem att göra.*

Samtidigt som Flöter tog över Ducatiimporten försvan Husqvarna ner till Italien och Castiglionebröderna. Importen av Husqvarna kom nu att skötas av Electrolux, härifrån fick Ulf oxå sina Qvarnor. Egentligen ville Electrolux inte ha importen, man ville inte syssla med motorcyklar, men ingen annan blev accepterad från Italien. Alltså inte ens Flöter som fått Ducatiimporten.

Cagivabröderna fick upp ögonen för NMI och trots erfarenheter av affärer med italienare tog Ulf ta över importen av Husqvarna i juni 1988. Detta retade naturligtvis en del andra återförsäljare som hade levt längre med märket än vad Ödåkrapågen gjort.

Förtroende från Italien försvann inte, snarare tvärtom, eftersom man redan i januari året därpå (-89) ringde och klart deklarerade att

-Du är numera importör av hela Cagivagruppen !!!

Detta var inte direkt väntat, trots att det var allmänt känt att det inte "flöt" så bra med Flöters. Ska sanningen fram, och det ska den ju, så ville Ulf egentligen inte ta på sig generalagenttröjan för hela

Cagivagruppen. Han hade lärt sig att det inte alltid är så lätt att ha med italienare att göra. Ordning och reda var alltså inte melodin i Italien och följden blev ju att konsumenterna, d.v.s. VI blev utan hojar/delar. Ulf stod mitt emellan och fick ta all skit, men så är det ju.

I vilket fall som helst så gav han Italienarna en chans när de lovade dyrt och heligt att sköta sig nu när Mr. Nordbeck tog hand om hela rasket. Tyvärr så blev det inte riktigt vad Ulf tänkt sig, utan det blev tio resor värre. Ungefär som det här med: -små barnsmå problem

För Ulf var måttet rågat på försommaren -92, så då sade han upp argenturen för Ducati.

-Det kom ju inga hojar alls !!

Allting verkade klart från Bologna och Ulf inriktade sig på Husqvarna som trots allt och konstigt nog fungerade bättre. Hösten kom och det innebar mässa i Köln. Där träffade Ulf försäljningschefen Giacometti och hans inställning var orubblig,

-du ska vara agent för Ducati oxå, vi vill inte ha någon annan. Om tre år vet man inte hur det ser ut och då vill vi inte vara under samma tak som Kawasaki.

Året därpå (-93) gick det bättre och det kom faktiskt in omkring 40 Ducati till Sverige. Låter inte mycket för världen, men bättre än inga alls. Nu infördes oxå två års garanti, vilket var ett stort steg i kvalitetsutvecklingen.



Kvalitetsförbättringen var enorm, -1989 var det mesta skit, men nu är de mycket, mycket bättre.

I år så tycker Ulf att det gått förhållandevis bra. Det var visserligen stora problem i våras att få hit hojar, men det problemet hade hela världen. Totalt lyckades Sverige få en tilldelning på 80 hojar.

Vad Ulf vet så är det inte heller någon Ducatist som blivit stående i år pga reservdelsbrist.

-Vi har satsat en hel del på reservdelar men ska bli ännu bättre. För tillfället har vi ett lager värt ungefär 2 miljoner.

Nu minns vi en insändare från en kille i Malmötrakten med en SP5:a som hade laddnings-problem. Det gör Ulf oxå och blir mörk i blicken.

-Ni kunde väl ha låtit mig svara på insändaren innan den togs med i tidningen!

Självklart kunde vi gjort det och det misstaget tar vi på oss, men hur var det då?

-Jo, det var ett problem med laddningen på SP-modellen. Generatorm laddade helt enkelt för lite och man visste om detta på fabriken oxå. Därför höll man på att ta fram en ny och bättre generator som skulle skickas ut så fort den var färdig. Detta talade jag om för vår SP-ägare och att han under tiden fick ladda batteriet då och då för att inte bli stående. Tyvärr så förstod han antagligen inte att hjälpen var på väg.

Till nästa år tycker Ulf det ser ljust ut. Beställningarna är lagda och Sverige är lovat 190 Ducar. Av dem är 12 st av äldste modell, nämligen 916. På tal om 916 så erkänner Ulf att han faktiskt

aldrig kört någon sådan tingest, men han skulle gärna vilja.

-Min favoritducce är faktiskt Elefanten och som klar tvåa Monstret.

Vi tar nu fram våran medtagna glaskula för att blicka in i framtiden. Det är många bilder som nu spelas upp, de flesta ganska suddiga, men det går klart att urskilja att pengarna har en stor betydelse. Helt klart är det ju så att Cagivakoncernen har haft och kanske fortfarande har problem med ekonomin.

Ulf igen.

-De har bestämt sig för att lägga av med 500-racingen om man inte hittar en stor sponsor somkan bistå med mycket pengar. Anledningen är att det genererar för lite pengar tillbaka.

Istället är målet nu att få ihop två team i WSB. Ett med de "vanliga" Ducarna och ett med den nya hojen i vilken radfyran sitter. Allt enligt Cladio Castiglioni själv.

Ulf tror att detta skulle gynna Cagivagruppern oerhört mycket. Man skulle helt enkelt bli mer kompletta och tjäna mer friska pengar.

Cladio uttalade sig också om att man från fabriken horisont så fort som möjligt vill ha ut radfyran på banorna. Ulf tror att chansen fortfarande finns till -95, trots att man inte visade någonting på Kölnmässan.

För övrigt så håller bröderna C att bygga en fabrik i Kina för kommande CZ:a produktion.

Hur ser det då ut för Ulf och hans NMI? -Jo, det ser bra ut. Det är jag och två man till och vi har en omsättning på ungefär 20 miljoner kronor.

Va !!, så mycke' pengar och inga annonser. Tydligt en sanning med modifikation för NMI betalar faktiskt 50% på alla annonser som handlarna själv har i mc-tidningarna. Vi klargör dock vår inställning om att Cuccioloannonser borde vara en självklarhet.

En stor bit för Cagivagruppern, som blir större till -95, är Husqvarna. I år har man haft en fabriksförare, till -95 blir det tre och däribland svenske Peter Johansson.

Det kommer förresten att bli sponsring av Ducatiåkare inomvårt land oxå. Först ut är Anders Sturesson, med huvudsaklig hjälp från Claessons i Bromölla. Nu börjar det likna något!!!

Timmarna har gått, kvällen är sen och kaffet är för länge sedan slut så vi tackar så mycket och ger oss ut i den Skånska höstnatten.

