

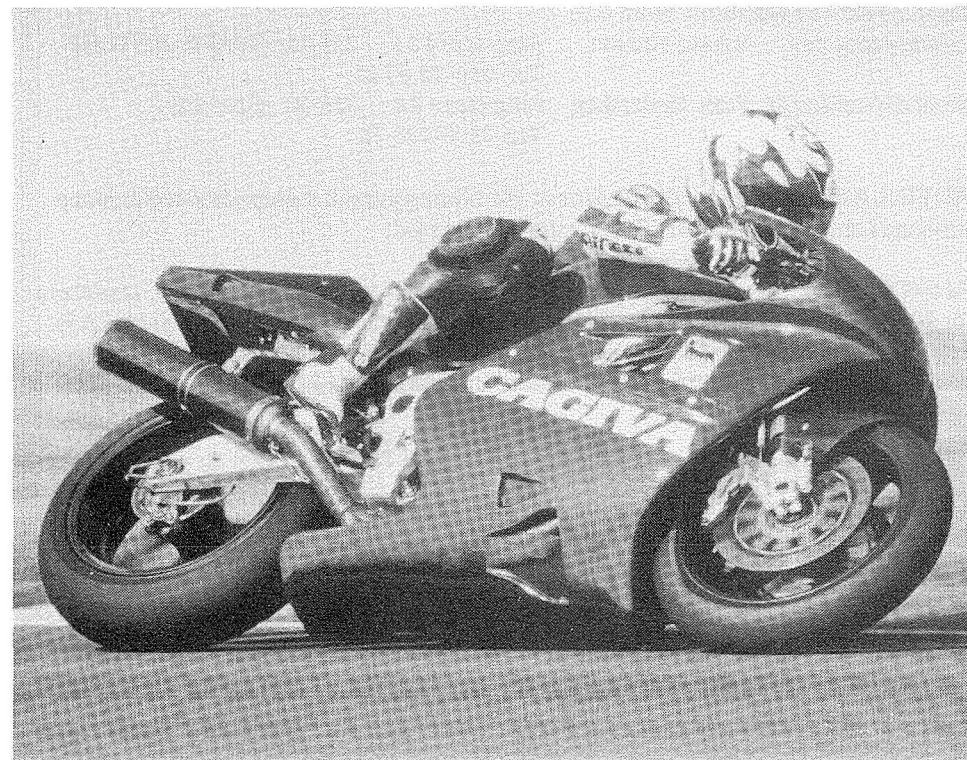
Cucciolo



Cagiva F4 med drag av 594:an

Nr 3/95

Nr 57 sedan starten





Cucciolo 

är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut sex gånger per år till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 500 ex.

Cucciolo skrivs i Microsoft Word 6.0.

Primär-redacötör: Rikard Nilsson Jeppsagård 11 245 45 STAFFANSTORP
Tel: 046-25 07 25

Secundär-redacötör: Peter Hesterskog Ringvägen 2A 335 30 GNOSJÖ
Tel: 0370-998 78

ARTIKLAR och bidrag, i alla de former, till tidningen skall vara primär-redaktionen till-handa absolut senast den 20:de i varje udda månad.

ANNONSER. Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlemmar kan annonsera för 10 kr/annons (ej japs). För företagsannonser gäller följande årspriser: helsida (A5): 1600 kr, två helsidor (A4): 3000 kr. Företag kan även göra medskick av broschyrer, kataloger, dekal och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 1000 kr + extra portokostnad.

GAMLA NUMMER AV CUCCIOLLO kan beställas genom:

Thomas Tallin Spinnrocksvägen 6, 2 tr. 161 48 Bromma Tel: 08-80 86 45

THE SWEDISH DUCATI CLUB

Cucciolo 

is the club magazine of the Swedish Ducati Club and is sent to all members in the club and to Ducati Clubs all over the world. If You send Your Club magazine to our club, we will send our Cucciolo. To be a member in the club, pay 200 Skr to Swedish postal giro 477 13 71-4. We are about 400 members in the club.

ADRESSÄNDRINGAR / NEW ADDRESSES

Jan Johansson Bergsundsgatan 13, 3 tr. S-117 37 STOCKHOLM SWEDEN

STYRELSE / BOARD:

Ordförande/President:

Rikard Nilsson Jeppsagård 11 245 45 STAFFANSTORP Tel: 046-25 07 25

Kassör/Cashier:

Tomas Dahlgren Box 68 230 40 BARA Tel: 040-44 70 47

Sekreterare/Secretary:

Magnus Mårild Arklimästaregat. 46 C 371 36 KARLSKRONA Tel: 0455-808 68

Ledamöter/Members:

Kontakmänsansvarig: Peter Essy-Ehsing Tel: 040-97 65 08

PR-ansvarig: Jörgen Ahlgren Tel: 040-611 27 58

PR-ansvarig: Mats Clementz Tel: 046-211 61 47

Veteransektionsansvarig: Johan Genestig Tel: 0455-370 78

LOKALA KONTAKTMÄN:

Norr: Per Skogman Centrumvägen 60 A 952 32 Kalix Tel: 0923-111 47

Öster: Roger Adolfsson Skeppsvägen 8 L 746 31 Bålsta Tel: 0171-508 05

Väster: Ove Hvarfvenius Kapellplatsen 1 C 411 31 Göteborg Tel: 031-20 39 77

Söder: Peter Essy-Ehsing Vitemöllegatan 3 G 214 42 Malmö Tel: 040-97 65 08

BANKKOMMITTÉ:

Peter Hesterskog Ringvägen 2A 335 30 GNOSJÖ Tel: 0370-998 78

Lars Källberg Mattsbogatan 20 C 774 40 AVESTA Tel: 0226-111 39

BULLERFOND:

Hans Jartoft Simmenäs 8115 441 91 ALINGSÅS Tel: 0322-711 24

Postgiro: 637 82 20-5 Pris: 58 kronor och 76 öre /år.

TRÖJOR OCH DEKALER beställs tillsvidare av:

Peter Lindqvist Klasrovägen 39 A 191 49 SOLLENTUNA Tel: 08-96 95 29

Postgiro: 60 44 52-3 Artiklar, se sidan 63. Lägg till 10 kr för porto.

NYA MEDLEMMAR

Man blir medlem i Svenska Ducatiklubben genom att sätta in 200 kr på postgiro 477 13 71-4. På inbetalningskortet skriver man namn, adress, telefonnummer hem och till arbetet, Ducatimodell, årsmodell och registreringsnummer.

INNEHÅLLET ...

...i detta nummer börjar med en intressant nyhet. Cagiva F4. Vilket alltså är Italienarnas svar på år av bombardemang på radfyror från landet där långt, långt borta. För dig Cucciolo-läsare som sneglar på andra tidningar oxå så är det alltså samma bilder som i den svenska tidningen Superbike. Den här gången har de fått låna både text och bilder från oss. Som betalning för att vi inte presenterade bilderna före dem och materialet i sig själv fick vi på Redacc vara med och se på när de skrotade japanhojar på löpande band på en tävling i Holland. Gissa om vi njöt, och vilket bråte det visade sig vara. Tur att vi här bara håller oss till riktiga hojar. Tack för uppvisningen förresten.

Förutom detta så har det hänt väldigt mycket sedan sist. Sista halvan av sommar'n med årsmötet och andra happenings nere i och runt Bologna, massor med intressanta tävlingar, mässa i Paris med mera. Årsmötet kommer det en rapport ifrån i nästa nummer men lite skvaller har vi dock fått med på sidan 61. På tävlings-sidan har vi i detta nummer med resultat och lite kommentarer fram till mitten av sommar'n. Fortsättningen kommer i nummer fyra. Parismässan var en besvikelse i ordets rätta bemärkelse. Japanfabrikerna har dödsryckningar och producerar i stort sett bara nya kläder med annan färg på, till gamla staket. Ett undantag kunde man dock skåda och det var Sukiukis nya 750 som ska köras i Superbike-VM -96. Ska man tro på siffrorna borde den vara ruggigt snabb men det är väl ponnyhästar som vanligt.

Inte nog med det. Den kostar 800000 svenska kronor, racehojen alltså. Ska bli kul att se hur många team/förare som har råd med det.

På tal om årsmötet i Bologna så söker Redacc efter kort från fabriken. Så att du som var med och tog lite bra bilder kan väl skicka in dem till Redacc. Alla inskick belönas med en fin överraskning i brevlådan. Åter till ordningen i detta nummer.

Sid	5	Cagiva F4
	8	Kolfiberabstinens
	12	Mästarmötesintervju
	16	Karaktär
	18	Ett märkligt liv
	22	916 Senna
	24	Olika likheter
	27	Matnyttigt
	28	Ögonen är på oss
	29	10 skäl att
	30	Sanningens ögonblick 2
	32	955 ⇒ 995
	34	Mini-intervju med Bordi
	35	Äkta Foggy-replica
	37	Rosse da perder la testa
	45	Undrets bänk
	47	Snacka går ju, men
	48	Vola, vecchia aquila
	51	I nöd och lust
	52	Tävlings-notiser
	57	Gilera-historik
	59	Lite av varje
	61	Någon har hört att
	62	Borgio Panigale
	63	Klubbprylarna

CAGIVA F4

RADFYRA, KAN DE VÁ NÅT ?

Det kan det säkert, denna är ju till och med Italiensk och fyrcylindriga maskiner från det landet har ju skördat framgångar förra. Bilderna (omslaget + sid 6 och7) talar sitt tydliga språk men det finns mer. F4:an kommer att tillverkas i ännu så länge kända 3 versioner. 750 för gata, 750 för race och en 900 för gata. Hojen på bilderna är gatversionen på 750 kubik. Kåpan man har plockat på är till stor del lånad från 500-racern och kommer att modifieras (i alla fall på de för gata). Motorn som sedan länge är känd, se omslaget Cucciolo nr 6/94 är alltså denradfyra som man till en början lät Ferrari utveckla. Hos Cagiva var man dock inte riktigt nöjda med en del lösningar så det hela har tagit längre tid än planerat. Utalanden som -De kan ju bara bygga bilmotorer har hörts ibland. Men samarbetet är ett faktum och nu är man nära det första stora delmålet.

Motorena har alla 16 ventiler, dubbla överliggande kammar, elektronisk insprutning från Weber Marelli, sexväxlad låda och vätskekylning. Gatversionerna har ett kompressions-förhållande på 12:1

Chassit är en kraftig aluminiumboxram och därtill en väl tilltagen sving av samma material. Fjädringen kommer från Öhlins på racern men tyvärr bara från Showan på de andra två. 42 mm upp-och-ner fram och såklart centrumfjäder bak. Öhlinarna fullt justerbara, de andra delvis.

Bromsarna kommer från Brembo och mäter 320 mm fram och 250 mm bak på alla tre.

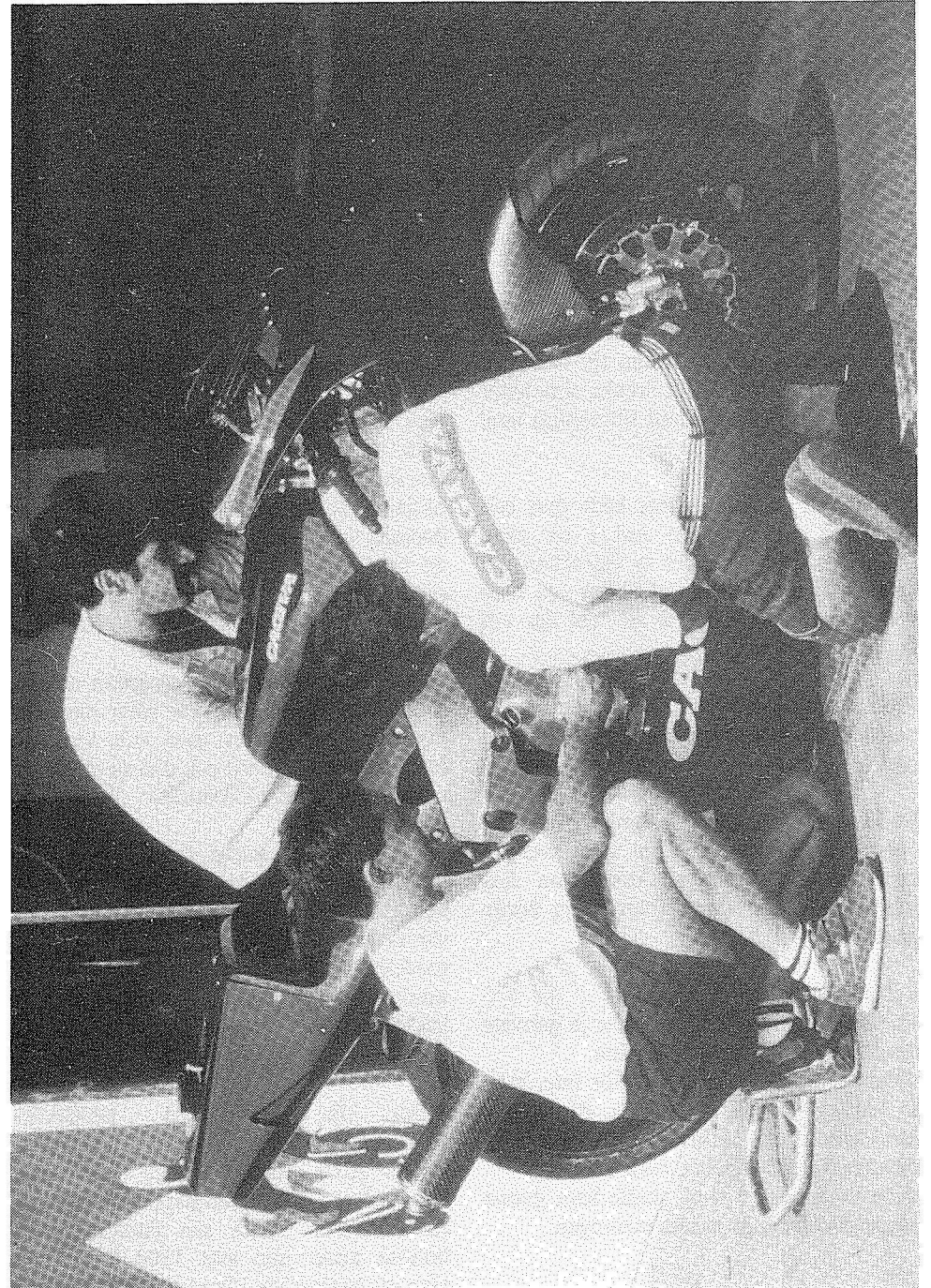
Däcksdimensionerna är fram 120/70-17 på samtliga och bak 200/55-17 på racern, medans gatversionerna har blivit klädda med mer moderata 190/55-17.

Motoreffekten kommer att ligga runt 161 hk vid 13500 rpm på racern och för gatmodellerna på 135 hk vid 12500 rpm på 750'n samt 140 hk vid 11500 rpm för 900ån.

På bilderna är det Pier-Francesco Chili som kör och bilderna är tagna på Mugello. För dig Cucciolo-läsare som känner igen och redan sett bilderna i svenska Superbike så är det faktiskt på det viset att det är de som fått bilder och uppgifter av oss. Vår generalagent hade inte något material så de vände sig till oss i stället.

REDACC





KOLFIBERABSTINENS

REMJOHAN-DUCATISTERNA

.. svarar naturligtvis JA, på denna fråga. De som trodde det var bättre förr håller sig frivilligt till Lexan och glasfiber, eller något i den stilen.

Nåväl, många är alltså intresserade av detta material och vissa kan till och med tänka sig att fullständigt dränka sina hojar med det. Om de bara haft tillräckligt med pengar.

Kolfiber är ju som bekant både dyrt och lätt. Två välbevingade ord i en sann Ducatist's öron. För det är väl sällan det spelar någon roll vad det kostar om man verkligen bestämt sig för att "det där vill jag ha", eller hur ?

Problemet kanske ändå har dykt upp nu, när det helt plötsligt är så mycket jag vill ha.

Detta dyra habegär tillsammans med en tanke på utvecklingen av den svenska kronkursen startade en diskussion hos Malmögänget i vintras. Någonting borde göras, men vad ?

Rabatt för medlemmarna på:

-Reservdelar ? -svårflörtat, har ju provats förut till mindre lyckade resultat.

-Oljor och drivmedel ? - varför inte, men är här egentligen så mycket att tjäna i förhållande till alla möjliga företagsrabatter. Inte så mycket, visade det sig.

-Köp av ny hoj ? -nej, skulle bara gynna några få och det är ju inte meningen.

Vi började förstå att det var dax att tänka om. I nästan samma andetag sprang vi på killen vi sökt efter. Han är hojåkare, dock icke ännu av den ädlare sorten, kör lite klubbbracing, bor och läser i Lund samt har ett intresse som vi kan ta del av.

-KOLFIBER-

Han ville gärna göra något för oss och vi hade naturligtvis många önsknings. Det ena svårare än det andra. För att inte från början ta vatten över våra huvuden kom vi överens om att kopplingskåpor borde vara en bra början. Detta var tidigt i vintras (våras i Skåne). Vår kille fick låna en originalkåpa och arbetet kunde starta.

Några veckor senare fick vi sedan se den första prototypen. Han var själv inte alls nöjd med detta alster, men ville visa oss hur långt han kommit och diskutera vidare om vad som skulle förbättras.

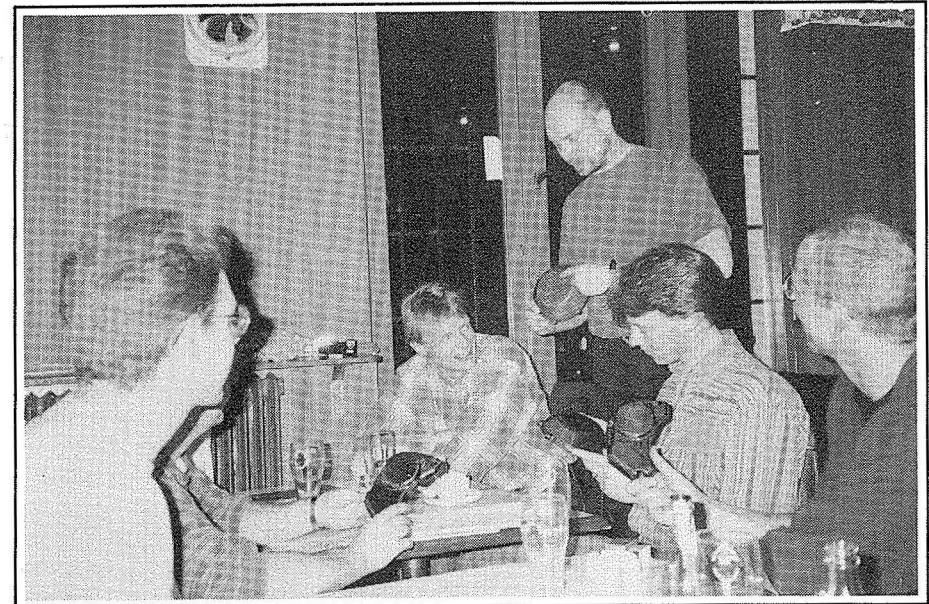
Så här har det sedan fortsatt i ett par månaders tid och idag har han kanonfina kopplingskåpor till försäljning. Utan att skryta är kvaliteten minst lika bra som de modeller som finns på vår svenska marknad. Lägg därtill att priset bara är en bråkdel av konkurrenternas, så förstår väl alla att 1+1=2.

Priset för SVENSKA DUCATI-KLUBBENS MEDLEMMAR är 500 kronor (exkl. frakt), för en oventilerad kåpa och ungefär hundralappen dyrare för en ventilerad. Detta ska jämföras med hutlösa priser upp mot 1500 kronor på våra mc-butiker ute i landet.

I år (-95) blev det alltså en kopplingskåpa för nyare hojar med torrkoppling (utan kolv i kåpan).

Funderingarna på nästa pryl har såklart redan startat, men inget är bestämt än. Vad tycker ni andra ? Hör av er !!

Kolfiberkillen heter Jan Wahlberg och tar gärna emot era beställningar på adressen enligt visitkortskopian nedan. Vill någon se kåporna i verkligheten först går det bra att titta in på onsdagsträffen nere i Malmö. Varje onsdag på restaurang Piccolo Mondo på Stortorget mellan kl. 17.30 och 18.30. Därefter är vi ute och kör.



