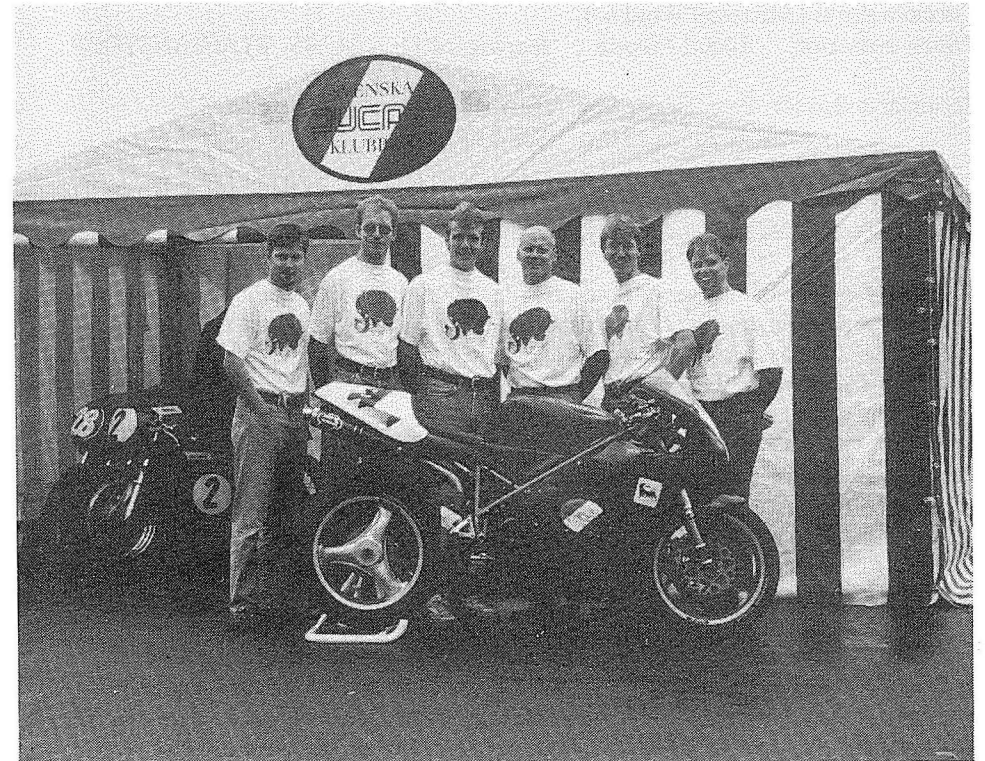


# Cucciolo

Itt, tre, nie å sen e de kört !

Nr 4/95

Nr 58 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 tillhanda 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, dekalor och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 1000 kr + extra portokostnad.

**GAMLA NUMMER AV CUCCILO** 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 Mårilid Arklimästareg. 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 sommarens stora händelse i Bologna, Årsmötet. Skildringen av såväl resan dit som mötet och rundvandringen på fabriken finns med. Årsmötesprotokollet har vi också kopierat för dig som är intresserad. Sedan kommer det lite information från nya styrelsen och något VM som de var med om. Pär Albrektsson berättar om sin vartur och redogör för 748:an i både SP- som Bipostutförande. CD-skivan snurrar vidare och så är det någon som redan börjar få ångest inför julhelgen. Om allting beror på längden får vi svar på lite längre fram + att vi gräver vidare i informationen kring Cagiva F4. Skvallret har fått hoppa in lite här och där. De utlovade resultaten från tävlings-säsongen fick inte plats utan kommer med i femmen istället.

Sedan sist har det faktiskt inte hänt så mycket från Redacc's horisont. Men det kommer det att göra. Omkring årsskiftet kommer Redaccionen att flytta norrut eftersom personalen i söder fått andra sysslor inom klubben. Ny primär blir Anders Mansén medans sekundären Peter Hesterskog fortsätter på sin post. Från och med årsskiftet är det alltså ny adress till Cuccioloredacc som gäller och den är:

Cucciolo  
c/o Anders Mansén  
Ribbings väg 5 A  
191 52 SOLLENTUNA

Om någon vill ringa så träffas Anders på 08-92 09 19.

## SNABBISEN

Sid	5	Årsmötet
	22	Info från nya styrelsen
	25	VM i luftmadrass
	27	Vårturen
	31	748 SP
	33	748 Biposto
	35	Lite av varje
	38	Tidningsurklipp
	41	Veteransidan
	42	Ducati Passions
	46	Julkappsförslag
	47	Skvaller
	50	Jag bojkottar Julen
	52	Beror det på längden
	54	En pärla i fyrtakt
	57	Tidig Julhälsning
	59	Borgio Panigale
	63	Klubbprylar

## Omslagsbilderna:

Framsida föreställer nya styrelsen (Johan Genestig fattas, hårt hållen) och skryttältet. Framför dem har vi Anders Sturessons 916 SP och inne i tältet står Håkan Månssons 450 Racer. Bilden är tagen av Peter Hesterskog.

Baksida är en bild från omgivningen till Nurbürgring i Tyskland. Bilden är tagen av Janne Leek och föreställer Cuccioloredaccionens (Nilsson & Hesterskog) skribenter på en av deras resor. Detta var en fyradagarstur med VM i Superbike på Assen och några varv på Ringen i programmet. Cirkus 250 mil.

REDACC

## ETT GÄNG UT, ETT ANNAT IN

## ÅRSMÖTET 1995

Klubbens årsmöte hölls som bekant på fabriken i Bologna. Som sig bör nere i Italien så var det en ordentligt varm dag. Varmast av alla hade Pelle Skogman som valde att åka bil utan "kyla" men iklädd skinnstall, bara för att vara på den säkra sidan. Det samlade gänget drog alltså iväg tidigt på morgonen från vårt läger utanför Rimini. Som tur var, främst för Pelle, så fanns det gått om svalka på fabriken, baren var ju som vanligt öppen !!

För en gångs skull var alla på plats i stort sett samtidigt och innan avtalad tid. Enda efterslantaren var faktiskt vår så annars punktliga bullergeneral. Kanske berodde det hela på att han hade damsällskap, vem vet ?. Jo, en kille till kom försent, hela fyra timmar, men jag tror att han blev nöjd ändå. Han fick nämligen en egen guidad tur i fabriken eftersom de tyckte synd om grabben som annars kört så långt i onödan, schysst.

Egentligen har vi gått händelserna alldeles i förväg. Vi skruvar tillbaka klockan en hel vecka, det vill säga till veckan innan årsmötet. Gunnar Nuija, ur styrelsen, ringer och han + Lars Lindgren, också styrelsemedlem, är på väg neråt Skåne i skåpbil. (?) -Vi är hos dig om ett par timmar, kan vi kaka tillsammans då ? Sagt och gjort och så blev det. Men varför åkte de skåp till Italien. Till råga på allt var skåpet från Frankrike. Svaret fick vi och bilden på nästa sida talar väl sitt tydliga språk. Fruar och barn hade man kört till flyget och själv tog man hand om packning + två motorcyklar. Nuija's F1:a och Lasse's Hailwodd.

Tanken var att de skulle stanna i Alperena, på vägen ner och lasta ur klenoderna och på så sätt få köra hoj oxå. Samt att de skulle köra in till fabriken på mötesdagen. Allting skulle bli så bra.

Allting gick oxå bra ända ner till strax efter urlastningen. Det blev totalt bara drygt två mils körning och en tankning innan Hailwooden's laddningsrelä lämnade in. (Faktiskt samma hoj som vann bullerpriset -94 på Fårö) Nuija fick nu agera detektiv och lyckades få tag på en begagnad efter 15 mils åkning. Meka, meka, meka men Hailwooden ville ändå inte riktigt. Felet visade sig vara i generatorm. Hojarna lastades in igen och skåpet tog sikte på Rimini. Familjerna Nuija och Lindgren rekade stan och fixade hotell till det väntade gänget på dryga dussinnet personer. De kom i spridda skurar och faktiskt var det långåkaren Pelle från Kalix som tog sträcksegern. Strax innan midnatt var alla samlade och Grappan flödade. Såklart.

Så till dagen "D" då inget fick gå snett. Vi hade ju några mil in till Bologna och om det blev köer så ..... Bilarna var lastade till bristningsgränserna med liftande folk och hojåkarna tycktes klara. Men vad håller Pelle från Kalix på med. Hans specialare a lá Peter Lindqvist var inte på humör utan fick ställas i vägkanten. Han fick alltså tränga in sig i en redan full Opel Astra Combi. Eftersom målet för honom var att få köra hoj till fabriken behöll han skinnstället på. Nu var det bara hojen som fattades .....



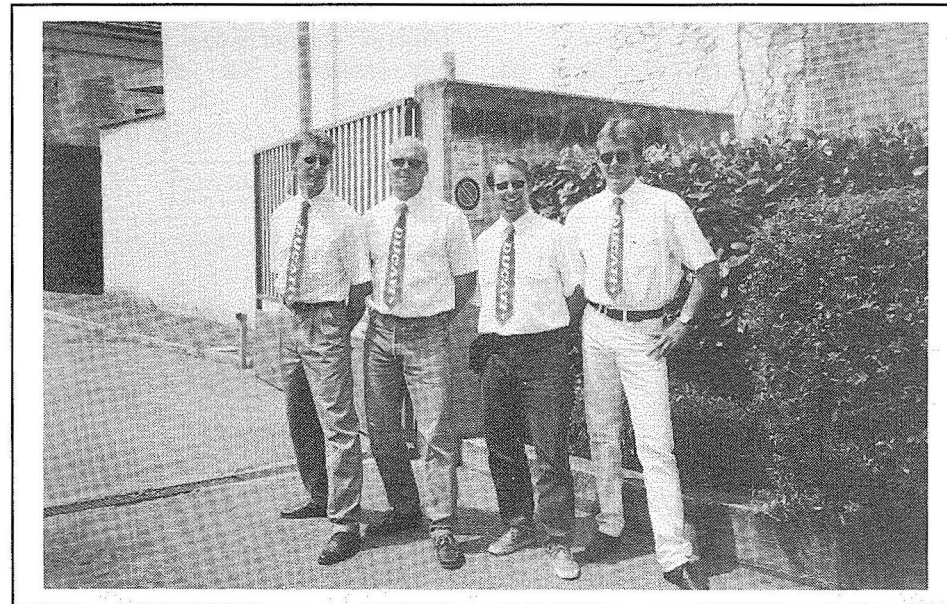
Resenärerna Nuija & Lindgren. ↑

Den sittande styrelsen (93-95). ↓



Färden till Bologna gick smärtfritt och väl framme samlades sittande styrelse för en sista genomgång i stundens alvar.

Delar av "Slipsnissarna"



När det så äntligen blev dax så samlade Janne ihop hela gänget och drog igång. Han kunde då blicka ut över den massiva skaran som slutit upp. En del iklädda vit skjorta och röd Ducatislips. Efter ungefär en timma var det överstökat och slipsnissarna hade tagit över. Avundsjukan i den gamla styrelsens blickar gick inte att ta fel på. De ville oxå ha röda Ducatislipsar. -Lugn, bara lugn vi har fler hemma, hördes ur folkvimmet.

Nu tog rundvandringen, som Cucciolo-Reddacc fixat med fabriken, vid med fabriksrepresentanten Mr Cannelli som guide.

Det blev en tur genom fabriken där vi fick se en hel del bearbetningsjobb på motorsidan, hoppsättning och prov av densamma, montageinjerna, test-avdelningen, packningen, lagret och utställningshallen.

En ganska ordinär tur men ändå av det bättre slaget eftersom Mr. Canelli var väl insatt i både gammalt som nytt och var bra på engelska. Som vanligt var han dock ganska förtegen när frågorna kom in på det som egentligen är mest intressant, nyheter och racing.

Inför nästa år fick vi dock veta att man ska göra fler hojar av de så kallade basmodellerna och färre av de mer exklusiva som 916 Racing och SP och Supermono (totalt bara 6 st -95).

Alltså prioriterar man efterfrågan på basmodellerna till -96 och det kanske är rätt med tanke på hur det sett ut under det här året.

Vevhushalvor

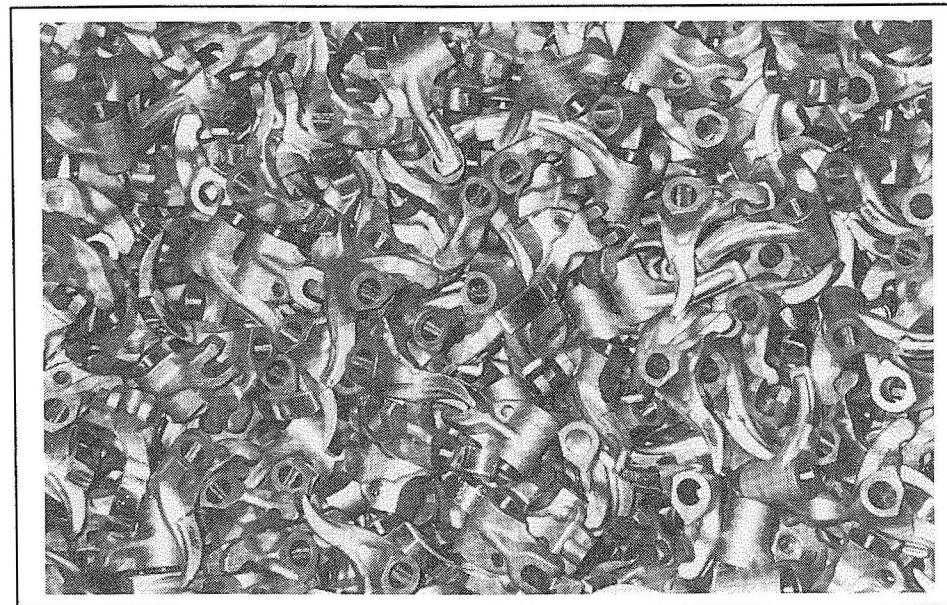


Ytterligare en åtgärd för att hinna ifatt orderingången är att man inte heller ska göra några större förändringar till nästa år. Klart vettigt även för reservdelssidan.

Nu biter sig säkert någon gamal Ducatist i läppen, men syndromet "Man tager vad man haver" är nog trots allt ett minne blott. Nu ser det ut som det är mycket mer ordning och reda och årsproduktionen närmar sig 25000.

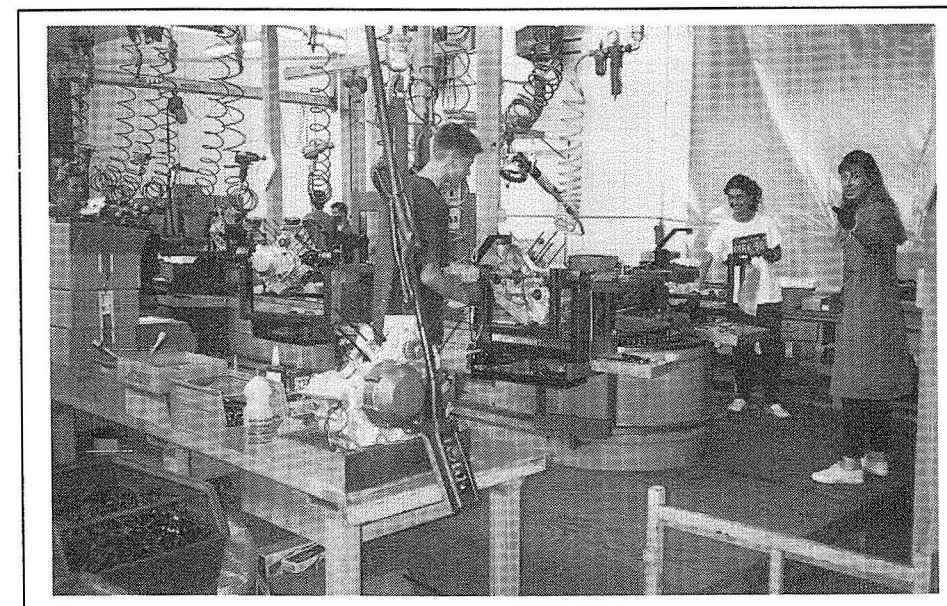
Givetvis är detta om man jämför med andra väldigt lite, men man ska tänka på att detta är en fördubbling på ungefär två år + att det mesta fortfarande görs för hand.

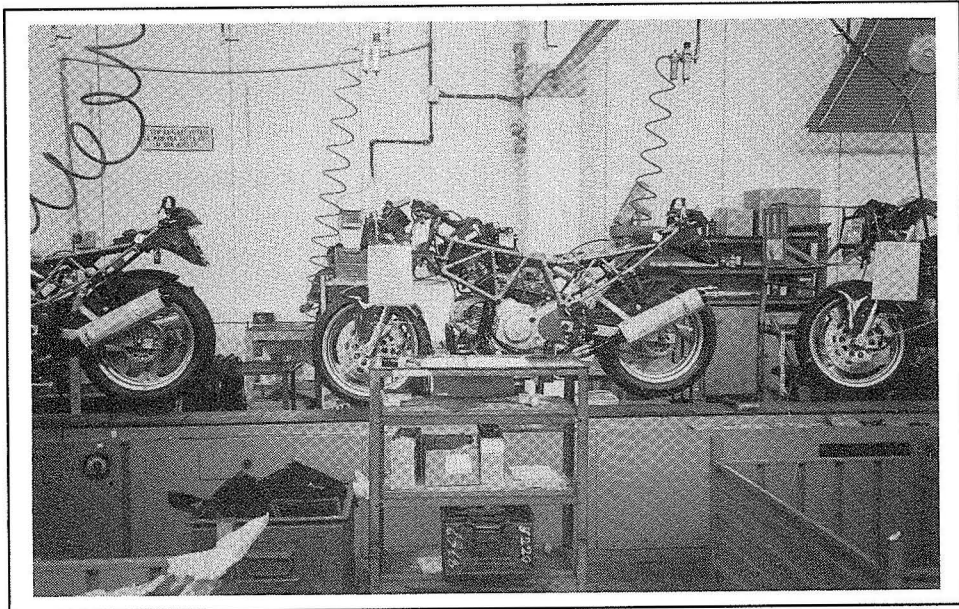
"Måleriet" som för sköttes av personer utan andningsmasker har efter en brand uppdaterats till en helautomatisk anläggning som de är mycket stolta över.