Peter och jag summerar lite stolpar innan vi ger oss av på olika håll. Helt klart så har vi en helt annan bild av Ulf Nordbeck nu än vi hade för några timmar sedan. Det går ju inte att sticka under stol med att det har pratats en hel del skit om denne man i alla möjliga kretsar, men vi har nu fått chansen till en egen uppfattning utan en massa påtryckningar. Helt klart känns det som om många fler borde fått samma chans.



När du tillåter att släppa fram de innersta känslorna. Att få klyva de sista dinstiljorna en söndagsmorgon med den vackraste, hetaste och rödaste skönheten från Italien.

916 Sport Production Monoposto	164.900,-
916 Sport Monoposto	149.900,-
916 Strada Biposto	139.900,-
748 Sport Production Monoposto	139.900,-
748 Strada Biposto	129.900,-

DUCATI

Många är sugna, men få blir utvalda!

Beställ nu, om du är sugen på en Ducati till våren!

Nu är suget efter nya Ducati större än någonsin. Super Bike VM och Paris/Dakkar har ju vunnits av Ducati flera gånger. Ducati har också utvecklats och förfinat motorer, våghållning, design och kvalitet till det absoluta toppskiktet. Detta tillsammans med förmånliga valutor har givit ett enormt sug efter nya Ducati. De senaste fem åren har hojarna helt enkelt tagit slut fram mot vårenkanten, de som

varit sent ute har blivit utan. Under 1994 hade fabriken order på 40.000 Ducati men tillverkade bara 19.000 hojar. För att få loss fler hojar än förra året har vi beställt massor med hojar för leverans redan i december -94. Skall du vara säker på att få en hoj bör du beställa redan under förvintern och helst hämta hojen så tidigt som möjligt. Vänt inte, utan ring nu när vi har 95:or kvar.



Underbar för kvällsrepor eller helgturer till kusten. Supervåghållning och bromsar, med bushoskjölder.

900 Monster Biposto	95.900,-
800 Monster Biposto	88.900,-

Priserna är preliminära listpriser för 1995, valuta-oro mm kan ändra priserna upp eller ner. Ring oss och hör om vår "värde meny" som ger rabatt på hojpriset och andra förmåner till ett värde av mellan 3000:- och 7000:- vid köp av ny Ducati utan byte. Biposto är tvåmanssadel och Monoposto är enmanssadel. 916 och 748 är insprutade, vattenkylda och fyrventilade värstingar. De flesta modeller är strypta för att få billigare försäkring.

Köp din nya Ducati hos Biscaya, vi satsar stenhårt på att ha den bästa totallösningen för dig. Kom ihåg att det inte bara är en motorcykel du köper utan inbakat i priset ligger allt det du eventuellt kommer att behöva i framtiden såsom bra servicekunnande och god reservdelshållning mm. Vänta inte, utan ring nu när vi har -95:or kvar.

Fler priser:

900 Super Light Monoposto	103.900,-
900 Super Sport Biposto	97.900,-
750 Super Sport Biposto	81.900,-
600 Super Sport Biposto	69.900,-



Biscaya Racing

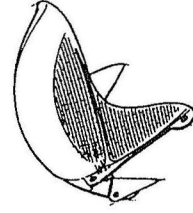
Hol 1257, 441 93 Alingsås. Infart vid Hol's kyrka.
Tel. 0322-301 24, 301 29 (Fax 301 80)
Automatororder dygnet runt 0322-301 69

Butiken öppen. Tis-Fre 13-17, Lör 10-13. Mån stängt.

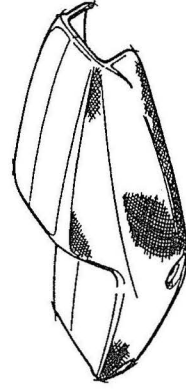
750 Estant Paris/Dakkar	71.900,-
900 Estant Paris/Dakkar	82.900,-

KOLFFIBER!! DUCATI

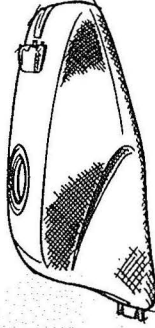
Priser mm kan komma att ändras.



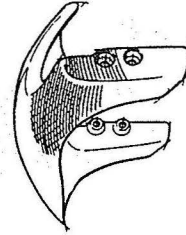
Bakskärm för svingmont i kolffiber. 1490,-



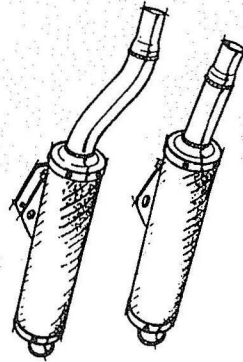
900 Super Light sadel i kolffiber. Passar också på SS. 2280,-



Kolffibertank. 8900,-



Kolffiberskärm För Up Side Down 1490,-

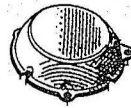


Raceljuddämpare & hela system i rostfritt & kolffiber.

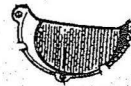
Öppet härligt mullrande ljud.

Ljuddämpare från 5900,-/paret.

Komplett Curley Wirley från 14500,-



Kopplingskåpa i kolffiber Hel & halv modell 950,-



Ducati motorcyklar, reservdelar, tillbehör & service.
Hol 1257, 441 93 Alingsås. Infart vid Hol's kyrka.
Tel. 0322 30124, 301229, (Fax 30180)
Automatororder dygnet runt 0322 30159.
Butiken öppen Tis-Fre 13-17, Lör 10-13. Mån stängt.