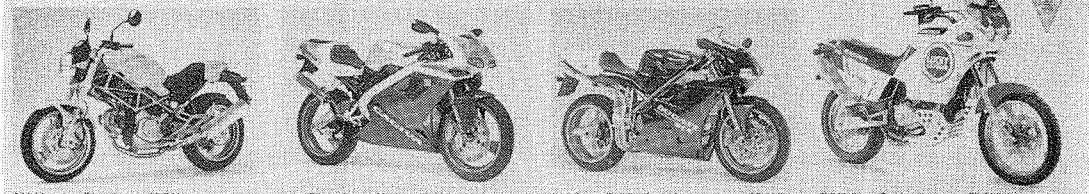
ONSDAGSTRÄFF:
JAN FÖRELÄSER OM
SINA KÅPOR

NAANOK
ENGINEERING

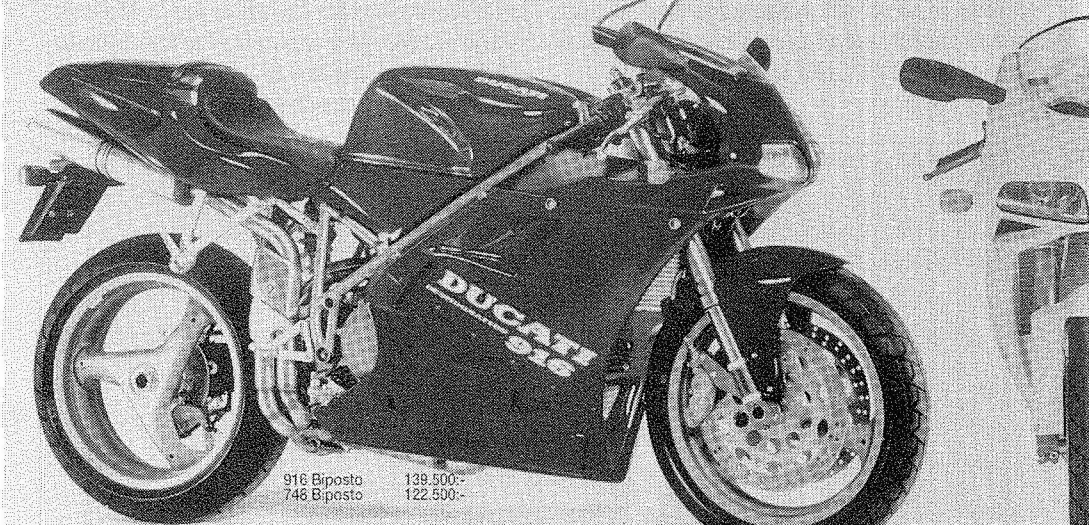
JAN WAHLBERG
Civilingenjör

VEGAGATAN 2
224 57 LUND

Tel / Fax +46 46 15 10 96
Mobil +46 70 716 11 11



900 Monster, Biposto 95.700,-
600 Monster, Biposto 67.500,-
Mito Evolution 125 40.500,-
B16 Sport Production, Monoposto 185.500,-
E 750 Paris/Dakar 70.900,-
E 600 Paris/Dakar 70.900,-
W16 600 Capri/Veloxi 59.900,-



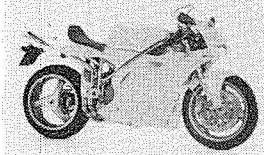
916 Biposto 139.500,-
746 Biposto 122.500,-

DUCATI

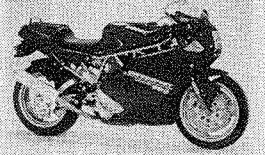
Många är sugna, men få blir utvalda!

1994 hade Ducati order på dubbelt så många bilar som de tillverkade, detta betyder att det gick två köpare på varje ny Ducati. Försäljningen av 95:orna ser redan ut att överträffa 94. Vill du höra till den exklusiva skara som får uppleva härliga vårdagar i sadeln på din nya Ducati, så har vi bara ett råd att ge:

Fing nu, när vi har 95:or kvar.



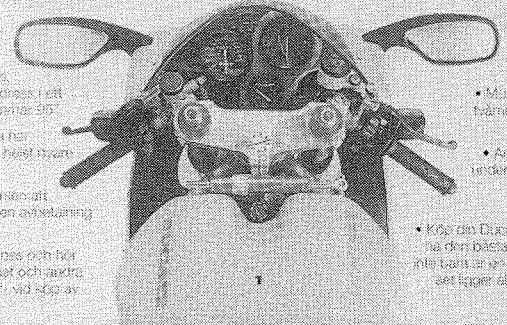
746 Sport Production, Monoposto 135.700,-



900 Super Sport, Biposto 96.700,-
800 Super Light, Monoposto 102.700,-
750 Super Sport, Biposto 81.800,-
600 Super Sport, Biposto 68.750,-

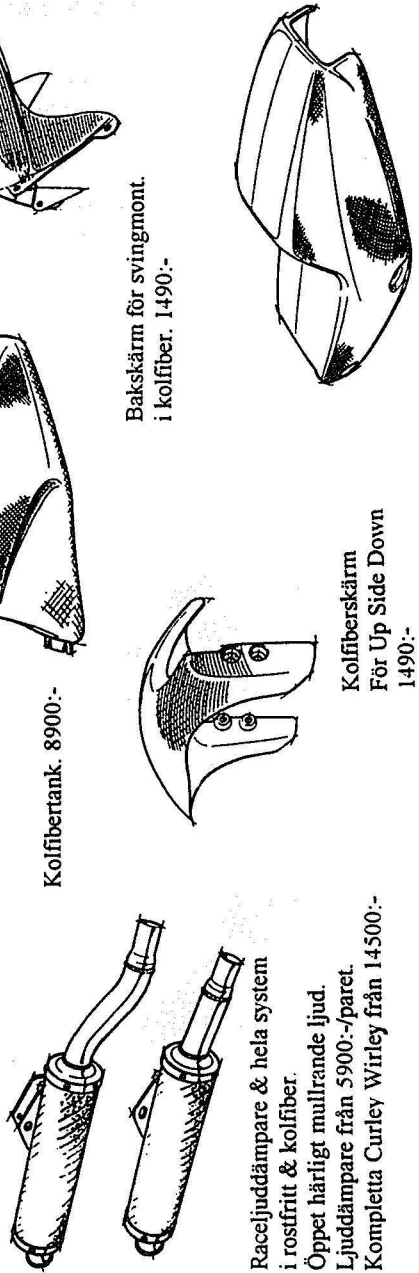
NY KATALOG!

- Om du vill ha en katalog med bilder av sportbilar och motorcyklar från Ducati och Guzzi, så är det bara att sända till oss namn och adress i ett kuvert, så skickar vi dig ett exemplar av "Ducati & Guzzi 95".
- Vill du få en katalog över alla Ducati och Guzzi bilar och motorcyklar? Detta kan du få om du skickar till oss namn och adress i ett kuvert, så skickar vi dig ett exemplar av "Ducati & Guzzi".
- Har du inte tidigt hela din ekonomiska möjlighet att förverkliga dina drömmar, så kan vi arrangera en omfattande merårlig välför och låg ränta.
- Presentera ett utmärkt listnummer för 95. Ring oss och för oss till "värstnery" som ger rabatt på köpriset och andra förmåner till ett värde mellan 4000,- och 8000,- vid köp av ny bil utan byta.



- Många bilar är remanstrukturerade. Biposto är en av dem. Du hittar bilar av detta slag till ett bättre pris än vad som är normalt.
- Använd och Tomas kommer att ta tillvara på din bil och göra den till en riktig bil. Vi har ett stort lager av underdelar och komponenter som du kan byta ut när du vill.
- Köp din Ducati till 5000,- i kassa eller betala på avtal. Vi har den bästa totalpriset för dig. Kunna inte betala på avtal? Vi har ett stort lager av underdelar och komponenter som du kan byta ut när du vill.

KOLFFIBER!! DUCATI



Bakskärm för svingmont. i kolffiber. 1490,-

Kolffertank. 8900,-

Kolfferskärm För Up Side Down 1490,-

Raceljuddämpare & hela system i rostfritt & kolffiber.

Öppet härligt multrande ljud. Ljuddämpare från 5900,-/paret.

Kompletta Curley Wirley från 14500,-

Kopplingskåpa i kolffiber Hel & halv modell 950,-

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

Ducati motorcyklar, reservdelar, tillbehör & service.
Hol 1257, 441 93 Alingsås. Infart vid Hol's kyrka.
Tel. 0322 30124, 301229. (Fax 301180)
Automatorer dygnet runt 0322 30159.
Butiken öppen Tis-Fre 13-17. Lör 10-13. Mån stängt.

Biscaya Racings

Biscaya Racings

Hol 1257, 441 93 Alingsås. Infart vid Hol's kyrka.
Tel. 0322-301 24, 301 29, (Fax 301 80)
Automatorer dygnet runt 0322-301 59

MÄSTARMÖTESINTERVJU

FOGARTY

OCH

DOOHAN

Dessa båda herrar har som bekant vunnit sitt VM två år i rad nu och vi på Cucciolo tänkte att det här måste vi göra en artikel på. Vi träffade de båda i baren på ett hotell i Rom för några dagar sedan. Vi bjöd givetvis på Grappa och försökte förklara att det är en "kuldryck". Sedan ställde vi lite frågor som de också svarade på, bara de slapp dricka upp skiten. Sorry alla Grappaälskare!!!

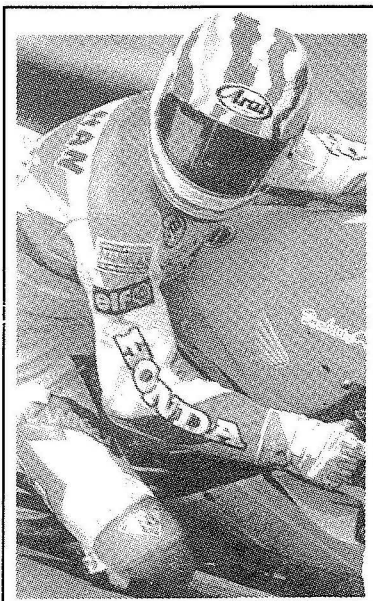
Cucciolo: Vad har ni två gemensamt, förutom att kunna köra motorcykel ??

Doohan: Vi gillar båda motorcyklar och det som följer med det. Men jag däremot oroar mig inte för racingen när jag inte är på banan, som Carl gör. Jag behöver inte bevisa något för någon, gör detta för mig själv och så länge som jag tycker det är roligt - nämligen jag på !!

Fogarty: Mycket lite, vi är olika på många sätt. Han är lugn -ligga på sofflocket typen. Själv är jag den hyperaktiva personen som alltid har någonting att göra,

ungefär som ni reportrar (Tack för det, Foggy). Men vi bägge hatar att förlora, annars skulle vi inte hålla på.

Cucc: Vad var den viktigaste anledningen som hjälpte dig att bli världsmästare igen ?



Nej Doohan hade inte kommit till baren i denna mundering...

F: Lite tur, man behöver tur när man är ute efter ett mästerskap (säger du det - tänker direkt på "vår" Cralle !).

D: Att jag hade en säsong när jag inte var skadad betydde oerhört mycket. (Hårding, han kan ju knappt gå.)

Cucc: Har er vinstbenägenhet visat sig tidigare ?

D: Antagligen, jag har kört cykel sedan jag var nio år och har två bröder som tävlar. Jag har alltid velat vinna, om det är jag själv som lärt mig eller om det fanns med vid födseln skall jag låta vara osagt !

F: Ja, jag kommer ihåg i skolan, om jag inte vann så tjurade jag. Har aldrig tyckt om att förlora, tycker inte om att vara sådan egentligen, men det får mig att vilja vinna !

Cucc: Var ni bråkmakare när ni var tonåringar ??

F: Jag körde moped... (antagligen menar

Fogarty underförstått att man alltid är ett problembarn när man har moppe ?) Jag var ingen Peter Pan, men inte heller någon rebell.

D: Jag var helt ur kontroll. Inte i fängelse eller så där men jag var ett partydjur och hade alltid upptåg för mig tillsammans med kompisar !!

Cucc: Hur skulle det gå att bevisa vem av er som är bäst ?

D: Det bästa sättet är att köra i samma serie. Men det intresserar mig inte, han är bara en annan förare.

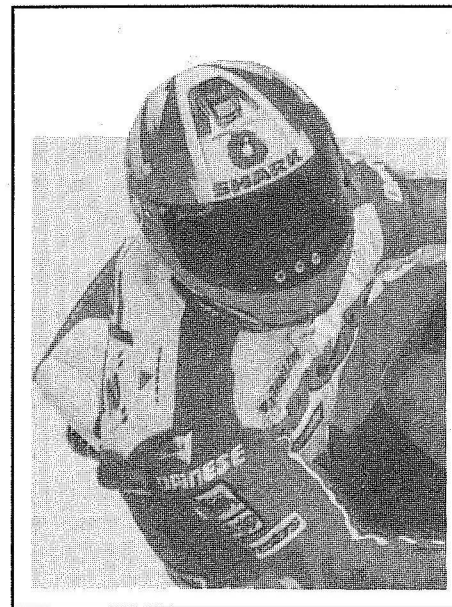
F: Med svårighet, även om jag hade vunnit 500-titeln så skulle det inget bevisa, Mick kan ha missat några race. Jag bryr mig inte när jag ser att även WSB får publicitet.

Cucc: Hur är, ur er synvinkel, pressens tackning av sporten ?

F: Jag kan inte svara för Sverige, men i t.ex. England, Spanien och Italien är jag med i morgontidningarna titt som tätt !!

D: GP-serien kunde tackas upp bättre, serien är mer professionell än vad som framgår i pressen. Många vill att sporten skall hållas på klubbnivå därför får sporten bara två rader i tidningarna (ibland inte ens det...) !!

Cucc: Vad är det som irriterar dig mest inom racingen ??



D: Resa och pressen. Om jag behöver tid för tävlandet och ber en journalist att återkomma, tycker de inte om mig och kallar mig "rövhål" -det retar mig. Vill bara lägga till att du aldrig har orsakat mig några problem (Cucciolo är ju något speciellt, det vet tydligt alla) !!

F: Falska människor, man tror att man kan lita på dem, i ena stunden och i nästa,

sätter de kniven i ryggen på en. Jobbigt i längden.

Cucc: Hur klarar ni av riskerna i sporten ?

F: Tänker inte alls på dem. Om man tänker på det så är det dags att sluta !

D: Jag försöker inte att tänka på dem. Skador kan hända överallt, till och med hemma på gatan. Under alla omständigheter, nöjet att köra överväger riskerna !!

Cucc: Vilka är era idoler inom sporten ?

D: Den ende killen jag såg upp till var Eddie Lawson. När jag såg honom köra NSR:n -89 blev jag en riktig entusiast. Har alltid velat bli lika bra som Eddie !!

F: Min idol som barn var Kenny Roberts, men jag skäms för att säga det. Han är en riktig k... (bryt, ni vet en sådan där grej som alla killar.....) efter vad han sagt om mig !!

Cucc: Vilken vore din drömteamkompis ??

F: Antingen Doohan eller så skulle jag gå andra vägen, en ung förare som förtjänar en chans.

D: En teamkollega är bara ytterligare en att tävla mot. Så länge som jag har en cykel och ett team är jag glad !!

Cucc: Om du var team-chef, i antingen 500 eller Superbike, vilka förare skulle du välja ??

D: För 500 skulle jag tagit Kevin Schwants som första val. Därefter Cadalora, Kocinski och sedan Beattie. Superbike skulle jag vilja ha världsmästaren....

F: Skulle köra bägge cyklarna själv !!

Cucc: Skulle du kunna tänka dig att börja med en annan sport som har mindre skaderisk och större inkomst ??

F: Jag har hållit på med motorcyklar sedan jag föddes, att jag kan ha det som ett jobb är bara "gräddde på moset". Var det meningen att jag skulle spelat golf, skulle jag spelat golf !!

D: Golf tråkar ut mig och jag skulle aldrig varit motiverad att spela biljard eller snooker. Det har alltid varit motorcyklar. Jag älskar att utöva motorcykelracing och det är bra med pengar i GP. WSB är som

ett världsomspännande klubbrace... (Foggy ändrar nu ansiktsfärg och Doohan drar lätt därefter på smilbanden)

Cucc: Om du fick ett kontrakt på en femårsperiod, skulle du då bara köra runt, runt på din fabrikscykel och ta emot pengarna ??

D: Om jag inte kunde vinna skulle jag inte var där ute. Jag har tänkt på att sluta, men inför 94-års säsong bestämde jag mig för, att om det blev ett dåligt år skulle jag inte köra -95 !! Det gick ju bra båda dessa åren så vi får väl se.

F: Nej inte jag heller, visste jag att jag inte kunde vinna skulle jag sluta direkt, det finns annat än pengar.

Cucc: Hur ser framtiden ut för WSB och 500 ??

F: Fördel Superbikeracing. GP 500 har ju nästan stått still de senaste två åren, titta bara på unga förare som Anthony Gobert och Troy Corser, bägge har gått till WSB !! Scott Russel var trött på Kawan och fick en chans att slippa förlora igen. Där han är nu har han ju ingen större press på sig.

D: Honda har ett avtalat åtagande att köra 500 i ytterligare tre år. Jag är säker att Yama och Suzuki har det likadant, så jag räknar med ytterligare fem år kvar. Där finns plats för bägge mästerskapen !!

Cucc: Vad är era ambitioner efter racingkarriären ?

D: Jag kommer antagligen att vara chef **F:** Bland topp tre, Superbike och 500 är

FOGERTY OCH DOOHAN, ELLER ?



över ett team. Kanske till och med ett WSB team, vill faktiskt köra en full säsong i WSB innan jag lägger av !!

F: Jag tvekar på om jag ska stanna inom racingen, men jag ändrar mig varje år. Har svårt att se mig som en teamchef, men skulle däremot kunna tänka mig ett crossteam hemma i Blackburn !!

Cucciolo tackar de båda dubbel-Världsmästarna för denna frågestund !! Cucciolo hade sådan tur att Doohan var tvungen att dra tidigt, så därför pratade vi ett tag till med Fogarty.

Cucc: Vad är det första du tänker på när du ser Doohan ??

F: Hans kyla. Inget verkar störa honom, men de är nog så lite till mans nere i "Aussie".

Cucc: Var skulle Doohan hamna i Superbike's ?

bara två klasser som ligger varandra nära. Att byta ut Doohan skulle inte vara svårt (Hhmm... Grappan slank ner trots allt)

Cucc: Vad är det som imponerat mest på dig om Doohan, förutom att han är världsmästare ??

F: Att han ville tillbaks å köra efter hans benskada, fick lära sig att köra om igen och då med tumreglage för bakbromsen !!

Cucc: Är du avundsjuk på Doohan ??

F: Kanske lite, han kör en cykel som jag inte skulle ha något emot att köra några år.

Cucc: Skulle du vilja byta?

F: Ja, jag har vunnit allt jag kan inom fyrtakts-racingen men jag accepteras ännu inte riktigt inte som WSB-mästare i GP-depån !!

Så lät det inte i Cucciolo's telefon-intervju i fjol, då kunde han inte tänka sig att ens sitta på en 500:a

Cucciolo tackar (efter några Grappa till) "Calle" för denna gång och hoppas på återseende.

REDACC

(Ooops, det blev lite trångt på slutet)

KARAKTÄR

I USA har den välkända bil- & mc-journalisten Peter Egan gjort en lista för att poängsätta en motorcykels karaktär. Något som förmodligen kan intressera många svenska Ducatister.

1. Om din hoj är, eller någon gång i historien var, världens snabbaste produktionshoj. Plus 50 poäng
2. Om din hoj, eller en väldigt snarlik, någon gång har vunnit sin klass på Isle of Man 50 poäng. Lägg till ytterligare 10 om Hailwood, Surtees, Woods eller Duke körde den.
3. Om arbetarna som byggde din hoj drack espresso eller grappa under lunchen, på en "trattoria" tvärs över gatan vid fabriken, plus 10 poäng.