Några vippor. ↑

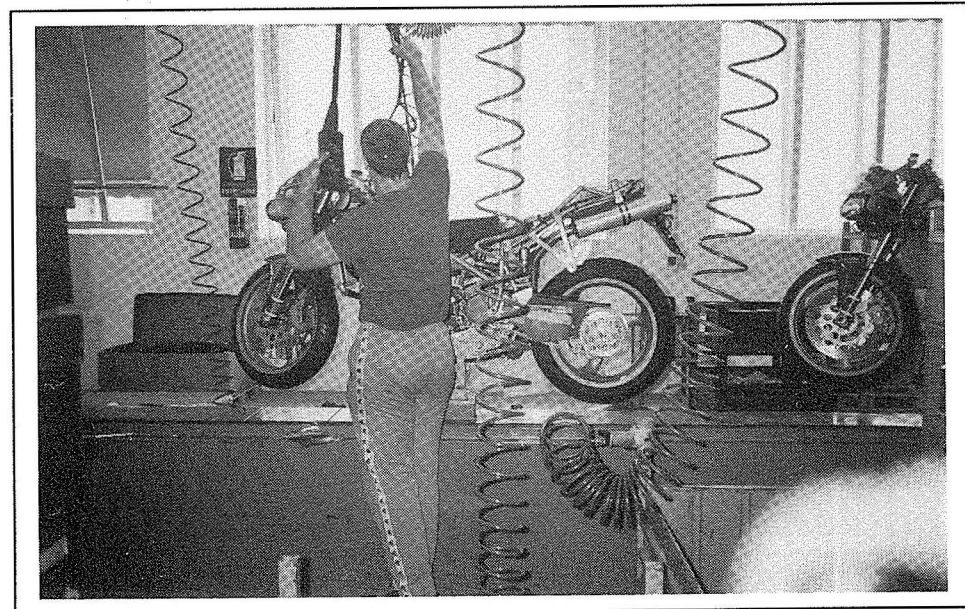
Hoppställning av motorer. ↓



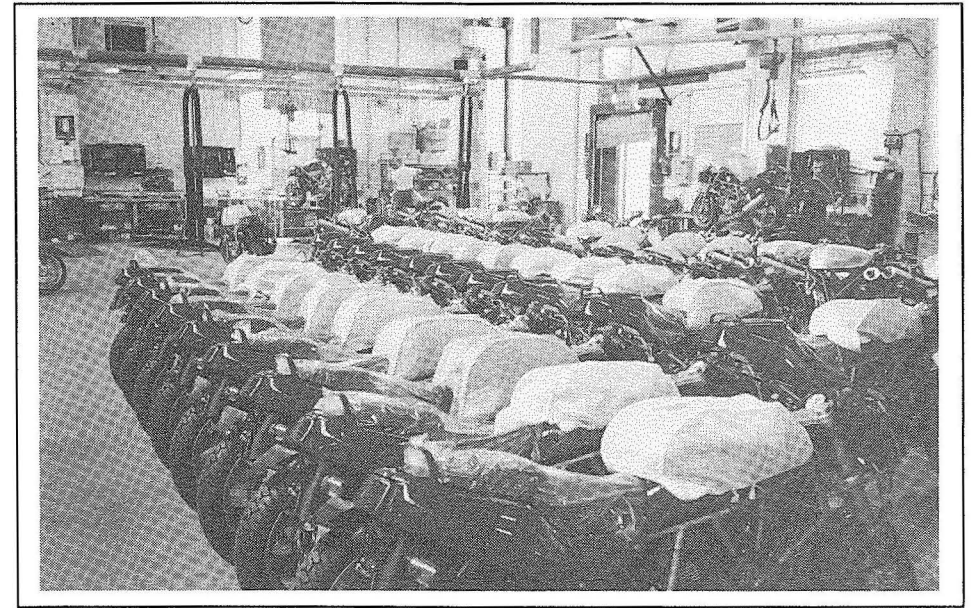


Montering av SS. ↑

Montering av Biposto. ↓

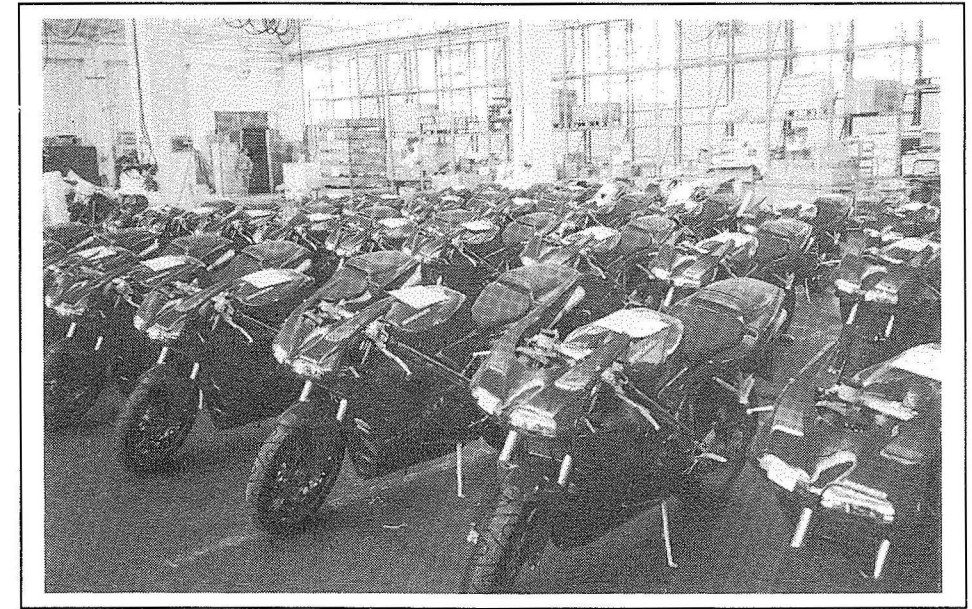


10

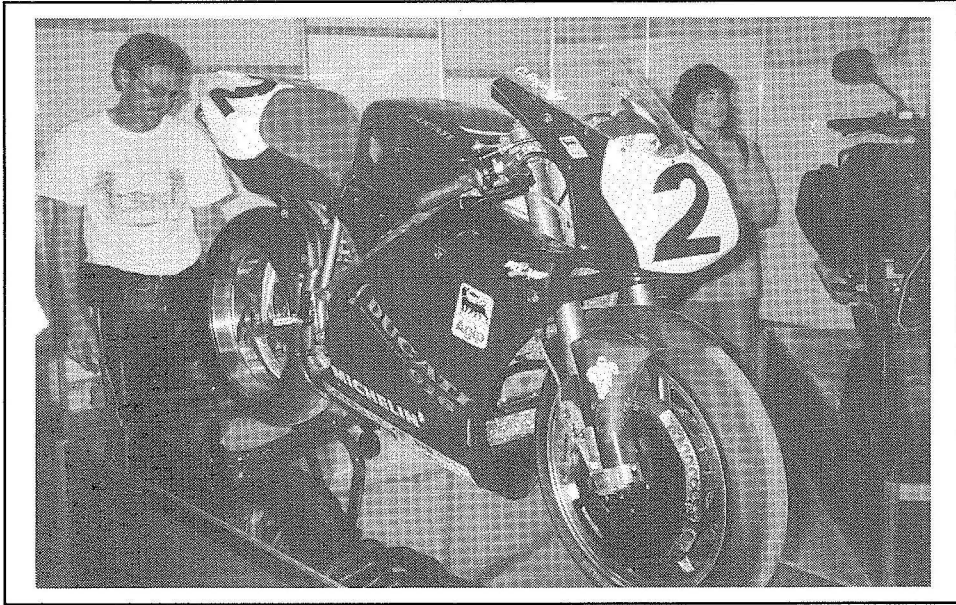


Nästan färdiga SS i montagehallen. ↑

Leveransklara 748:or i packningshallen. ↓



11



Den samlade skaran med  
Mr. Canelli i mitten. ↓

Foggy's vinnarhoj -94. ↑



Det är helt enkelt andra vindar som blåser nu på Ducati Meccanica i Bologna. Några års medvind börjar nu ge frukt och det känns skönt för en Ducatist. Som grädde på moset och bomull runt hjärtat känns det när Mr Canelli mot slutet av rundturen säger att man på vissa modeller redan bytt ut de snedögda framgafflaren mot bättre från Marzocchi. Hoppas att de fortsätter på den vägen.

Rundvandringen avslutades med utställningshallen där vi bland annat beskådade Calle Fogerty's vinnarhoj -94. Som synes på bilden var det då tillåtet att köra med kolfiberbromsar.

Därefter tackade vi Mr. Canelli på vårt sätt och fabriksrepresentanten tackade oss alla för vårt intresse och belönade alla med en t-shirt.

Efter en Ducati-macka på hörnrestauranten drog vi sedan iväg till Gio.Ca.Moto,

eftersom vi ändå var så nära. Mot kvällningen var skaran åter samlad utanför Rimini och restaurangbokningen hade "di gamle" gjort. Det blev som vanligt en fest utan dess like, men några riktiga svartklubbar som de på Fårö och i Norrköping fanns inte. Dock hade man ett ganska stort urval av Grappa, där naturligtvis alla sorterna betygattes.

Dagen D+1 var vil odag och de flesta brände sig på stranden. Att sova där är nog inte så bra trots allt. Kvällens aktivitet var besök i San Marino (lilleputtlandet). Transporten dit resp. hem var av det spektakulärare slaget. Nuijas skåpbil lastades full med folk och det var ju varmt så sidodörren (högermonterad) lämnades öppen. Det blev klart spännande upplevelser i vänstersvängarna.

"Slips-streaming"



Därefter drog delar av folket till Gardasjön för mera sol å bad. Där påträffades en italiensk skönhet vilket gjorde avfärden bekymmersam för vissa.

Nästa mål var Montegrappa och Maurizio, Bossen i Italienska Pomponne-klubben. Han driver även en restaurang "Bikers' Restaurant" och på ovanvåningen i samma hus förekommer det försäljning i massor av för Ducatisten "måste ha" prylar. Detta ställe bör man som Ducatist inte missa om man är nere i Italien. Även om det kan vara lite besvärligt att hitta är det klart värt mödan. Maten är även den utsökt och Maurizio själv är en kul typ. Kartor och vägbeskrivning finns på Cuccioredacc för de som känner sig intresserade.

För de flesta började nu semestern lida mot sitt slut och nästa sikte togs på Skåne.

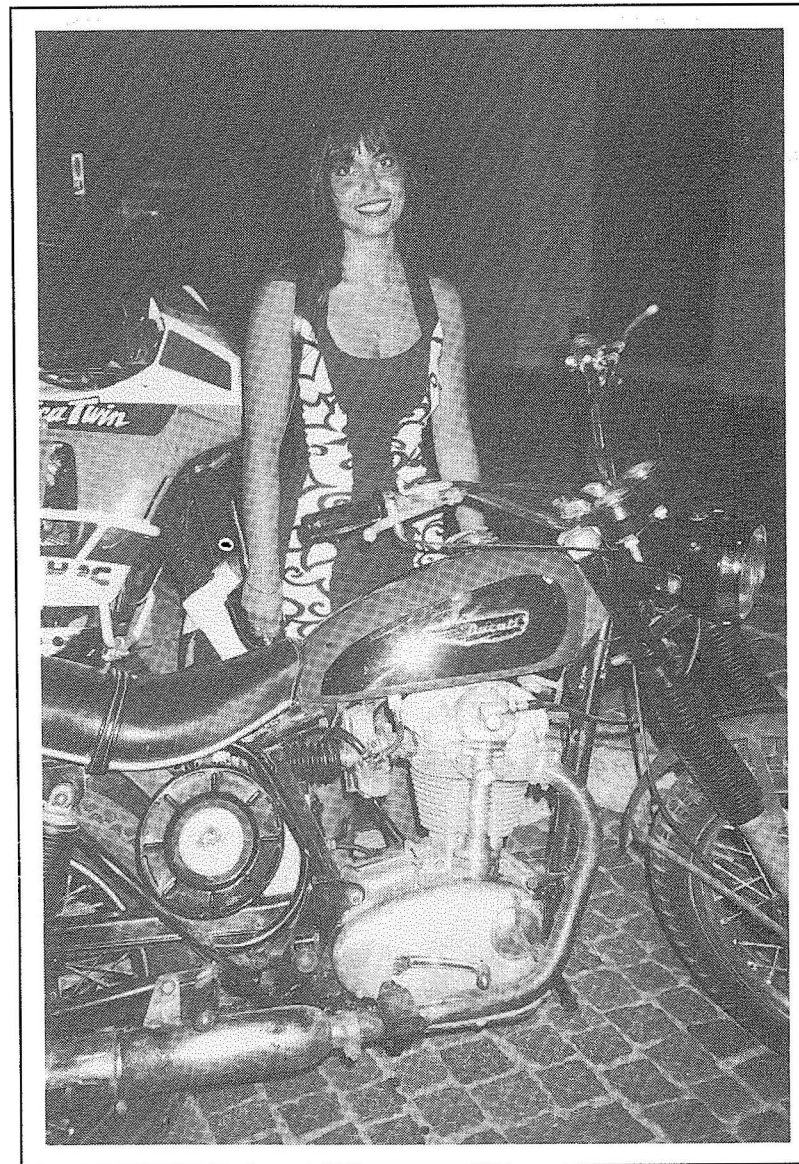
San Marino



På vägen mot Skåne ligger bland annat Hannover och Italmoto. En av tysklands största mc-affärer som enbart har koncentrerat sig på hojar från Italien. Här finns alltid grejor på hyllan.

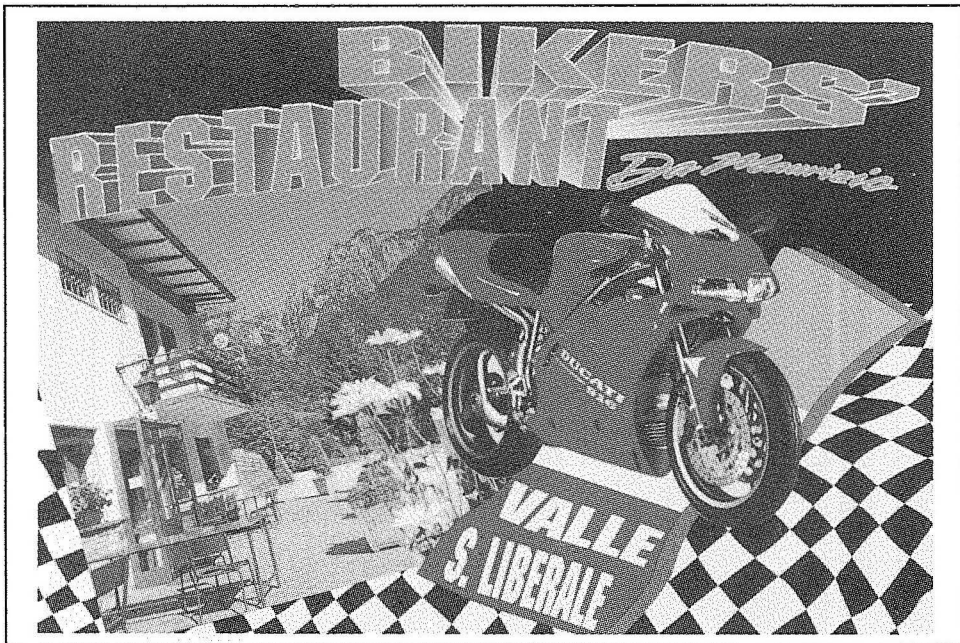
Slutsummering:

Årsmötet och resan däromkring förlöpte bra förutom att det spreds en hel del kolfiber i en högersväng, på vägen ner. Till saken hör att hojen blev hel igen med hjälp av grejor i garderoben, DHL samt stor kunskap och mycke uthållighet hos ägaren. Killen, Ola Wikström, blev naturligtvis vald till årets Ducatist. Bullerpriset hamnade hos Mats Clementz från Lund. Hans SP5:a var helt enkelt brutalast även i bullerform.



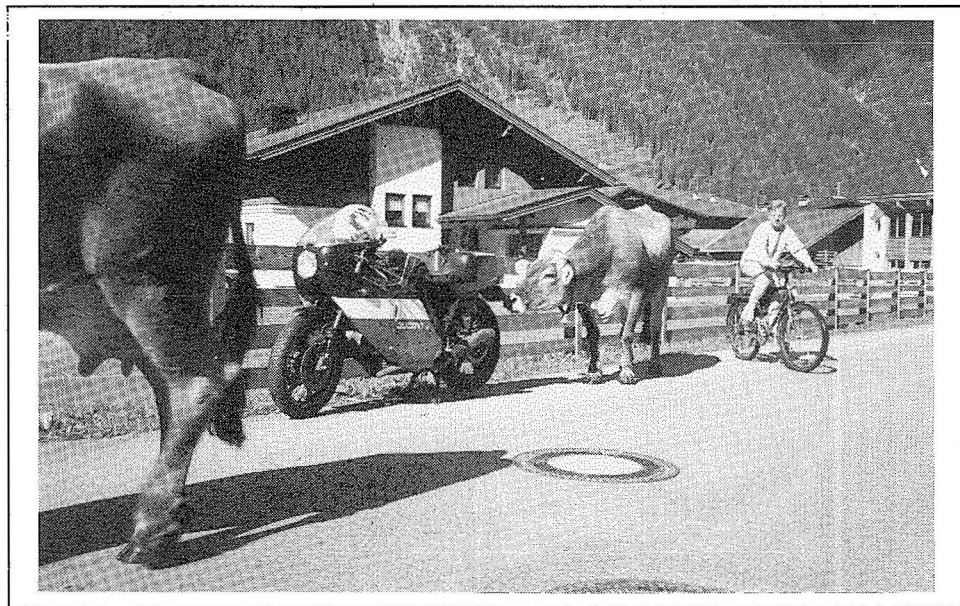
Skönheten som någon hittade vid Gardasjön.





Maurizio's restaurang. ↑↑

Partikel-Jannes hoj betraktades på nära håll i Österrike. Var det kanske något på nummerskyften som inte stämde med övrigas.



## ÅRSMÖTESPROTOKOLLET -95



Årsmötesprotokoll 1995 den 18 juli på Ducatifabriken i Bologna.

### § 1 Mötets öppnande.

Ordförande Jan Johansson tyckte att alla skulle vara Benvenuti och förklarade mötet öppnat.

### § 2 Godkännande av dagordning.

En punkt om bortagande av paravgift lades till paragraf 10 och därefter godkändes dagordningen.

### § 3 Finns det några övriga frågor

Kvällens aktiviteter, övriga samarrangemang samt årets Ducatist.

### § 4 Upprop samt fastställande av röstlängd.

16 medlemmar var närvarande.

### § 5 Fråga om mötet utlysts korrekt.

Besvarades med JA.

### § 6 Val av ordförande samt sekreterare för mötet.

Sittande ordförande valdes samt Cecilia Wittek Nuija som sekreterare.

### § 7 Val av två justeringsmän som jämte ordföranden skall justera mötesprotokollet samt vara rösträknare.

Valdes Hans Jartoft samt Peter Hesterskog.

### § 8 Styrelsens resultat och balansräkning

Upplästes.

### § 9 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för den tid revisionen avser.

Besvarades med JA.

**§ 10 Fastställande av medlemsavgift samt förslag om borttagande av parmedlemsavgift.**

Medlemsavgiften beslutades vara oförändrad. Registrerat parmedlemskap anses som mycket omoraliskt och skall därför icke tillåtas.