Biscaya Racing

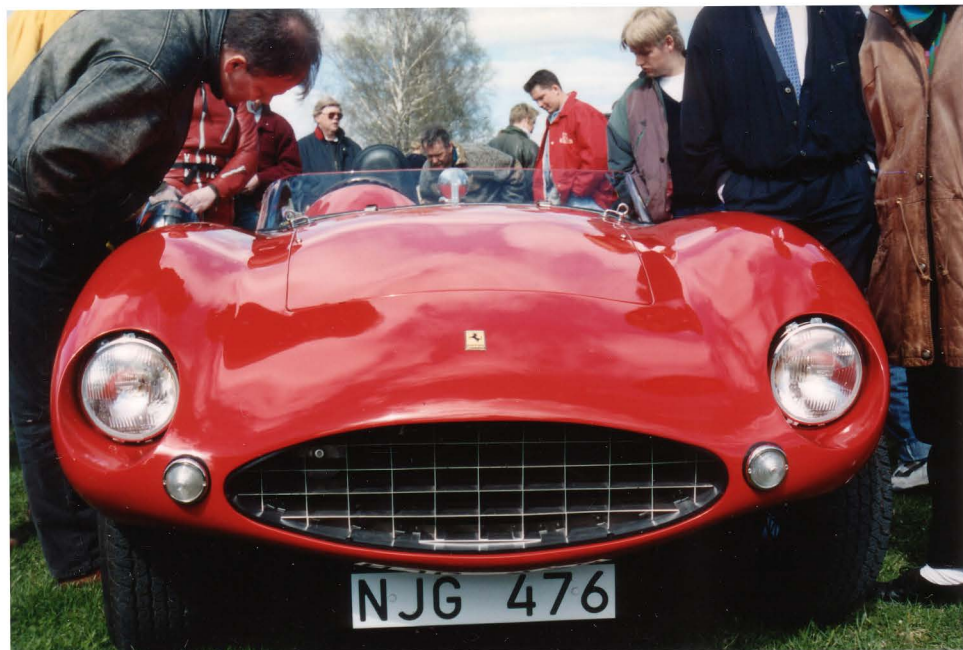
MOTO & MACCHINE

Idé

Idén föddes för länge sedan. Jag tror det var när vi hade Ducatiklubbens styrelse i Stockholm i mitten av 80-talet. Idén var enkel, en italienträff med både motorcyklar och bilar, men tog lång tid att genomföra. 1987 tog vi första steget och ordnade en italienträff för motorcyklar på Lida friluftsgård utanför Stockholm. Succén var inte enorm, men det dök i alla fall upp ett 20 tal Ducati, 10 Moto Guzzi och ingen Laverda. Vad som däremot kom var regnet!

Åren har gått och vi har haft en

improviserad italienträff för motorcyklar i ett antal år den 1:a maj vid Skokloster utanför Stockholm. Hela tiden har idén funnits i bakhuvudet att bjuda in bilar också. Tanken blev allt starkare sedan jag själv började åka Alfa Romeo och blev medlem i Alfa klubben. Det finns ju också en hel del samband mellan italienska bilar och motorcyklar. De är vackra att se på, har en otroligt fin mekanik och hade tidigare inte världens bästa detaljkvalitet. Både Alfa och Ducati var tidigare stadsägt och såldes ungefär samtidigt till privata ägare (Fiat respektive Cagiva). Ducati gjorde (gör fortfarande?) dieselmotorer till Alfa



Romeo. Ducati monterar ihop Ferraris V8:a till Lancia Thema. Ferrari har hjälpt Ducati och Cagiva att ta fram den nya 4 cylindriga 750:n som förmodligen kommer att heta MV Agusta. Ducati hjälper Ferrari att ta fram en V12:a för F1 med tvångsstyrda ventiler (Desmo).

Planering

När jag avsåg mig alla uppdrag i Ducatiklubben förra året med bl.a. tidningen Cucciolo, kom den vackra tanken fram igen att samla alla italienska fordon till en träff. Trots att



Laverdas vackra V6:a från slutet av 70-talet var konstruerad av Giulio Alferi från Maserati. Fiat äger Piaggio och därmed även Gilera (tyvärr nedlagt), Puch och Vespa. Som alla vet äger man även det mesta av den italienska bilindustrin (Alfa, Lancia, Maserati, Autobianchi). Maserati har haft en tändstiftsfabrik som tillverkade motorcyklar under 50-talet. Listan kan göras lång.

intresset för motorcyklar under vintern var mycket lågt, lyckades jag entusiasmera mig själv till att skicka ut ett brev till alla italienska märkesklubbar, mc-tidningar och bildningar om en träff i Skokloster den 1:a maj. Tanken var att ordna en träff utan arrangemang. Helt på italienskt vis med andra ord.

Efter ett par dagar kom det respons från oväntat håll. Robban Petersson från tidningen Automobil, en fantastiskt bra

biltidning som jag smygläst i flera år, hörde av sig och sa att idén var jättebra. Men, samma idé fanns också hos några bilklubbar. De hade dock tänkt sig en träff för max 60 personer den 7:e maj med italiensk middag i Italienska Arbetarklubbens kåk vid Atlas Copco i Nacka.

Robban kallade till möte på redaktionen den 15:e februari. Det var bara att styra in den gamla 33:an till Kungsholmen. Där samlades sex personer. Förutom Robban och jag själv fanns där: Bengt Dieden från Alfaklubben och Maseratiklubben, Claes Bergquist från Lanciaklubben och Maseratiklubben (tror jag), Bengt Gustavsson från Lanciaklubben och Ennio Pesce, en italienare som jobbar på

Trygg Hansa och som kunde tänkas hjälpa till med någon form av sponsring.

Det blev en lång diskussion på kvällen för att enas om en av de tänkta träffarna. Det svängde fram och tillbaka mellan mitt och deras förslag. På italienskt vis kunde vi inte enas utan beslöt oss för att ha båda träffarna! Skokloster skulle bli öppet för alla och träffen helgen efter skulle vara för ett antal representanter från varje klubb för att diskutera fortsatt samarbete samt nästa års Moto & Macchine.

Idén blir verklighet

1:a maj närmade sig med stormsteg. Hojarna besiktigades och det värsta vägsaltet spolades av 33:an som



motvilligt visade upp vinterns angrepp på den tidigare metallicgröna lacken. Jag lyckades att få extrachaufförer till Alfian och 750:n och körde själv min gamla Ducati 350 Scrambler till träffen. Valborgsmässaofon hade bjudit på hällregn. Nu öste solskenet ned, men det var bara några få plusgrader. Under min färd till träffen funderade jag mycket på hur många det skulle komma. Skulle det komma någon Ferrari? Hur mycket fordon skulle det komma? Jag tänkte också på sundsvallskillen på en Ducati Darmah som ringt ett antal gånger under lördagen. Först hade hans tänkta värdinna för vistelsen i Stockholm inte varit hemma vilket tvingade honom att sova under bar himmel på en parkbänk vid solnabron. Sen hade batteriet lagt av. Han lämnade in batteriet på en mack för

laddning och begav sig till Sergels Torg. När han skulle hämta ut pengar ur bankomaten blev han rånad på alla pengar samt bankomat kort! Skulle han ta sig ut till träffen? Hade det ordnat sig?