Om din hoj har låtsas tank eller fejkade luftintag, drag bort 40 poäng. Minus 60 poäng om det finns kromad plast någonstans på hojen.
4. Om din hojs namn består av eller innehåller tre initialer från någon avliden engelsman, eller någon fd brittisk vapenfabrik som gjorde gevär under Boerkriget, plus 75 poäng.
5. 50 poäng för springer eller girder gaffel.

Om girder gaffeln är gjord av aluminium från nedsmälta P-51 vingbommar eller Spitfire propellrar lägg till 95 poäng.

6. Om din hoj blev designad av en icke hojåkande bildesigner som trodde han kunde "revolutionera utseendet & konceptet hos motorcyklar för all framtid". Drag ifrån 30 poäng, nej förresten ta till baks 10 eftersom det är så knäppt.
7. 25 poäng för 3-cylindriga tvåtaktare. 10 till om den går upp på bakhjulet & kör på saker helt utan kontroll, utan att egentligen provoceras.
8. 40 poäng till, alla V-twinrar, fyror som varvar över 13000 samt alla sexor.
9. Om Lawrence of Arabia hade en likadan hoj som din får du 100 poäng.
10. Om han hade just ditt exemplar, plus 700 poäng. Och bekymra dig inte om du så köper sex hojar till, helt utan karaktär.
11. Om din hojs motor konstruerades för ett lätt italiensk militär fordon, plus 40 poäng.
12. Om du skulle avlida imorgon & ingen annan någonsin får igång din hoj, lägg till 50 poäng.
13. Dra ifrån 40 poäng om motorcykeln verkar vara designad av en serietecknare som en gång såg en H-D men inte riktigt kommer ihåg hur alla detaljer såg ut.

14. Om annonsmottagaren på tidningen aldrig har hört talas om ditt märke & du måste bokstavera det mer än två gånger innan det blir rätt, 40 poäng. Ta sedan bort 45 poäng eftersom du tänker sälja den.
15. Om försäkringsbolaget absolut vägrar att försäkra din hoj, trots att du är 46 & prickfri, lägg till 60 poäng.
16. Om instruktionsboken anger mineral- eller vegetabilisk-olja av minst "60" viskositet, plus 10 poäng.
17. Lägg till ytterligare 10 om den läcker ut på golvet.
18. 90 poäng om din hoj är så svår & tjurig att starta & köra att du nästan aldrig åker på den. 10 till om sadeln skadar din prostata.
19. 20 poäng för hårnålsfjädrar eller utvändiga oljeledningar till topparna. 5 till om den har banjokopplingar med koppår brickor som fuktar.
20. Har Steve McQueen kört din hoj i en film. 40 poäng.
21. 10 poäng för varje synlig kvadrat-tum av motorn.
22. 55 poäng för magnetändning. 50 till om tändförställningen kärvar & ger bakslag så du nästan bryter benet.
23. 75 poäng för ett brutet ben.

24. Går din hoj märkbart bättre fuktiga dagar då tjocka dimbankar förekommer ungefär som i "Baskervilles hund" med Peter Cushing som Holmes, plus 35 poäng

25. 50 poäng om din kopplingsjustering på din hoj är så invecklad & komplex att endast en tystlåten eremit maskinist & fd RAF Gloster Gladiator mekaniker vid namn Alistaire, som bor på en avlägsen gård i Vermont, kan få den att fungera

26. 20 poäng till om Alistaire vill ha en stark Stiltonost Isle of Isley singlemalt Scotch som "gåva" innan han funderar på att ta sig an din hoj.

Ytterligare 10 om Alistaire sägs ha mördat en man som kom med fel sorts ost.

511/HJ



ETT MÄRKLIGT LIV

Det är något mystiskt kring Desmodromikdoktorn Fabio Taglioni. Vår CD-man i Australien, Ian Fallon har varit i Bologna för att reda ut den invecklade myten.

En konstruktör eller ingenjör som lyckas slå mynt av sin individualitet, är en del av en märklig europeisk & speciellt italiensk tradition.

Kanske därför att italienska ingenjörer inte gillar grupparbeten eller på grund av något nationellt särdrag av individualism. Historiskt sett har det aldrig varit särskilt mycket grupparbeten i den italienska motorcykelindustrin. Individuella konstruktörer har gått in i sina projekt med en passion, njutande av den nära kontakten med sina skapelser från utkast & kalkyler via ritningar till prototyper & till slut i produktionen.

Italienska ingenjörer har dock oftast flyttat från fabrik till fabrik & bara lämnat sina spår under en viss tid men utan känslan av stabilitet som uppstår vid en längre "ämbets-tid".

I detta avseende är Fabio Taglioni unik som har stannat hos ett märke i nästan 40 år.

Utan tvekan är Taglioni en av de största motorkonstruktörerna från den italienska skolan & också en produkt av en strålande tid inom italiensk motorcykel konstruktion, -50 talet.

Detta såg legender som Ing. Guilio Carcana från Moto-Guzzi & Ing. Piero Remor från Gilera & sedan MV. De konstruerade motorcyklar som fullständigt dominerade Grand Prix racingen.

Som en följd därav, litar mycket av Taglionis konstruktioner på 50- talets idéer & praxis. För detta har han kritiserats, speciellt för sin entusiasm för Nortons Joe Craig.

Han har alltid hållit på principen att ju lättare & enklare konstruktion desto bättre. Det var en fråga om att balansera mellan effekt, vikt & komplexitet. Detta gjorde att han lät bli vattenkylning & 4-ventilare i det längsta.

Bologna är huvudstaden i Emilia Romagna där traditionen inom motortävlingar & ingenjörskunnande alltid varit mycket stark. Inom några mils radie återfinns både Ferrari, Masarati, Lamborghini, Bugatti, Morini samt Ducati.

Inte långt därifrån i Lugo, föddes Fabio den 10:e september 1920. Som så många andra unga italienare kom han i kontakt med motorcyklar & blev särskilt fascinerad av motorer. Han var lyckosam nog att få stifta bekantskap med många olika cyklar, som tex Rudge Ullster, BSA Gold Star, Guzzi Airone, Peugeot & Motosacoche, innan han började på Universitet i Bologna.

Kriget avbröt studierna men han tog möjligheten att bredda sitt tekniska kunnande när han hade hand om en verkstad på Sicilien som reparerade militära fordon.

Han hade inte bara kul med att trimma militärhojor på fritiden, utan var också involverad i flygplans reparationer på plan som skadats i Nordafrika. Han blev imponerad av tekniken bakom flygplanskonstruerandet.

Allvarliga benskadador uppstod när de allierade landade på Sicilien & detta gjorde att han blev utskrivnen ur det militära & de följande sex åren studerade han först vid Universitetet i Bologna & sedan vid en tekniskskola i Imola, en stad som 25 år senare bli skulle synonymt med Ducati & Taglioni.

Under den här tiden gjorde han en del konsult uppdrag & gjorde bland annat en 75cc motor med överliggande kam till Ceccato samt en dubbel-kamstopp som dock ej gick i produktion.

Hans riktiga genombrott kom dock när han blev erbjuden anställning hos FB Mondials tävlingsavdelning i Bologna 1952. Med konstruktioner av den välkända Alfonso Drusiani, hade Mondial just vunnit 3 st VM titlar i roadracing 125cc, Taglioni skulle utveckla tävlingsmotorn samt en kuggdriven sohc motor på 175cc. Men han stannade inte länge hos Mondial.

Ducatichefen Dottore Montano hade upptäckt hans talang. Den 1:e maj 1954 började Taglioni som chefskonstruktör, men bara på ett ettårskontrakt.

Idag, vid en ålder av 74 års ålder är han ofta på plats på Ducatis konstruktions avdelning.

Hans första uppgift var att konstruera en överladdad 50cc hoj för rekordslagning men det avbröts när företaget beslöt att koncentrera sina ansträngningar inom andra områden. Taglioni insåg snart att de 98cc ohv motorer som Ducati tillverkade hade sina begränsningar inom racing & började konstruera en ny motor. 98cc Gran Sport eller "Marianna" blev en omedelbar succé & blev förlagan till en rad av enstånkor under de följande två decennierna. Den gav också Taglioni en bas för införandet av en idé han hade arbetat med sedan 1948; desmodromisk ventilmanövrering.

Hans 125cc desmo racer dök upp 1956. Hans produktivitet vid den här tiden var extra stor, inte bara med encylindriga desmos utan även två cylindriga 125, 250 & 350 racers producerades också.

Under tiden som följde intog han rollen som teknisk chef i fabriken & hade kontroll över alla projekt inom den budget som gavs av ledningen, som vid den här tiden bestod av ett konsortium mellan den italienska staten & Vatikanen.

Många av hans projekt lades dock på hyllan av ledningen (t.ex. den 1260 kubiks v-fyran "APOLLO" från 1964); men han såg sin dröm om den första serieproducerade desmodromiska motorn gå i uppfyllelse 1969.

1970 var Ducati Meccanica i kris, liksom hela motorcykelindustrin, företaget gick in i en annan statlig industrigrupp "Gruppo VM". Den nya ledningen beslöt omedelbart att introducera en 750, vilket var en stor höj på sin tid. Taglioni med två medarbetare konstruerade hela cykeln, inte bara V-twin motorn.

"Ramar konstrueras inte, de växer fram långsamt och är oseparatorbara från resten av maskinen" sa Taglioni 1975. V-twins konceptet sträckte sig tillbaka till 1949, när Taglioni hade gjort ritningar till en 250cc v-fyra. Senare, när han kunde se att framtiden för kamskafts V-tvinnan endast var begränsad av att den var för dyr att producera och bullrig, fortsatte han att vurma för den 90 gradiga V-twins layouten. Han hade redan 1973 byggt en 500cc experimentracer med Gilmer-tandade kamremmar och denna blev mycket av basen för Pantahn, förutom det att prototypen hade 4-ventils toppar. I luftkylt utförande med stor vinkel mellan ventilerna, visade den inte någon särskild fördel mot två-ventilaren som nu hade en 60 graders ventilvinkel istället för 80 graders, som på stånkorna och 750-tvinnan.

Ändringen till en mindre ventilvinkel kom efter 1973 års Imolaracer. Taglioni fann också att dubbeltändningen på alla racingduccar inklusive 1972 års Imola höj, nu blev onödig på grund av det förbättrade förbränningsrummets form.

Hans konstruktioner hade alltid gjorts med kraftig virvelbildning in i förbränningsrummet och hans kommentar till detta var "Vi prövade dubbeltändning på de första 750:orna, men vi insåg att i praktiken, tack vare förbränningsrummets fördelaktiga form, behövdes det inte och det gav ingen extra effekt".

Hans triumf var 600 TT2:an som använde Pantah-motorn samt hans egenkonstruerade ram. Den sammanfattar hela hans filosofi hur en effektiv racehöj skall vara genom en god balans mellan vikt, effekt och väghållning. Den blev förvånansvärt framgångsrik och tog hem fyra "världstitlar" mellan -81 och -84. På grund av den mycket snabba utvecklingen inom däcksteknologin är det mycket troligt att en höj med ett sådant relativt stort effektunderläge aldrig kommer att upprepa något liknande.

Vid den här tiden hade Taglioni flera problem för att få sina idéer godkända av ledningen och det tidiga 80-talet var inga goda år för Ducati. Kvaliteten var ojämn och cyklarna var inte så lättsålda. Vad som inte är så allmänt känt är att Taglioni sade upp sig 1983 efter att ha fått nog av VM-gruppens dåliga företagsledning. Men när Cagiva tog över 1984 insisterade de på att han skulle komma tillbaka, och så skedde också.

Han ledde sedan utvecklingen av 851:an, vilken av många uppfattats som ett Bordi-projekt (Taglioni fick dock ge sig med avseende på 4-ventilstoppar vilket Bordi insisterade på.)

Taglioni själv är en anspråkslös man. Han är gift med Norina. De har en dotter, Piera och ett barnbarn, Luca. Hans passion förutom motorcyklarna och familjen är orkidé odling, vilket han är mycket duktig på, han har över tusen arter.

Trots att han har varit pensionerad i ungefär 10 år har han fortfarande ett stort inflytande över utvecklingen, till och med på radfyran och behandlas med stor vördnad (Det sägs att den dagen han går bort kommer hans spöke ändå alltid att finnas kvar på fabriken).

Otvivelaktig är Fabio Taglioni en av de riktigt stora. Hans konstruktioner har varit lyckosamma på tävlingsbanan såväl som på försäljningsmarknaden och de är unika. Ingen annan har lyckats så bra med desmotoppar inom racingen eller på gatan och sedan 1980 har alla Ducati haft desmotoppar, vilket är ett nog så starkt bevis på Taglionis inflytande.

Arvet av hans konstruktioner parat med individualiteten, kombinerar inte bara det bästa inom italiensk ingenjörskonst utan också skönhet, skapat av en konstnär som uppskattar vackra exotiska blommor.



Fabio Taglioni om :

Desmodromik.

Vid en fråga om varför han valde desmosystemet svarar Taglioni att det blev attraktivt, speciellt på små högvarviga motorer, "därför att ventilfjädrarna av "hårnålstyp" var så otillförlitliga i början av 50-talet".

1974 års 750 V-twin

"Med detta konceptet hade vi den bästa och smidigaste motorn. Vibrationerna ökar vid en mindre vinkel, men vi har två stora nackdelar. Den första är bullret, det är mycket svårt att få två stora cylindrar tysta och för det andra är det svårt att göra en ram till den. Vi brukar säga att den är svår att klä. Den är som en kvinna, du kanske träffar många vackra flickor men till slut gifter du dig med din fru".

Fyrcylindriga maskiner

"Problemet är att vrid-momentet är dåligt på lägre varv. Våra 750 desmos, med lägre toppeffekt, kunde slå effektstarkare hojar på grund av vårt högre vridmoment. 72års Imola höj gav 86 hk vid 9200 rpm men gav hela 64 hk vid 6000 detta var betydelsefullt för oss".

Racing

"Jag är en race man, jag älskar att tävla. Detta är vår reklam. Om vi bara sa att vi var bäst skulle ingen tro oss. Jag tror att det är bättre att hålla en låg profil och åka ut och vinna. Vi hade problem med att etablera 750:n på marknaden och reklamen fungerade inte. Men när vi vann Imola 200, vann vi också marknadsandelar". IF samt 511/HJ

916 LIMITED EDITION SENNA

(DUCATI'S LYX CYKEL...)

En kompis i klubben har ringt till oss nu i över en månad å velat att redacc skulle ta med 916 SENNA'n (en av de få som kanske skulle ha råd att köpa en ?)

Cykel'n skulle lanserats i samband med Formel 1-loppet i Monaco, 15 maj (-94) men det blev inställt efter Senna's dödskrasch som hände vid Italienska F 1-loppet på Imola två veckor tidigare (inte så konstigt att det blev inställt, eller hur ..).

Senare gav Senna's änka fabriken tillstånd att använda sig av hans namn, så nu har det tillverkas 300 stycken Limited Edition Senna 916:on.

Till Sverige kom det tre stycken i slutet på augusti. Innan dess var det oklart, när man frågade Nordbecks svävade han på svaret, om det skulle bli tre eller fler. De som kom kostade nästan som en SP (150000 kr) och är redan sålda. MC-Huset i Malmö har dock sin kvar, men den är inte till salu. Samlarhøj, precis som den nya Hailwooden han har stående där.

Det trevliga (?) i det hela är att vinsten från försäljningen utav denna replica går oavkortat till gatubarnen i Brasilien. Så de som köpte en sådan vet att det inte är bortkastade pengar (läs: köpa japs...) !! Senna var ju djupt engagerad i gatubarnens misär och därför går pengarna till ett välfärdsprojekt.

Vad är då skillnaden på en vanlig 916 och SENNA'n ?

Förutom den silvergrå färgsättningen inkluderas det en Öhlinare baktill samt gjutjärns skivor istället för de vanliga "plåtskivorna".

Justerbara kopplings och bromshandtag, en lättare bakram och ett knippe kolfiber grejor !

För alla er som är helgalna i data (som försteredacctor'n):

Med tom tank väger den 195 kg och då ligger 96 kg på framhjulet samt 99 kg baktill !

Motorn är den gamla vanliga V-twinen med 90° mellan cylindrarna och har 94 mm i borring samt 66 mm slag. Detta bildar 916 cc med 114 hästar på veven vid 10.500 varv per min. Kompressionen ligger på 11.2:1. Fyrventilat och dubbla kammar som drivs av remmar.

En injektor till varje förbränningsrum finns det också, precis som på Bipostomodellen. SP:n har två.

Kylarsystemet tar 3.5 liter, termostaten öppnar vid 75° C samt fläkten kommer igång vid 92°C och stängs av då givaren ger 87° !!

När cykeln går framåt sköts det av ett framdrev på 14 tänder. Det sätter sina tänder i en D.I.D 525 HV 5/8"X5/16" som skickar kraften vidare till ett drev med 36 tänder.

Fälgarna är 3.50X17 fram, skodd med 120/70-17 samt 5.50X17 bak och 190/50-17 !!

Showa upp och ner-gaffel som har en innerdiameter på 43 mm och bromsarna kommer med Ferodo 450 belägg.

Annars njut av bilden.

REDACC



Mr. Fogerty, Mr Castiglioni and Miss Senna (dottern)

OLIKA LIKHETER

FÖRSTA FRAS-HJÄLPEN

Nedanstående uttryck är hämtade från British Bike och diverse andra idékäckare. Här är de träffande fraserna använda av människor associerade med...

...Moto Guzzi Daytona

- Centralstöd är för mesar!
- Den här parkeringsplatsen skulle varit planare!
- Men enligt lampan *var* neutralen ilagd!

...Ducati

- Det är 'Motorcyklarnas *Ferrari*', inte Fiat.
- Jag har hört att torrkopplingar *ska* låta så här.
- AKTA! Sidostödet är fjäderbelas...
- Låt *MIG* lyfta upp den.
- Hördu, 500 mil mellan ventiljusteringar är lång tid!
- Det må vara hänt att den är dyr, men den kolfiberskärmen gör hojen god för ytterligare 3 km/h!
- VA? VADÅ? VAD MENAR DU MED ATT DEN LÅTER FÖR HÖGT?

...Honda CBR600F2

- Polisen, jag är för liten för att lasern ska kunna sikta in sig.
- Min kiropraktor säger att det kommer förs-vinna.
- Men jag gillar grafiken!

...Harley Davidson

- De bygger inga flygplan!
- Det följde inte med några verktyg. Det följde med en pick-up!
- Ha! Jag kunde kört förbi dig om jag velat!
- Är skorpionatueringen verkligen en del av ceremonin?

...nya Triumph

- Klart den är engelsk! Ser du inte flaggan på kåpan?
- Men GPZ900R var verkligen en klassiker!
- Kawasaki levererade bara mätarna.

...Honda ST1100

- Den bara ser ut som en K-fyra.
- Karaktär? Vem f.n bryr sig om karaktär?
- Nej, det är Vinge-killarna som kör ljusshow.

...Gold Wing

- Country & Western är på knapp 3.
- Hördu! Den görs faktiskt i Maryville i Ohio USA.
- Men det *känns* inte som 400kg!
- Hela klubben kommer hit och hjälper till. Det är ungefär som att resa hus.

...Bimota

- Nej, jag bröt benet när jag ramlade av plånboken.
- Om ändå Armani kunde sy skinnställ.
- Vad menar du? Köra den?

Nici Cederlundini

FERRARI = DUCATI

Det sägs ju alltid att Ducati är motorcyklarnas motsvarighet till Ferrari. Här är en samman-ställning på vilka Ducati som liknar vilka Ferrari. Listan gör inga som helst anspråk på att vara komplett eller riktig.