**§ 11 Val av styrelse för ett år framåt.**

Ordförande: Rikard Nilsson  
Kassör: Tomas Dahlgren  
Sekreterare: Magnus Målid  
Ledamöter: Peter Essy Ehsing  
Mats Clementz  
Johan Jenestig  
Jörgen Ahlgren

**§ 12 Val av två revisorer**

Tor Ljungren  
Cecilia Wittek Nuija.

**§ 13 Val av valberedning**

Jan Johansson  
Jonas Dahl  
Finnkopp

**§ 14 Val av bankommitté**

Peter Hesterskog Sammankallande  
Lars Källberg Ekonomi och annonsansvarig  
(Ytterligare en person skall tillfrågas).

**§ 15 Årsberättelse.**

Upplästes.

**§ 16 Rapporter från kontaktmännen samt val av dessa.**

Nord: Rapporterades ha 14 medlemmar.  
Syd: Rapporterade om onsdagsträffar samt utställning hos Claessons.  
Ost: Ej närvarade.  
Väst: - " -

**§ 17 Bullerfondsgeneralens redovisning samt val av bullefondsgeneral.**

Rapporterades att det finns 12 900 kr i kassan. Fråga om avgiftern skall kvarstå besvarades med JA. Sittande general valdes.

**§ 18 Val av Cuccioloredaktion**

Anders Mansén  
Peter Hesterskog  
Per Albrektsson

**§ 19 Klubbens grappautskott redogör för sin verksamhet.**

Många sorter har avsmakats med givet resultat.

**§ 20 Övriga frågor**

Middag på Restaurant tisdag kväll.  
Studiebesök om intresse finns på Masseratifabriken, onsdag.  
" " " " " i Bassano del grappa, Tordag.

Till årets Ducatist valdes Ola Wikström för sin bravurfyllda färd till årsmötet.

**§ 21 Mötets avslutande.**

Vid pennan

  
Cecilia Wittek Nuija

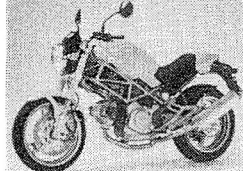
Ordförande:

  
Jan Johansson

Justeras:

  
Hans Jartoft

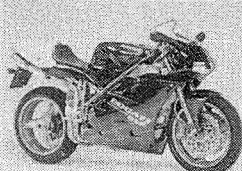
  
Peter Hesterskog



800 Monster, Biposto 95.790,-  
600 Monster, Biposto 67.500,-



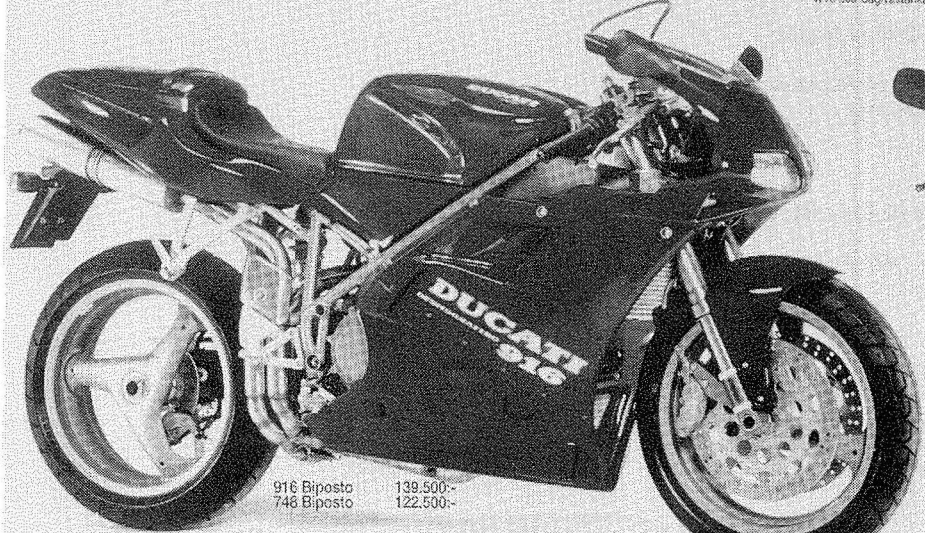
Mito Evoluzione 125 42.300,-



916 Sport Production, Monoposto 165.530,-



E 750 Pars/Dakkar 75.900,-  
E 800 Pars/Dakkar 79.900,-  
W18 600 Cagiva-tank 52.990,-



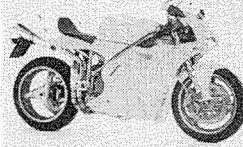
916 Biposto 139.500,-  
746 Biposto 122.500,-

# DUCATI

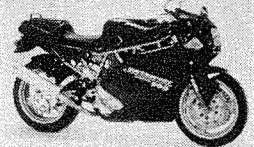
*Många är sugna, men få blir utvalda!*

1994 hade Ducati order på dubbel så många höjar 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 vara till den exklusiva skaran som får uppleva härliga vårdagar i sadeln på din nya Ducati, så har vi bara ett råd att ge:

*Ring nu, när vi har 95:or kvar.*



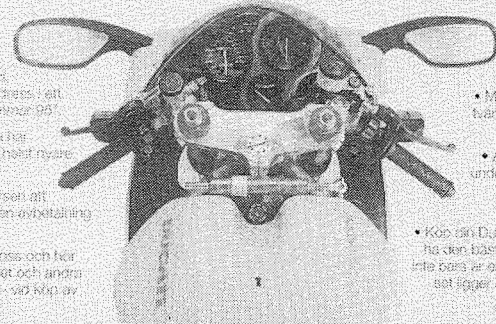
748 Sport Production, Monoposto 105.700,-



900 Super Sport, Biposto 96.790,-  
900 Super Light, Monoposto 192.790,-  
750 Super Sport, Biposto 81.530,-  
650 Super Sport, Biposto 69.700,-

## NY KATALOG!

- Önskar du vår nya katalog med modeller av tillbehör och maskiner till Ducati och Husqvarna så är det bara ett ölicka till och namn och adress i ett kuvert, så önskar vi dig ett exemplar av "Ducati & Husqvarna 94"
- I våra förärläta Biscaya av Kermitli. Detta har givit oss lite mer återtyrme att byta in höjar, helst nyare. Ducati eller Guzzi.
- Har du inte riktigt hela den ekonomiska resursen att förverkliga dina drömmar, så kan vi arrangera en arbetsställning med bra villkor och låg ränta.
- Priserna är preliminära listor för 95. Ring oss och hör om vår "värdering" och ger räbati på höjpriset och andra förmånar till ett värde mellan 4000,- och 6000,- så köp av ny Ducati utan byta.

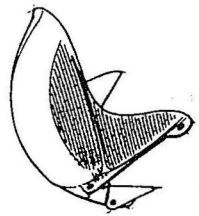


- Mita iposto är enmanssadel och Biposto är tvåmanssadel. De flesta höjar är strypta för att få tilläggare försäkrings.
- Anette och Tommie kommer att få tvillingar under vintern, därför kommer vi också att vara lite utarbetnaryrda. Hoppas du har tillitnad med detta.
- Köp din Ducati hos Biscaya, vi sätter stenhårt på att ha den bästa tilldelningen för dig. Kom ihåg att det inte bara är en motorcykel du köper, utan inbokat i priset ligger allt det du eventuellt kommer att behöva i praktiken såsom bra serviceverktyg och god reservdelshållning mm.

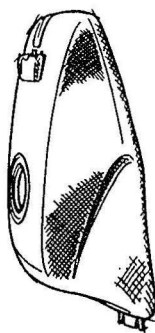
# Biscaya Racing

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

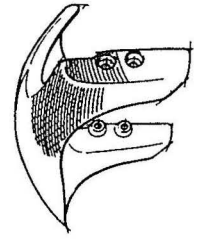
# KOLFFIBER!! DUCATI



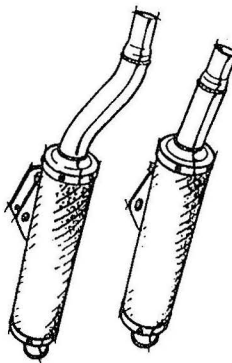
Bakskärm för svingmont i kolfiber. 1490,-



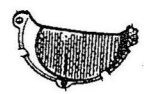
Kolffibertank. 8900,-



Kolffiberskärm För Up Side Down 1490,-



Racejuddämpare & hela system i rostfritt & kolfiber. Öppet härligt mullrande ljud. Ljuddämpare från 5900,-/paret. Kompletta Curley Wirley från 14500,-



Kopplingskåpa i kolfiber Hel & halv modell 950,-



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

# Biscaya Racing

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

# INFO FRÅN NYA STYRELSEN

Som alla kan se ur Årsmötesprotokollet är vi nu ett gäng på sju personer som tagit över styrelseposterna. Vi finns i de sydligaste delarna av Sverige, Skåne och Blekinge. Nu i och med EU och allt sån't tjafs så passar detta mycket bra eftersom Europas verkliga mittpunkt faktiskt ligger i Landskrona. Nu får väl vår ädle medlem och tillika gamla ordförande Mats "il Duce" Håkansson frispel, men det bjuder vi på. Han är alltså bosatt på denna medelpunkt.

Vi vill och måste först och främst börja med att tacka förra gänget som gjort ett jättejobb under två år. Då, för två år sedan, kände sig Partikel-Janne lite lurad på konfekten mitt i mörkaste Småland. Det var då under mycket kufiska former han fick ta på sig ordförandetörojan. Hans knähundar blev oxå tagna på sängen och var spridda mellan Avesta och Norrköping. Detta skulle visa sig vara en lyckad kombination och början på en storhetstid, i alla fall ekonomiskt sett, för klubben. Styrelsen lyckades alltså spela på rätt hästar och de var "Buller-" och "Postorder-generalerna". Dessa två, Hans Jartoft och Peter Lindqvist, ligger bakom den enorma succe som CD-skivan inneburit. Givetvis har klubben tjänat pengar på detta och dessa har då fd. styrelsen klokt nyttjat och förvalt. TACK !!!

Vi i nya styrelsen har såklart kommit igång och våra styrelsemöten rullar för fullt. Vem vi är kan ni se på sidan tre. I kommande nummer av Cucciolo kommer oxå mer snaskig information om alla personerna.

Nu kommer lite info om vad som hittills tagits upp och hänt hos oss.

- Klubbens köpte i somrars ett stort rött-vitt-grönt skryt-tält med stora klubbdekaler. Detta har i år bland annat använts vid SM- och Classic-tävlingarna. Tanken är att "det" ska resa runt till olika evenemang såsom tävlingar, mässor, utställningar, möten, fester med mera. Tyvärr blev det tidigt skamfilat (efter en lufttur) när Classic-folket hade det under 30-års-racet på Sviestad. Därför är det nu inne på reparation och uppsnygning så att det glänser igen till våren.
- Vi har tagit fram ett nytt informationsblad som vi ska sprida för att få in nya och fler medlemmar. Det kommer bland annat att stå i en hårdpappslåda hos alla handlare som säljer Ducati under nästa år.
- Klubbdekaler i tre olika storlekar är på gång och kommer att finnas hos "Postordergeneralen" till våren.
- Cucciolosidorna två och tre har vi ändrat utseende på.
- En ny och mera aktuell sida för "Klubbprylar" är på gång. Lars Källberg som ska ta över postorderarbetet efter Peter Lindqvist håller i detta.
- Kartprojektet, som påbörjades av "di gamle" fortlöper. Nu är det främst sponsorer som jagas. Mats Clementz och Lasse Lindgren håller i trådarna.

- En röd Ducatislips med stor DUCATI-logga och liten klubbdekal togs fram till årsmötet i Bologna. Upplagan är 50 st och dessa finns för närvarande på Cuccioloreddacc. Priset är 140 kr.
- Julklappen är beställd och ska förhoppningsvis distribueras innan påsk.
- Vi har jobbat med banträffar inför -96. Det kommer att bli minst en, men datum är ännu ej bestämt.
- Klubben sponsrade Anders Stuesson i Superbike-SM i år och tänker så göra även -96. Vi har också bestämt oss för att "backa upp" Håkan Månsson i Classic. Båda kommer under nästa år att tävla direkt för Svenska Ducatiklubben.
- Ett samarbete med Christer "Cralle" Lindholm har påbörjats. Han ska ju styra tyska DNL's 916 under nästa år i Pro Superbike. Vad det kommer att innebära är i skrivande stund oklart.
- En vårresa till Ringen och Pro Superbike kommer att gå av stapeln i början/mitten på maj.
- Planeringen inför nästa års klubbaktiviteter är igång. Info om datumar med mera kommer såklart här i Cucciolo.
- Ny kontaktman för Väst har blivit Ove Hvarfvenius. Han ersätter Ronny Andersson. Ronny tackas för gott arbete med en julröd Ducatislips.
- Eftersom delar av Cuccioloreddacc numera sitter i styrelsen kommer Anders Mansén

att ta över Redacörsrollen runt årsskiftet.

Detta var ett axplock från oss fram till nu. Givetvis är vi mutbara och på så vis öppna för alla möjliga förslag. Det är bara att höra av sig till någon av oss.

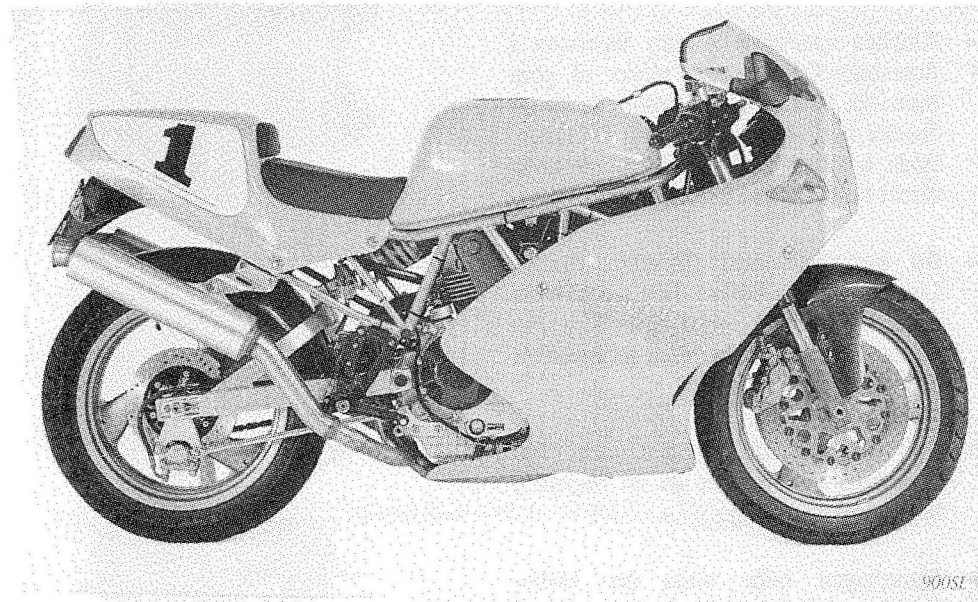
*Hösthälsningar från ordis.*



## 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

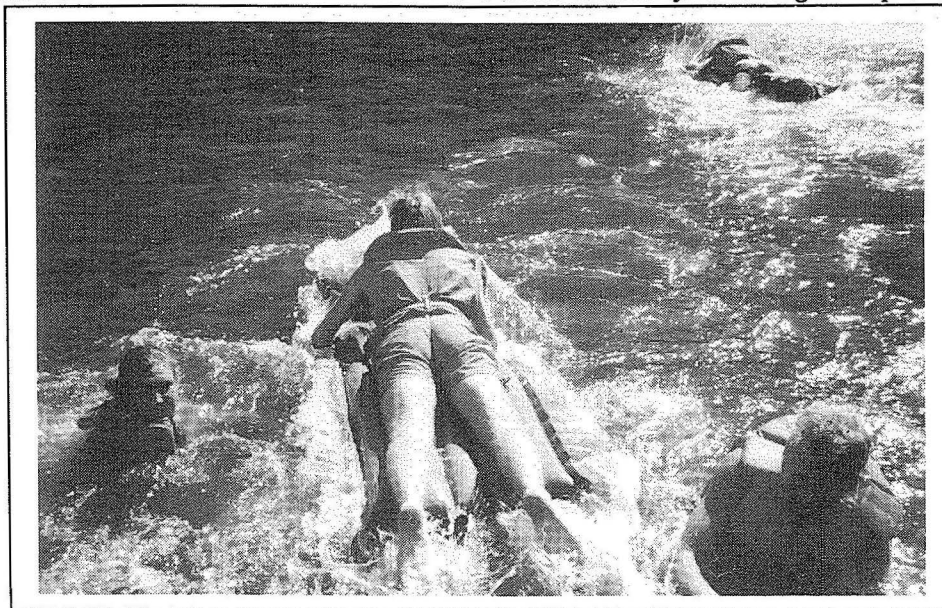
## VM PÅ LUFTMADRASS -95

Alla trodde att den nya styrelsen skulle ta sig vatten över huvudet när de anmälde sig till VM i Luftmadrass, som i år genomfördes i Malmö. Tävligen går ut på att ett stafetformat fyrmannalag ska ta sig fram och tillbaka över en av Malmös kanaler på kortast möjliga tid. 30 lag var anmälda och däribland då Svenska Ducatiklubben. Favoriter var tyskland som ställde upp med två lag. Vår lagledare, Mats, hade varmt upp ordentligt redan kvällen innan så han var lugn och fin på tävlingsdagen. Heaten kördes med fem lag i varje. Vinnarna gick vidare till två semifinaler. Vinnarna där gjorde sedan upp om segerns sötma.

**Kvalheat:** Starter är Peter och när han kommer in för växling är det mycket jämnt mellan tre lag, däribland vi. Andre mannen Magnus får en kanonstart och rycker direkt några meter. När Magnus kommer in för växling leder vi med två madrasslängder. Tredjemannen Tomas håller sedan ställningarna och så gör även sistemannen, Rikard. Vi vinner alltså och är klara för semi.

**Semi:** Peter startar bra och är delad tvåa vid växlingen till Magnus. Sekreteraren gör ännu ett bra lopp och ligger i delad ledning vid nästa växling. Tyvärr missar Tomas och kommer snett på madrassen. Det straffar sig och vi ligger nu "bara" på delad andraplats inför sista sträckan. Växlingen går bra och Rikard lyckas ordentligt och tar sig på de sista metrarna förbi ledarna (ett av de tyska lagen) och vi vinner semin oxå. Folkets jubel och vi är i final !!

**Final:** I finalen är det bara två lag och det är så klart det andra tyska laget vi ska möta. Peter får en bra start men vi ligger ändå bakom vid första växlingen. Magnus gör ett bra lopp men tyskarna håller oss fortfarande bakom. Nu är det Tomas tur och kanske kan han få skrämman medtävlarna från das Vaterland. Nästan, men de växlar ändå aningen före oss. Nu hoppas alla på ordis, men det blir även för honom en för svår uppgift. Vi kommer i mål dryga madrasslängden efter tyskarnam, men vi är klart nöjda ändå. Vi tackar tyskarna för god kamp.