Scramblern går inte fort, så det var en hel del man hann tänka innan man styrde in framför motormuséet i Skokloster. Det strömmade in motorcyklar och bilar. Det blev en precis lagom succé. Jag räknade inte men uppskattar att det kom ett femtontal Ferrari, ett tjugotal Alfor, ca fem Lancia samt ett antal Maserati, Fiat X 1/9 samt några enstaka Lamborghini, Fiat Dino och Fiat 500/600. På motorcykelsidan var Ducati i stormande majoritet med ett 40-tal hojar. Det fanns ett 20-tal Guzzi och några få Laverda samt en Gilera 300



twin och en Mosquito påhängsmoppe. Sammanlagt fanns det uppskattningsvis ca 100 italienska fordon. Inte illa! Vad vi nu hoppas är att detta blir en tradition. Träffen kommer då troligtvis att växa för varje år. Givetvis spelar vädret en betydande roll. Sundsvallskillen dök upp så småningom och hade fått ytterligare problem med batteriet!

Efterträff 7:e maj

Den 7:e maj var det dags för träffen på Italienska Klubben som ligger i en barack nära Atlas Copco i Nacka. Den användes till att börja med av de många italienare som arbetade på fabriken. Numera är det en samlingsplats för många italienare i Stockholm. Man har till och med fullständiga vin och

spriträttigheter. Ett tjugotal personer från Ducati-, Moto Guzzi-, Maserati-, Lancia-, och Alfaklubben samlades till en god italiensk middag. Samtidigt bjöds på provkörning av nya Fiat Punto! Det diskuterades italienska bilar och motorcyklar av alla slag samt intressanta tekniska lösningar. Det skvallrades om en krockad F40 mitt i Stockholm (!), en hembyggd F40 med Porsche V8 (!!). Det diskuterades om Ferrari har desmodromiska ventiler i nya F1 bilen samt om Sennas tragiska dödsolycka på Monza. Maten var god liksom stämningen. En mycket lyckad avslutning på något som vi hoppas leder till ett ökat samarbete mellan klubbarna. Mitt förslag är att redaktörerna för de olika klubbtidningarna skall få varandras



klubbtidningar. Det skulle ge en ökad kunskap om vad de olika klubbarna sysslar med. Flera samarrangemang vore roligt. När kvällen var slut var det bara att betala notan till Fabbe som fixade den goda maten på italienska klubben. Vi fick skramla ihop lite pengar för Guzziklubbens medlemmar som smitit utan att betala för drycken!

främst att testa bilen. Det var att leta efter Partikel-Janne, som vi sett och hört kretsas omkring i omgivningen i nära en timme utan att hitta oss vid den Italienska Klubben i Nacka. Efter tio minuters irrfärder på bakgatorna i Nacka fann vi så småningom Janne som lugnt väntat sig att vi nog skulle hitta honom till slut! Punton visade sig duga alldeles



Fiat Punto

Till sist en liten sammanfattning av Cucciolos hårdtest av den nya lilla italienska folkbilen som på några månader har kapat åt sig ca 1/4 av den italienska bilförsäljningen! Vi började med att undertecknad satte sig bakom ratten med Peter Lindqvist som passagerare. Syftet var inte först och

utmärkt till att leta efter bortkomna motorcyklister. Växellådan var lättarbetad liksom styrning, koppling, ja allt! Den kändes mycket stadig, men något svampig. Bilen blev inte riktigt hårdtestad förrän Partikel-Janne satte sig bakom ratten med två livrädda Ducatister som passagerare. Janne var mycket nära att göra manövrar som kanske går att göra med en Ferrari, men

inte med en Punto. Här testades kurvtagningsförmågan till det yttersta och som tur var klarade bilen provet. Vi var hela tiden livrädda att de dubbla airbagsen skulle lösas ut. Sammanfattningsvis kan vi säga att Punto verkar vara en utmärkt vinterbil. Den har dock några allvarliga brister. Den går för tyst och har tack vare detta och sin utmärkta väghållning en mycket dålig fartkänsla. Fartkänslofaktorn i denna bil är 0,7. Det innebär att man upplever farten som 0,7 gånger den fart

man verkligen kör. Här har den ingen chans mot gamla bubblor, Porschar och engelska "sportbilar" med en fartkänslofaktor på omkring 1,5. Detalj kvaliteten verkade vara mycket bra och passningen på den helgalvade karossen var utmärkt. Frågan som enkelt kan besvaras är dock: Varför köpa en Fiat Punto när det finns Alfa Romeo 33. Alfa 33 finns att köpa med vinge. Punto finns inte att köpa med vinge.

Ett Micke Werkelin reportage



SVENSKA DUCATIKARTAN

Lite information om DUCATI kartan. Kartans format kommer att bli i skala 1:500.000 och tryckas på ett kartblad. Den kommer att täcka över Götaland och Svealand upp till 61:a breddgraden. Vi har delat upp landet på 9 kart-sammanställare dessa är:

661 Mats Clementz
Kastanjegatan 23 A
224 56 Lund
Tel 046-72 41 41
Skåne och Blekinge.

128 Thomas Carlsson
Akkelund, Hjaskammar
331 93 Värnamo
Tel 0370- 240 25
Hallands län, halva Kronobergs län till Växjö och Jönköpings län upp till Jönköping.

511 Hans Jartoft
Simmenäs 8115
441 91 Alingsås
Tel 0322-711 24
Älvsborgs län, Bohuslän och Skaraborgs län.

Xxxxxx Xxxxxxx
Xxxxxxx
Xxx xx Xxxxxx
Tel 0??-?????
Östra Småland upp till Västervik

49 Lasse Lindgren
Björkvägen 10
616 34 Åby
Tel 011-667 35
Upp från Jönköping och från Västervik och Östergötlands län.

120 Nils-Åke Jansson
Ågatan 3 Vibble
621 48 Visby
Tel 0498-642 08
Gotlands län.

268 Tor Ljunggren
Glashyttegatan 16 c
671 50 Arvika
Tel 0570-184 75
Värmlands län och upp till 61:a breddgraden.

503 Lars Källberg
Mattsbogatan 20 c
774 40 Avesta
Tel 10226-111 39
Örebro län, Västmanlands län och upp till 61:a breddgraden.