Ferrari V-12	Ducati kamskaft
250 GTE 2+2	750 GT
250 GT	750 Sport
250 GTO	750 SS
330 GT 2+2	860 GT/S
365 GT 2+2	900 GTS
275 GTB	900 SS
365 GTB/4	900 MHR
365 GT4 2+2	900 SD
365 GTC	900 SSD
365 GTB/4 BB	1000 S2
512 BB	1000 R

Ferrari V-6/8	Ducati gummiband
206 GT	500 SL
246 GT	600 SL
308 GT4 2+2	600 TL
308 GTB	750 F1
Mondial	750 Paso
328 GTB	750 Sport/SS
288 GTO	851
F40	888
TR	900 SS
456 GT 2+2	906 Paso/907 ie
F130	916

Andra analogier:

Moto Guzzi = Maserati
Laverda = Lamborghini
Alfa Romeo = Moto Morini
Lancia = Benelli och MV Augusta = Bugatti
(ja, jag vet att Bugatti gjordes/görs i Frankrike, men märket var/är italienskt)

Nici Cederlundini

DET HAR MULLRATS...

Detta är väl inte direkt nytt när denna tidning dimper ned i lådan, men i alla fall:

...att ett nytt MC-märke är fött i Sydafrika, Patriot. Deras första cykel lanseras i England i år. Enkelsits, 62hk, 600cc, fem ventiler, tre tändstift, vattenkyld. Rotax står för kraften. Kolfiberkåpor och stålram. Den kommer att heta Patriot Missile och kosta £4.000.

...att feta knuttar och bilister i Grekland får det svårt nu. Regeringen där har beslutat att den som väger mer än 60% över genomsnittet kommer att förlora sitt körkort! Bli vegetarianer om vi kommer in i EG!

...att Hells Angels talesman, Sonny Barger, har förstört Harley's "skitiga" image. Han uttalade sig för en tidning att Hardly Davidson säljer Änglarnas image till Yuppies som köper softtails, hänger på barer och föröker bete sig som om de vore riktiga dynghögar. Sedan kom bomben: "Enda skälet till att jag kör Hardly är för att det finns en affär i närheten som reparerar HD, annars hade jag kört Honda."

...att 47% av mc-försäljningen över där -93 bestod av Kryssare typ Hardly, Yamma Virago och Hånnda Skugga. Totala försäljningen gick upp med 6.4% till 290.000 sålda motorcyklar.

...att Virginio Ferrari körde ett race för Ducati på Italienska WSB.

...att Scott Russell har fått dåligt självförtroende p.g.a. fyra krascher på lika många veckor. "Ingen av krascherna var mitt fel, men det har fått mig att undra varför jag håller på. Tyvärr kan jag inte tjäna lika mycket pengar på något annat. Jag är så trött på att resa, uttråkad på racing och att vinna betyder inte så mycket längre. Jag har två år kvar hos Kawasaki och när det är över får jag se hur mycket pengar jag har kvar på banken och slutar förmodligen". Varför inte lägga av med en gång och komma igen om tio år. Kunde Mike the Bike så kan väl Russel?

- Jodå, ändringen kom. Han har tagit över Kevin Schwantz 500 Suzuki nu när han definitivt lagt hjälmen på hyllan.

...drottning Elisabeths hovjuvelerare har guldpläterat en Monster. Drygt ett halvt kilo 24 karat guld på det mesta inkl. bultarna i generatorm! Kamrenskåporna var de tvungna att lägga ett tunt lager koppar på innan de la guld. Det ville inte fästa annars. Har du dålig smak? Då är den din för endast 100.000. Pund!

...tillverkningen av Laverdas 650 är i full gång (om man med full gång menar 5 om dagen. Anledning till detta är att de inte får tag i tillräckligt kvalificerad personal). De 120 första blir en Special Edition med kevlar i kåporna och numrerad upplaga. 68 går till England. Även en Limited Edition kommer tillverkas med namnet 'Formula'. Enkelsits, lättare, lite mer hk och annan färg (S.E.'n är orange), Weber/Marelli insprutning, White Power dämpare och Marchesini fälgar.

...trippeln på 1000cc från Laverda Jota kommer kanske 1996 i en ny ram och efterföljs av en helt ny vattenkyld dito.

Nici Cederlundini

...att vi grabbar som kollar in Baywatch kan lägga av nu. Pamela Andersson är nämligen på smällen utanför kameran och alla chanser till avancemang på den fronten är alltså grusade. Men det är klart, vi har ju brädat förr, eller hur!

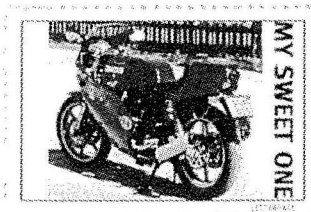
Trollis

DIKT

(av T.J. Noto)

Oh I love Ducatis
because Ducatis are wonderful things
their heads are driven by rubber (bands)
their valves have got no springs
they roar, they jingle, they chatter, they
break
because of the wonderful things they do
but the most wonderful thing 'bout Ducatis
is that they only make a few

- Så sant som de é sagt, eller hur !!!!



MATNYTTIGT

Här är lite adresser och telefonnummer jag fått via Ducati-listan på Internet (läs Jan's spalt i nr 5/93). Hoppas något kan vara till nytta.

Fast by Ferraci
PA USA
215 657-1276 TFN

Pro Italia Motors
3518 North Verdugo Road
Glendale CA 91208 USA
818 249-5707
818 249-3402 FAX

Syd's cycles
6600 Haines Road
St. Petersburg FLA 33702 USA
813 522-3333

Vee Two Engineering
15/108 Beechboro Rd.
Bayswater
WA 6053 AUSTRALIA

Ducati International Owners Club
Joel Eliel Gonzalez
PO Box 650857
Miami FLA 33265-0857 USA
305 255-5007
305 378-0780

Gio. Ca. Moto
NY USA
516 674-3319

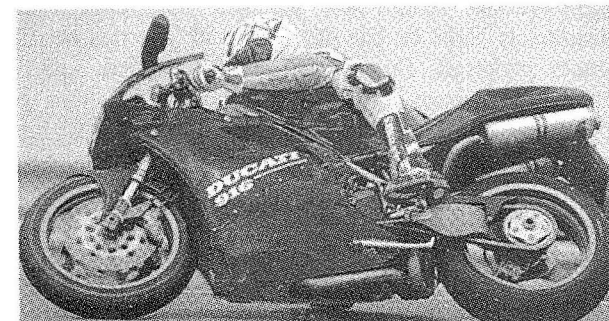
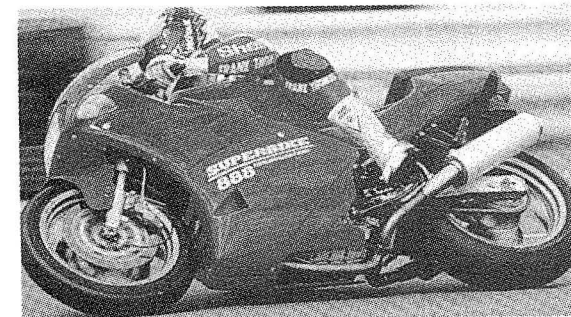
Powerbronze
England
0903-507300

Race Italia
P.O. Box 173 Macclesfield
Cheshire SK10 3NT
England
0625-434637 (tfn/fax)

Staccato Classic Racing Components
57 Primrose Corner, Woodbastwick
NORWICH NR136JL
England
0603-721493
0603-713553 FAX

De två sista gör bl.a. utsökta delar med exceptionell kvalitet (enl. de som köpt) till encylindriga Duccar.

Nici Cederlundini



ÄR DET NÅN VITS?

Tre knuttar dör och hamnar i himlen. Den förste kommer fram till Sankte Per som säger:

-Jag har bara en fråga till dig innan du släpps in. Var du trogen mot din fru?

-Ja! Jag tittade inte ens åt någon annan kvinna!

-Ser du Bimotan där borta? Den är din!

Knutte #2 får samma fråga och svarar:

-En gång råkade jag ta ett snedsteg, men jag erkände för min fru och hon förlät mig.

-Ser du F1:an där? Den kan du köra med här i himlen.

Den tredje knutten kommer fram och säger:

-Jag måste erkänna att jag raggade så mycket spöttor jag hann med och det var en hel del det!

-Ok, men i grund och botten är du en reko kille, så du kan ta GSX R'en där borta.

De tre knuttarna tog sina cyklar och begav sig iväg på de otaliga kurviga nyasfalterade vägar som finns i himlen (det existerar inga raksträckor där!)

Några veckor senare kör #2 och #3 tillsammans förbi en bar där de ser #1's Bimota parkerad. De går in och hittar honom med pannan i bordet och 10 flaskor Copertino omkring sig. De går fram och undrar vad som kan vara så hemskt. Han har ju ändå hamnat i himlen och han kör Bimota. -Jag såg min fru idag.

-Vad kul! Men, vad är det då som är problemet?

-Hon körde en Y*m*h* YSR-50!!!

BESIKTNING

Måndag morgon, regn och klockan var sju ... Satt och huttrade på min Paso utanför stationen, en gul saftblandare på väggen vaknade till liv och jag rullade in i hallen med tändningen avstängd. En skara av gråblå män släntrade ut ur pausrummet, åtföljda av doften av automatkaffe och cigaretttrök. En av dem styrde kosan mot mig. Kollegorna skrattade och frågade om han skulle ut och provköra den där! Den drabbade muttrar något att han ska fanimej inte ut och köra på den där i det här vädret. "Jaha, då börjar vi la då" åtföljt av en djup suck. Han gick ett varv runt hojen, sparkade patetiskt på bakdäcket och konstaterade att "jävligt breda däck dö!" Jag nickade instämmande. "Meckar du själv?" Jag nickade. "Dra upp den på centralstödet så kollar vi framhjulslagret" Går inte, ljög jag. "Vafför?" Nå det finns inget centralstöd på den här modellen (det låg hemma i garaget). "Nähä, då skiter vi i det och kollar in ljuset" Så gjordes vilket inte vållade några problem. "Italiensk hoj" Jag nickade. Den gråblå satte sig på huk och fattade bromspedalen mellan tummen och pekfingret. "Bra broms eller?" Jag nickade. "Originalsystem?" Mitt huvud for upp och ner som på en hårdrockare. Jag började få mina misstankar att han bara testade mig då bakdäcket var slitet och det inte var originalsystemet som satt på. Ännu ett varv runt hojen presenterades av den gråblå utan några kommentarer. "Svårt med reservdelar?" Nä, inte direkt, mumlade jag. En lång tystnad uppstod. Mannen tar fram pennan, tittar på mig under skärmkanten och frågar. "Tycker du själv att den går bra?" Jag nickade. "OK, kör försiktigt" sa den gråblå och drog ett diagonalt streck

173/RA

10 SKÄL ATT KÖPA EN NY DUCATI

10. Du får uppleva lukten av en ny Ducati.

9. Du behöver inte äta, dricka eller sova på flera veckor. Tänk på pengarna du sparar!

8. Du kan svänga dig med ord som "desmodue" & "desmoquattro" bland medarbetare och föklara hur desmodromiskt styrda ventiler fungerar,

7. Du möter trevligt folk. Speciellt vid stoppskylten och parkeringsplatser. Typen som undrar "Ducati? Vem gör dem?"

6. "Rassel, rassel, rassel o pling"-koppling

5. Du lär känna din kiropraktor och massös bättre eftersom du behöver besöka dem oftare.

4. Träffa vackra människor som ber att få åka med "lean, mean sex machine"

3. Bli indoktrinerad av Svenska Ducatiklubben och spela Ducati Passions till och från jobbet, på jobbet, i duschen och som godnattvisa.

2. Hänvisa till Massimo, Claudio och Luigi. Låtsas att du känner dem personligen.

1. Du får köra den läckraste, sexigaste, snabbaste, lättaste, mest underbart rytande SFI™-röda motorcykeln på denna jord (SFI™ - röd= Screaming Fucking Italian Röd)

10 SKÄL ATT INTE KÖPA EN NY DUCATI

10. Konstant rädsla att tappa cykeln och skada kåporna.

9. Sträckan till jobbet är alldeles för kort.

8. Motorn rister när den är kall.

7. Sidostödet är värdelöst.

6. Dina kompisar kommer att tjata om att få prova den.

5. Ventiljustering ofta och dyr.

4. Allting på cykeln går att byta ut mot något ännu dyrare.

3. Styrutslaget är värdelöst.

2. Du måste köra in den. 100 mil "ge f.n i gasen"-tortyr.

1. Du blir tvungen att tala om för alla ovetande att "DUCATI gör de läckraste, sexigaste, snabbaste, lättaste, mest underbart rytande SFI™-röda motorcyklarna på denna jord".

Nici Cederlundini

SANNINGENS ÖGONBLICK 2

HEJ ANKI !

Jag heter Gun och är 47 år. Tack för din artikel som så klart och sanningsenligt avslöjar hur det är att bo ihop med en MC- och dessutom Ducati-entusiast. Min man har alltid gillat motorcyklar, egentligen alla utom japanska, tills han för åtta år sedan blev Ducatifrälst. Det första inköpet blev en Hailwood Replica. Den jobbade han med i ett par år tills den en vacker dag stod där nyrenoverad och glänsande röd. Den kallas för pärlan och luftas bara när det är garanterat vackert väder.

Men Anki, vänta bara tills ni får barn och barnen växer upp. När äldsta sonen fyllt 18 och tagit MC-kort för tung hoj inhandlades Ducati nr 2, en 600 Pantah. Tur nog har vi snälla grannar som står ut med ljudet av två Ducati när far och son ska ut och åka en sväng.

Nu håller de på att bygga ihop sin tredje Ducati. Det passar bra eftersom den näst äldsta sonen också snart ska ta MC-kort. Yngsta sonen är bara femton och kör moped än så länge.

Jag kände så väl igen mig när du skrev om Ducati-klistermärken och motorcykel-tidningar. Ett tag prenumererade vi på sex st MC-tidskrifter. Vi hade råd med det eftersom jag lånar mina böcker gratis på biblioteket.

För två år sedan köpte vi ny spis. Min man skulle byta ventilstyrningar och måste värma toppen i ugnen. Efter det hade allting som bakades och lagades i ugnen en svag smak av olja. På grund av den nya spisen har han nu införskaffat en kokplatta till garaget där han gör sina uppvärmningar.

Varje sommar åker vi på två till tre veckors MC-semester nere i Europa, åker vackra vägar, äter god mat och har det allmänt mysigt. (Jag kan rekommendera Korsika på motorcykel). Då får jag beviset på att han fortfarande älskar mig mer än sina Ducati-motorcyklar. Hailwooden får vackert stå kvar hemma i garaget.

För att jag ska ha det bekvämt och sitta bra skjutsar han runt mig på en BMW K75 RT. Det kan man kalla bevis av kärlek av en Ducatist.

Ni kvinnor och män som läser detta, skriv gärna och berätta om Era erfarenheter av att nära umgås med Ducatister, manliga såväl som kvinnliga. Det är alltid roligt att höra också om andras vedermödor på detta område.

Med vänlig hälsning

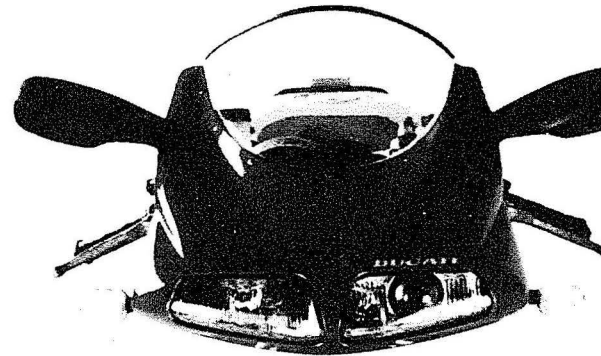
Gun

Sveriges
Största **MC-VARUHUSET**



VI HAR DET DU OCH DIN MC BEHÖVER

NYA MC	Vi säljer allt som är värt att köpa, men gärna DUCATI.
BEG. MC	Jätteurval med fräscha beg. mc med SMR-Garanti.
TILLBEHÖR	Kläder och prylar i mängd till kanonpriser.
VERKSTAD	Vi servar och reparerar allt som går att laga.
UTHYRNING	Hyr en hoj innan du köper den. Hyran räknas av !



**SISTA MINUTEN
NÄSTA ÅRSKULL AV
DUCCARNA HAR REDAN
BÖRJAT TRILLA IN. DE ÄR
SOM ALLA VET SNABBA PÅ
VÄGEN, MEN FRÅGAN ÄR OM
DE INTE ÄR ÄNNU SNABBARE
UT ÖVER TRÖSKELN. DET
VILL SÄGA ATT DU BÖR HÖRA
AV DIG OM DU ÄR SUGEN.**

Sugen på en ny Duce ?

Vänta inte !!! Godbitarna tar snabbt slut:
SP - redan försent !
Biposto - kanske, men de är nästan slut.
Övriga - finns ett tag till.

Aukt. åter-
förs. för:

DUCATI

och

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

Box 84
293 22 OLOFSTRÖM

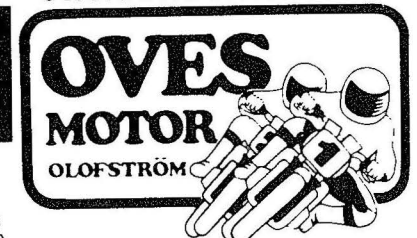
Besök oss på
Ekhagsvägen 3

Försäljning 0454-423 55 ÖPPET: Månd. - Fred. 9 - 18
Verkstad/lager 0454-418 00 Torsd. 9 - 20
Fax 0454-407 38 Lörd. 9 - 13



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

96:ORNA HAR KOMMIT !!



955 CC UPP TILL 995 CC !!

NU BARA 5 CC FRÅN DEN NUVARANDE MAXIMIGRÄNSEN PÅ 1.000 CC.

"När vi höll fullt var Scott Russells Kwak lika snabb som min Ducati förra säsongen och Hönas RC 45:a kommer garanterat att gå fortare i år, så det är viktigt att Ducati blir ännu snabbare" sa Fogarty till Cucciolo tidigt i våras.

Det var vid en officiell visning och lanseringen av det Österrikiska Promotor Team, en av Ducatis fabriksstall i WSB som den större motorn "tittade fram" !

Promotor Team som har engagerat förarrör Troy Corser från Australien och Amerikansk mästare i Superbike -94 samt joddlaren Andreas Meklau som kom sexa i fjolårets WSB - på en 888...

Teamchefen är ingen mindre än förre WSB-stjärnan Davide Tardozzi med Tino Villa som skruvar med hojarna (förra året skruvade Villa på GP 250-föraren Doriano Rombonis fabriks NSR.

Det andra teamet har som bekant haft Fogarty och Lucchiari som förare och utgått direkt från fabriken. Tardozzi är värd för Corser i sitt egna hem, för att Australienaren Corser skall känna sig hemma i Europa. "Jag vet hur det är att vara så långt hemifrån (är Corser mammakär...??), det är inte handen som sköter gasen, det är huvudet. Om föraren inte är glad till sinnet så blir körningen lidande" påstår Tardozzi.

Corser kunde ni alltså ha ringt till, hemma hos Tardozzi.

VAD HAR HÄNT MED TEKNIKEN...

Rent tekniskt har man förutom kubikökning även höjt kompressionen från 11.5:1 till 12:1, detta tack vare minskning av volymen i cylinderhuvudet. Bänktester har visat på 160 pållar...

De övriga modifikationerna är viktrelaterade, förbättring av våghållningen och höja pålitligheten. Fabriken skickade iväg modellen på stort bantningprogram under vintern, väger nu 147 kg istället för tungviktarkilon'a; 150... Alla fabrikscyklarna kommer att ha magnesiumsving för överviktens skull, tyvärr kommer vi på gatan att få nöja oss med sving i aluminium.

Fogarty provade magnesiumsving halvvägs in på förra säsongen och fann att det var en stor förbättring.

"I början av säsongen kunde jag inte få ner effekten i kurvorna men när materialet i svingen ändrades och förlängdes blev det mycket bättre" berättade Fogarty.

"Där finns fortfarande problem med att byta riktning snabbt på maskinen och antagligen har det blivit värre tack vare svingens förlängning, men man kan inte få allt" fortsätter han.

I år har Fogarty med hjälp av svenske Anders Andersson, fd. Öhlins, koncentrerat sig på att förbättra "främre fjädningen" av cykeln, arbetat med olika mått på gaffelkronorna för att "spetsa till" styrningen. Man har även provat att förändra bakstudsens länkage.