Vi tog silver och det var ju mer än många  
andra svenskar klarade av i VM i Göteborg.  
Styrelsen.

Bilder: 1 Full fart på madrassen.  
2 Avsvalkande dusch.  
3 Silverjubel.



## VÅRTUREN

Vad gör man när sista snön smält bort, Elefanten är nyservad och bara väntar på att luftas medan Guzzi-objektet står i garaget och ser sorgligt ut med stort behov av nya delar?? Naturligtvis fixar man en dryg veckas semester, övertalar (behövs inte egentligen..) några kompisar att hänga med, packar Elefanten och drar till de alltid lika trevliga flickorna på Motofornitura Valassi i Mandello, ett stenkast från fabriken. (I Italien alltså ifall någon inte vet det....) Resesällskapet blev en Tiger, samma som på höstturen samt två Skurhinkar, ni vet, såna där med en massa G, S,X och R. En 750 och en 1100. (Vad får man inte uthärda...) Tigern ja, om ni kommer ihåg min berättelse från höstturen så är en sådan inte helt problemfri. (Sådant kallas understatement på engelska..) Vintern hade den dock tillbringat hos generalagenten för renovering, reparation och ombyggnad så den alltid lika optimistiske ägaren, vi kan väl kalla honom Bengt och låtsas att han kommer från Mjölby, kände stor förhoppning inför möjligheten till en kanske helt bekymmersfri resa. (Troligen den första i så fall!)

Jag kanske ska börja med en resumé över vad som hänt det stackars otursförföljda kattdjuret under sitt första levnadsår: Det började redan vid 100mil:

- Ett bromsok trillade bort. Har tydligen inte bara hänt på detta exemplar. Nu är väl inte detta ett så allvarligt fel på just den här cykeln eftersom den så sällan fungerar i alla fall.

- Kedjan börjar föra oljud eftersom den går emot svingen. Bengt tittar på ett annat exemplar och upptäcker att en kedjestyrning finns som inte finns på hans maskin. Detta påtalas för generalagenten som säger: Du har väl tappat den! Bengt försöker förklara att man åtminstone borde se något svetsmärke efter styrningen. Man har helt enkelt glömt att sätta dit någon!
- Under förra årets vartur havererade så startmotorn eller rättare sagt transmissionen mellan startmotorn och svänghjulet. Även detta fel har förekommit på andra cyklar. Ena strålkastaren blev akvarium under en regnig dag.
- Efter varturen lämnades så hojen in för garantireparation. Bengt åkte sedan på semester på egen hand och påstod att allt gått bra. Fan trot! Det är ju lätt att säga när man åker själv.

Efter hemkomsten började verkligen saker att hända:

- Gasen häktade sig allt som oftast så att tomgången hamnade på en 7000 varv sisådär, lite irriterande tyckte vår vän Bengt. Problemet lokaliserades som en feldragen gaswire.

- Oljetryckslampan slocknade för gott. Förklaringen till detta är helt underbar: En kabel var så kort att den slets av när hojen fjädrade ihop rejält! När vår hårt prövade vän svängde vänster slocknade lyset och när han svängde höger stannade motorn, men Bengt konstaterade glatt "Så länge jag kör rakt fram fungerar allting samtidigt."
- När vi sedan gav oss iväg på höstturen förra året havererade startmotortransmissionen igen!

Mycket motion blev det....

Man hade kommit fram till att detta orsakades av att motorn tände innan startmotorn fått ordentlig snurr på den varför en ny tändbox med fördröjning tagits fram. Bengt lämnade alltså in sin ledsna Tiger till veterinären över vintern för att få allt åtgärdat. Samtidigt kom han på att den kanske skulle bli trevligare om motorn ändrades till samma specifikationer som landsvägsmodellen Sprint. Denna har andra kamaxlar, annan tändbox och därmed 15hk extra. I vridmomentprovet hade han ju redan förlorat stort mot Elefanten så det kunde väl inte bli så mycket sämre. Generalagenten gick med på att göra ändringarna mot en smärre summa pengar.

Hur det gick på varturen i år? Tja inte så illa faktiskt. Vi har inte behövt springa en enda gång, startmotorn är alltså fortfarande ok. Däremot "tappar hojen strömmen ibland" för att citera dess ägare. Dessutom lyser inte alltid neutrallampan när den ska med påföljd att start är omöjligt då stödet är nerfällt.

Strålkastaren blev åter vattenfylld vid en regnig autobahnetapp. Bengt plockade då ut parkeringslampan så att inte vattennivån skulle stiga upp till H4-lampan. Smart grabb! Nu har Triumph bjudit på en ny modifierad strålkastare. På vägen hem från verkstaden hamnar Tigern bakom en grusbil och då kan ni ju gissa hur det gick. Japp, håll i nya strålkastaren.

Livet är fyllt av provningar. Det har dessutom tillkommit något mystiskt knackande ljud i motorn när den belastas. Bengt passade på att fråga vad det kan vara när han senast var inne på akutmottagningen. "Det törs jag ente ens tänka på" sa mekanikern och avlägsnade sig snabbt. Det här sista om knackningarna fick jag inte skriva något om för Bengt innan han vet vad det är så jag hoppas ni inte berättar nå't, eller ännu värre, lånar ut Cucciolo till en Triumph-ägare.

Varför allt detta tjat om en eländig engelsman undrar ni med all rätt. Jo, jag tänkte att nu när alla Duccar blivit så bra att de snart riskerar att bli tråkiga, de startar när man trycker på knappen, mullrar tryggt och fint vid rödljusen och rullar till och från Italien hur många gånger som helst utan att krångla, då är det väl skönt att det kommer ut lite nya entusiasthojar på marknaden som verkligen kräver lite av sina ägare??

Vårturen ja, vi dundrade iväg söderut, till Adenau närmare bestämt där vi hade bestämt träff med en kompis som numera bor i München (tänk så nära till Italien...).

Trots att denna man är väldigt trevlig har han så länge jag känt honom åkt på diverse suspekta tvåhjulingar. Första gångerna vi åkte tillsammans var det någon tidig Skurhink i 1100-storlek, jag har varken förr eller senare sett en hoj wobbla så ofta som denna. Tydligt kan man lära sig leva med detta för ägaren hade utvecklat en effektiv teknik för att eliminera problemen. Han tog helt enkel spjörn med armbågen mot knäet i kurvorna för att försöka rikta skrotet dit han ville. Senare blev det en FJ1200, klart bättre men ack så trist!

Kanke hade mitt ständiga Guzzi- och Duceåkande haft viss inverkan på denna person eftersom han sedan valde en VFR750, ett steg i rätt riktning i alla fall. Förra hösten när VFR:en började bli till milen kommen såldes den samtidigt som det försiktigt pratades om en röd Italienska. Han var antligen mogen att ta steget!

Nu stod det alltså en röd 916 Biposto utanför Blaue Ecke i Adenau. Äntligen fick jag chansen att provköra en sådan. Dock skedde det med viss försiktighet eftersom hojen p.g.a. astronomiska premier på vagnskadedelen i försäkringen endast är halvförsäkrad. Och vi som tycker att mc-försäkringar är dyra i Sverige! Härligt var det i alla fall, motorn är precis lika underbar som den var på min 888:a medan resten känns betydligt trevligare d.v.s. klart smidigare och mera lättsvängd.

Skurhinkschaufförerna tog också en provtur på en riktig krokväg, den en: kommer tillbaka, ställer varsamt ifrån sig hojen, tar av sig hjälmen och utbrister: "Nu ska jag gå och pissa på min gula Suzuki."

De blev heller inte lyckligare av att bli frånåka av en Elefant, som de tidigare smålett överseende mot, så fort vägen kröker till ordentligt eller innehåller någon ojämnheter. De påstod att det fanns ojämnheter, jag diskuterade saken med Tigermannen men vi förstod aldrig riktigt vad de menade.... I ärlighetens namn måste man ju erkänna att i "öppna landskap" försvann de bort i fjärran men ca 75hk extra borde väl märkas på något vis!

Efter några underhållande, men dyra, varv på Ringen drog vi vidare söderut mot bergen. De båda Skurhinksherrarna avvek sedan från vårt sällskap redan norr om alperna och först nu efteråt vet jag varför: de tog färjan direkt till Göteborg, drog raka spåret till Biscaya och beställde var sin 916SP till -96. (Pantah, borde inte jag ha lite provision??)

Vi andra fortsatte över bergen på krokvägar i favoritutförande (även en 916 kan bli efter ibland faktiskt) och kom så småningom ner i den underbara värmen på Italienska sidan. Detta är en av livets höjdpunkter varje gång, att få stanna och slita av sig kläder som plötsligt är på tok för varma under en klarblå himmel samtidigt som man plötsligt befinner sig mitt i den Italienska KULTuren. Plötsligt, framför en liten glassbar vid strandkanten till Lago di Lugano stod dessutom HON där.

Hon, som orsakade en mindre sammanstötning mellan en 916 och en Tiger, iklädd minimala shorts, svarta strumpor och en liten jeansjacka. Jo, det är sant, trafiken är farlig i Italien...

Vi hamnade så småningom i Mandello och mina förbeställda Guzzi-delar var givetvis redan ihopplockade, i stort sett allt jag behövde fanns och billigt var det så nu blev det ordentlig packning på Elefanten. Vi bodde på Hotell Giardinetto några dagar, ägarna är riktiga Guzzientusiaster så de grymtade lite när vi inte hade någon sådan i gänget men när jag berättade om mitt objekt blev vi accepterade. Billigt rum med stor terrass mot Lago di Como ökade bara trivseln ytterligare. Undrar om det finns nå't jobb på Guzzi-fabriken?

Tyvärr så brukar ju semestrar ta slut för eller senare, det gällde tyvärr även denna varför vi blev tvungna att vända norrut igen mot ett regnigt och kallt Tyskland. Lite värme i eländet spred Alfas tysklandspremiär för nya Spider och GTV. Vackert är det, man får liksom träningsvärk i vill-ha-muskeln. En röd Spider med den underbara V6:an tack! De kommer kanske till Sverige under hösten sägs det, tyvärr utan V6:an till att börja med men nya Twin Spark-maskinen lär ju inte vara så illa heller.

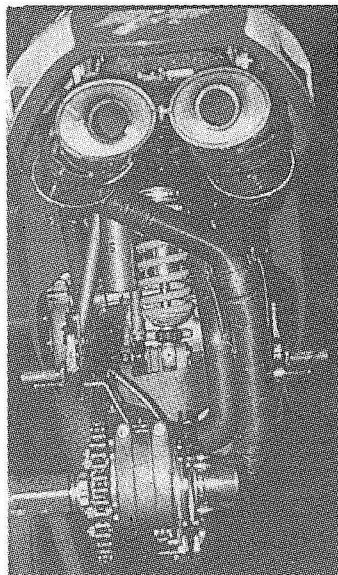
Det lustiga är att vi for runt både hit och dit i Italien för att få se dessa skönheter helt utan resultat, jo vi såg en blåsa förbi i Mandello men hos handlarna var det tomt. Samma sak gäller tydligen för Ducati och Guzzi, vi besökte ett antal handlare och alla beklagade sig över att de inte får några cyklar. Allt går på export påstod de. Det var INTE Sverige de menade...

Sista biten av hemresan blev inget nöje precis, förkyld, 0,5 grader, snöfall i Småland.... Antagligen är man helt knäpp som inte stannar i favoritlandet!

För att råda bot på tristessen roade vi oss med några nya acc-och segdragningsprov eftersom jag drevat upp Elefanten, Bengt har fått 15hk extra i sin Tiger och VFR:en bytts mot en 916. När det gäller fullgas på femman från ca 60 km/h är Elefanten trots handikappet fortfarande helt överlägsen, vi slog av vid 160 och då var de andra två fortfarande långt bakom. Imponerande!

Vid accprovet från stillastående var Tigern några hojlängder före, precis som året innan. (Det skiljer mer än 30hk!) Tyvärr var inte 916 med vid det senare testet. Under sommarn bar det av norrut faktiskt, till Norge närmare bestämt. Där finns ju också fina hojvägar, sägs det, men frågan är ju om man överlever en sommar utan Italien!?!?

466/PA



## 748 SP, TROPPO FORTE

Ducati 748 har redan blivit något att räkna med på road racingbanorna i 600-klassen. Motociclismo har släpat ut ett exemplar (privatägt förstås eftersom fabriken inte ens lyckas förse Italiens största mc-tidning med testhoj) på Monza för en närmare granskning.

"I tidernas begynnelse fanns twinnen" säger historien, men sedan övergavs konceptet då multicylindermaskinerna gjorde sitt intåg och blev alltför överlägsna. Ducati lyckades ju som bekant ändra på detta med introduktionen av 851:an för nästan 10 år sedan.

Det började lite försiktigt men man har nu återigen befast V-twinens berättigande på banorna. Detta har gjort att Ducati ökade sin försäljning med 56% mellan 1993 och 1994.

För en tid sedan bestämde man sig för att utvidga programmet neråt och resultatet av detta kan vi se i 748 Biposto och 748 SP.

748:an är estetiskt en exakt kopia av 916, byt dekalerna och de flesta lär bli lurade. 748 SP, som endast finns i guld, är lite mer sofistikerad och har några hk mer än Biposto som är RÖD. SP:n är försedd med kolfiberljuddämpare från Termignoni och ett speciellt E-prom till datorn. Istället för Showdämparen bak sitter en Öhlinare som är effektivare på bana tack vare finkänsligare justeringsmöjligheter.

Gaffelvinkeln är fortfarande justerbar men det brantare alternativet har minskats från 23 grader och 30' till 22 grader och 30'

vilket ändrar försprånget från 97mm till 91mm. Flackaste gaffelvinkeln är fortfarande 24 grader och 30'.

Ramen är densamma som gjort 916 till vad den är med axelavstånd på 1410mm.

Vågen stannar på 200 kg utan bensin. Skivorna fram är av gjutjärn och mäter 320mm i diameter. Metallomspunna slangar ger bättre känsla i handen. Sekundärtransmissionen består av en något klenare kedja med lägre utväxling än 916: (2,78 mot 2,71).

Motorn skiljer sig mot 916 genom mindre borrning och kortare slag: 88 och 61,5mm mot storasystemets 94 och 66mm. De här måtten är exakt de samma som den första vattenkylda 750 Duccen som sedan utvecklades till 888 och 916.

Ventilarrangemanget är identiskt med 916 medan däremot växellådans utväxlingar skiljer sig åt förutom på 1:a och 2:a växeln.

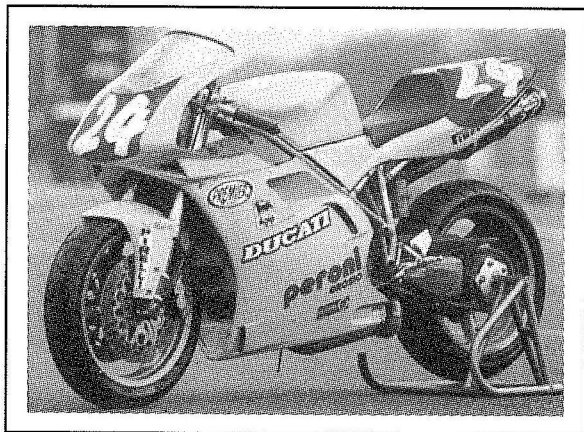
På 748 SP är det mesta designat för racing, elsystemet t.ex. är av högsta kvalitet och utformat så att allt onödigt för bankörning enkelt kan avlägnas från hojen.

Hur är då cykeln ute på banan?

De första varven tjänar som kontroll av banan men tempot stiger snart och man känner att 748 liknar 916 i mångt och mycket även vad det gäller köregenskaper. Körställningen är perfekt för bana, t.o.m. en debutant får intrycket att ha full kontroll över maskinen.



Vi simulerar en start och upptäcker att kopplinen, trots att den är en "torris" är behagligt progressiv. Första växeln är inte så lång som på rena race-hojar men resten är väl stegade. Motorns förmåga att dra redan från låga varv förstärker ytterligare intrycket. Den korta växelspaken får en att tro att det behövs ordentlig fotkraft för att peta i växlarna men så är inte alls fallet, de trillar i snabbt med härlig precision.



Den här cykeln är verkligen "performant" Med originalutväxlingen uppmättes 249,6 km/h på rakan faktiskt 11 km/h mer än 916 Strada vid ett tidigare test som dock utfördes under mindre gynsamma väderförhållanden. Det var ändå 500 rpm kvar till varvtalsbegränsaren avbryter det roliga. I jämförelsen med 916 måste också nämnas att 748 SP har bättre fjädringskomponenter som tillåter högre fart ut ur kurvan innan rakan. Den något lägre vikten gör också sitt till för kurvgenskaperna.

Testexemplaret hade ett 170/55-17 bakdäck istället för original 180/17-17 men vi kunde inte märka några nackdelar av detta.

Vid full acceleration ut ur kurvorna där 916 bygger upp ett litet försprång håller 748:an spåret betydligt bättre. Helt klart är att denna Twin har ordentlig kapacitet trots att den är reducerad till 750cc, formen är fortfarande på topp och personligheten är väl bevarad liksom den oslagbara förmågan att vid minsta rörelse av högerhanden utveckla mängder av brutal kraft.

Motorn skäms inte för sig vid en jämförelse med de japanska fyrorna, för att köra fort behöver man inte ens ta några brutala tag i gashandtaget eftersom gott om kraft finns även neråt i registret. Även bromsarna har fint bett men är ändå lätta att dosera. De tål hur mycket stryk som helst utan att tröttnas. Den enda egentliga defekten vi kan hitta är det höga priset (ca.133 000:- i Italien) men siktar man på seger i Sport Production spelar det kanske ingen roll...

En varning riktas till alla förare av fyr cylindriga maskiner, inklusive Bimota!

466/PA

## 748 BIPOSTO

### UTAN KONKURENS!

Motociclismo har äntligen lyckats lägga vantarna på en 748 Biposto, strax efter testet av SP:n. 748 Biposto är identisk med 916 Biposto så när som på motorn givetvis. Denna har samma slag och borring som 748 SP d.v.s. 61,5 respektive 88 mm. Kompressionen är också något högre än i 916. Följden av detta är att effekten flyttats upp något i registret men också att motorn svarar mjukare på snabba gaspådrag. Givetvis är maxeffekt och vrid lägre än hos 916, 10 hk och 1,5 kgm för att vara exakt, vilket gör att den hamnar på samma nivå som de bästa 600 kubikarna från japan.