619 Roger Adolfsson
Skeppsvägen 8 L
746 31 Bålsta
Tel 0171-508 05
Södermanlands län, Stockholms län och Uppsala län.

Hur mycket man än tycker om att styra Ducati, har vi inga möjligheter att hitta alla roliga vägar som bör vara med på kartan. Vi behöver alltså **din hjälp** så att det inte blir så kallade vita fläckar på kartan. Gör så här:

- Tag en fotostatkopier ur en kartbok i skala 1:250 000- 1:500 000.
- Markera de vägvagnsintervaller som är intressanta.
- Skicka sedan kartkopier till kartsammanställaren i din omgivning.

CAR-Träffen

Club Alfa-Romeo höll sin Ital-träffen vid Anderstorsbanan, sista fredagen o lördagen i juli. Alla Italienska fordon var välkomna, bilar som motorcyklar.

Fredagsmorgonen började olycksbådande med stänk på morgonen för att under dagen gå över till superväder. Insläppet började 8.30 med endast tre hojar, fördelat på lika många tillverkare, samt en massa bilar.

Man må tycka vad man vill om dessa fyrhjuliga "plåtskjul" men det är rätt roligt att titta på när gat-Alforna tar kurvorna i dödsförakt med fyrhjulstjut och rökriddå. Tyvärr går det inte att begära mer från en gatbil, ett "Formel 1 redskap" kan ju ta en kurva med 4-5 G, gatbilen klarar endast 0,8 G !!

Men det fanns ju 5-6 st Ferrarin som försökte visa vad man kunde göra med dem. De danske ägarna körde mer brutalt med sina, än kollegorna med S:et bakpå bilen. Inte förglömma de fina Alforna !!

Enligt "schemat" som CAR hade gjort skulle det endast bli tre körningar på en kvart var, för oss på två hjul, nu kom det inte så många bilar utan vi fick ytterligare tid.

Fredagseftermiddagen kom det ett gäng på Laverda, några Guzzi samt en (!) Duce. Naturligtvis hann vi bara två varv innan den ene Guzzin släppte sig, en halvliter olja på banan med följd att en Duce lade sig ner.

Alfaklubben som brukar ha tre fyra banmöten om året (!!) brukar köra ett s.k Ital-open, då man med stående start, motorn igång skulle köra ett varv på tid. Därefter kör man ett varv till på tid, den som kom så nära som möjligt sin innan gjorda tid vinner; priser till de tre bästa ! Man kan alltså själv avgöra om man vill köra som en snigel eller "brassa"på, man har lika stor chans att vinna !!

Men man kan ju även ha sån otur att man hinner ifatt föregående startande, släppte oss med 30 sek. intervaller. Hann själv ifatt en Alfa 33:a som tyvärr bromsade mig i depåkurvan, men kom ändå före henne i mål (tacka vet jag två hjul !) ! Annars tror jag att de flesta tyckte det var en trevlig form av tävling. Naturligtvis kom en Duce-förare på tredje plats, med andra ord prisplats; ryggsäck med Alfa-logon, körde på några hundra delar när sin förra tid.

Grattis önskar vi på redacc.

Lördagen var nästan en repris på föregående dag , när det gäller vädret förutom på eftermiddagen då det var rena pizzaugnen (nu vet jag hur det är att bli "bakad" i en ugn, vi hade i och för sig inte bara skinka på utan också skinn utan på skinnet, så att säga !)

Dagen till ära hade Björn "SoS" (föredetta BoT) Andersson hittat dit med sin fina Gilera stänka. Ett tjugotal Ducar , några Laverda samt två Guzzi hittade dit å visade för andaktsfulla CAR-förare vad cyklar kan göra på banan (oj, glömde att en Aprilia 125:a hittade dit om nu det är någon som är intresserad ?).

"Skvaller" från Anderstorp.

Det var kul att Malmö-folket hittade dit (ironi) ! Men det är klart vi andra bits väl, ni som *gr* Malmö-maffian kan väl bara ta med era skyddslingar som hjälp (läs: dödsänglarna) !!

Det kom bara *en* 916 som tyvärr, under tjugo minuter, stod i depån. **Tråkigt !!**

Herr Ordförande var där och körde åttor runt oss andra, naturligtvis, med sin nedslitne gamla kamskaftare !!

Björn "SoS" (före detta BoT) Andersson's "old indestructable" kom med en gammal medlem från malmöregionen. Visade att även denna maskin fortfarande går utav bara he....

Har hört av försteredactören att "huliganen" kör för fulla blås i Malmö innerstad, med andra ord är den nu inregad.

På fredagen kom "Bellö" med sin Aprilia 125-racer för tester. Bilfolket stod bara och gapade (endel hade även läppfladder, utav fartvinden) inför hans uppvisning. Fort gick det, det vill jag lova !!

Hans "CD-skivan" Jartoft var där och sålde ett tjugotal skivor under lördagen !

"CD-skivan" skulle hålla en liten förevisning med det fanatiska, fö'låt; fantastiska ljudet på vår nu välkända skiva, så en Alfa med CD-spelare uppletades.

"Offret" var en yngre kille med en 164:a (för er som inte vet; ett lite större "plåtskjul", inte en Volvo...) som hade en anläggning "modell Allan". Var lite tveksam om han ville spela skivan för man hade tagit ut en stor låda (som såg ut som en likkista !) ur kofferten med fem (!) baselement, vad jag själv såg !

Till slut kom i alla fall tonerna från Passionen ut över nejden. Killen själv visste inte om han skulle skratta eller gråta, tyckte det var fräckt med motorljud - men det frestade på högtalarna !! Ja, se bilsnubbar, de är ohjälpliga, eller hur !??!