Problemen som man i fjol hade med ventilmaterial - använde sig av stål med mycket kol (enligt Bordi) men i år skall man ha använt sig av härdat stål med en kolbeläggning på ventilererna.

Materialet som man använt i vevhuset har också ändrats för att de inte skall spricka. Nya förstärkta vevhus började man använda ungefär halvvägs in på årets säsong.

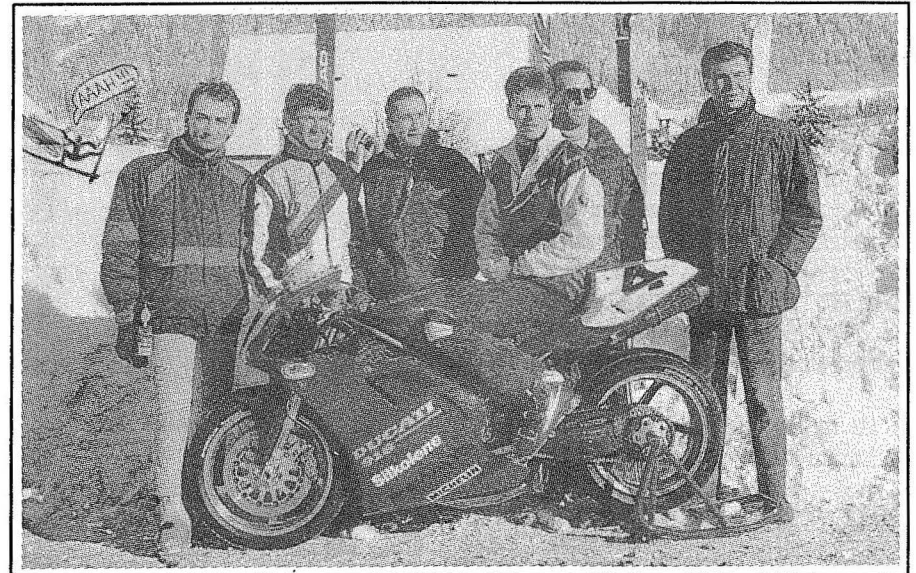
"-93 var motorras ett stort problem, men förra året igen (-94) bytte vi helt enkelt motorer med jämna mellanrum (det tar två man 15 min för ett komplett byte) för att

slippa problem. I år har de hållt riktigt bra, men vi kör bara 30 mil med dem, sedan är det ut för service och i med nästa.

Under säsongen som gått har det trots allt visat sig att lilla motorn (955 cc) räckt till mer än väl. Vi har bara provkört den stora vid några enstaka tillfällen. På racen har vi kört med den lilla. Tyska DNL har däremot haft den stora för utvärdering.

Främsta anledningen att man inte bytte till den stora sägs vara att man inte ville bli alltför överlägsen. Då hade det säkert blivit ännu fler regeländringar till 1996.

Här nedan ser vi från vänster Ducatis Claudio Dominicelo, Corser, Tardozzi mekaniker Villa samt Bordi. På cykeln sitter Andy Meklau och torrbröter. Om ni tittar mycket noga så ser ni Cucciolo's utsände i bakgrunden ...fick naturligtvis inte ordning på skidorna så han hann komma med på bilden, men så är han från Skåne också...



MINI-INTERVJU MED BORDI

Mannen bakom Ducati's vätskekylda V-twin tror att fyrtaktare är racingens framtid och att tvåtaktare kommer att självdö !!

Den Italienska ingenjören säger: "Tvåtaktare har inte någon framtid i och med att ingen har hittat ett effektivt sätt att reducera avgaserna. (Cucciolo's utsände var naturligtvis så dum så han frågade Bordi och fick en entimmes utlägg, suck det är inte lätt att vara reporter...)

Australiensiska firman Orbital har patenterat idéer som kanske är en lösning men det är inte möjligt att massproducera dem än".

Bordi som nu har blivit, efter Claudio Castiglioni, Cagivas högste chef. Det var bland annat Bordi's synpunkter som gjorde att Cagiva slutade med GP-cirkusen och istället engagerar sig i den nya fyrcylindriga maskinen.

"Vi kommer att tävla med den när vi märker att den hänger med de andra (med andra ord har de ingen brädska - kan det att ha å göra med Ducati's framgångar ??) och när den är det så kör vi den och 916 också, inte istället för... de är två olika maskiner och bägge är berättigade sin plats" fortsätter Bordi.

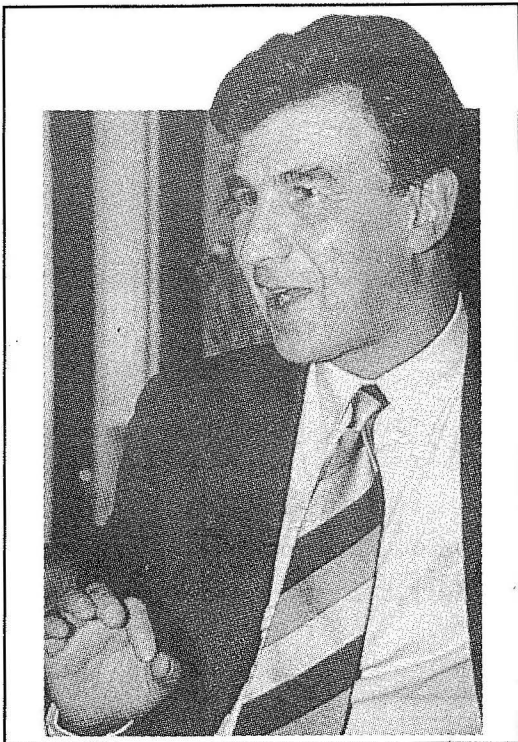
Just nu satsas allt krut på 916 och man kommer i år att tillverka 72 st 916 racing varav 60 st är till salu.

Åtta cyklar för fabrikssteamerna och fyra för utveckling...

Den Franske importören som körde ett team i Endurance VM förra året får även de fabrikscyklar.

Med enkelsving är 916 som gjord för sådana tävlingar och enligt Bordi var det en av anledningarna till att den just blev enkel !

REDACC



Här ovan ser Massimo Bordi som nu blivit chef nummer två (efter Castiglioni-bröderna).

ÄKTA REPLICA AV FOGGY'S HOJ

Tävlingsförare kan nu beställa sin Fogarty replica för ungefär 300.000 pengar. Som tidigare skrivet skall endast 60 stycken tillverkas, för försäljning, av den högvarviga å insprutade maskinen, men priset kommer att hänga på hur pass bra föraren är...

Ju bättre förare desto bättre affär, kommer att bestämmas mellan förare, importör och fabriken !

Racing modellen kommer att vara mycket lik Fogarty's - de som köpte en 1993 replica vet att fabriken inte ljuger om liknelsen, som japsen där bara kåporna överensstämmer...

En skillnad är bromsskivorna som på Fogarty's hoj var tillverkade i kolfiber.

Teknisk data:

Den totala vikten är 154 kg (detta utan bensin)

Till och med tanken är tillverkad i kolfiber och kevlar samt levereras färdig med snabbkopplingar och säkerhetsventil.

Motorn då, har måtten, borrh: 96 mm och slaget är 66 mm totalt blir detta 955 cc. På veven ska då vid gynsamma förhållanden finns 155 kusar när den snurrar med 11.500 varv per minut.

Fyrventilat är ju inget nytt å dubbla överliggande kammar. De använder AGIP 4 T Super Racing (levereras i låda med denna olja till tävlingsteamerna...) rinner genom en pump som klarar 2,6 liter per minut varje 1.000 rpm....

Tändstiften är Champions A 55 V, vem vågar ringa Biscaya å hör vad de kostar stycket ??

Framre drevet har 15 "tänder" medan det bakre har hela 37 stycken. Kedjan skall vara en D.I.D ERV2 - 5/8"X1/4".

Weber insprutning med dubbla injectorer på varje "cylle", som gärna går på 98-oktanig bensin.

Motorn sitter i ramen (låter konstigt, eller hur ?) som "stressad medlem", som vanligt alltså. Ramrören är gjorda i stål 25 CR MO 4 - tank, kåpor, "sadel" och luftintagningsboxen är alla gjorda i kolfiber och kevlar !!

1.420 mm i hjulbas å Öhlns styrdämpare. Samma firma har gjort den 46 mm ner å upp gaffeln, även bakkdelen har en så ädel beståndsdel, heter DU 3360 närmare bestämt.

Skivorna är 320 mm med ok som har cylindrar i diametern 32-36 mm, handtagets cylinderdiameter är 19 mm !! Bakre skivan har storleken 200 mm och okets cyl.diameter är 24 mm medan pumpen är låga 11 mm rund.

Framfälgerna i magnesium är femkrade i MT 3,50X17 storlek och det sitter ett Michelin 12/60 - 17 SC 1275 däck runt omkring (antagligen som skydd ??)

Bakfälgerna däremot är bara trekrad och har storleken MT 6,00X17 och är omgiven av ett Michelin däck 18/76 - 17 SC 1876.

Det ni...

ROSSE DA PERDER LA TESTA

Vad är det egentligen som skiljer en fabriksracer från en 916 Strada, det har vi väl alla någon gång frågat oss.

Motociclismo beslutade sig för att utreda saken och lånade därför Carl Fogartys maskin från -94 för att på Mugello kunna jämföra den med en standard 916 som man också tagit med sig. Förutom bantesten har man också kört 916 Strada i bromsbänk för att få svart på vitt vad den verkligen presterar. Resultaten gjorde ingen besviken men mer om det senare.

Förvandlingens historia

Hur mycket av gatmaskinen finns egentligen kvar i raceversionen?

Reglerna för Superbike föreskriver samma utförande på ramen, lika antal cylindrar, samma fjädringsgeometri och en vikt begränsad neråt till 145kg för riktiga motorcyklar och 160kg för fyrcylindriga saker.

För övrigt är det ganska fritt vilket tillåter att Ducce-motorn i Fogarty utförande är på 955cc med insprutning bestående av dubbla injektorer per cylinder och utblås av kolfiber och titan.

Chassit har också setts över med annat material i ramen, en längre sving, Öhlins fjädring (46mm gaffel med 110mm slag) istället för Showa och Brembo-skivorna är av kolfiber (290mm fram och 190mm bak) som skyddas av sköldar för att behålla arbetstemperaturen. Vid regn byts de till skivor i gutjärn. Fälgarna är av fabrikat Marchesini för ökad styvhet.

Utvecklingen av Fogartys racer har inte precis gått långsamt. Projektet var nytt och för att nå alla segrar världen över i

Suberbike serien har prototyperna snurrat länge på Mugello och Jerez. Labversionen av 916 har faktiskt gått nästan 600 mil.

Det är inte motorn utan i första hand chassit som modifierats. Redan från första testerna imponerade motorn stort medan chassit var mera tveksamt, det var mycket lätthanterligt i ingången till en kurva men hade en kritisk framända.

Att 916 var konkurrenskraftig konstaterade också Fogarty som vid vintertesterna på Jerez presterade samma tider han uppnådde med 888:an man hade med sig som jämförelse. Ducati har sedan arbetat med flera åtgärder för att öka stabiliteten och precisionen på cykeln.

Första modifieringen: svingen förlängdes 20mm, för att förskjuta vikten framåt, samt justering av gaffelvinkeln till 24,30 grader. Diametern på hjulaxeln bak växte till 50mm mot 35 från början. Den excentriska kedjejusteringen (i ergal) fick också en större diameter, på så vis kan hjulbasen justeras 28mm. Komponenten är berbetad fram ur ett massivt stycke liksom hjulaxeln i stål.

Motor var färdigutvecklad redan till Daytona i USA. 955cc maskinen har en maxeffekt över 150 hk vid 11000 varv/min med möjlighet att fortsätta till 12000 varv/min. Insprutningen är fortfarande Weber, men mjukvaran har optimerats för tävlingsbruk. Insuget mäter 58mm i diameter. Växelpedalen har en avkännare som slår av tändningen 1/10 sekund vid växling så att föraren inte behöver slå av på gasen.

MÅNGA AV NÄSTA ÅRS HOJAR REDAN PÅ PLATS

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

GLASSON'S

DUKAT FÖR ITALIENFEST
I BROMÖLLA...

Givetvis är många komponenter på cykeln tillverkade i exotiska material för att nå den låga vikten., t.ex. är delar av motorblocket i magnesium och kåporna i kolfiber och kevlar. Luftfilterburken är gjord i kolfiber och används för att styva upp ramen.

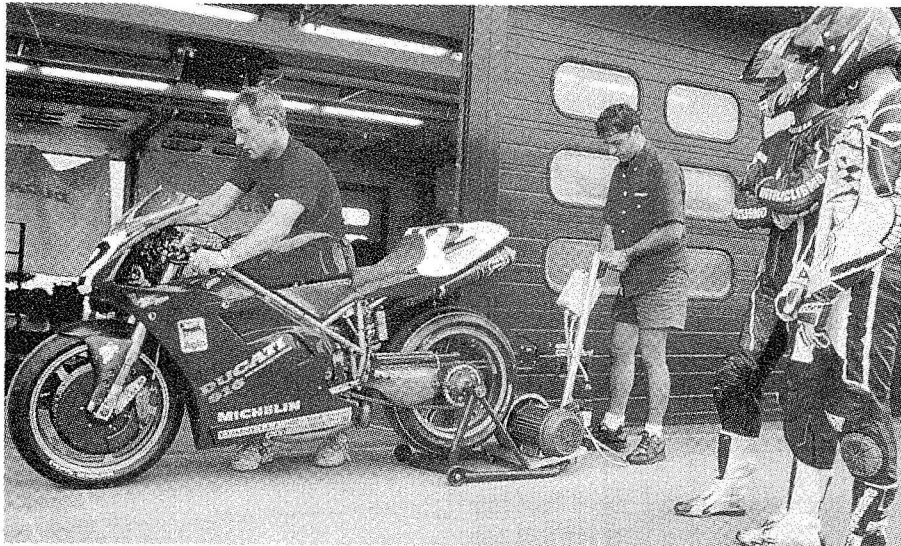
Bensinpumpen har mindre sugförmåga än originalet och jobbar med ett tryck på 4,5 bar. Bränslet är framtaget av Agip (såklart) och håller 102 oktan. Med denna bensin, som är angiven i de nya reglerna, förlorade 916 inledningsvis 5-6% av effekten mot 926cc motorn man använde förra året, men hästarna har återfunnits genom att man optimerat förbränningsrummen och ökat på cylindervolymen.

Kamtiderna är betydligt häftigare än standardmotorn och ventilerna har fått en större diameter, 37mm för insug (standard 33) och 31mm för avgas (29). Även lyftet har ökat till 11mm (standard 9,6) för insug och 10,5 (8,74) för avgas.

Kylaren har förstörats för ökad kapacitet. Utväxlingarna har också setts över förutom tredje växeln, de övriga fem har "förlängts" medan primärtransmissionen varierar.

Instrumenten har ersatts av en digital historia som visserligen väger 3 kilo mer än originalet men som också ger information om varvtider (via en fotocell som läser åt sidan) och högsta hastighet.

På Mugello har Fogarty sett 292km/h!

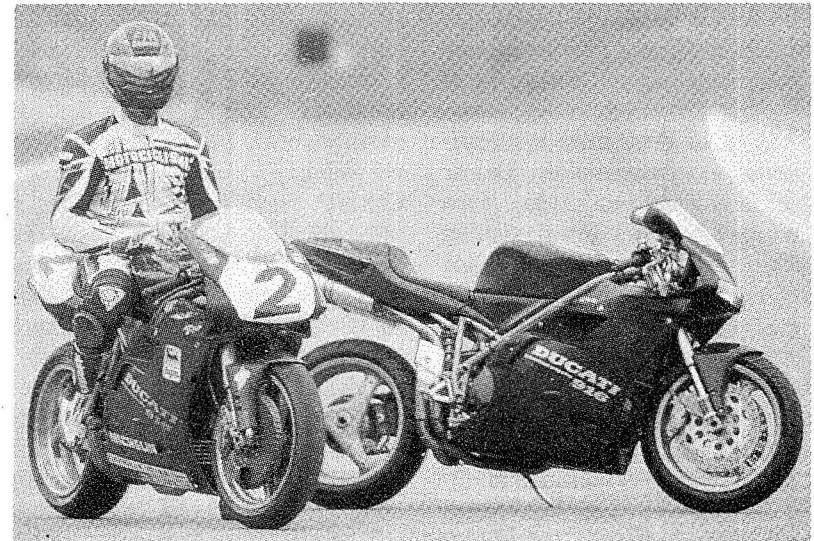


Ett stort steg framåt i utvecklingsarbetet av motorn togs då man monterade en enhet för att samla in alla data under tester och tävlingar. Sensorer ger information om hastighet, motorvarv, gasspjällets öppningsvinkel, oljetemperatur och tryck, vattentemperatur, bensintryck, storleken på fjädringsrörelserna och även cykelns lutning varigenom man kan fastställa var på banan hojen befinner sig. Denna information behandlas i en dator efter avslutad körning, i ett utvecklingsprojekt är detta mycket viktiga data som sedan kan jämföras med förarnas åsikter.

tävlingar och sluta sitt jobb med fredagsträning på nästkommande tävling. Hela motorn avslutar dock inte sitt liv efter 100 mil: cylindrar och kolvar håller dubbla sträckan, växellådan byts var tredje översyn liksom vevstakar och ventiler medan topparna behålls en hel tävlingssäsong.

Underbar motor, hjäpnadsväckande chassi

I sadeln på engelske Carl Fogarty's Ducati nr.2.



Varje motor ses över efter bara 30 mil då man framför allt byter block, den delen som har de högsta påkänningarna i denna potenta v-tvåa. Varje motor börjar sitt liv med officiella träningen på lördagen för att sedan gå de två heaten i söndagens

Det är en stund av stor lycka men också lite känslösamt då mekanikerna rullar fram 916 Corsa, en raket som lockar med 150 hk och 145 kg.

Ur avgassystemet hörs hela hennes röstregister, klart annorlunda jämfört med seriehojarna: ett mustigt, lite oregelbundet muller fyller Mugellos depåbox, medan man genast märker cykelns ringa vikt. Körställningen, mycket kompakt och speciell, känns perfekt för att tygla Fogartys 916 på ett säkert sätt.

Den tvåcylindriga maskinen börjar bli varm, den mullrar dovt på lågvarv men vid varje rörelse av gashandtaget byts mullret mot ett rytande som hos ingen annan motor och varvtalet stiger snabbt som hos en hysterisk tvåtaktare.

Klart för avfärd.

Den första växeln är lång och svårigheten att reglera gaspådraget vid lågvarv gör att man får slira iväg maskinen på kopplingen för att kunna ta sig igång utan pinsamma host och ryck, helt normalt för en racer alltså.

Redan på väg ut ur depåboxen upptäcker man den underbara Duccemotorn. Det är ju allmänt känt att en tvåa, även trimmad, normalt har en större flexibilitet än en multicylindermotor men ändå imponerar Desmo motorn trots att vi inte är helt oförberedda. Redan vid 5000 varv/min drar den starkt och jämt och vid bara 7000 varv är kraftflödet så stort att man verkligen får trycka ner framändan i backen för att inte framhjulet ska bege sig mot stjärnorna. Vid 8000 är det alltför klart att effekten är i klass med en missil: varvräknaren rusar hysteriskt vidare mot 11000 varv och Ducatin kastas iväg i ett andetag medan den lämnar ett osannorligt njutbart avgrundsvrål bakom sig och sätter sin förare nacke på hårda prov eftersom huvudet inte kommer ner i skydd bakom kåpglasat.

Vi har aldrig någonsin kört en tvåcylindrig motorcykel som är så vital, grym, potent men ändå med ett ordentligt vridmoment. Den har dessutom en excellent växellåda vad det gäller precision och snabbhet. Med sådana egenskaper kan man inte ens bli irriterad på motorns vibrationer.

Accelerationen är formidabel och inte ens i utgången av långsamma kurvor saknas något, även på fel växel tar maskinen i som om den ville kompensera för den förlorade tiden.