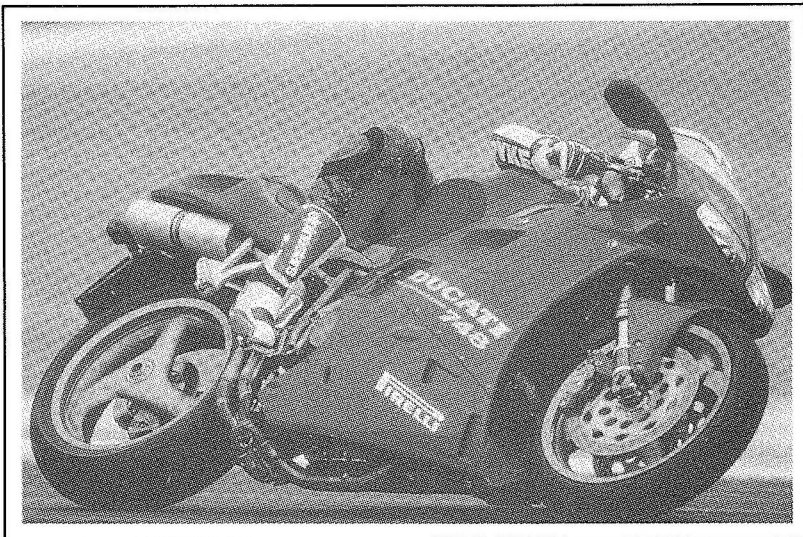
Utväxlingen är ändrad från trean och uppåt liksom sekundärutväxlingen i jämförelse med 916. Detta innebär i praktiken att det finns 63,8 hk tillgängliga vid 7000 varv mot 80 för 916 och 87,5 vid 9400 varv mot 101,4. Men medan 916 här nått sin maxeffekt fortsätter 748 att öka till 92,0 hk vid 10800 varv. I jämförelse med Höna CBR 600 är 748:ans effektområde betydligt mera spritt neråt i registret t.ex. vid 5000 varv ger 748:an 34,8 hk och 4,99 kgm medan CBR 600 ger 31,16 hk och 4,46 kgm, vid 8000 varv ger 748:an 70,9hk/6,34 kgm och CBR:en 63,6hk/5,7. Högre upp tar sedan Höna in men kraften från V-tvinnan känns svårslagen även om den inte är lika mjuk som hos japanen.

Toppfarten är något högre på Duccen tack vare en suverän aerodynamik där den race-mässiga körställningen privilegierar små och medelstora förare. Körställningen bjuder inte på någon direkt komfort vid landsvägskörning.

Vid första intrycket kan Duccen verka förbryllande, den är slank, rak, försedd med en "framåtlutande" kåpa och har ett ganska begränsat styrutslag, den är hård och känns mera tröttande än CBR:en. Sedan, efter några km ändras allt. Medan Höna inger förtroende och styrs mera med styret än med kroppen är det precis tvärtom med 748:an. Föraren kontrollerar hojen mest med benen och upptäcker att cykeln villigt följer minsta rörelse. På landsväg känns Duccen mindre smidig än japanen p.g.a. breda däck, hård fjädring och extrem körställning men på bana däremot faller alla bitarna på plats. 748 känns här bättre än 916 eftersom den inte är så känslig för häftiga rörelser av högerhanden. Kraftöverföringen är perfekt med en robust och lättreglerad koppling, om än något muskelkrävande. Bromsarna är kraftfulla och progressiva men kan mattas vid hård körning. Byte av bromsslängor till stålomspunna som på SP:n rekommenderas.

I förbigående kan väl i alla fall nämnas att passagerarplatsen inte är världens bekvämaste...

Som sammanfattning kan vi konstatera att denna Ducati står i en klass för sig jämfört med konkurrenterna. Den har nästan ingenting gemensamt med jappsen, förutom höga prestanda men körupplevelsen är annorlunda (läs bättre!) motorn har en egen karaktär och körställningen tillåter inget lugnt glidande några långa sträckor.



Med andra ord: om jappsen erbjuder en kompromiss för ett brett användningsområde erbjuder Ducen en fascination som konkurrenterna inte kommer i närheten av. Synd bara att man ska behöva betala så mycket....

Max effekt på bakhjulet:

- 92,88 hk/10800 varv

Max effekt på vevaxeln:

- 101,8 hk/10800 varv

Max vridmoment på bakhjulet:

- 6,92 kgm/8800 varv

Max vridmoment på vevaxeln:

- 7,58/8800 varv

Medelhastighet kolv vid varvtal för maxeffekt: - 22,14 m/s

Medeltryck på vevaxeln vid varvtal för maxeffekt: - 12,73 kg/cm<sup>2</sup>

Vikt-effektförhållande på bakhjulet:

- 2,18 kg/hk

Bränsleförbrukning stad:

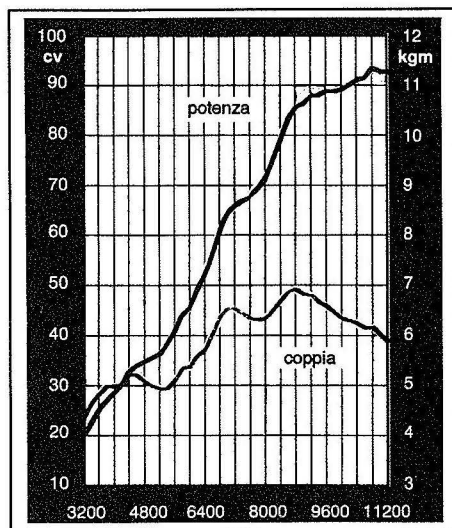
- 0,59 l/10km

Bränsleförbrukning landsväg:

- 0,54 l/10km

Bränsleförbrukning vid 130 km/h:

- 0,50 l/10km



Acc. 0-400m:

- 11,6 sek

Maxhastighet:

- 249,6 km/h vid 10900 varv

Vikt utan bensin:

- 202,6 kg (97,8 fram, 104,8 bak)

Pris i Italien: ca. 115400 SEK

466/PA

## LITE AV VARJE

### AL DENTE - GUIDE

Lika viktigt som envägguide är en guide över vattenhålen utmed kurvorna. För att guiden inte ska lasta ned Ducen mer än nödvändigt kommer bara stans/byns bästa italienska matställe samt dess bästa fikaställe att redovisas. Detta sker enklast om ni skickar ett vykort med tips till veteranansvarig:

Johan Genestig

Stenhuggerivägen 6 B

372 43 STURKÖ

372/JG

När färsen börjar smälta lägger du i den hackade gul-löken och de hela vitlöksklyftorna. Stek tills löken är gyllene, på med mjölet, rör om. Smula/strö ner buljongen, i med tomaterna, soya, chilisås och creme fraiche (om sambon vill). Krydda rikligt med paprikan, smaksätt med nymalen svartpeppar och soya. Det brukar inte behövas något salt. Låt "såsen" puttra i 15 minuter. När pastan sedan är klar är det klart för servering. Lycka till.

372/JG

### FORZA ITALIA PASTA

Det är alldeles för lite recept för oss gastronomer i Cucciolo. Här kommer därför ett.

Man börjar med att mala ner grisen ..... sedan tvättar man sig.

Ingredienser perdue:

- 250 gram fläskfärs
- en stor gul lök
- 2-3 hela vitlöksklyftor
- 2 msk (ideal) mjöl
- 1 burk krossade tomater
- 1 köttbuljongtärning
- 3 msk chilisås, söt, tai
- 2,5-3 dl creme fraiche
- 2 msk kina soya
- paprikapulver
- svartpeppar
- en aning pasta typ gnocci

Lägg fläskfärsen i traktörpannan, sätt på medium varmt "4". Sätt på den stora grytan med pastavattnet och salt.

### DET GÅR UTFÖR IBLAND

Då jag jobbar inom datavärlden och har tillgång till "internet" kan jag nå olika informationsbaser runtom i världen. Det finns istort sett information om ALLT. När jag sökte på ordet "motorcycle" hittade den nästan 400 st källor att hämta information ifrån. Jag har bara kollat ungefär 10 st, eftersom det tar tid att titta igenom varje. Man kan lät bli sittande en hel dag på en och samma databas ..... andra går fortare. Nåväl, detta fick en medlem i klubben reda på , vi kan kalla honom TT eftersom Thomas Tallin ville vara anonym. Han har nämligen planer på att sälja sin vackra Harris-Ducce till förmån för en Matta Miata. Givetvis tjatade han sig blå (eller röd ?) för att jag skulle leta upp tillgängligt material om Miattan. Eftersom jag är en snäll person ställde jag upp. Nu ska ni få höra. Lite allmänt krafs om dess föträfflighet (gäsp) först, små picknik turer som ordnas. Mer information om dess föträfflighet, vi är bäst, vi är bäst, vi är bäst (jag tror ni börjar förstå), men sedan

när jag började titta på de bilder man bifogat, var det rena rama porrkanalen !!! Miata = Halickbil. Nakna brudar som står och mekar iförda endast stövlar .....

Eftersom jag är en känslig person vägrade jag leta vidare men förstod att det fanns åtminstone 26 st liknande bilder som denna här bredvid (nästa sida), på ett och samma ställe. Dessa vägrade jag naturligtvis att förmedla vidare till Thomas. Opps, nu råkade jag försäga mig, fl't. Men kan ingen hjälpa stackarn att reda upp sitt liv. Först sälja hojen och till råga på allt för en bil. Och vilken bil sedan. Japansk bil ..... kan ingen stoppa detta förfall.

686/AM

## STREET-RACING

Arbetsgivaren och jag var överens. Färdigjobbat för idag. Lite trist dag då inga japanska turister plåtade mig och ljudligt applåderade avgasljudet från fullblodet på min hemfärd. Hojen står i en turistfälla så den finns med ifotoalbum världen över.

Styrde ut i den mycket hektiska och täta trafiken. Köer. Full gas mellan bilarna, nära krossar man ingen backspegel, som det heter. Ha ! en fjant på en Höna stod pliktskyldigt i bilköen. Ikapp och förbi !! Tyvärr var hela stolpen röd lite längre fram. Solen steker på ryggen, avgaserna dansar över den varma asfalten, kan det aldrig bli grönt ? Snabb koll över axeln, stirrade rakt in i ett par mörka glasögon tillhörande en viss Höna-åkare .. GRÖNT ! Rullen mot klacken, hönan hänger på. Samma sak vid nästa rödljus. Ut på leden, tät trafik, högt tempo, många filbyten, bilarna tutar ilsket, hönan hänger på. Svänger av mot Landvetter. I den mycket långa backen upp mot flygplatsen ser jag min chans att dra ifrån, då jag i min naiva världsuppfattning tror att en tvåcylindrig

750 på c:a 70 hästar skall kunna köra ifrån en V-fyra på 1000 kubik och med drygt 100 hästar. Jodå, det gick men jag är inte så säker på att "blanka knappen" hade uppskattat vår framfart. Farten var fortfarande hög och efter backen planede vägen ut, nu kommer hönan som en raket, tänkte jag, men antagligen disponerade han någon ynnest till sunt förnuft och höll sig bakom. Svängde av från motorvägen. Rödljus, hönan rullar upp längsides, visiret öppnas och vi nickar åt varandra och han ler stort inne i hjälmen. GRÖNT och hönan ser sin möjlighet och försvinner i fjärran i ett moln av gummi och rök.

Vem sa att det är tråkigt att köra hoj till jobbet varje dag ?

173/RA

## INFÖR STUNDANDE HÖGTID

Här något att väcka familjen med innan "Ducati Passions" väcker hela grannskapet.

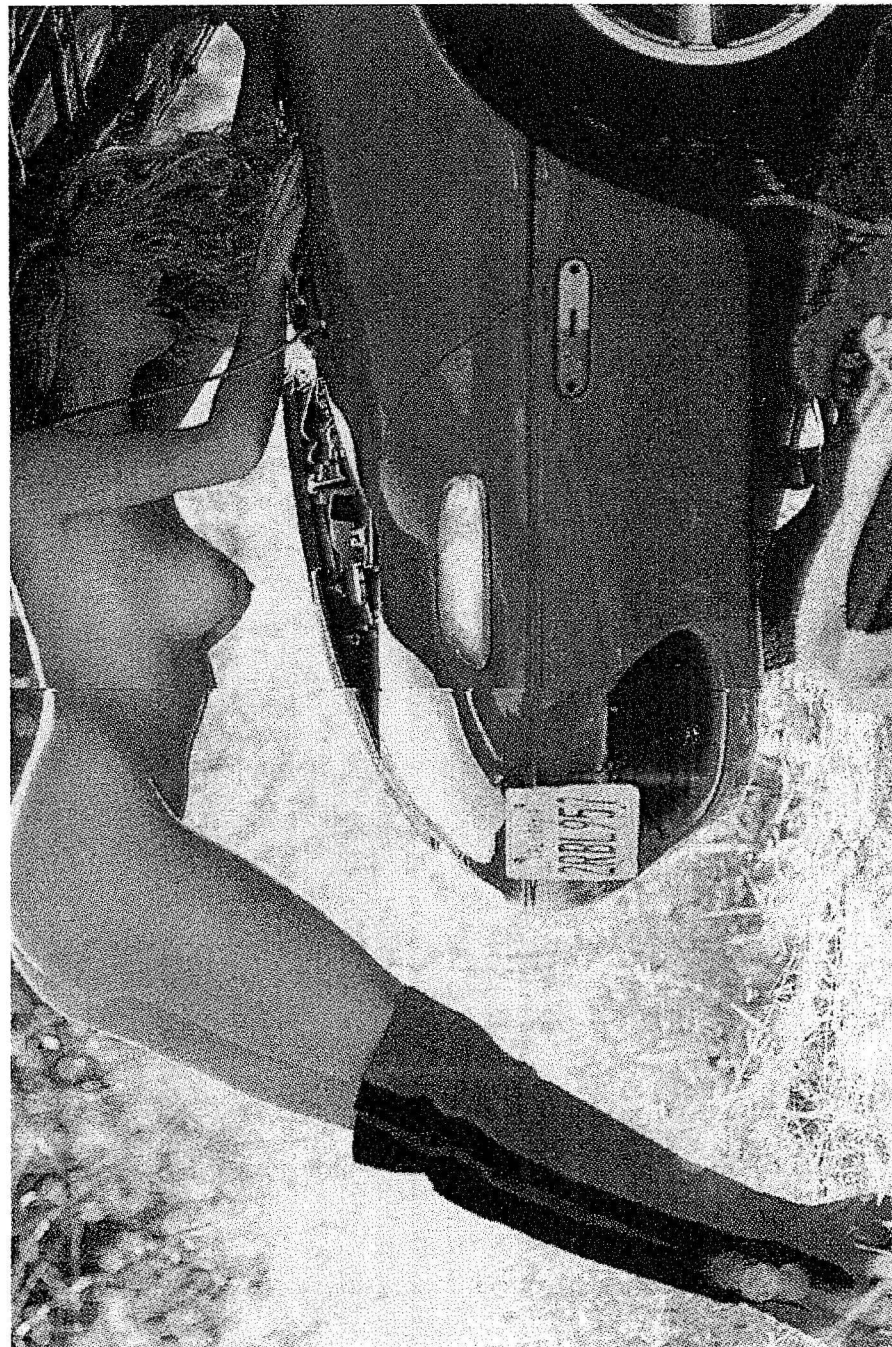
### Santa Lucia

Sul mare luccica lástro d'árgento.  
Placida é lónða, prospero il vento.  
Venite allágile barchetta mia !  
Santa Lucia, Santa Lucia !

O dolce Napoli !  
O suol beato, ove sorridere volle il creato !  
Tu sei límpero dell'armonia !  
Santa Lucia, Santa Lucia !

Con questo zeffiro cosi soave, oh, com'è bello star sulla nave !  
Su passeggeri, venite via !  
Santa Lucia, Santa Lucia !

Or ché tardate ? Bella é la sera, spira un' aurette frasca e leggera.  
Venite all'agile barchetta mia !  
Santa Lucia, Santa Lucia ! 406/MÅD





... till paret i en vinröd Saab som räddade oss från en möjlig katastrof på E4 norr om Ornsköldsvik i södergående riktning den 30 juli. En spännrem hade lossnat från motorcykeln och var på god väg att trassla in sig i bakhjulet.

Ni gjorde en fantastisk insats då ni genom att överskrida fartbegränsningen en hel del lyckades komma i kapp och stoppa oss.

Micke och MiaLena på den röda Ducatin

# ÄSSÅ LITE URKLIPP

## En måndag i Bologna

I Bologna hamnar man inte av en slump. Inte heller kliver man av där på väg mot något annat mål.

Man måste bestämma sig. "Nu åker jag till Bologna", säger man.

Är man i Milano kan man säga: "Jag struntar i Venedig och Florens, jag åker till Bologna i stället."

Det finns en bra anledning att åka till Bologna. Man kan gå på Morandimuseet.

Nu finns det inget Morandimuseum i Bologna, som många tror. Det är i det nya moderna museet man kan finna en stor samling av den berömda målaren.

En söndagskväll kommer jag till Bologna. En enda dag har jag på mig i staden.

Omtöcknad av värme och långt från världens museer har jag glömt att alla museer är stängda på måndagarna.

Trots besvikelsen över att

missa konsten får jag en bra dag i Bologna. Staden anses ha den vackraste stadsplanen i världen och där finns det äldsta universitetet av alla.

På tisdagsmorgonen när tåget rullar ut från Bolognas järnvägsstation, tar jag fram alla broschyrer jag fått på turistbyrån. Där kan jag läsa: *Notera att det moderna museet är öppet även måndagar.*

ROLF ÅSARD

## "Nytt från avstörningsfronten"

Ducati Electronics, tidigare EVOX DUCATI lanserar nu två, helt nya serier av filter för frekvensomvandlare, UPS samt SMPS.

FCF-serien är avsedd för 3 fas 380/440V, 9-100 A och har färdigkonfektionerade kablar för flexibel anslutning. Denna serie filter uppfyller bl a Europanormerna EN 55011 (CISPR 11) och EN 55014 samt är tätade till klass IP 54.

MDF-serien har skruvanslutning och finns som 1 fas 250V, 6-50 A och 3 fas 380/440V, 8-220 A. Serien uppfyller EN 55011.

# Hans kärlek till motorcyklar blev rent sedlighetssårande

Böjelserna varierar. För en 35-årig ystadbo är det motorcyklar som gäller. Han tänder direkt. Oblygt och rakt. Nu anser i alla fall åklagaren att han gått för långt och åtalar honom för sexuellt ofredande.

### ARBETET/YSTAD

35-åringen har en mycket svag böjelse för motorcyklar. Han kan inte gå förbi en höj utan att smeka den. I höstas råkade ägaren få

syn på 35-åringen när han spankulerade fram och tillbakaförbi hans motorcykel. Han såg hur han började smeka sadeln och klappa den. Kärleksakten avslutades med att 35-åringen ställde sig och onanerade.

### UPPSKAKAD

Lätt uppskakad ringde vittnet polisen, som på plats kunde vidimera spåren efter akten. 35-åringen kunde snabbt ringas in och kallades senare till polisförhör.

Ogenerat berättade han om sina kanske något avvikande böjelser och hur svårt han har att hålla tassarna från en sexig motorcykel.