no 438/PH



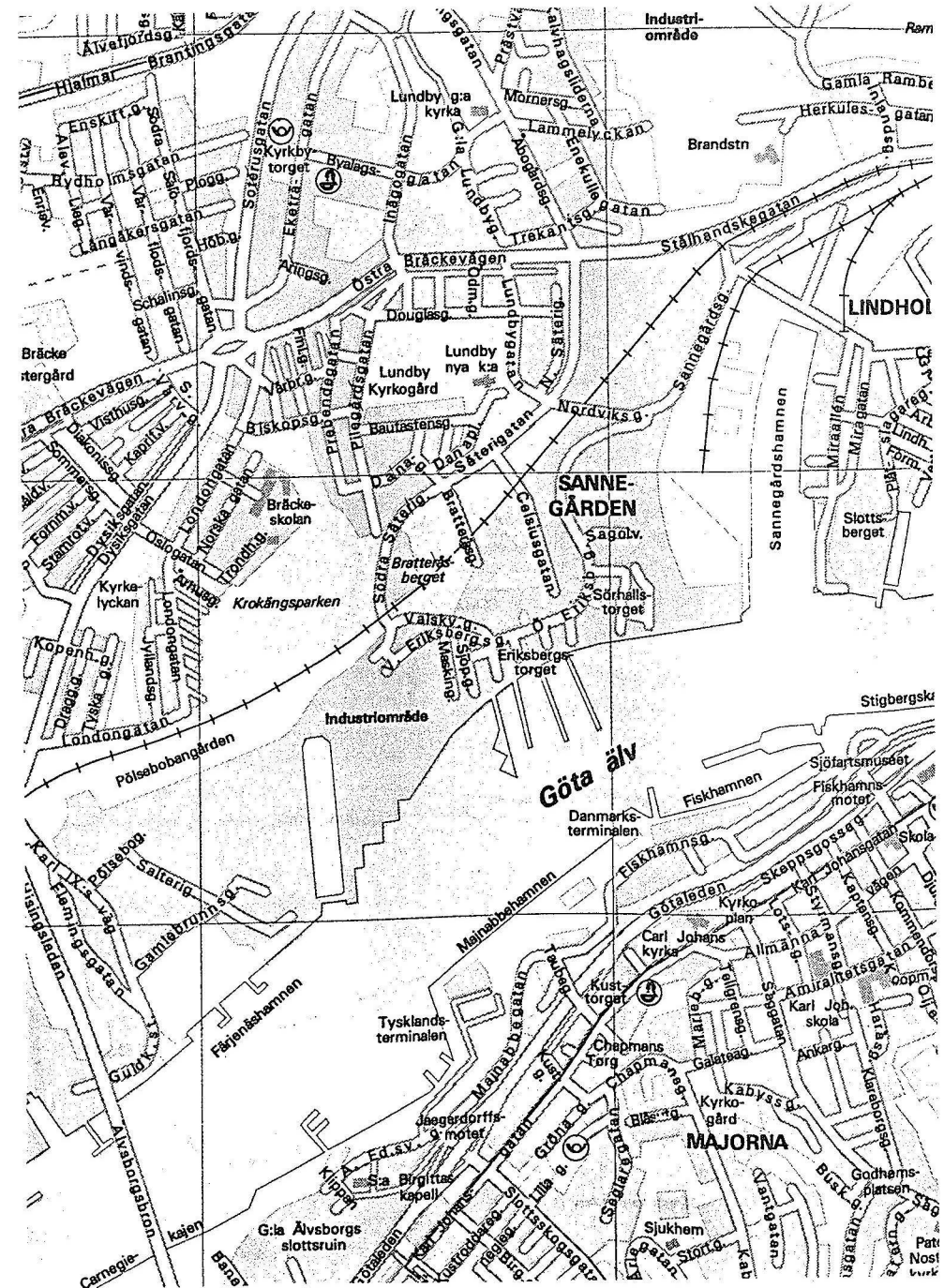
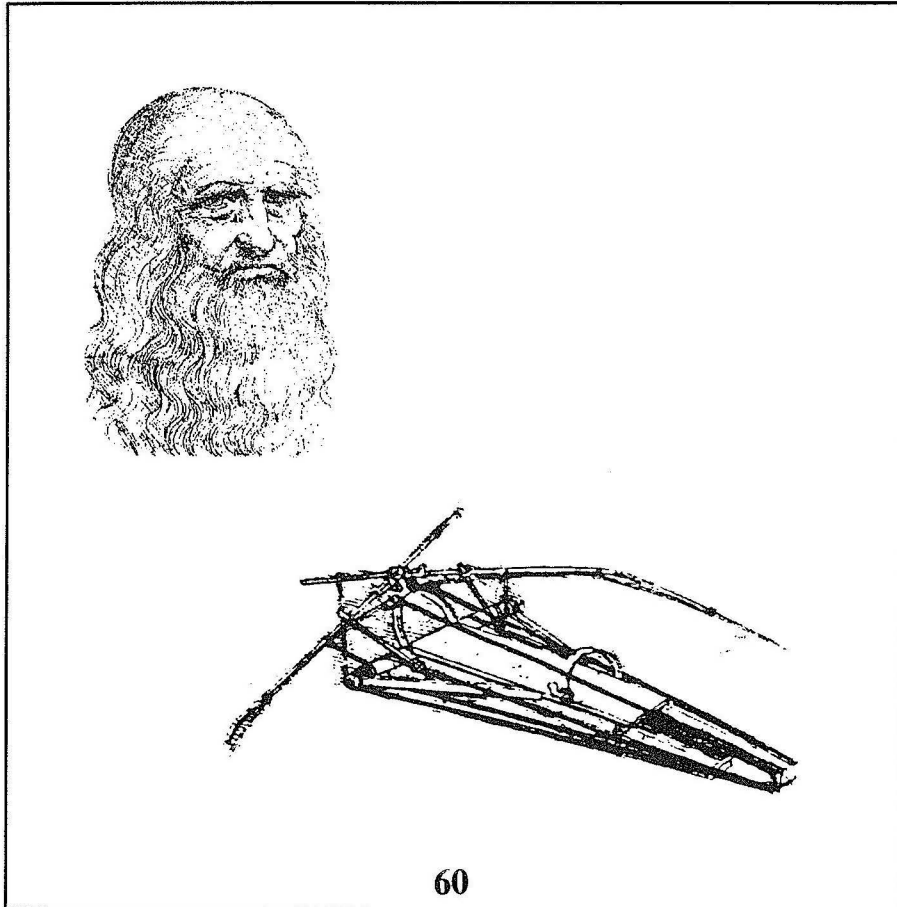
KULTURRESA TILL GÖTEBORG

Det är dags för en kulturträff i höstmörkret. Lördagen den 12:e November klockan 14.48 samlas vi i Eriksbergshallen på Maskingatan, se mitt på bifogad karta.. Varför då ? frågar man sig.

För att titta på en Ångkanon så klart ! samt en mängd andra märkliga teckningar och modeller av ingen mindre än Italienaren Leonardo Da Vinci.

Entre'n kostar ca 50-60 kr beroende på hur många vi blir. Frammot sex-sju tiden blir det middag, preliminärt i bakfickan på Westra Piren. Efter detta besöker vi Harleys (märkligt namn), eller något närliggande etablissemang, för att ladda inför århundredets valfusk. Gästföreläsare: Silvio Berlusconi.

HJ



Hundträff hos Nordbecks.

En mörk och regnig måndagskväll hade Rikard och jag bestämt träff med Ulf Nordbeck. "Ägare" av Nordbecks Motorimport AB. NMI är faktiskt medlem i klubben, no 537 !!