Mugello ställer stora krav på bromsarna, de första varven är kolfiberbromsarna inte vad man förväntad sig men väl uppe i temperatur är de känsliga och mycket effektiva. Man kan därför närma sig en kurva i hög hastighet, bromsa och justera kurvradien på ett effektivt sätt där man också kan räkna med den kraftiga motorbromsen liksom det snabba svaret vid pådrag.

Chassit svarar mycket bättre än på standardhojen. Lätt och exakt, Fogartys 916 uppvisar en bergstadig framända också tack vare en hårdare inställning och en effektivare dämpning av kompression och retur, samtidigt som enkelstötdämparen bak inte längre trycks ihop i utgången av kurvorna och på så vis förhindrar man att kurvradien förstoras. Om 916 standard är ett fint exempel på villighet vid snabba lastväxlingar, är tävlingsversionen det ännu mera tack vare ett betydligt stadigare chassi och ett mindre biffigt bakdäck (180 istället för 190). Vid nerlägg visar cykeln inga som helst negativa reaktioner utan stöder sig på slicksen helt naturligt och neutralt och fullt kapabel att ta sig an de anstormande hästarna vid pådrag. Men se upp, när

hornen växer ut är det lätt att överdriva eftersom maskinen förmedlar sådant förtroende. Kan innebära tråkigheter!

Vid rätt behandling är dock Fogartys cykel mycket belönande i alla avseenden: i långsamma partier är den suveränt lättmanövrerad liksom den är blixtrande såväl i ingången som utgången till en kurva, i snabba partier uppvisar den en total stabilitet och precision.

Allt detta kan avläsas genom den engelske förarens resultat denna säsong, trots den ökade konkurrensen från övriga team.

Att lämna ifrån sig denna 916 Corsa och återgå till den vanliga världen känns lite trist. När de ansvariga på Ducati frågar efter våra intryck kommer bara ett adjektiv ur munnen: excellent! Jämfört med 916 standard är kvalitetskillnaden påtaglig och så måste det ju vara.

Kvalitetshöjning för "Made in Italy"

Det är inte svårt att förstå varför 916 blivit årets hoj. Den fascinerande, personliga formgivningen har här förenats med en lyckad mekanik och hänförande prestanda. Den röda Ducatin har lyckats överträffa det mesta och alla exemplar som tillverkats har snabbt hittat sina lyckliga ägare. Lätt och smärt med mått snarare som en 125:a än en stortwin. Men inte bara databladet bekräftar detta: det är bara att kliva upp i sadeln och köra en sväng för att inse att den helt klart förtjänar sin titel.

Den har en inbjudande motor både när det gäller ljud och prestanda: denna twin har en vigör lika god som dess föregångare men med ett betydande krafttillskott i mellanregistret. Accelerationen ut ur en kurva överraskar även hojar med högre effekt. Motorn är lugn och civilicerad upp till 5000 varv/min men blir grym när behov finns: varvräknarnålen stiger snabbt mot 10000 varvsstreck utan minsta tvekan.

916 är mycket körbar också utanför Mugello eftersom den är så lättmanövrerad och förlåtande utan att kräva alltför mycket ens om man är oförsiktig med gasen ut ur kurvor, styrningen är dock ännu lite lätt liksom hos föregångaren 888, men inte oprecis.

Chassit på Fogartys cykel är radikalt förändrat för att få en stabilare framända. Det innebär dock inget traumatiskt på Stradan eftersom man kan kompensera det genom att flytta kroppsvikten framåt. Bromsarna har dock potential till förbättring då de blev överhettade redan vid första bantestet på Monza.

Vad sa då bromsbänken?

Max effekt på bakhjulet:
101,43hk/9400varv

Max effekt på vevaxeln:
111,17hk/9400varv

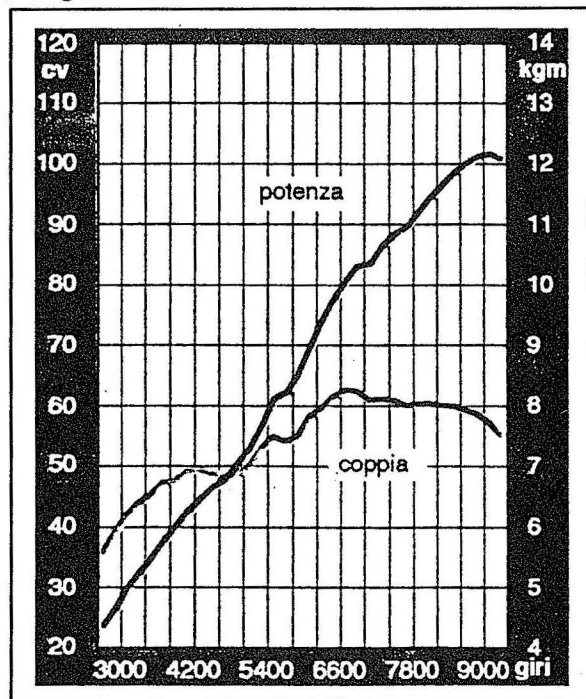
Max vridmoment på bakhjulet:
8,27kgm/7000varv

Max vridmoment på vevaxeln:
9,06kgm/7000varv

Medelhastighet kolv vid varvtal för Acc. 0-400m: 10,730s
maxeffekt: 20,68m/s

Medeltryck på vevaxeln vid varvtal för Maxhastighet: 256,4 km/h
max.vridmoment: 12,42kg/cm² (vid 9000varv/min)

Vikt/effektförhållande på bakhjulet: 200kg
1,97 kg/hk (97,2 fram och 102,8 bak)



Bränsleförbrukning stad: 0,67 l/10km Pris i Italien ca: 121000SEK

Bränsleförbrukning landsväg: 0,51 l/10km

Bränsleförbrukning vid 90km/h:
0,44 l/10km

Bränsleförbrukning vid 130km/h:
0,48 l/10km

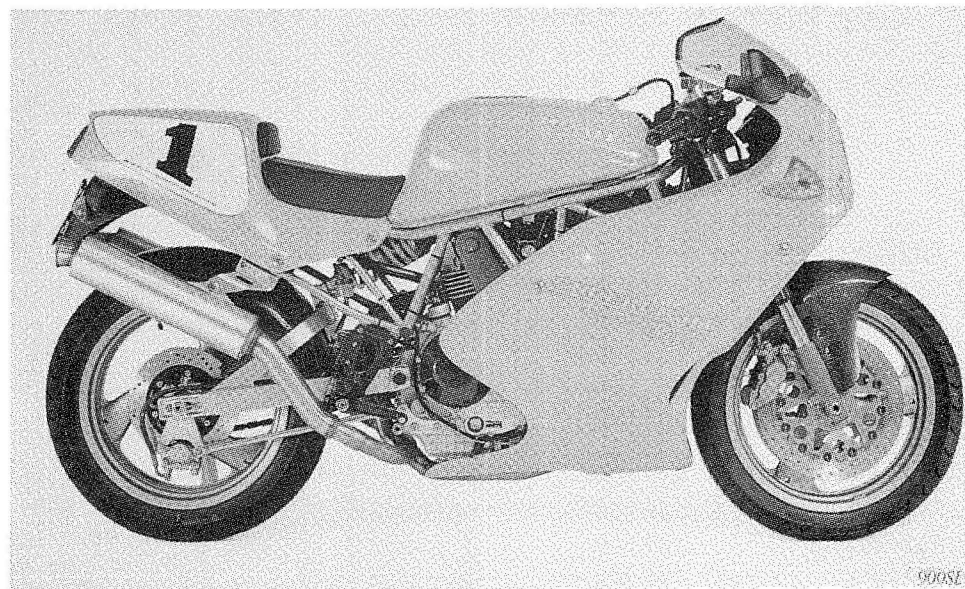
Kommentarer till ovanstående mätresultat:
Kolvhastigheten är hög men fortfarande inom marginalerna medan medeltrycket på vevaxeln är betydligt.

466/PA

25 ÅR MED DUCATI

UNDER 25 ÅR HAR VI SÅLT OCH SERVAT DUCATI. VI HAR ALLTID ETT STORT URVAL AV NYA DUCAR I LAGER, SÅ SÖKER DU EN ÄR DU VÄLKOMMEN ATT HÖRA AV DIG TILL DUCATISPECIALISTEN I SÖDRA SVERIGE.

VI HAR ÖPPET: VARDAGAR KL. 09.00-18.00 (LUNCH 13.00-14.00)
LÖRDAGAR KL. 10.00-14.00



MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 213 75 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00

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...

NORR POOLEN Racing Tel. 0941-45100 eller 010-2566525

UNDRENS BÄNK

Hur fastställer man om en motorcykel är bättre än en annan? Hur får man reda på om en mc är starkare än en annan?

Inte ens den bästa testare i världen kan objektivt avgöra alla skillnader mellan olika motorcyklar. Just därför används bromsbänken för att avslöja verkliga prestanda hos testobjektet. Nu kan ju inte tester av detta slag helt ersätta praktiska prov, trots att det idag finns avancerade datorbaserade utrustningar är det omöjligt att simulera hur en mc uppför sig i en viss situation i verkliga livet. Fördelen med bänktester är dock att de är objektiva och inte alls beroende av i vilken tidsperiod provet utförs. En mänsklig testförare däremot är alltid påverkad av vad som finns på marknaden vid den aktuella tidpunkten, saker som mode och trender spelar också in. Ett bänkprov kan användas för att jämföra motorcyklar från olika tidsepoker på ett rättvist sätt. Det optimala är alltså att kombinera de här två metoderna för att kunna utföra ett fullvärdigt test.

Motociclismo var den första mc-tidningen i världen med ett eget testcenter med bromsbänk. Den första togs i bruk redan 1977. Den som används idag hör till de mest avancerade i europa, den är inbyggd i ett isolerat rum med rejäla väggar för att isolera bort ljud men också med tanke på teknikernas säkerhet. De sitter i ett anslutande rum med alla instrument och kan se in i provrummet genom ett stort fönster.

Beroende av vilken effekt provobjektet förväntas prestera används två olika

dynamometrar, den minsta för effekter upp till 50hk och den större för max.600hk. Provet utförs enligt en norm (92/61/CEE) för att kunna jämföras med andra prov i andra klimat.

Provet körs med helt öppet gasspjäll medan varvtalet regleras elektriskt med dynamometerns broms. Mätningen varar i 30 sekunder och upprepas sedan vid förutbestämda varvtal. Datorn registrerar den bromsade effekten och vridmomentet vid varje varvtal. Detta motsvarar motorns avgivna effekt och vridmoment. Om provet utförs med bara delvis öppnat gasspjäll erhålls något lägre värden.

Ett sådant här prov ska ge objektiva resultat, om samma motor testas olika dagar med olika klimatförhållanden ska resultatet bli det samma. Som vi vet är en förbränningsmotors prestationsförmåga beroende av väder och vind, en tur över alperna bevisar detta i allra högsta grad.

För att förhindra sådana osäkerhetsfaktorer vid bänkprovet är det bestämt, genom normen ovan, att provet ska utföras under vissa klimatförhållanden.

När så inte är möjligt förlorar inte provet sitt värde men måste räknas om med vissa koefficienter som kompenserar eventuella avvikelser vid det aktuella tillfället. Genom denna metod kan man jämföra olika prover på ett rättvist sätt.

Provbänken som används här är elektrisk och motorcykeln monteras i den utan bakhjul. Detta ersätts av själva bromsaggregatet som består av en

SNACKA GÅR JU, MEN

polariserad skiva roterande i ett magnetfält genererat av fasta spolar i en cylinders periferi. Genom att omvandla elektricitet till en kraft i kilogram kan man mäta motorns prestation.

Några begrepp i sammanhanget:

Effekt på bakhjulet:

Den maximala effekten motorn presterar mätt på bakhjulet. Enhet kW eller hk (1hk=0,736kW)

Vridmoment på bakhjulet:

Det maximala vridmomentet på bakhjulet. Ur detta värde räknar man fram effekten med formeln:

Effekt = vridmoment*vevaxelhastigheten.

Enhet Nm eller kgm (1kgm=9,81Nm)

Effekt och vridmoment på vevaxeln:

Beräknade värden där man tagit hänsyn till förluster i kraftöverföringen.

Specifik effekt:

Ett teoretiskt värde för att kunna jämföra motorer med olika cylindervolym. Anger effekt per cylindervolymenhet.

Effektivt medeltryck:

Liksom specifik effekt ett värde som indikerar en motorns prestationsförmåga. Förhållandet mellan energin producerad under en komplett termodynamisk cykel, vid varvtal för maximalt vridmoment, och cylindervolymen.

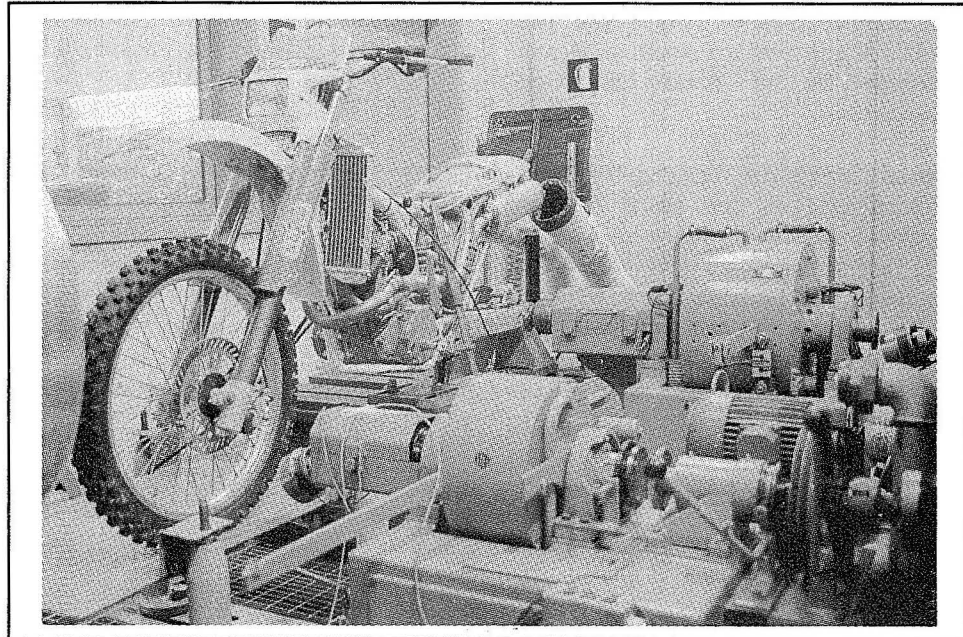
Medelhastighet kolv:

Ett värde som räknas fram med hjälp av slaglängden och varvtalet vid maxeffekt. Visar hur stora påkänningar motorn utsätts för.

Specifik förbrukning:

Uttrycks i gram/hk*timma. Hur många gram bränsle som åtgår för att prestera en hk under en timma.

466/



SPENCER...

...som skrev under ett kontrakt hos Amerikanen Ferracci har blivit beordrad att banta !!

Det är teamchefen Eraldo Ferracci som vill att förre världsmästaren att banta. Ferracci tycker inte att Spencer nuvarande kropp duger att drapera den smalbantade 916....

MOTO CINELLI

Som förra året körde en fabriks 916 i WSB, förare var Whitham. Man var så fräck att man inte tyckte om Brembo bromsarna utan körde med AP Lockheed. Cinelli har nu tagit över agenturen i England för AP bromsar - lovar att de aldrig sett ett par ISR....

HÅLL UTKIK EFTER...

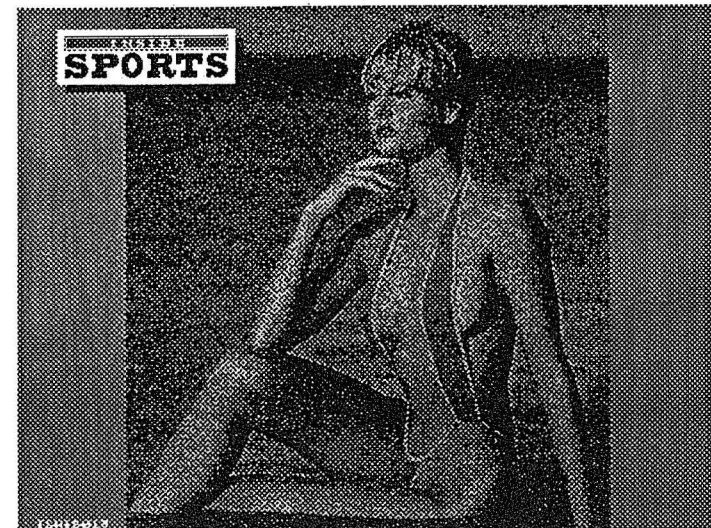
...Fogarty's skinnställ och hjälm som han hade vid sista WSB tävlingen på Phillip Island. Cucciolo pratade med Fogarty per telefon i förra veckan, det var en en mycket upprörd Foggy, någon hade snott hans "plåtskjul" (BMW M 3), bilen hittades ganska snart men hans ställ och hjälm var borta (med vinden ?) !! Polisen har satt fem män på fallet... ...skulle vilja se svenska polisen försöka få tag på "Cralles" stulna skinnställ - skulle inte ens veta vad det var...

SOUND OF SINGLES...

...i England har förlorat sin supercup-status, tror att det en motsvarighet till vårt eget riksmästerskap, väntar på ett telefonsamtal från Björn, kanske klarläggande...

Så nu börjar skrivierna om att SoS är på "väg ut", i England !!

REDACC



VOLA, VECCHIA AQUILA

Eller: "Flyg, gamla örn" på vikingaspråket.

Motociclismo har i oktobernummret provkört Moto Guzzi 1100 sport och imponerats.

En cykel med vackra linjer och personlighet men som också behöver förbättras på vissa punkter. Fin ram men fjädringen borde åtgärdas, särskilt fram. Motorn har kraft och karaktär men straffas av den långstegade växellådan.

Det har dröjt nästan ett år innan provkörningen av den här cykeln kunde göras. Den presenterades på Milanomässan förra året men kom ut till handlarna alldeles nyligen. Förklaringen är att ingenjörerna i Mandello ansåg att förbättringar måste göras på vissa punkter för att man skulle vara säkra på att släppa en tillförlitlig produkt på marknaden.

1100 Sport är givetvis inte avsedd att konkurrera med de japanska teknikmonstren utan en cykel i sann Guzzi-tradition med en angenäm italiensk blandning av tradition, design och teknik. Chassit är hämtat från Daytona medan motorn är en omarbetad version av Le Mans maskinen med förgasare. Då den dyrbara och platskrävande insprutningen från Daytonan försvunnit har bakdelen kunnat göras lägre och slankare, till glädje inte bara för ögat utan också för en eventuell passagerare.

Motorn som nu tagits upp till 1064cc har fått en lättare och starkare vevaxel, gjutna lättmetallkolvar och ett lättat svänghjul. Fortfarande enormt men lättat är det!

Tändningen är elektronisk digital Marelli Digiplex 2S liksom på Daytonan och avgassystemet är rostfritt.

Bromsarna är faktiskt värre än på Daytonan d.v.s. 320mm skivor istället för 300mm men med samma fyrkolvsok. Effektiviteten är imponerande och känslan i handtaget betydligt stummare än på en Ducati.

Komponentkvaliteten är högst varierande, till exempel är omkopplare och handtag på styret, liksom fotpinnar och gaffelbryggan i aluminium av högsta kvalitet medan det poriga tanklocket, fotpedalerna och några andra småsaker är av medelmåttig klass.

En cykel av denna kaliber borde också utrustas med bensinmätare, klocka och oljetrycksmätare anser man vidare.

Sidostödet är en historia i sig, en sorglig sådan. För att få ner det måste man först kliva av cykeln och dess automatiska återgång kan orsaka en och annan hjärtattack.

Totalintrycket är ändå positivt, det finns inte många maskiner idag med sådan tilltalande utstrålning som 1100 Sport.

Körställningen är liksom på Daytonan sportigt framåtlutad med ganska gott skydd i hög fart. Sadelhöjden är dock väl häftig och ett problem för alla kortbenta.

Motorn är alltid lättstartad men kräver någon minuts varmkörning för att inte trilskas. Avgasljudet är dovt och lågmält medan det är ganska högljutt på insugningssidan.

Så snart man rör det långslagiga gashandtaget blir man varse vilket håll vevaxeln ligger på om man nu inte redan räknat ut det, så det gäller att ha rätt fot i marken!