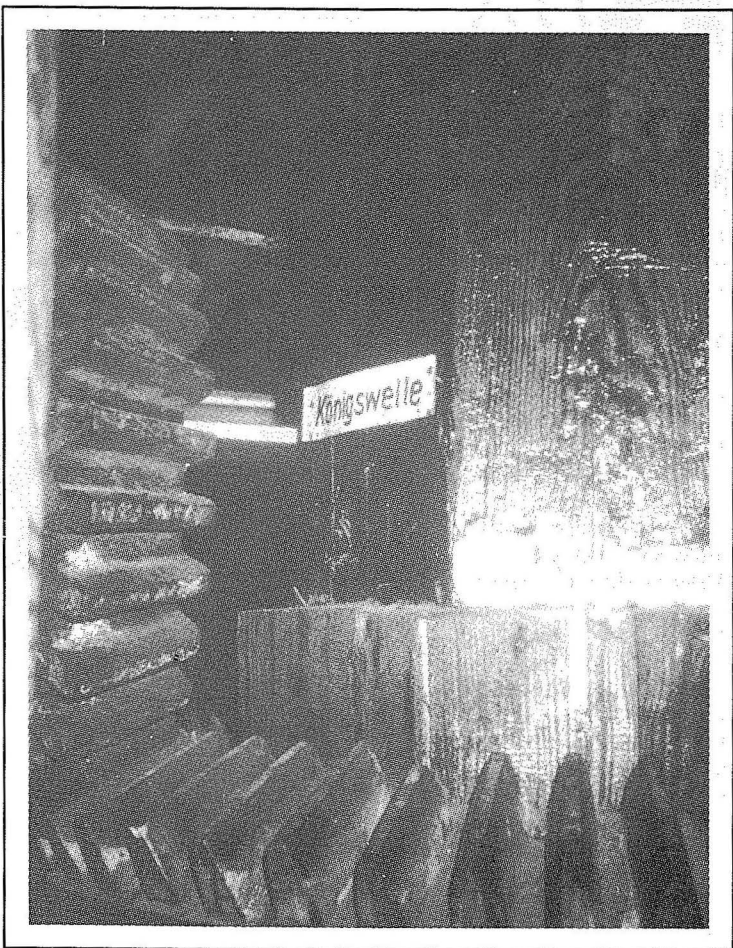
Dock såg han alltid till så att det inte fanns några barn i närheten när han jagat upp något lämpligt objekt.

Hur som helst har nu chefsåklagare Tommy Clevenhult, Ystad, bestämt sig för att åtalade mannen för sexuellt ofredande eftersom akten den här gången skett på "ett uppenbart sedlighetssårande sätt".

# VETERANSIDAN

Här ser vi tysklands svar på Italienarnas kungsaxel. Vadå, vilja vara störst, bäst och vackrast.

Helt klart är dom störst, men de är definitivt inte bäst och vackrast !

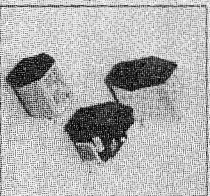


## DUCCATI electronic oy

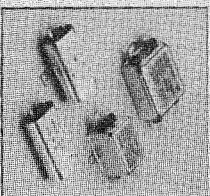
Evox Ducati expanderar sitt filterprogram och byter samtidigt namn till Ducati electronic, affärsiden förblir densamma.

### EMC produkter och service till den Nordiska industrin

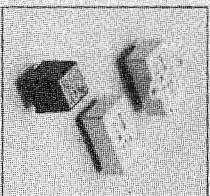
- I dag vi kan lösa EMC problem med egentillverkade standard eller kundanpassade filter.
- Ducati har utvecklat hundratals olika filter för varje typ av industriell applikation.
- Programmet omfattar filter, både 1- och 3-fas, upp till 250 A för alla miljökrav.
- Vårt EMC laboratorium i Virkkala nära Helsingfors, är FCC godkänt och kan göra avstörningsmätningar enligt EN, VDE och CISPR normer.
- Rekommera gärna Ducatis Standard Filter Katalog eller kontakta oss för närmare diskussioner omgående EMC-problemlösning.
- Ni kan också kontakta vår distributör, Berendsen Components i Stockholm eller något av våra samarbetslaboratorier.



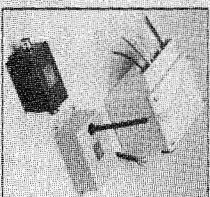
Standard eller modifierade filter med IEC 320 nätström, alternativt med säkring, omkopplare eller spårningsvälfjäre, standard eller high performance



Standard eller modifierade filter för chassismontage 1- eller 3-fas, upp till 100 A



Standard och high performance filter för kretsboardsmontage



Kundanpassade filter för olika applikationer 1- eller 3-fas upp till 250 A

Tillverkare:  
Distributör:  
Samarbetslaboratorerna:

Ducati electronic Oy, FIN-08700 Virkkala, Finland, Tel 009 358 12 388 254, Fax 009 358 12 388 264  
Berendsen Components, Box 92047, S-12006 Stockholm, Tel 08 615 74 02, Fax 08 641 13 90  
Kontakta Ducati electronic i Finland

# "DUCATI PASSIONS"

## OTROLIGT

Skivan säljer fortfarande och enligt Bullergeneralen har det under hösten kommit in ett par större beställningar och

# Bits

## DUCATI SOUNDTRACK

In one of our Ducati road tests we stated that Ducks have an exhaust note so soul stirring that it should be available on compact disc. Well, guess what? It is.

The Swedish Ducati Club offers a CD of professionally recorded Ducati exhaust notes of 19 different Ducks (from 1958 to 1993 vintage) identified by model and exhaust type. They even went so far as to strap their equipment to the back of Ducati World Superbike racer Stephane Meriens to record his '93 Ducati 926 works race bike.

The CD is available for a mere \$12 (shipping included; please pay by bank note payable to Svenska Ducatklubben; add \$2 to personal checks to cover bank charges). Send your orders to: Svenska Ducatklubben, c/o Peter Lindqvist, Klasrovagen 39A, S-191 49 Sollentuna, Sweden.

Club member Hans Jartoft warns that the CD can damage stereo equipment if played at high volumes, "especially if played through Japanese speakers!" Very funny Hans

därför har ytterligare 500 st plattor trycks. Totalt är det till dags datum (början november) tryckt hela 5000 exemplar av denna. Och vi inom klubben som först inte visste om vi skulle få sålt 500 st.



Men, vad menar du med detta Hans. Aha, du har ju blivit sambo. Det förklarar saken.

## TO SPEND IT

# I've always wanted'

Here are a number of suggestions that you might not have thought of...

## The Motorcyclist

By Peter Whitehead

Check a motorcyclist's fingernails before buying him or her anything for Christmas. Black, oily hands belong to bikers who spend most of their time building and rebuilding machines. Buy them spanners, sprockets and industrial strength hand-cleanser.

Manicured motorcyclists are more difficult. They are likely to have almost everything they need and want, from leathers and waterproofs to luggage and sophisticated security equipment.

They are unlikely, however, to have *Ducati Passions*, a compact disc featuring the exhaust sounds of 18 different Ducati motorcycles recorded by the Ducati Club of Sweden (£13.45 by mail order from the Road Racer catalogue, tel: 0477-544304).

Each "track" lasts less than a minute and the recording quality is splendid - but only a total obsessive would find it a lasting pleasure. On the other hand, it has the virtue of novelty, and could be useful for encouraging overstaying their guests to get on their bikes.

In the same catalogue is a range of wonderful tin toy motorcycles, priced between £9.95 and £35. The originals upon which some of these are based sell for hundreds of pounds at auction, yet you would be pushed to tell the difference at a quick glance.

Thinking bigger, my letter to Santa lists a single item: any one of the motorcycles made by Bimota of Italy. The models in this range are sport-style bikes and are as beautiful as pieces of working machinery can possibly be.

The Biposto, Furano or the

Tesi, any of them would do. Prices range from £10,750 for the YB9SR to £23,000 for the top-of-the-range high-tech Tesi. Contact Galleria Bimota on 0483-272707.

As a stocking filler, go for earplugs (widely available). These are essential safety accessories to guard against hearing damage caused by wind noise when riding for long periods at speed.

And if you are in danger of having to listen to repeated playing of *Ducati Passions*, then buy some for yourself as well.

## The Car Driver

By Stuart Marshall

Modern cars have just about everything built-in. So the scope for buying car-related Christmas gifts is not what it used to be in the days when heaters and radios were extras.

Think first of security. Devices to lock gear lever to clutch pedal or prevent the steering wheel from being turned full circle will not stop a professional thief but should make joy riders look elsewhere. From £20 at Halfords.

Mobile telephones - the best gift for any woman who has to drive alone, especially at night - have become so spectacularly cheap that Ford now gives one away with every new car. But choose the tariff with care. Remember that the lower the monthly charge, the more the calls will cost.

Motoring maps get out of date as by-passes are built and motorways extended. Philip's 1:100,000 atlas is the best there is of the British Isles. Michelin's spiral bound 1:200,000 atlas does the same for France. From booksellers, priced around £17 and £12, respectively.

For a useful stocking filler, consider a map reading light that plugs into the cigarette lighter (\$9.99 from Halfords).

Prevention is better than cure. If you have a new car and a dog, call Over The Top Tex-

brush for snow removal plus a de-icer spray and scraper will be appreciated.

If your partner has just been pinched for breaking the limit, you may be considering the gift of a radar detector to warn of speed traps. But forget it. In Britain, they are legal only so long as they are not switched on. On mainland Europe, the police are liable to confiscate them on sight and fine you heavily just for having one.

## The Skier

By Arnie Wilson

Expert skiers are often obsessed with finding out how many vertical feet they ski. The Avocet Vertech Ski wrist watch will tell them to the nearest five feet. All you need to do is set it before your first run and it will automatically calculate vertical feet and the number of runs you ski all day long without you having to touch it again.

The following day you can either start your tally again or keep a running total. The Avocet which works on aviation technology using barometric pressure, will clock up 299,000 vertical feet (more than enough for most skiers' holidays) before returning to zero. But if you keep a running total, remember to turn it off after each day's skiing or the watch will keep calculating your vertical drop when you are driving or even walking downhill.

The Avocet, which has a stopwatch and displays altitude, highest skiing speed, barometric pressure and of course, the time, costs £119.95 from Snow + Rock, 188 Kensington High Street, London W8 7RG, Tel: 071-937 0872.

One criticism of the so-called "Fat Skis" designed to make powder skiing easier is that they are not so hot on piste.

Now Porsche has come up with a design it claims works just as well on or off piste. They are black and as sleek as a fat ski can be, and they retail at \$850 (bindings \$175 extra)



# The swede sound of Ducati

How would you like to be able to sample a Termignoni-equipped Supermomo racer, a Silentium-equipped 350 Scrambler, an NCR-piped Mike Hailwood Replica or around 20 other Ducatis for the princely sum of \$24.95 including postage and packing?

Well, if the answer's yes, then in the flavour of the Isle of Man recordings of old, the Ducati Club of Sweden has just the thing.

Produced on the thoroughly modern medium of compact disc, *Ducati Passions* features a host of classic Ducatis in full flight. The bikes themselves range from a 1958 55/e with its standard (open) factory pipe to last year's factory 926 Superbike World Championship machine — complete with its thunderous (well, all 95dBa of it) Termignoni carbon-fibre two-into-two system.

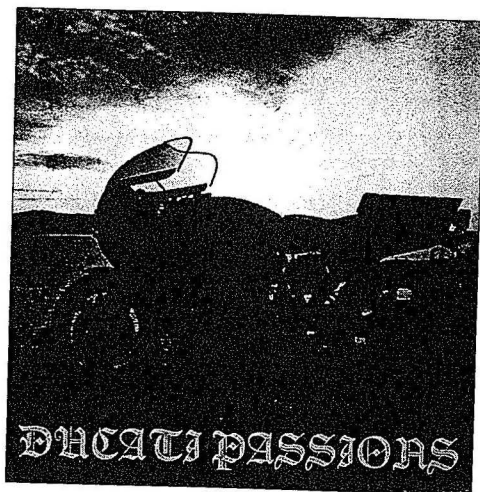
In addition, there are the sounds of

Micke and the Desmos singing "Ducati Power."

"Powerful low-frequency sounds deeply impress or frighten us. Thunder and the rumble of volcanic eruption speak to us with mortal threat. The Ducati's deep exhaust note vibrates in this fearful range."

Gawd strewth — leave it out Olaf...

For more details or to order your own *Ducati Passions* CD, contact Ducati Calendars & Posters, PO Box 294, East Kew 3102, tel/fax (08) 817 1231.



## GRAMMIS

Eftersom Ducati Passions blivit en sådan megahit, fanns det inte mycket annat att göra än att försöka få skivan anmäld och förhoppningsvis nominerad.

Öh, Men, hur f-n då ?

Efter lite snokande fick vi reda på att det är IFPI (dvs GLF på svenska) (GLF är en TBF) (TBF = trebokstavsförkortning) för GrammofonLeverantörernas Förening.

Tillslut kom vi i alla fall in i deras register och en uppmaning om en anmälan kom i retur. I en mapp lades mass skryt, dvs. prydligt kopierade tidningsklipp, radioinslag, en skiva samt uppgifter på våra hissnande försäljningsframgångar.

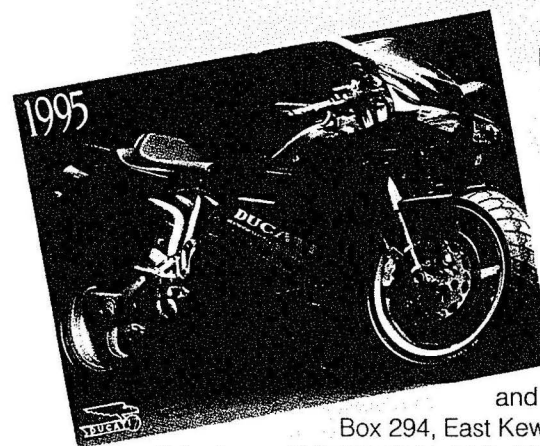
Men vad hjälpte detta. Juryn borde JO anmälas, minst. I klassen "Årets Specialutgåva"(-94) finner vi istället följande nomineringar.

- Div.artister: Fredmans Epistlar.
- Nomads: Showdown 81-93
- Tages: This one's for you.
- Fred Åkerström: Fem sidor.

Vilken gammal smörja ! Hade det inte varit för flygstrejken på Palermo .....

Behöver vi tillägga att GLF:s adress är: Ankdammsgatan 5 H.

HÅJI



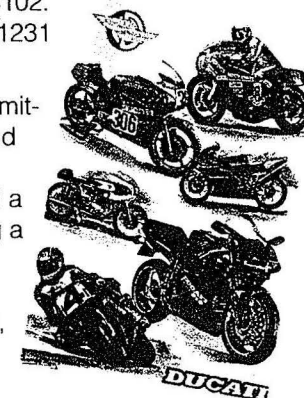
It's that time of the year again, Ducati Calendar time. A full year's worth of the desirable Italian machinery from classic, original machinery to the nutter who turned a perfectly good 888SP5 into a very weird but no doubt very fast Mostro. It takes all sorts, but send off a cheque or postal order for \$49.95 to Ducati Calendars

and Posters, PO

Box 294, East Kew, Vic 3102.

Telephone: (03) 859 7068 (BH), (03) 817 1231 (AH & Fax).

From the same source come two other delights, the limited edition (1000 only copies) of the Ducatis past and present poster, featuring the 916, the Supermono, Fogarty on a 926, Hailwood at the IoM, a 600TT2 and a GP single. Rare and desirable, \$59.95. For something a little more daring, why not whack a copy of *Ducati Passions* on the CD player and turn it up to 11? 18 classic Ducatis in digital stereo. Surprise your friends, delight your neighbours. \$24.95. All prices include postage and packing.



# JULKLAPPSFÖRSLAG

Pennor får man aldrig för mycket av. Framför allt inte om de kommer från Italien. Ballhetsfaktorn på dessa här under torde vara ordentligt hög.

Visst det finns ju de som är döpta efter någon bergstopp i Alperna oxå. Den ligger till och med i Frankrike. Nej, de är säkert inte lika bra, men ungefär lika billiga.

**NO-NUKE LIMITED**  
L'UNICA AL MONDO IN FIBRA DI CARBONIO E TITANIO

Un solo Artigiano della Scrittura  
ha creato un oggetto unico al mondo:  
**NO-NUKE**  
NO-NUKE è indistruttibile e  
leggerissima.  
NO-NUKE è l'unica in  
fibra di carbonio e titanio.  
NO-NUKE è espressione della massima  
tecnologica.  
Unisce il fascino  
di un prodotto costruito artigianalmente.  
NO-NUKE è la nuova generazione  
di strumenti da scrittura.

IN DONO DA DELTA  
AI CAPI DI STATO  
IN OCCASIONE  
DEL SUMMIT "G7" 1994

NO-NUKE LIMITED:  
"1994", anno in cui i Sette Grandi si  
incontrano a Napoli.  
"1994" collezioni numerate per gli  
appassionati, a celebrare lo storico  
evento.

*Delta*  
Artigiani della Scrittura

Delta s.r.l. Via Fratelli Corvi, 21 - 81039 Parete (CE) Italia - Tel. 081.5030251 - Fax 081.503028

# SKVALLER

## RACING SCOOTER

Piaggio har haft visning på sin nya scooter, en racingreplica...

Upp och ner gaffel, enkelsving, rävögon-lampor och naturligtvis skivbroms. Piaggio vars Scooterproduktion hotas sedan 5.500 st arbetare vägrade arbeta 18-skift istället för 10, som nu, vid företagets fabrik i Pontedera. Företagsledningen hotar nu med att flytta tillverknigen till deras Kinesiska fabrik !!

## KÄRLEK PÅ HÖG NIVÅ...

Country o Western-sångaren Lyle Lovett blir "omhändertagen" av sin filmstjärnefru Julia Roberts ! Detta sedan Lyle bröt sitt nyckelben när han kraschade sin 500.000 kronors H-D. Den var en gåva från hans fru...

## I TJECKIEN

Visades Easy Rider, från 1968, för första gången i Prag -förra veckan.

Detta i samband med landets första H-D handlare öppnade sina dörrar !!

## INDIEN

Vi har ju innan i Cucciolo skrivit om att BMW:s Funduro skall tillverkas i Indien.

Nu har då Indiens störste mc och bildning skrivit och kallat det: -"Den största superbike'n som någonsin kommer till Indien" !!

De har då inga höga krav i Indien, är det därför BMW skall börja sälja cyklar där ??

## ROBOT FRANSKA...

Robosoft skall under tio år bygga upp bensinstationer med robotar...

Det är motorcyklister i Frankrike som snart kan köra fram till en pump och vipps står det en blippande och klickande robot som skall serva knuttarna. Räknar med att roboten skall klara 160 kunder på en dag.

Hoppas man kan föra ett samtal med dem, de måste till exempel vara mer nervösa för vädret än vad vi är -de kan ju få kortslutning...

## ENGELSKA KVINNOR !!

Är tydligen livsfarliga, enligt något Engelskt transport forskar lab.