Själv insåg jag redan i dörren att det kunde bli en intressant kväll när U.N. "him self" tog emot, inklusive hund. Är nämligen hundbiten. Den lystrade till namnet "Kingen" och hade nyligen opererats i ena ögat.

Han hade en sådan där plastkrage för att han inte skulle fördärva stygnen i ögonlocket. Sådan "stödkrage" som, om inte annat, får hundkräket att alltid när som, hur som, vilja kli sig ! Ni kan själva föreställa er hur tassar (som kliar) mot plast låter....

"Kingen" var inte U.N:s hund, konstigt då den vore perfekt vakthund för alla fina Duccar som skall vidare till återförsäljare, utan hans egen hund kom springandes efter att "Kingen" fått hälsa oss *varmt* välkomna.

Med framtidsutsikten att sitta och samtala med U.N. tillsammans med en "tasskliande mot plast" hund samt en "knähund" verkade inte så trevlig, tyckte Rikard, så jag gick ut med dem bägge..... (läste ni inte i tidningen: "uppäten Cucciolo reporter i Ödåkra, under en av skånes värsta stormdagar"....?!).

Överlät till Rikard att *förhöra* U.N., förstod knappt vad de sa ändå, skåningar som de är ! Detta *förhör* kan ni med all sannolikhet läsa på någon annan plats i tidningen.

Den "lilla" hunden med "stödkrage" var en stor Grand Danois, ni vet en sådan där *kalv* - kort och gott !!

U.Nordbecks egen hund var en (liten jämförelsevis med "lille Kingen") mycket trevlig Flat-coated Retriever. Helsvart var "*Ducce*", naturligtvis, namnet som han lystrade till ! Numera är *Ducce* hedersmedlem i klubben som *hovleverantör* !!

Som sagt gick jag ut för att leka med dem, i å med att jag inte är speciellt många meter över asfalten (som Rikard mer än gärna påminner mig om...), var det med lätthet som "Kingen" stod på bakbenen med framtassarna på mina axlar.

Att vara liten och svag å dessutom klara av att ha 200 kg hund (lite överdrivet, men bara lite...) "över sig" tär på krafterna, det var mer än en gång som jag låg på marken å bad för mitt liv...!

Stor *dräggelpelle* var "Kingen" också - fick slänga kläderna i tvättkorgen när jag kom hem !

För er som inte varit hos NMI i Ödåkra (97 % av klubbmedlemmarna ??) så ligger lokalerna i ett blandat villa, ind. område ! Närmaste granne till **före detta** försäljningslokalen var ett hus (villa ?) i miljonklassen, flott värre !

Mitt emot f.d. försäljningslokalen har de även en lagerlokal där GB glace hyr en del av lokalen, undrar hur mycket gratisglass de får ?? Vid sidan om lagret (med glassen, ni vet) finns det en liten tomt med gräs, med andra ord perfekt för "hundunderhållning" !

Efter en stunds "stänk å stön" kom jag in med "*hovleverantören*" samt lille "Kingen" där Ulf och Rikard satt. Uppspelta som de var, framförallt "Kingen" (kom ihåg: 200 kg) skulle han naturligtvis upp och böka i soffan.

Så åker ni förbi NMI för att handla, nu när de har utförsäljning (mest crossgrejer), kolla in skinngruppen - hur uppäten den är....!

Vi blev också bjudna på kaffe med fyra olika sorters kakor, tror jag fick smaka på två olika sorter innan hundarna lyckades glufsa i sig dem !!

Med andra ord en lyckad kväll... (om man är hund, eller hur ?)

Om du - Ulf Nordbeck - läser detta så kan du hälsa "dina" härliga vovvar ! Och tack för kaffet.

no 438/PH



BORGIO PANIGALE TORGET

SÄLJES

2 st 888 RACING -93, 147 kg
3 st 888 RACING -94, 145 kg
3 st 888 racingmotorer
3 st 926 racingmotorer
2 st 955 racingmotorer
Ferdinando: 009 39-432 665 048

900 Monster -94

Svart, kolfiberdämpare, kolfiberkuts och kolfiberbakskärm.
Janne 08-51 17 53 86

Till 900 Supersport -89/ -90:

Extrakåpa (helkåpa) samt 2-1 avgassystem (bullerförsäkring fodras). Foto på härligheten kan fås. Pris: 750 kr per st eller 1200 kr tillsammans.
Åke hem: 0454-518 24
jobb: 0454-891 65
mobil: 010-203 47 62

750 Sport -90

2200 mil
Peter Jonsson
arb: 031-35 50 40
hem: 0302-367 97

900 SS -94

500 mil
Fredrik 0456-199 32

750 PASO -88

1800 mil, Misano, Dellórto
Magnus 026-25 33 23

SÄLJES

900 SS -93

ISR-skivor, Brembo 19 mm radialkolv, kolfiberstänka fram, Baines 530 drivpaket, stålomspunnet och kolfiberblås med fosterdrivande ljudtryck.
Mats tel. dagtid 046-72 41 41
tel. bostad 046 11 61 47

1 set MARVIC 17" x 3,75 & 17" x 6,00

Pris: 7000 kr
1 st Titan avgasbøj till 900 SS
Pris: 5000 kr

1 st enkelsits bakdel lackerad 900/750 SS

Pris: 1200 kr
1 st 900 SS 590 mil med Öhlins dämpare och öhlinsfjädrar i gaffeln samt nya däck.

Pris: 75 000 kr
Johan tel.nr: hem 035-506 69
arb. 035-15 59 55
bil 010-271 77 84

750 SS -93

995 mil, F1 kolfibersystem, nya Pirelli Dragon, mycket fint skick.
Magnus tel.nr: 0941-111 84 eller
010-256 65 25

900 SL -93

800 mil, kolfibersystem, Mikuni RS40 justerade i bänk, går mycket bra, lila-metallic proffslackerade fälgar och ram = mycket läckert. Intresserad? Ring så skickar jag foto!
Anders 0941-45 000