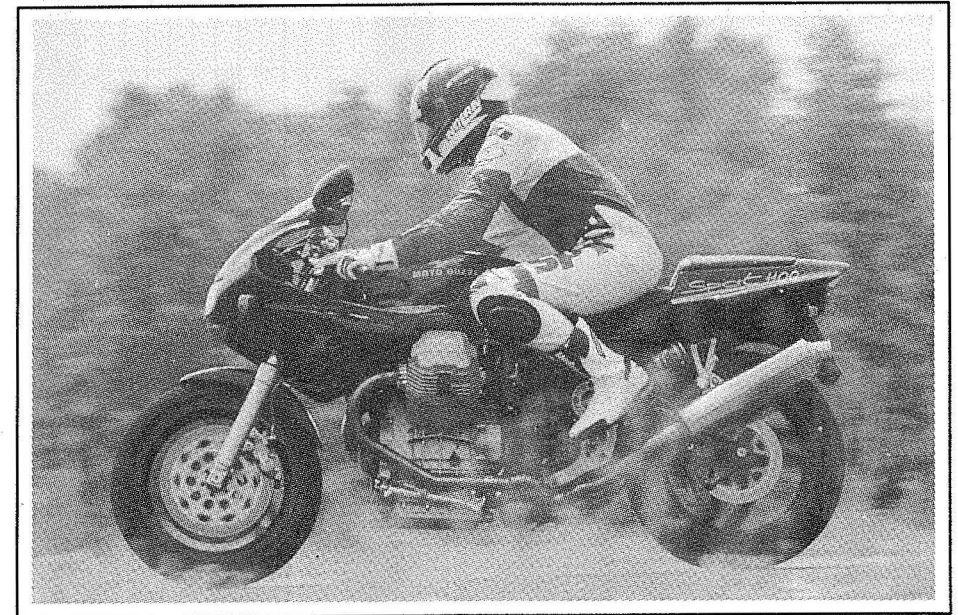
Likaså hör man att det handlar om en torrkoppling då handtaget dras in. 1100 Sport har en kraftfull motor, levande, pulserande som känns ända ut i styrändarna och kan upplevas som tröttande över 4000 varv (va??) men det är också denna antika känsla som ger den dess personlighet och själ.

Accelerationen är duktig trots att den straffas av två saker: det enormt långa slaget i gashandtaget, man måste faktiskt ta omtag och den långslagiga växellådan.

Vägegenskaperna då?

Ramen garanterar en perfekt stabilitet i alla hastigheter medan den för mjuka gaffeln kan innebära en vis oro i vissa lägen. Kardanens moment påverkar inte cykeln i någon större grad men Sporten kräver en viss kraftansrängning i ingången till en kurva. Den är inte tungjobbad som en Triumph Daytona men kräver betydligt mer än en japansk sportmaskin.

I en annan test, närmare bestämt i engelska What Bike? konstaterade man att det gick att justera om Sportens fjädring så att den blev betydligt trevligare.



Receptet var att släppa upp gaffelbenen ca 25mm i gaffelkronorna och släppa fjäder på bakdämparen lika mycket.

Kompressions- och returdämpningen i gaffeln ska ställas på läge 4 av 6. Nu når också kortbenta ner till marken och dessutom går det att ställa ifrån sig cykeln på sidostödet och vara ganska säker på att den fortfarande står upprätt när man kommer tillbaka!

Några problem med markfrigången noterades inte trots dessa ändringar.

I denna test är man ännu positivare till Guzzin. "Ta ut den på motorvägen, eller på lilla krokvägen, eller på vilken väg du vill förresten. Från alppass till stadens ringväg, Guzzis nya 1100 Sport åter mil och tigger efter mer."

Åter till Motociclismo:

Bränsleförbrukningen är ett positivt kapitel bland annat p.g.a den långbenta utväxlingen och det faktum att man sällan orkar vrida gashandtaget till stoppläget...

Slutligen konstaterar man att Guzzin har ett klart berättigande även om den inte kan jämföras med japanska cyklar. (och varför skulle den det?)

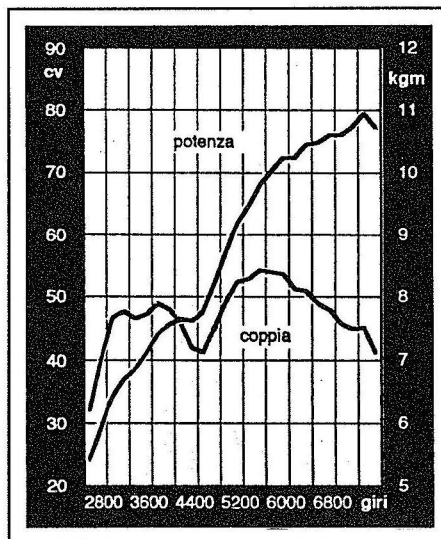
Den har en utstrålning som få men också en enorm kapacitet och körglädje med sportkänsla från förr.

Vola, vecchia aquila!

Några siffror:

Max effekt på bakhjulet:	79,54hk/7800varv
Max effekt på vevaxeln:	88,94hk/7600varv
Max vridmoment på bakhjulet:	8,42kgm/5800varv
Max vridmoment på vevaxeln:	9,41kgm/5800varv
Acc.0-400m:	11.863 s
Maxhastighet:	218 km/h
Tomvikt:	220,4 kg
Pris i Italien ca.	85000sek

466/PA

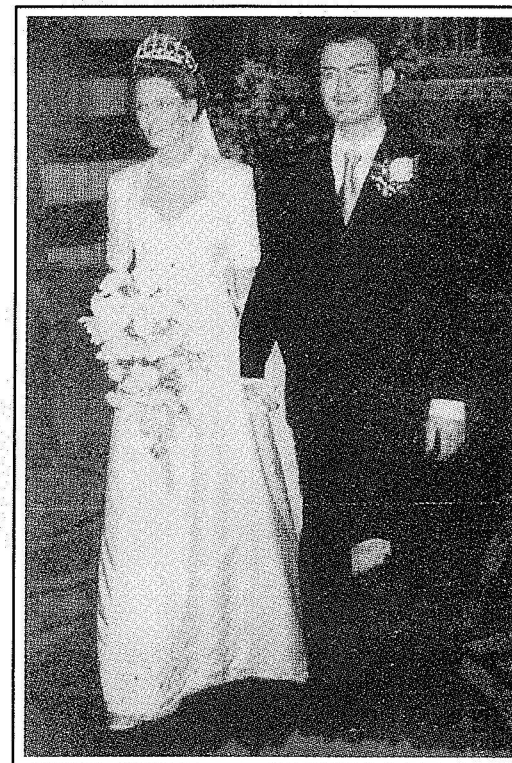


I NÖD OCH LUST ...

Inte nog med att våra våra trojänare i klubben gifter sig på konstens alla möjliga ställen. Ta bara som exempel vår postordergeneral Peter Lindqvist som knöt sina band ombord på en ångloksdragen passagerarvagn. Vännerna som var med visste inte riktigt vad som var på gång. Eller Micke Werkelin som flyttat från trygga fastlandet å Stockholm ut till Fårö/Gotland. Han sade helt enkelt till sin flickvän att "Nu ska vi ut på en lång resa" och så fick de bli. De kom fram å gifte sig och nu säger ryktena att damen i fråga även börjar puta med magen. Kanske är en mini-Micke på väg.

Som om detta inte skulle vara nog så har vi i klubben en Bröllopsarrangör som tydligen gör det mesta omöjliga möjligt. De inte helt obekannta Albert & Albert's senaste tillställning utspelades i Villa Castiglioni vid Varese. Villan är i det närmaste ett palats uppe i bergen. Bara bottenvåningen består av tolv rum och en gigantisk terrass varifrån utsikten ska vara magnifik. Enda smolken i bägaren är att Albert & Albert transporterade sig ner till Italien på en trepip från England. Bläää.

De tu var Monika Strömberg från Bjärred/Skåne och Fabio Catalano från Milano/Italy. Se foto.



SMÅGAMMLA TÄVLINGSNOTISER

Det har hänt betydligt mer än vad som står på de kommande sidorna om racingen, men fortsättning följer i nästa nummer av Cucciolo.

GP-VM

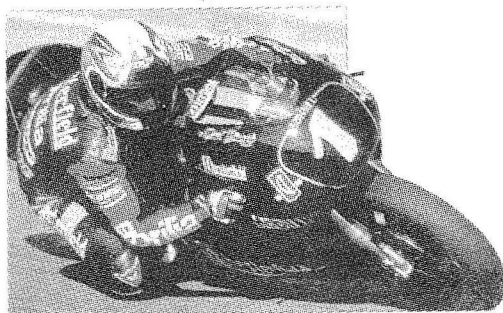
I 500-klassen är M. Doohan (Repsol-Honda) åter i sammanlagd ledning efter vinst i Assen/Holland. Värste konkurrenten Beattie vurrade på träning och bröt nyckelbenet och kom därför inte till start. Doohan's stallkamrat som blev tvåa i loppet, A. Criville (bara 1/10 bakom), noterades för både snabbaste träningstid (pole position) och snabbaste varv under racet. Trea blev A. Puig (Fortuna-Honda) och totalt skillde det bara en sekund mellan de första tre vid målgång. Tabellen leds nu av Doohan på 120 poäng före Beattie 119, Puig 99, Criville 92, Cadalora 79, Itoh samt Abe 60, Capirossi 48, Reggiani 41, Borja 35 och Schwantz 34. Schwantz har som bekant slutat och lustigt nog fått ihop 34 poäng i år. "34" har ju varit "hans nummer" genom åren, förutom ettan förståss.

I 250-klassen har M. Biaggi (Chesterfield-Aprilia) kopplat greppet. Var i Assen träningsnabbast, slog nytt varvrekord och vann i storartad stil 250-loppet nästan fem sekunder före R. Waldmann (HB-Honda). Trea blev T. Okada (Honda), knappt halvsekunden bakom Waldmann. Biaggi's värsta konkurrent T. Harada (Yamaha) kraschade på träning och ådrog sig så pass allvariga skador att han fick lämna återbud. En fraktur på höger underarm och ordentliga smärtor i ryggen stoppade alltså 1993 års världsmästare.

Tabellen leds av Biaggi på 143 poäng före Harada 118, Waldmann 107, Aoki 74, Okada 69, Ruggia 62 och mini-Roberts på 50.

125-klassen vanns lite oväntat av 1993-års tyske världsmästare D. Raudies (Honda) nästan fem sekunder före landsmannen P. Öttl (Aprilia). Öttl som lyckades med konsten att hålla sig på hjulen i sista kurvan där tio förare gav sig in samtidigt. Ingen ville ge sig och följden blev minst sagt trångt och tre man kom ut i rabatterna. Trea blev A. Saito (Honda). VM's enda tjej, T. Igata (Honda) tog hand om elfteplatsen. Tabellen toppas av 19-åringen H. Aoki (Honda) på 136 poäng före Perugini (Aprilia) 82, Sakata (Aprilia) 73, Saito 56, Manako 53 och Öttl på 51.

REDACC



SUPERBIKE-VM

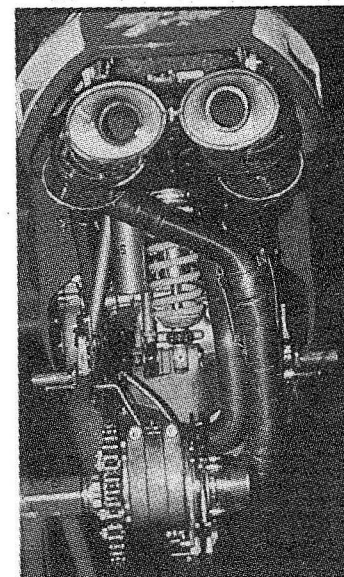
Ingen har väl kunnat undgå att Ducati med Carl Fogarty i täten nästan punktert årets serie. Visserligen har arrangörerna (FIM) mitt under säsongen försökt hjälpa de fyrcylindriga teamen och minskat viktskillnaden till bara fem kilo. Tidigare tvåcylindriga 147 kg, nu 155 kg och de andra tidigare 162 kg, vilket nu blivit 160 kg. Otroligt att göra en regeländring av den här kalibern mitt under säsongen. Klantigt, minst sagt. Trots detta tar Duccarna många poäng och på senaste tävlingen på Albacete/Spanien handlade det mycket om dessa.

Aron Slight på sin Castrol-Honda vann visserligen första heatet (fem år sedan Honda vann sist) 4/10 delar före Foggy. Den minskade viktskillnaden är inte detta någon direkt frukt av. Resultatet kommer av att Honda under en längre tid jobbat mycket hårt med både väghållningen och motorn vilket nu alltså börjar ge resultat. Snabbast på träningen var första loppets trea, Troy Corser, som alltså fick stå i pole position. Corser låg länge först men fick på slutet ge sig för både Slight och Fogarty. Möjligen hade han förra omgångens resultat i tankarna (marksyningar i båda heaten) och ville säkra några poäng. Corser var 7/10 delar efter Slight under flaggan och därefter följde P.Chili (Ducati), P.Bontempi (Kawasaki) och F.Pirovano (Ducati).

I heat två blev ordningen återställd igen när Foggy skruvade upp trycket och direkt tog starten och sedan i ensamt majestät triumferade i mål fem sekunder före Chili, Slight, Pirovano och Corser.

Tabellen leds i stor stil av Foggy på hela 230 poäng före Slight på 135, Chili 112, Pirovano 99, Corser 93, Lucchiari 92, Crafar å Nagai 81, Bontempi 70 och Edwards 62. Nästa omgång (sjätte av tolv) körs på Salzburgring i Österrike den 8-9 juli.

REDACC



PRO SUPERBIKE / TYSKLAND

I denna serie har vi som bekant vårt enda svenska riktiga hopp inom roadracingen. Till i år såg det länge ut som om Cralle skulle få ta över Edwin Weibels plats i det Tyska DNL-stallet där Wolfgang Zeyen regerar över Duccarna. Wolfgang och Cralle är sedan länge gått bra ihop och mycket talade för ett märkesbyte för svensken eftersom Weibel hade nämnt, ett antal gånger, att hjälmen skulle läggas på hyllan. Dock ångrade sig Schweiz-Tysken och så fick Cralle stanna hos Yamaha. Trist, men så fick det bli. Han blev lite gladare när han efter många påtryckningar lyckades bli lovad en A-kit motor direkt från Japan. Den har dock inte riktigt kunna leva upp till förväntningarna. Men det är inte bara på motorsidan det inte har räckt till ordentligt. Man brottas även med instabilitetsproblem. Cralle och hans svenske mekaniker Jörgen tror dock att de kommit på orsaken och lovar att komma igen rejält till nästa omgång (fjärde av sju) på Nürburgring den 5-6 augusti.

Ett steg tillbaka och fjärde omgången på Österrichring utanför Zeltweg i Österrike. I första heatet sade kopplingen upp sig och Cralle fick utgå (för första gången på grund av tekniskt fel). Cralle hade noterat nionde snabbaste tid på tidsträningen vilket han långt ifrån var nöjd med. Udo Mark (Ducati) vann första heatet före Jochen Schmid (Kawasaki) och Ungraren Arpad Harmati (Ducati) på tredjeplatsen. Fyra blev Edwin Weibel (Ducati).

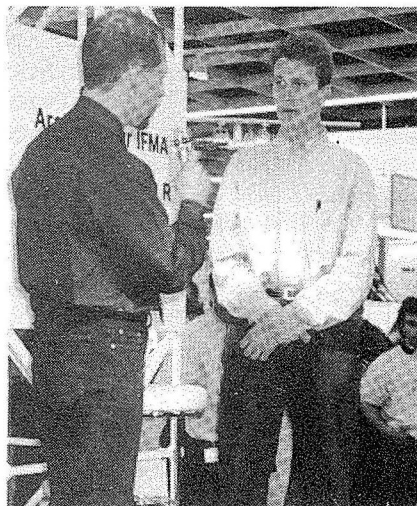
I det andra heatet kom Cralle visserligen iväg men hamnade i en klunga som gick för långsamt och slutade därför "bara" sexa 24 sekunder efter Schmid som vann före Mark och Harmati på en tredjeplats.

Tabellen har länge toppats av Cralle men efter Österrichring tog Schmid över ledningen med 140 poäng. Tvåa ligger Cralle med 122 och sedan följer Weibel 115, Mark 97, Hofmann 79 och Liedl 51.

Nästa omgång körs alltså på "Ringen" och då hoppas Cralle på att många svenskar reser dit och håller hov. Precis som de gjorde i fjor då svensken oxå vann bägge heaten.

Avslutningen och finalen körs sedan den 1-2 september och den är förlagd till Hockenheim. Precis som -94.

REDACC



SM: 600 OCH SUPERBIKE

I 600-klassen står vårt hopp till Rickard Denckert som där gör sig hörd på sin gnalgula 748 SP. Sången är juvlig men eftersom hojen är i det närmaste standard och helt ny för Rickard så har de riktiga topplaceringarna ännu uteblivit. Tyvärr uppstod problem på sista deltävlingen på Sviestad när en ventilstyrning gav upp. Tursamt nog han Rickard rädda maskineriet från ett riktigt ras. Hoppas att han får ihop grejerna till nästa omgång på Gelleråsen i slutet av juli.

I sammandraget ligger han på en elfte plats och har 24 poäng. Leder gör Stefan Folkesson (Honda) på 87 före Peter Lindén (Honda) 86 och Martin Johansson (oxå Honda) på 56 poäng.

I Superbike-klassen har vi två aktörer som sprider ut det härliga mullret från deras 916 SP vid tävlingarna. Även för dessa två är det alltså standardmaskiner som de fortfarande kör med (trimdelar lär vara på väg till båda) och de har inte heller kört Ducati tidigare. Anders Sturesson som vi (klubben) för övrigt sponsrar har lyckats bäst av de två och har plockat bra med poäng hela säsongen, dock utan att nå upp till prispallsplacering. Störst hjälp från klubben får Anders av Peter Hesterskog som har en del kontakter, vilka kommer väl till pass. Anders har haft lite motgångar på de två sista race'n och haft laddningsproblem. Men det ska vara avhjälpt till Gelleråsen, lovar Anders.

Magnus Denckert heter den andra killen och är alltså bror med 748-Rickard. Placeringarna längst fram har inte Magnus ännu kunnat nå, men en hedrande

femteplats i regn på Ring Knutstorp efter Anders Sturesson och före Leif Persson visar att potentialen finns. Kommer bara trimmbitarna (leveransproblem även på detta från Italien) så att de slipper köra standard så kommer med all sannolikhet poängen oxå.

Tabellen ser ut som följer: Leif Persson (Honda) 95, Jörgen Hällinder (Yamaha) 82, Iven Klintmöller (Suzuki) 64, Anders Sturesson (Ducati) 53, Jonas Svensson (Kawasaki) 46, Jerker Axelsson (Yamaha) 30, Peter Gustavsson (Honda) / Peter Söderholm (Kawasaki) 27, Michael Lorentsson (Kawasaki) 26 och Börje Lundin (Kawasaki) 25.

Vem är Börje Lundin frågar kanske vän av ordning !?! Jo, det är ingen mindre än Peter Lindén som tydligen inte vågar köra under sitt eget namn eftersom han här kör Kawa. Det finns säkerligen en anledning till det hela men detta bevisar ju ännu en gång vilken ankdam vi i Sverige lever i. Ljligt.

REDACC



CLASSIC & SOS

Här erkänner vi att vi är tunna och det är bland annat därför vi känner behovet att bättra oss. Det bästa vore om någon av Ducatiklubbens medlemmar (förare) skickade in resultatet från tävlingarna, eftersom vi på Redacc inte kan bevaka dessa tävlingar i den utsträckning man skulle kunna önska. Materialet får gärna oxå innefatta lite notiser om vad som hänt.

I 500-klassen har vi tillsammans med Håkan Månsson, som kör en Ducati 450, fått till den första kontakten. Hoppas ni i de andra klasserna kan hänga på.

Tävlingskalendern fanns med på baksidan av förra numret och så även på detta.

Inför tredje omgången på Sviestad (30-års racet) ser det ut så här i 500-klassen.