Det är kvinnornas mens-spänningar, enligt forskarna, som föreligger störst risk för krock och annat "sattyg" när de (kvinnorna) nu har dessa problem...

## MERA ENGLAND

Hela landet är upp-och-ner just nu. Man har nämligen slopat de gamla mått och vikt enheterna från forna tider. Äntligen finns det chans till lite ordning på öarna. Men charmigt har det ju varit och alla känner väl till enheten där man mäter i pint.

## BRITTEN DÖD

Motorcykelskaparen och mångsysslaren John Britten är tråkigt nog död. Artikel kring denne märklige man kommer i kommande Cucciolo.



## (RUTA) "UTGÅ"...

Lucky Strike, "puff puff" tillverkaren som "äger" Suzuki's GP-team kommer att lämna motorcykelsporten till nästa år !! Lagom när Kevin Schwants slutat att köra motorcykel. Kevin håller på att förhandla fram ett kontrakt för bilracing till nästa år. Bilracing = pensionärstävlingar

## GIACOMO'S TEAM, UTAN...

Giacomo Agostini som är teamchef för Dorian Romboni, har en längre tid försökt "fixa" pengar till hyran för fabriks NSR 250:n.

Pepsi, drickatillverkaren (ni känner säkert till vem de är, om ni tänker efter), tackade nej till dyr marknadsföring !!

Dorian Romboni som i fjol när han hade ganska stora chanser att ta en pall-plats, var så nervös vid den avgörande tävlingen att han inte kunde äta på hela dagen innan tävlingsdagen. Med följd att han inte kunde köra... (sensmoralen i detta måste vara: "äta bör man annars kör man" ....) !!!

## FOGARTY

Om ni träffar Carl Fogarty glöm då inte att fråga hur hans, nu andra "krukmagade" gris låter !! Han har alltså införskaffat ytterligare en gris till sitt lantbruk nära Blackburn Lincs !!

Vadå "Emmerdale Farm"... (läs: "Hem till gården") !! Inte undra på att Carl luktade konstigt vid de pressmöten som hölls vid banorna i fjol !!

Fotnot: Han har döpt grisarna efter hans rivaler på banan, Scott och Aaron. Enligt egen utsago är Scott den sötare av de två...

## CORSER

Fabriksföraren, Ducati, Troy Corser deltog vid en testsejour, för en tid sedan, vid Jerez banan i Spanien. Han hade dock problem under den första dagen av tre, med "att köra buss".

Men Corser hämtade sig väldigt snabbt och satte nytt banrekord, med en hel sekund !!! Det var Österrikiska Promotor Team som testkörde, Meklau meddelades fortfarande ha problem med sin brutna handled efter Supercross "nerlägg", två sekunder långsammare !!

Bägge förarna använde ex. Jamie Whitham fabriksmotorer !!!!!!!

## SKURHINK:S

Italienska importör kommer att ställa upp med två "halvfabrikare" i Superbike VM - 96. Förare kommer eventuellt att bli Bruno Cirafici på den ena GSX-R 750, naturligtvis.

## NAGAI DÖD

Cagiva teamchefen Fiorenzo Fanali som slutit upp till Yama's WSB-team med förarna Colin Edwards och Yasutomo Nagai drog tillbaka sitt stall efter Nagai's tragiska bortgång på Assen. Det var efter en rejäl "high-sider" som hojen oturligt nog landade på hjälmen. Skallskadorna blev så svåra att han aldrig skulle kunna fungera normalt igen. Respiratorn höll honom vid liv tills föräldrar + flickvän kom från Japan. De bestämde sedan att det var lika bra att stanna maskineriet.

Förresten var det Fanali som hjälpte Eddie Lawson i Agostini Marlboro Yama team innan han kom till Cagiva !!

## ISLE OF MAN, IGEN

Förra året råkade Robert Dunlop illa ut på RC 45:an som han körde, så den bakre Marvic-fälgen gick sönder och Robban lade sig ganska hårt !!

Nu har hans racing team stämt både den Engelska importören och Fonderia Flabo SRL som säljer fälgarna under namnet Marvic !!

Dom stämmer för återuppbyggnads-kostnaderna på cykeln samt de 18 fälgar man köpte. Detta sedan teamet fått delar av den trasiga fälgen analyserade, visade sig att den "bröt samman" p.g.a att materialet var utmattat och svagt !!

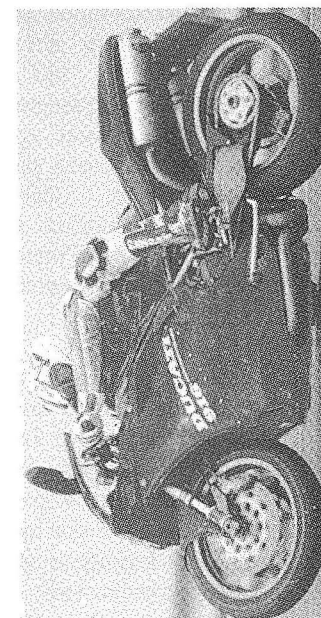
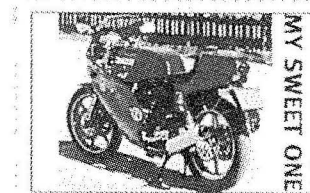
Medd racing team hävdar också att företaget kände till att de hade "problem" med ett gäng fälgar men sålde dem ändå !!

Marvic däremot hävdar att fälgarna är byggda enbart för slutna banor och inte för vanlig väg.

## PROMOTOR TEAM

Teamet som Troy Corser tillhör använde en tvåvägs radio vid Daytona tävlingen, tidigt i våras.

Radiosystemet var köpt av Ferrari's Formula 1 team för att kunna kommunicera under loppet. Tino Villa som är teamchef, kommer närmast från fjolårets Dorian Romboni's HB team !!



# JAG BOJKOTTAR JULEN !!!

-Ah, det var en snygg tröja, och 99.90:-! Vilket kap! Jag tar upp tröjan ur lådan, men den verkar sitta fast. Jag rycker till och får en krokodilmönstrad handväska mitt i plytet.

-"Den är min, SLÄPP!", väser en i sanning ond kärring. Hon ser ut som Michael Jackson vid 70 bast och min förvånade bula i pannan säger åt mig att lyda. Det syns i kärringens smala ögonspringor, som liknar myntinkast, att djävulen spritt sitt gift och tagit hennes själ i besittning. Jag ryggar skrämde tillbaka ut i gången mellan hyllorna där en tvåbarnsmamma knappt missar mina hälsenor med sin Erv Kanemoto-trimmade sittvagn när hon flyger förbi i autobahn-fart. Utgången, var är utgången? Desperat famlar jag i folkmassorna, där alla tycks vara på väg tvärt mot min riktning. Där är magnetportalen, det sista hindret innan friheten. YYYYYYYYL ! Tjutet är öronbedövande. Saftblandarna tänds och bredaxlade vakter rusar till.

-Jag har inte tagit nåt! Jag skriker i min förtvivlan och finner mig sittande kallsvettig och yr i min egen säng. Det tar en stund innan jag fattar att det är väckarklockan som tjuter. Jag sopar till väckaren som åker i golvet och går upp till andrastämman innan elektroniken vänder benen i vädret. Detta måste ha varit en av mina värre mellandagsrea-mardrömmar.

Hjärtat dunkar fortfarande när jag står i mina gulfläckiga Y-frontare, kliar mig i Don Johnson x 5 -stubben och kikar i almanackan på köksväggen.

AARGH! Julafton! Julklappar! Helvete! För min inre syn ser jag hur jag slutar mitt jordeliv som arvlös CB250N-ägare på en toalett under Honda-dagarna med sprutor hängande i bananklasar i armvecken. Bara för att det inte finns Buffalo-styren som passar. Så illa får det bara inte gå. Jag måste helt enkelt hinna skaffa en julklapp till morsan. Det är för sent att be om en önskelista så det blir till att improvisera.

Musik, en CD kanske. Nä, det får vara. Jag tänker aldrig riskera bli ertappad med en Kurt Haagers i handen och Duce-skivan bara distar hennes hörapparat. En styrändsmonterad backspegel till hennes Crescent. Njaä, då får man aldrig på kassarna. Clip-on, tillbakaflyttat, stålspunnet eller kolfiberskärmar? Att det ska vara så svårt! Vänta! Nu har jag det. Morsans Crescent utav årsmodell -63 har ju egentligen nästan allt. Tråds mala däck, glapp i vevpartiet, ram och väghållning typ broräcke och en lackyta så rå att Charles Bronson platsar som årets Lucia.

Naturligtvis är det enda morsan saknar ett par kamskaft så platsar hon i klubbens nuvarande inre cirkel. Om man sen matar henne med kålpudding och snor hörapparaten kommer bullerpriset att vara i hamn. Jury n brukar ju gilla totalupplevelsen av mekaniskt missljud, avgassmatter och stickande lukt.

Farsans present är det mycket enklare med. Han klår helt enkelt upp mig om han inte får Mikuni-kalendern.

Julstädningen! Nu är goda råd dyra. Badrummet fixar jag lätt. Jag gläntar på badrumsdörren och sticker in mitt dubbelpipiga hagelgevär. När röken efter 4 st Nickel Magnum no 1 har lagt sig kan jag nöjt konstatera att det mesta av kalken är borta. Vim behöver Vim? (fråga en skåning om poängen).

Vardagsrummet klaras genom att jag skickar in Rednex i radiolan, vrider volymkontrollen till "Löjligt", tar av strumporna och kör lite Travolta på golvet. Efter 2 minuter kan dammråttor och jordnötter enkelt avlägsnas från fotsulorna. Se upp med pilsnerflaskorna, de fastnar lätt mellan tårna å gör det svårt att kränga på dina 42-ors Alpinestars. Mitt julpynt hänger uppe hela året. Röda motorcyklar överallt. I stället för julgran brukar jag stänka lite gin på ett foto från Guldvinge-klubbens årsmöte och hänga upp. Mycket tingel-tangel, luktar gott och barrar inte.

Puh, det var det! Ooops, klockan är redan fem i ett! Ut och handla julklappar. Vad nu då? det ligger en pappershög på dörrmattan. Har pappersinsamlingen åkt på en fasvändning å börjat dela ut papper i stället? Jag tittar närmre på högen i hopp om att finna några gamla p-tidningar. "God Jul önskar Knut & Harriet". Jaha ja, julkort. Man kan ju alltid rädda ansiktet med att skicka till nyår i stället. Vill man sedan vara riktigt fyndig skickar man nyårskort till folk man normalt inte skickar till. Då får de skuld känslor och bjuder på fest i rent samvetskval. Bättre än att strunta i hela julkorteriet i alla fall.

Jag sliter upp dörren och knockar samtidigt en liten kille som uppenbarligen skulle dela ut jultidningar. Eftersom grabben har tuppatt av, och min tid rinner iväg, låter jag Husmoderns virk-special och en tjuga byta plats för att vi båda ska känna att vi fått något ut av smällen. Hissen är upptagen. Jag springer nerför trapporna och tänker på stjärnorna som snurrade runt jultidningskillens toppluva. Fyrverkerier!

Det är mycket som ska fixas när året lider mot sitt slut. Jag kutar ut mot parkeringen och gör en praktvurpa på något vitt, halt helsicke. Min akrobati liknade en trippel wolfram med skruv och det vita eländet torde komma från de beryktade "Mjälls Angels". Det är vid sådana lägen man frågar sig om man inte skulle ta och stryka julen ur almanackan. Köpa en pall tippex och låta Bosse Larsson, Arne Weise, "Liket" Olsson, Tomten, dvärgarna, mellandagsrean och hela fiddlejset försvinna.....ett år.

661/MC



# BEROR DET PÅ LÄNGDEN ?

Det sägs ju att så inte är fallet men konstruktörerna på Cagiva är av en helt annan uppfattning. Nu räcker det inte bara med "sprut" anser de utan även längden måste kunna justeras.

Längden på avgassystemet alltså.

Det har avslöjats ytterligare finnesser på Cagivas 500 Grand Prix-maskin. Det man jobbade med inför kommande säsong var att hitta mera drag på lägre varv och på så vis göra cykeln snällare och snabbare ut ur kurvorna. Något som är avgörande för dessa egenskaper på en tvåtaktare är temperaturen och formen på expansionskamrarna.

Honda har också experimenterat med detta men gick en helt annan väg. De konstruerade istället ett kylsystem med vatten som medium för att hålla temperaturen under kontroll i avgassystemet. På "den röda" däremot konstruerade de skaparglada italienerna ett hydrauliskt manövrerat system där längden på avgassystemet ändras automatiskt av en mikrodator efter att ha utvärderat yttre signaler såsom: varvtal, spjällöppning och ilagd växel. Systemet består av en hydraultank med högtryckspump (100 bar) och tryckregulator. Den datorstyrda elventilen styr i sin tur en hydraulventil som påverkar en kolv, direkt förbunden med avgassystemet. Avgassystemet pressas ut av kolven och dras tillbaka av ett antal fjädrar. Hydrauloljan måste också kylas kontinuerligt eftersom den arbetar i temperaturer upp mot 110 grader C.

Oljan är av samma typ som används i aktiva fjädringssystem på formel 1 bilar. Alltså ett samarbete mellan Ferrari och Cagiva.

Systemet har i detta första utförande bara två lägen: inne eller ute, och behöver 0,1s för att göra sin rörelse. Det var tänkt att utveckla systemet vidare med steglös reglering. Enkelt, eller hur?

Man kan faktiskt se hur ljudämparna rör sig fram och tillbaka när cykeln körs trots att de bara rör sig 1% av avgassystemets totala längd.

Systemet testades första gången vid träningen till Spaniens Grand Prix på Jerez första maj 1993. Doug Chandler körde men valde trots allt standardhojen till tävlingen. Systemet var vid detta tillfälle provisoriskt, utvecklat på bara några få månader.

Andrea Goggi, motoransvarig, säger att det kanske varit bättre att tävla med experimenthojen i alla fall eftersom den andra mosade en vevstake. Nu valde man istället att satsa fullt på att utveckla insprutningen så detta system fick komma i andra hand trots att arbetet i provbänken fortsatte och visade positiva resultat.

Till säsongen 95 hade troligen cykeln försetts både med den nya luftboxen med övertryck, insprutning och det rörliga avgassystemet. Tyvärr lär vi aldrig få se vad den kunnat prestera...

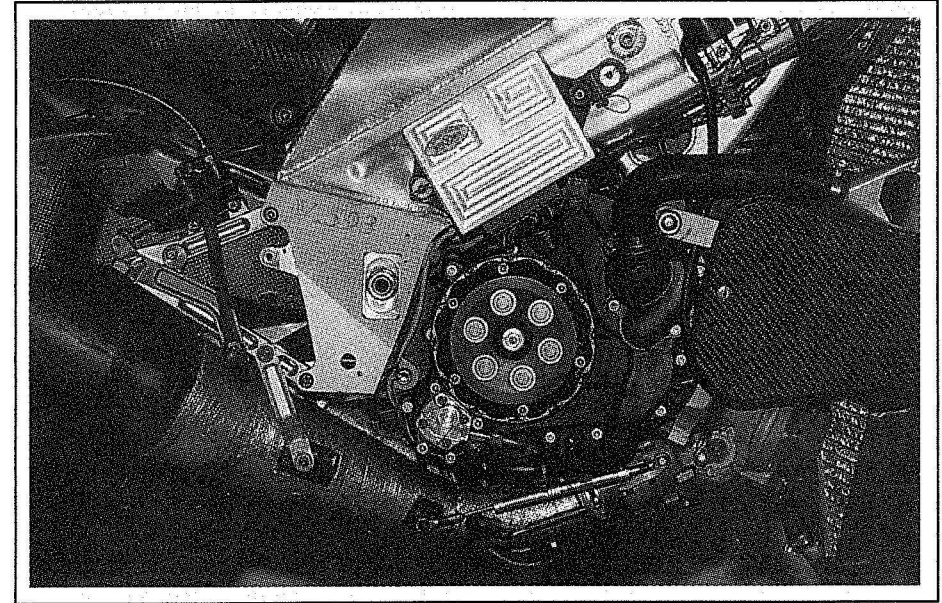
Problemet man hade var dock att minska vikten på systemet som nu vägde fyra kg.

Man lyckades nå en effekttökning med 10% vid 8000 varv utan att förlora något på topp. Systemet kräver bara 0,1 hk för att drivas så vinsten är betydlig.

Nästa steg i utvecklingen skulle ha varit

(ja, tyvärr måste formen konditionalis användas eftersom Cagiva dragit sig ur 500VM) att integrera systemet i cykeln på ett bättre sätt för att kunna komma ner till den stipulerade minimivikten.

466/PA



# EN PÄRLA I FYRTAKT

I förra numret av Cucciolo kunde vi läsa och se bilder på hur nya Cagivahojen antagligen kommer att se ut när den ser den officiella dagens ljus. Antagligen har det skett nere på Milano-mässan, 21-26/11. Här följer en tillbakablick om vad som hänt den sista tiden i projektet -F4.

Instoppad i C594:ans ram närmar sig Cagivas fyra det slutgiltiga utförandet. Den hetaste tekniska nyheten från Italien under detta året! Hojen beräknas klar i slutet av året för att kunna tävlas under nästa säsong. Fyra cylindrar, fyra takter och insprutning. Med andra ord, ännu ett hot mot japsen! Stackarna, ska de inte ens få ha fyrorna ifred längre!

Motociclismo har gjort ett besök hos Cagiva och trots att de flesta frågorna besvarades med ett leende och "-tyvärr, det kan vi inte avslöja än." lyckades man avslöja några hemligheter.

Motorn beskådades monterad i provbänken, klar att startas. "-Vi har kommit en bra bit på väg", säger ingenjör Rosa, ansvarig för projekt 4T. "-På en skala från 1 till 10 befinner sig den här prototypen mellan 7 och 8". Teamet jobbar just nu med att ta fram så många prototyper som möjligt på kortast möjliga tid. Allt enligt specifikationerna för projektet som påbörjades hösten -94. Det är en fortsättning på arbetet som påbörjades av Ferrari vilket avslöjades på Milanomässan 1991. Arbetet nu är en hård kamp mot tiden, i synnerhet som man ska ta fram både en produktionsvariant och en race-hoj, säger Andrea Goggi, motoransvarig.

Man måste ta hänsyn till praktisk användbarhet och ekonomi samtidigt som man måste försäkra sig om att uppfylla alla de krav som ställs på en race-motor vad det gäller high-tech och maximal enkelhet. En svår uppgift på den korta tid man har till förfogande, trots att man utgått från en pärla som Ferrari F355.