BORGIO PANIGALE TORGET

SÄLJES

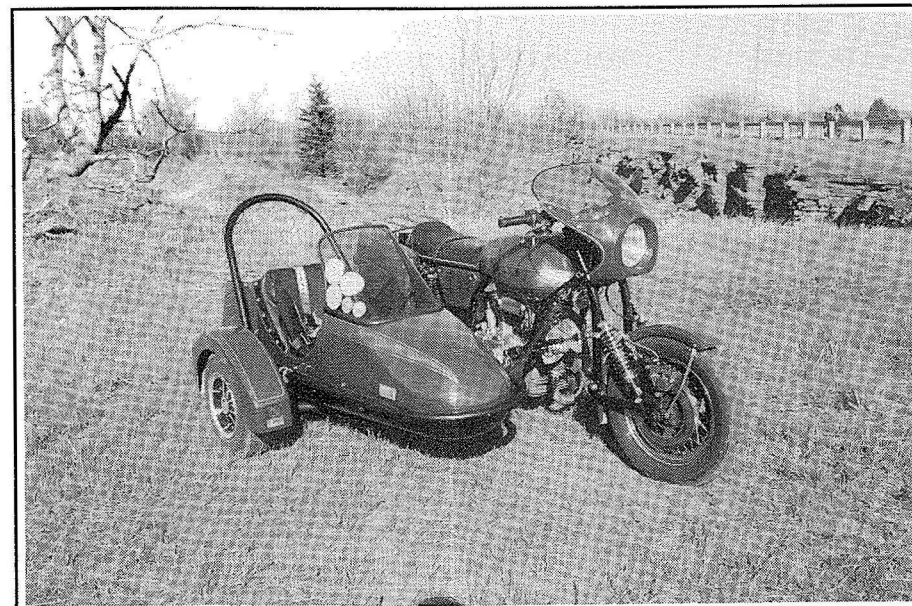
DET SVÅRA BESLUTET ÄR FATTAT! NU SÄLJER JAG MIN SJÄL (NÄSTAN).

Sportigt och unikt sidvagnsekipage, byggt på en DUKATI 860 GTS. Vagnen är en liten 1-sitsig Squire med nedsvängda sidor, störtbåge, suflett, 10-tums aluminiumfälg och 4-punktsbälte bl.a. Frmagafflen är av bottenlänkstyp, fabrikat EML. Trådekrade 15-tumshjul med bildäck fram och bak. Skönljudande Rayner 2-1-system som dessutom är besiktningvänligt. Registrerad som "permanent" sidvagnsekipage, vilket bl.a. ger försäkringsklass 3. En liten styrkåpa och en mycket RÖÖÖD färg förhöjer den sportiga imagen.

Ekipaget har använts ungefär 3 somrar efter färdigställandet 1983. Originaldelar såsom framgaffel sidokåpor och diverse annat medföljer.

Begärt pris, endast 35.000 kr.

Sven Bengtsson 0521- 179 39



BORGIO PANIGALE TORGET

SÄLJES

500 PANTAH -81

Jappsödare på små kurvvägar. Går som en klocka, tyvärr måste den säljas.

Marika 040-91 00 19

HUSVAGN, WILK -91

Obetydligt använd, lyxtrustad, varmt & kallt vatten, gas + el, förtält mm.

Nypris 125 000 kr, nu endast 92 000 kr
Marika & Rikard 040-91 00 19

Kuriosahoj, 350 XL Pantah -84

Spår fem på skivan "Ducati Passions" hör man att den sjunger fint. Kanske som dellikvid mot nyare 750?

Dan 0510-133 98

1 st nytt 2-1-system för den klassiska Ducati 900 motorn. Svartkromat. Skönljudande i acceptabel nivå. Pris åxå lagom: 2000 kr.

Sven Bengtsson 0521-179 39

Touringhoj, Moto Guzzi SP 1000 -84

Uttagen -85, röd-vit, en ägare, 8500 mil (mao precis lagom körd). Pris: 30 000 kr.

Sven Bengtsson 0521-179 39

Ducatinyckelringar

Tygnyckelring i grön-vit-röd brodyr samt gamla loggan.

Sätt in 25 kr på pg 408 28 57 -6 till Rikard Nilsson så kommer de på posten.

KÖPES

Fälg fram 3,5 / 17"
Fälg bak 5-6 / 17"
Däck fram 120-130 / 17"
Däck bak 160-190 / 17"
Med eller utab mönster
Benny 031-795 55 73

Boken "Ducati Motorcycles" av Cathcart.

Dellórto 40:or med insugningsrör till Paso 906. Lämpliga ljudförstärkare till en dylik.

Bengt 0303-22 16 29

916 eller 888 av nyare modell, Köpes kontant omgående.

Christer, kvällstid 08-85
87 40

Konkurrenskraftigt racingbygge

900 SS/SL eller kanske PASO, prisvärd 851/888?

Peter Jonsson tel:arb: 031-35 50 40
hem: 0302-367 97

851 SP, 888 eller 888 SP

Även 916 av intresse.
Janne 08-51 17 53 86

Pantah-motor 500/600/650 cc

Lykthållar-konsol fram vore också något att hänga i julgranen (Pantah 500/600).

Dan 0510-133 98

DUCATI S-märke 40:- . 2st jackor kvar;900:-/st

KLUBBDEKAL röd/vit el. röd/vit/grön 5:-

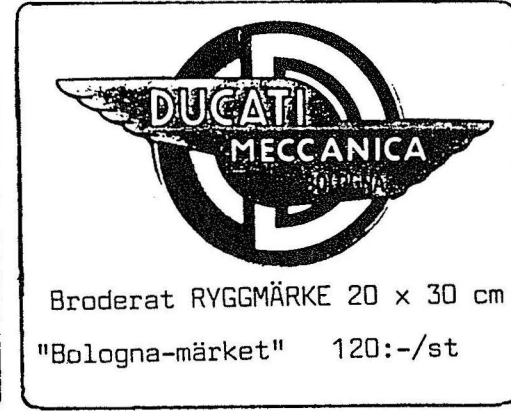
KLUBBTYGMÄRKE röd/vit el. röd/vit/grön 25:-

DUCATITYGMÄRKE svart/vit/grå 25:-

DUCATI-"banan". Tygmärke röd/vit/grön 10:-



NYHET NYHET NYHET NYHET
CD skiva för den renlärige.
Conti,NCR,carbon.Allt är med.
Including mega-hit DUCATI-
POWER. Endast 50:-



Cucciolo - TRÖJAN "Livet börjar vid 130 dB(A)"
STORLEK L
Vit långärmad t-shirt **Pris 100:-**
OBS! Hemlig bonuströja medföljer utan extra kostnad vid köp av Cucciolo-tröja OBS!

Beställ genom att betala in på postgiro 60 44 52-3
Glöm ej att ange antal,färg,storlek o.s.v.....