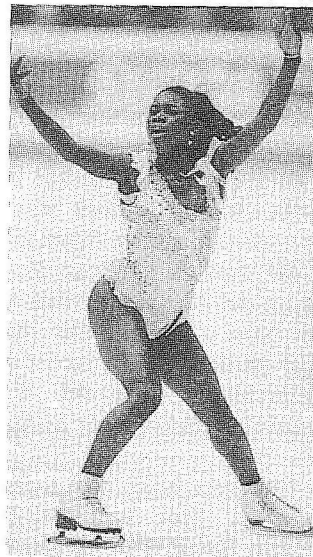
- 1: Håkan Månsson, Ducati 450. 64 poäng.
- 2: Terje Berg, Seeley Weslake. 53 poäng.
- 3: Geir Jakobsen, BSA B50. 37 poäng.
- 4: Lars Sandberg, Seeley Norton. 35 poäng.
- 5: Bengt Andersson, Dresden Triumph 32 poäng.
- Svante Sandh, Matchless G50 32 poäng.

REDACC

VOBBEL I BESLUTSLEDEN

Svemos RR-sektion med Åke Elmberg, Kenneth Lodnert och Volmar Mårtensson i spetsen får nog se till att försöka tillgodose förarna inom Svensk Roadracing lite bättre framöver. Som exempel kan nämnas att dessa herrar till fjärde omgången inte visste om det skulle köras sju eller åtta omgångar. Om inte ni kan bestämma er hur ska då förarna kunna planera inför säsongen. Fruktansvärt dåligt och ännu ett bevis på "ankdammen". Bättringen måste komma annars kommer racingen att ebba ut i Sverige. Senare (läs alldeles för sena) besked säger sju omgångar, d.v.s bara Gelleråsen (29-30/7) och Sviestad (18-19/8) kvar för i år. Avslutningsfesten hålls lördagen den 19 augusti.

REDACC



Cucciolo har den nedslående och sorgliga plikten att återge några uppfångade detaljer om Gileras fortsatta produktion.

Det är dom bistra tiderna som föranlett moderkoncernen att tänka efter och sålunda besluta att satsa på de stora linjerna. Gilera är marknadsledare i fråga om moppar i Europa och det är vad produktionen skall inriktas på härnäst.

Endast två procent av den gigantiska koncernens omsättning hänförde sig till motorcykelaffärerna.

Marknaden i Italien krympte med nästan tjugofem procent medan däremot Gileras andel ökade med åtta. Över tvåusen hojar fick nya ägare. Det hjälper inte. Fabriken i Arcore stängs.

Raceravdelningen i Velate är redan nedlagd. Utvecklingsavdelningen flyttas till den moderna fabriken i

Pontedara, tretti mil söderut. Ganska visset för infödingarna i Arcore. Möjligen kommer trehjulings-tillverkningen att flyttas till Arcore för att frigöra plats för mopparna. Trots allt är man ju marknadsledare i Europa med ca 40%.

Det fanns ett samarbetsavtal med H-n-a men det gick i putten trots att det fanns en färdig prototyp. Likadant med samarbetet i Formel 1 mellan Ferrari och H-n-a.

Som bekant köptes Gilera av Piaggio som numera ä en del av den alltomfattande Fiat-koncernen. Tom Ferrari ingår ju. Piaggios chef är en brorson till Fiatchefen Agnelli och den unge chefens moder är

Antonella Piaggio. Ack ja, miljonaffärer har aldrig varit min starka sida.

1887:

Giuseppe Gellera, grundaren föddes i Zelo Boun Persico. (nära Milano).

1908:

Gellera slår sträckrekord vid en berg (back?) tävling Como-Bunate på en Bucher.

1908:

Gilera grundas i Milano och Gellera kallar sig härnäst Gilera. Det låter bättre. Första hojen byggs. Fyrtakt stånkapå ca 7 hk, och 317 cc.

1910:

Gilera bygger även tvåcylindriga hojar.

1914:

Gilera köper tomt i Arcore eftersom det inte finns plats att expandera för krigsproduktionen i Milano.

1919:

Återupptas den civila produktionen med en encylindrig femhundra.

1925:

Sport och racerhojar med 350 och 500 cc för första gången med hängande (?) ventiler.

1929:

Gilerahojarna får vaggram och en femcylindrig flygmotor på 3180 cc byggs.

1932:

Produktinsstart av en 175:a och en femhundra med tre ventiler.

1937:
Gilera 500 VTGS med fyra cylindrar blir berömd som "Otto Bulloni".

1939:
Den superlätta stånkan Saturno byggs. 500 cc Under kriget tillverkning av militärmaskiner.

1948:
Start igen med en 125:a "Gilerotto".

1950/1952:
Umberto Masetti vinner VM på en fyrcylindrig Gilera.

1953:
Gilera B 300 med två cylindrar i rad.

1953-55:
Geoff Duke vinner 500 GP VM på radfyran.

1956:
Feruccio Gilera, grundarens enda son, dör i tropiksjukdom under ett besök i Argentina.

1959:
En ny serie lätta hojar, "Giubileo" med 98 till 175 cc.

1962:
Gilera mopedscooter på 50 cc Piaggio köper Gilera.

1971:
Giuseppe Gilera död.

1977:
Med hundratjugofemman GR1 bygger gilera för första gången en tvåtaktare.

Fyrtaktare är härifrån nu undantag.

1980:
Gilera T4 S 200 ett nytt tillskott i klassen över 125 cc.

1986:
Dakota 350 fyrtakt enduro.

1989:
Gilera RC 600 börjar en ny era av stora fyrtaktare.

1993:
Fabriken i Arcore stänger.

1994:
Piaggio-Gilera museet öppnar vid årets slut i Pontedara.

371/PS



APRILIA'S V2:a

Aprilia vilar icke på lagrarna. V-2:an lär ju ha setts redan. Motorn får fyrventilstoppen och Aprilia hotar med att utmana DUCATI i Superbike.

Cylindervinkeln blir 60 grader. Vattenkylning och torrsump. 650 till 920cc. Digital insprutning ger väsentligt över 100 hk. Ett, två eller tre tändstift!! Sex växlar som manövreras hydrauliskt. På gatan 1996.

371/PS

FILOSOFISKA HÖRNET

Sokrates hette en man som levde drygt 2400 år sedan. Man vet när han dog. En del släktingar är kända liksom några elever. Tanken svindlar emellertid när man inser att det fortfarande i denna dag går att läsa vad han skrivit. En del är bevarat.

Han var ute med kompisar på partaj t.ex. En gång hos Kallias i hans villa nära Pireus. Det var endera år 421 eller 417 i samband med panathenaiska spelen. Hästtävlingar brottning o.s.v. Grabbarna började givetvis lösa världsproblem när dom hade fått sig lite mat och vin.

Antisthenes råkade säga en försmädlig sak om att Sokrates hade dålig pli på sin hustru. Det var väl känt att hans hustru Xantippa hade skarp tunga. Sokrates svarade emellertid att de duktigaste hästkarlarna ingalunda övade sig med de fogligaste utan med de allra mest motspänstiga och svåra hästarna.

Kan de tämja dem om så bara en smula går de nog iland med de övriga. Om nu jag, sade Sokrates, har fördrag med Xantippa så kanske jag kan få henne att förstå ett och annat, och då skall det väl kunna lyckas med den övriga mänskligheten.

Det tyckte grabbarna var en bra förklaring. Någon i den vida läsarskaran känner kanske igen arten av resonemang. Mycket mer i samma stil finns bevarat liksom många filosofiska betraktelser.

Vad som förundrar mig är hur lika oss dessa människor var. Dom förde resonemang om hur dom skulle öka sina inkomster t.ex.

Emellertid gick Sokrates omkring och ställde näsvisa frågor och till sist tröt tålmodet hos stadens fäder och dom dömde honom till döden. Det var marigt värre att motivera domen men man enades om att han förlett stadens ungdom.

Vännerna erbjöd sig att smuggla ut honom till utlandet men han avböjde och han avrättades genom att han fick dricka malörtsgift.

I själva verket kan man säga att vedersakarna föll på eget grepp och på kuppen blev Sokrates namn evigt.

Låt oss göra ett tankeexperiment. Vad hade hänt om han hade haft en Ducati ???

371/PS

FERRARI LUDOVICO (1522-65)

Italiensk matematiker och elev till G. Cardano, professor vid universitetet i Bologna. Som Cardanos förtrogne blev han inblandad i kontroversen mellan Cardano och N Tartaglia rörande vem som ägde prioriteten till den allmänna tredjegrads ekvationen. Ferrari löste den allmänna fjärdegrads ekvationen på uppdrag av Cardano; lösningen bestod i att reducera en fjärdegrads ekvation till en ekvation av tredje graden.

371/PS

KARDANKNUT

Axelkoppling som överför rotationsrörelse mellan två axlar även om dessa inte befinner sig helt i linje med varandra. Kopplingen består av två korslagda tappar ledbart lagrade i varsin axel.

371/PS

KARDANSK

Egenskap hos en koppling eller lagring mellan två vridbara system att bibehålla ett bestämt läge oberoende av systemens inbördes rörelser.

Benämningen härrör från Italienaren Gerolamo Cardano (1501-76), som konstruerade en upphängningsanordning för skeppskompasser.

Kardansk upphängning. Kompassen är fäst i en ring som är vridbar kring två diametralt motsatta axeltappar. Ringen är i sin tur vridbar kring två andra axeltappar lagrade vinkelrätt mot de förra och fästa vid ett stativ. Man gör små upp-täckter till och med i matematiska lexicon.

371/PS

MEDICINSKA HÖRNAN

Våra förfäder för ca tusen år sedan var mycket begivna på resor vida omkring. Därvid hände att okunniga utlänningar i främmande länder satte sig till motvärn när dom hövligen anmodades att dela med sig av sitt överflöd. Konstföremål, smycken, mynt, osv. Olika uppfattningar om ersättningen vid rena affärstransaktioner kunde också leda till handgemäng och detta gjorde att förfadern var väl insatt i hur man stillar blodflöde och behandlar andra skavanker. Om man tex blir smekt av en yxa kring huvet så är det kanske mindre skada skedd om skallbenet fortfarande är helt. Huvudvärk får man räkna med i främmande länder.

Punktering i buken är ju rätt allvarligt. Om t.ex. tarmarna rinner ut så kan man snubbla. För att konstatera om sådana patienter var värda att kosta på vård så gav man dom soppa med lök att äta. Om det luktade lök ur såret så visste man att det var dags att åkalla Oden och hoppas att det fanns en valkyria ledig.

Bukhinneinflammation kände man inte till, men "grötsot" var välkänd. Frankerna hade särskilt skarpa värd och en fot kunde lätt tappa kontakten med benet. Stumpen desinfekterades i kokande olja och sedan kunde man tälja till en träklamp. Balansen och snabbheten blev kanske lidande, men hellre det än att färdas krypande.

I våra dagar är resorna kanske inte fullt så äventyrliga men Ducatistens väl prövade förmåga att hitta utvägar har kanske längre historiskt perspektiv än man inser i förstone.

371/PS

NÅGON HAR HÖRT ATT ...

.... Ducatiparet Källberg / Eriksson från Avesta fyllde år i höst. Eftersom båda är 65:or betyder detta att de blivit 30 år. Grattis säger vi på Cucciolo.

.... det tydligen finns en före detta japanåkare (i mellan-Sverige) som lyckats komma över en 916. Inte nog med detta elände, han har annonserat efter ett 4-1-system i lokalblaskan oxå. Snacka om sura uppstötningar.

.... den "nya" styrelsen redan var igång med aktiviteter innan de andra "gamla" hann ut om dörren. Det rycktas också om att de satt sprätt på pengar oxå. Den som lever får väl se till vad.

.... det är den "nya" styrelsen (igen) som tillsammans med Cucciolo-Redacc ligger bakom köpet av ett tält helt i klubbens filosofi. Rött, grönt och vitt såklart plus fyra stora å mycket synliga klubbloggor. Tältet finns på Redactionen.

.... den mest bereste Ducatisten till årsmötet i Bologna blir Pelle Skogman från Kalix. När han passerade Malmö hade han kört halvvägs. Malmöiterna har ungefär 165 mil.

.... Malmöaffian ställde till med Pasta-afton för alla tillresta Ducatister på väg ner till årsmötet. Denna afton hölls dagen före gången skulle ta sig med båt till Danmark och sedan vidare söderut. MEN eftersom det serverades rusdrycker och det blev "sena natta" kom resan nästa dag att bli lite oplanerad och tillbucklad Alla inblandade hann dock med att komma i tid till mötet kl.10.00 i Bologna.

.... den nuvarande chefsredaktören har haft kontakten med fabriken inför årsmötet. Att det är något mer än "bara" mötet å rundvanrdingen

på gång har "sambon" förstått. Tyvärr har hon inte kunnat få ur honom vad.

.... den nya styrelsen kommer att ha ett måtto som lyder. -Vi lägger på en rem- Ska det vara svaret på kuppen på Fårö då veteransektionen (Lasse Lindgren & Jan Johansson) tryckt upp skjortor med budskapet att det skulle varit bättre förr.

.... den moronpigge P3-lyssnaren kunde höra en Ducatist's röst i etern i mitten på juli. Det var "Morgonpasset's" Per Dahlberg som ringde och väckte Cucciolo-Rikard. Redactör'n, som naturligtvis sov blev lite tagen på sängen men fann sig ganska snabbt och gjorde vad han skulle. Svarade på frågorna och sågade i stort sett alla andra hojar utom "vår" egen. Lite pinsamt blev det dock när Pär var påläst och visste att Rikard var hojlös och alltså numera åker bil. Stormen kom av sig när det senare kom fram att något ovanligt muskedunder var väg in i garaget.

.... delar av den "gamla" styrelsen numera är så utarmad och slutjobbad att de lastade hojarna i en skåpbil för att slippa (?!) köra hoj hela vägen. De skulle sedan ha bott utanför Bologna och snyggt ha kört hoj in de sista milen till mötet. Men se det gick inte alls. En av hojarna ville inte så det blev till att tiggas plats i någon av bilarna. Vilken tur att deras mandattid är över. Duccar är till för att köras länge ,hårt, mycké och ofta.

.... vår Bullergeneral oxå körde bil till årsmötet, trots att hojen står i garaget. Märkligt att han oxå har "kungsaxel-hoj".

BORGIO PANIGALE

KLUBBPRYLAR

DEKALER & TYGMÄRKEN

SÄLJES

DUCATI-jacka med avtagbara ärmor (gamla logon), stl 52 och som ny.

Pris: 500 kr.

Ny pakethållare till Hailwood Replica.

Pris: 600 kr.

Damskinnställ stl 38 i fint skick.

Pris: 1200 kr.

P. Ingman 031/24 51 54

SÄLJES

Till Kamskaft:

Ventilfjäderkammar 700 kr.

Splitternya Imolakammar 3000 kr.

Öhlinare med burk 2000 kr.

Startmotor GTS 300 kr.

Kent Jörnevall 031-38 17 17

BYTES

320 mm Brembo järnskivor, flytande.

Pris: 3500 kr/par.

4-kolvs Brembo bromsok.

Pris: 3500 kr/par.

Bakdrev i aluminium, stl 38 å 40.

Pris: 350 kr/st.

Beg. Pirelli MP7S 130/60/16.

Pris: 400 kr.

Stig, # 305 0451-891 12

Ett par portade Kamskafts desmotoppar med 2 mm större rostfria ventiler, nya styrningar och säten för blyfritt samt dubbelstift. EJ KÖRDA !!

Bytes mot ett par som behöver renoveras. Desmo ej krav, bara alla flänsar är ok. Har även ett par äkta Compagnolo magnesiumhjul med skivor och växellådsdelar samt kamaxlar med mera från en demonterad 600 Pantah som kan vara dellikvid i eventuellt byte.

Kent Jörnevall 031-38 17 17

4 - 1 till 900 SS -93. Kanske passar detta andra årsmodeller också. Som nytt.

Pris: 2400 kr.

Gary Sydälv 08-82 43 30

KÖPES

Alfa Romeo, -87.

75:a, med V6:a på 2,5 liter. Mycket godis.

Bara 9500 mil. Eventuellt inbyte med 350 eller 450 Mk III.

Pris: 41000 kr.

Niclas # 688 0457-404 97

Begagnad stötdämpare till 906 Paso. Helst Öhlinare.

Janne 0226-660 47

070-511 44 94

900 SS för max 80000 kr.

Tomas Kvist 08-704 99 18

Gammal slutkörd 900 motor för udda projektbygge.

Mikael Wiking 040-44 04 00

DUCATI 5-märke 40:-

KLUBBDEKAL röd/vit/grön 5:-

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

DUCATITYGMÄRKE svart/vit/grå 25:-

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

Broderat RYGGMÄRKE 20 x 30 cm

"Bologna-märket" 160:-

ÖRGNPROPPAR EAR 5:-



MÖSSA 70:-

VARM OCH
GO

RÖÖÖÖÖÖ



CD-SKIVAN:

20 min låg-
frekventa vibbar
för bara 60:-

NYHETER NYHETER NYHETER

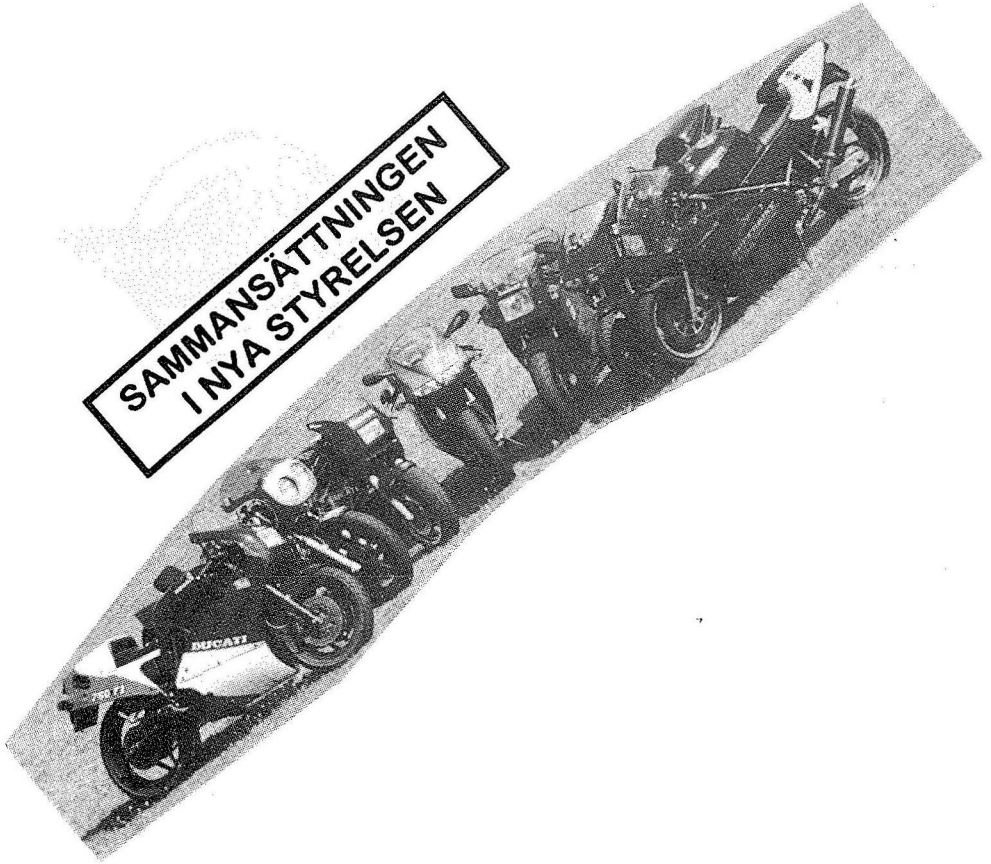
POLO-TRÖJA, vit med röd logo på kragen 100:- L & XL

T-SHIRT, vit med gamla logon på bröstet 65:- L & XL

STRUMPOR, vit sportsocka med Ducatibrodyr stl 41-44 35:-

2 st JACKOR kvar från förra laddningen stl M,L 900:-/st

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



**SAMMANSÄTTNINGEN
I NYA STYRELSEN**