Projektet har alltså döpts till Cagiva F4. En av de viktigaste punkterna är att minimera måtten på maskinen. En liten motor kan placeras mera fritt i ramen vilket ger fördelar när det gäller cykelns viktfordelning. Cagivas ingenjörer bekräftar att detta är en av de mest kompakta fyrorna i den här kubiklassen, vilket också framgår av bilderna vi hittills sett. För övrigt vill man inte avslöja så mycket detaljer ännu men vi kan i alla fall konstatera att cylindrarna är vinklade framåt och lämnar därmed gott om utrymme för det raka insuget. De fyra ventilerna per cylinder är radiellt placerade och påverkas av dubbla överliggande kammar drivna av en kedja i mitten av cylinderblocket. Ventilerna påverkas direkt av kamnockarna. Eftersom ventilerna är radiellt pacerade blir utformningen av kamnockarna tämligen avancerad då de inte kan vara parallella med själva kamaxeln utan är vinklade mot ventilerna. Fördelen är att man slipper flera rörliga delar och kan göra toppen kompaktare men ändå få plats med relativt stora tryckare som i sin tur tillåter håftigare ventiltider. För att stänga ventilen igen använder man en konstig anordning, fjäder kallas det visst... Kan det verkligen fungera??

Givetvis har man lagt ner ett stort arbete, både teoretiskt, genom matematiska modeller, och praktiskt, på att optimera flödet genom toppen. Man har här använt sig av samma (topphemliga) metoder som för GP motorerna. Härifrån kommer också tändsystemet. Fyran kommer att utrustas med ett integrerat tänd- och insprutningssystem från Weber Marelli, med en injektor per cylinder. Vevaxeln snurrar i sex glidlager och på Ferraris inrådan har borrningen anpassats för att uppnå höga varvtal.

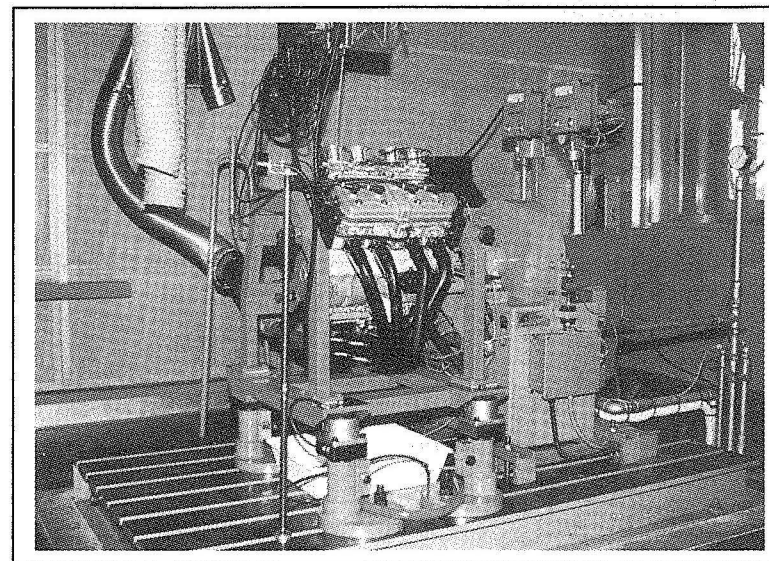
Inget har ännu avslöjats när det gäller materialval till de olika komponenterna men nyheter utesluts inte. Kopplingen lär bli en torris för race-hojen medan gatversionen får nöja sig med en våtkoppling. Växellådan blir sexväxlad i vanlig ordning. Generatorm sitter på vänster sida och drivs av kopplingskransen på höger sida via en tvärgående axel.

Ovanför avgasrören på toppen sitter utlopp för kylvätskan, ett per cylinder, för att garantera god kylning vid avgasportarna. Effekten har vi fått (se förra Cucciolo) och litereffekten blir strax över 210hk/liter, alltså ungefär samma förhållande som man uppnår i F1:maskinen vid ca. 14000rpm. Meno male!

Man ska ta fram fem motorer med olika karakteristik för att testa dem i prototypen som beräknas komma ut på banan mot slutet av sommaren. På CRC (Centro Ricerche Cagiva eller Cagiva Research Centre som det heter på anglosaxiska, notera att förkortningen stämmer på båda språken trots att ordföljden är omvänd, vad de kan...) ägnar sig teknikerna åt att ta fram chassit som ska omsluta den lilla juvelen. Här får 500 racern C594 bidra med olika konstruktionslösningar.

Vi ser fram emot mässreportaget.

466/PA

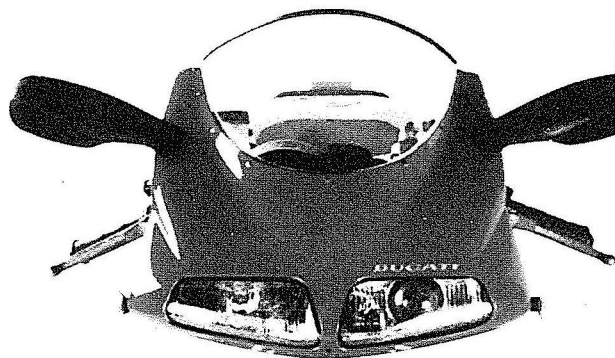


# Sveriges största MC-VARUHUS



## VI HAR DET DU OCH DIN MC BEHÖVER

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



## 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

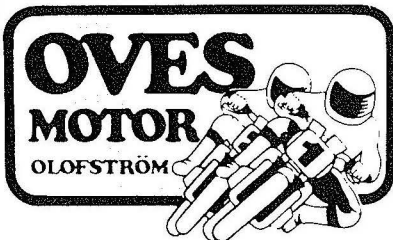
Besök oss på  
Ekhagsvägen 3

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

**SISTA MINUTEN  
 NÄSTA ÅRSKULL AV  
 DUCARNA 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.**

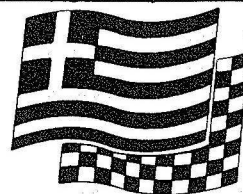


**96:ORNA HAR KOMMIT !!**



# JULHÄLSNING FRÅN SÖDER'N

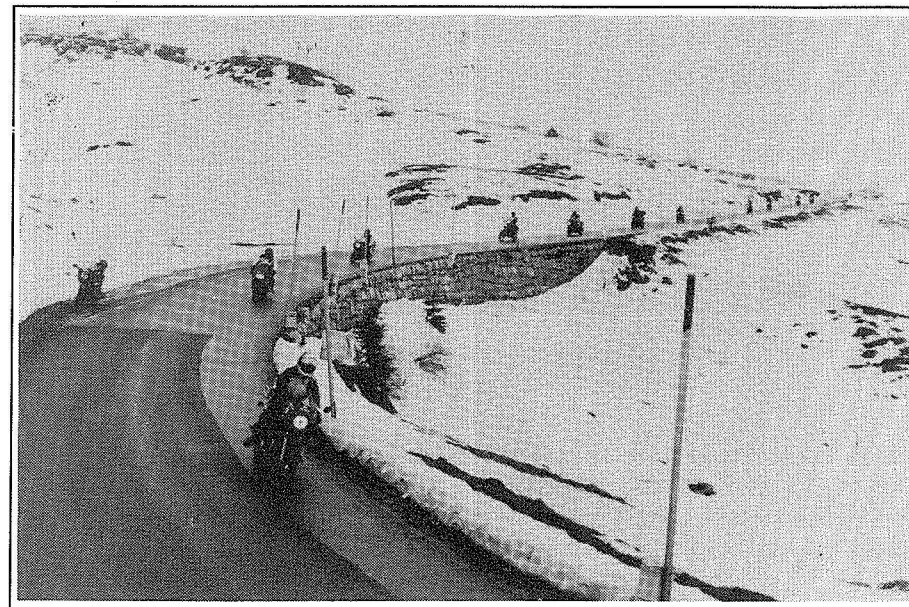
Det har kommit en julhälsning från Aten's Ducatiklubb. De har tydligen fått en tidig vinter om nu bilden är tagen i år. I vilket fall som helst så önskar de oss alla en God Jul och Ett Gott Nytt År.



# DUCATI

## CLUB OF ATHENS

33 Kallirois, Athens GR 117 43 GREECE, Tel.: 9230082



# 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

### CAGIVA

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



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:-

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

## BORGIO PANIGALE

### SÄLJES

**Original verkstadshandbok till 906 Paso.**  
Även användbar till 900 SS och SL m.fl.  
tvåventilade 900 cc.

Pris: 200 kr.  
Peter Porslin hem: 0340-809 63  
jobb: 031-67 69 10

**Ny sadelklädsel med red till 900 Darmah.**

Pris: 800 kr.  
Tonat kåpglas till 851/888, nytt.  
Pris: 450 kr.  
Nya luftfilterinsatser till Ducati SD (?)  
Pris: 100 kr/st.  
Kenneth Sjödin 08-55 08 80 91

### Ducati 851 -89

Välvärdad originalare, Biscayaservad, larm och 2400 mil.  
Magnus 0380-125 03  
Ev. tas äldre 860-900 i byte.

### Ducati 250, 350 eller 450.

Landsväg eller Scrambler. Även delar för dito av intresse oavsett skick.  
Sidokåpor + kåpa + framfälg till 600 Pantah.  
Lars-Åke Gunnarsson, Ronneby.  
0457-251 57

### KÖPES

**Framfälg 16" Oscam/Ducati till min Paso. Eller 17" fram + bakfälg komplett medskivor och drev.**

Peter Porslin hem: 0340-809 63  
jobb: 031-67 69 10

**Beg. stötdämpare, helst Öhlinare till 906 Paso.**

Janne 0226-660 47  
070-511 44 94

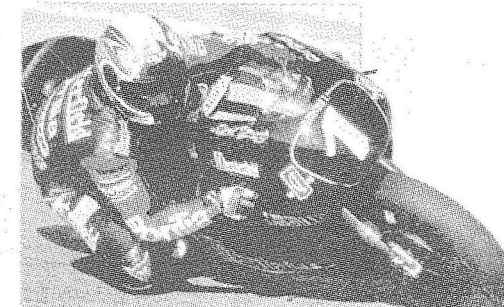
### Classic-racer projekt

Engelskägad Ducati 250 Mk I, stående i Norrköping. Med kåpa och Ø 35 mm gaffel och Höna frambroms. Priset mellan 1400 och 1500 pund.

Ägare: John R. Witt-Mann  
107, Mannor Road  
Caddington  
NR. Luton, Beds. LU1 4 EF  
ENGLAND  
Tel. xxx-(0)582-41 97 69

Kontaktman i Sverige:

Per Jonsson 031-84 91 48

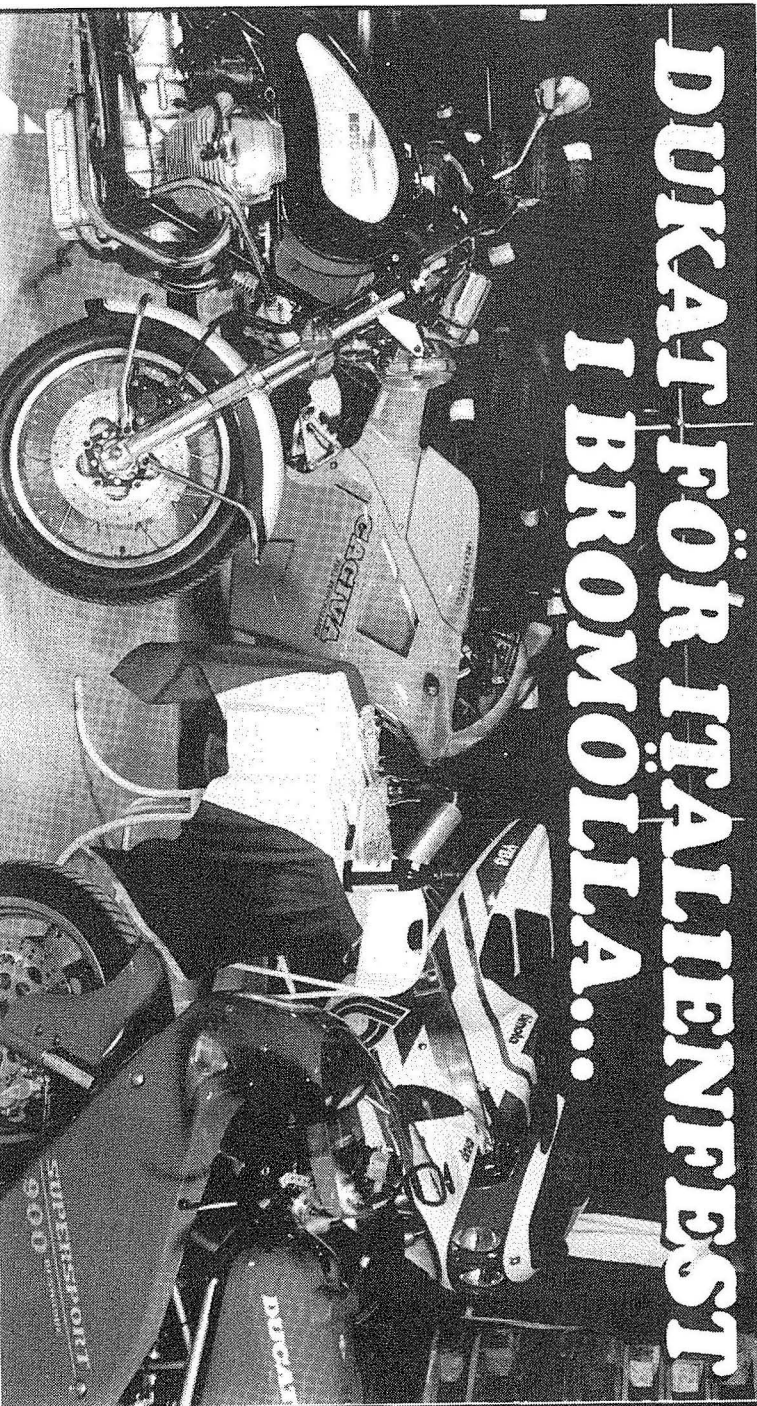


MÅNGA AV NÄSTA ÅRS HOJAR REDAN PÅ PLATS

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

THAMSSONS

DUKAT FÖR ITALIENBEST  
I BROMÖLLA...



## BORGIO PANIGALE

### SÄLJES

**DUCATI-jacka med avtagbara ärmor**  
(gamla logon), stl 52 och som ny.  
Pris: 500 kr.  
Ny pakethållare till Hailwood Replica.  
Pris: 600 kr.  
Damskinställ stl 38 i fint skick.  
Pris: 1200 kr.  
P. Ingman 031/24 51 54

**320 mm Brembo järnsivor, 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.  
Kåpsetiglasfiber till 750/900 SS  
Pris: 1000 kr.  
F1-kåpa i glasfiber utan underdel.  
Pris: 500 kr.  
Sadel/Bakdel ensits till 750/900 SS.  
Pris: 1000 kr.  
Gaffelfjädrar WP.  
Pris: 700 kr.  
Stötdämpare Öhlins Racing  
Pris: 4500 kr.  
Oljetempmätare Veglia, vit med panel.  
Pris: 1000 kr.  
Fälgar Technomagnesio 3,5- & 5,0-17  
Pris: 7000 kr/par.  
Adapter för bromsok.  
Pris: 300 kr/par.  
Adapter för bromsskiva bak.  
Pris: 300 kr.  
Stig, # 305 0451-891 12

### SÄLJES

**Till Kamskaft:**  
Ventilfjäderkammar 700 kr.  
Splitternya Imolakammar 3000 kr.  
Öhlinare med burk 2000 kr.  
Startmotor GTS 300 kr.  
Ett par portade Kamskafts desmotoppar  
med 38/42 mm rostfria ventiler, nya  
bronsstyrningar och säten för blyfritt samt  
dubbelstift. Glasblästrade och klara för  
montering. OBS, EJ KÖRDA !!  
Bytes mot ett par som behöver renoveras.  
Desmo ej krav, bara alla flänsar är ok.  
Inbyte c:a 4500 eller säljes för 6000 kr.  
Har även ett par äkta Compagnolo  
magnesiumhjul med skivor och nya lager.  
Växellådsdelar samt kamaxlar med mera  
från en demonterad 600 Pantah som kan  
vara dellikvid i eventuellt byte.  
GTS ventilfjäderkammar, mm mm.  
Kent Jörnevall 031-38 17 17 (hem)  
031-59 70 31 (jobb)  
031-59 19 45 (fax)

### KÖPES

**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

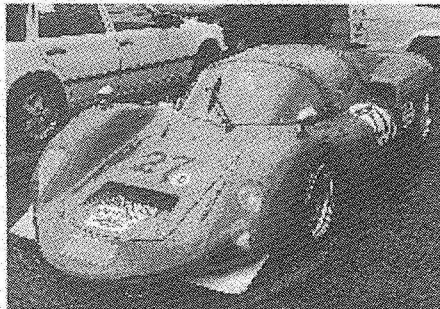
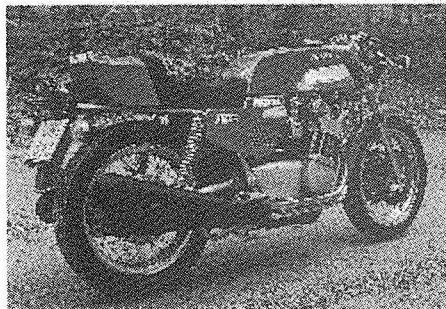
**Gammal slutkörd 900 motor för udda  
projektbygge.**  
Mikael Wiking 040-44 04 00

The Legends live on!  
**Chequered**



Quarterly

**Flag**



Tidningen för dig som gillar

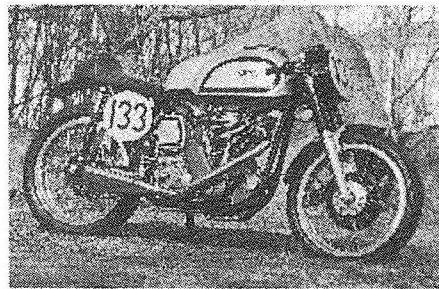
## Klassiska Sport- & Racingfordon

Den enda motortidningen som enbart skriver om klassiska sport och racingfordon, både bil och mc!  
Tidningen som går på djupet när det gäller källforskningen!

**Pg. 634 94 77-7**

Chequered Flag,  
Stora Rör 7138 • 386 95 Färjestaden  
Tel. 0485-557 93 • Fax 0485-557 98

Prenumerera nu  
till det låga priset  
**210:-/år**  
4 nummer



# KLUBBPRYLAR

DEKALER & TYGMÄRKEN

DUCATI S-märke 40:-

KLUBBDEKAL röd/vit/grön 5:-

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

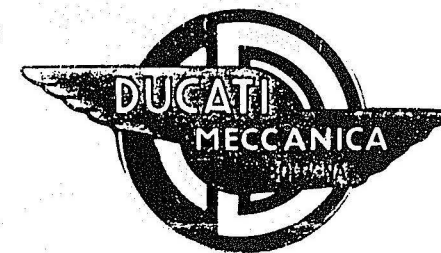
DUCATITYGMÄRKE svart/vit/grå 25:-

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

Broderat RYGGMÄRKE 20 x 30 cm

"Bologna-märket" 160:-

ÖRONPROPPAR 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.....





© Cucciolò 4/1995

