

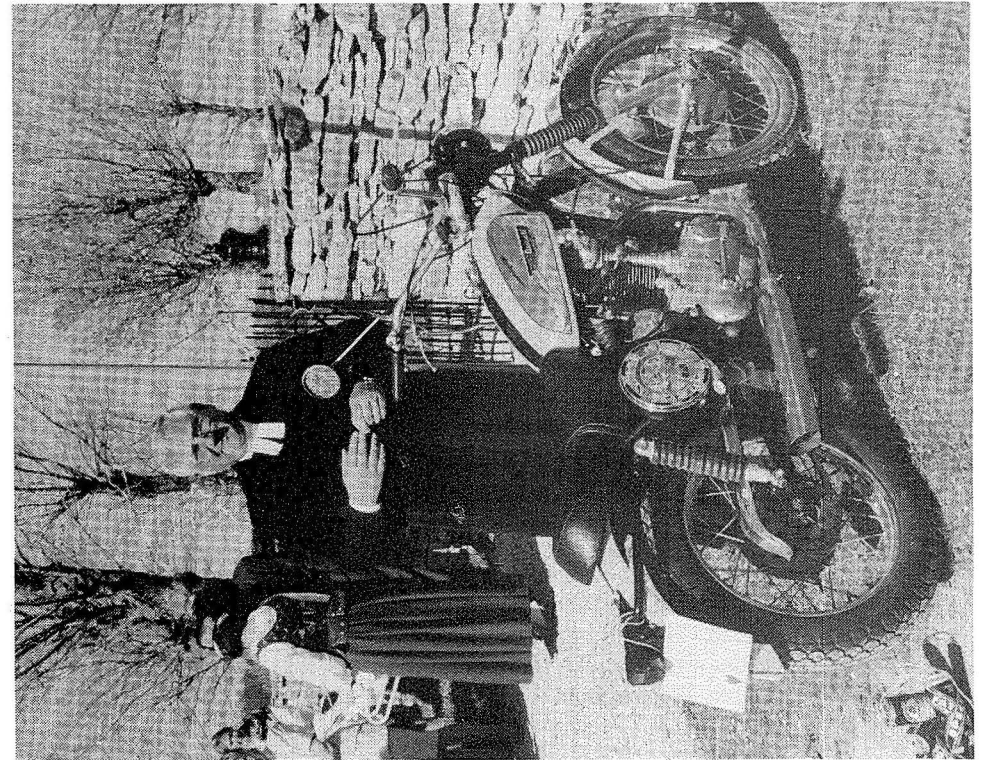
Cucciolo



Ett övergångs nummer

Nr 6/1995

Nr 60 sedan starten



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN



Cucciolo 

är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut sex gånger per år till samtliga medlemmar samt annonsörerna och en del redaktioner. Upplagan är c:a 500 ex. Tidningen skrivs i Microsoft Word 6.0.

Primär-redacötör: Anders Mansén Ribbings Väg 5A 191 51 SOLLENTUNA
Tel. 08-920919

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

ARTIKLAR och bidrag till tidningen skall vara primärredacötören tillhanda 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 eller liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Detta 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 DUCATICLUB

Cucciolo 

is the club magazine of the Swedish Ducati Club and is sent to all members 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 450 members in the club.

ADRESSÄNDRINGAR / NEW ADDRESSES

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

STYRELSE / BOARD

Ordförande / President:

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

Kassör / Cashier:

Vakant

Sekreterare / Secretary:

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

Ledamöter / Members:

Kontaktmännansansvarig: 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 Tornedalsvägen 490 953 93 KARUNGI Tel: 0922-300 02

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 Vitmöllögatan 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 av Peter eller Lars Källberg i Bankkommittén:

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

Postgiro: 637 82 20-5 Artiklar, se under klubbprylar på sidan 33.

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.

Cucciolo bullrerar.

Telefonen ringde

- Anders
- Hej, det här är Per Skogman i Ducatklubben.
- Hejsan, hur är det ?
- Det är OK ! Har du lust att ta över Cucciolo ?
- Ja, men..
- Bra. (klick)

Jag stod länge med telefonluren i handen och funderade på det Svenska språkets rikligheter.

Tänk om jag sagt att "Nej, men..." undrar om jag hade klarat mig då ? Det får vi aldrig veta. Missförstå mig rätt. Jag jobbar gärna med Cucciolo men det är lite för många om och men just nu i mitt liv. Till exempel så har jag gott om ont om tid men gör gärna allt sånt som är roligt. Det prioriteras hela tiden, tyvärr har Anki fått lida mer än en gång. Med lite tur så innebär redac jobbet att jag kommer vara hemma lite mer. Ett annat problem är det lite mer journalistiska. Jag är en pojkspoling jämfört med de tidigare redaktörerna. Lägg dessutom till att jag är lätt ordblind !

Absolut inget ont om de andra redaktörerna genom tiderna men jag har ofta fått höra att Cucciolo var aldrig så bra som när Micke Werkelin hade den. Dessa tider kommer nog aldrig att komma tillbaka. Tro mig, jag träffade Micke

flera gånger under tiden han hade tidningen och det var ett mer eller mindre heltids jobb han lade ned på tidningen. Ingen förstod nog vilket jobb som egentligen låg bakom varje nummer utom Micke själv. Tidningen var och är idag egentligen bättre än det kanske behövs. Tidningen görs ju helt ideellt och på fritiden av en skara amatörer. Typiskt Ducatister att göra saker bättre än alla andra.

Om vi ska prata nutid. Det är inget roligt arv att förvalta med snygg layout och information som slår de flesta andra kommersiella tidningar på fingrarna både vad beträffande "i tiden" och nöje att läsa. Nä, Richard och Peter har inte gjort det lätt för mig att ta över....

Man måste komma ihåg att det är entusiaster som ligger bakom varje nummer och vars enda belöning ligger i den uppskattning de får ifrån läsarna.

Nog om beklagandet. Hur ser då den ljusnade framtid som tillhör oss ? Tja, glädjande nog kommer både Richard och Peter att stanna kvar i redaktionen vilka blir tunga ankare. Jag räknar också kallt med att Per Skogman i norr försätter att skicka in sina härliga bidrag. Detta har han gjorts så bra att jag förärar honom med ett helt eget utrymme i tidningen. Förhoppningsvis så skall jag också lyckas värva någon med känningar och kontakter inom MCHK och som därmed kan

rapportera lite om bl.a. Classic racing och kamskaftarnas framfart inom klubben. Där är en av Cucciolos stora svagheter idag. Det att vi alla tre, förlåt Peter, två i redac kör rem hojar och en...ja ni vet vad, "2T". Men täckning inom modern racing saknas iallafall inte. Men åtminstone jag själv har ambitionen att lära mig lite om Ducatis historia. Har du några funderingar, mektips eller d.y.l grabba pennan och kleta ned några rader och skicka till den väldiga redaktionen Presto. "Nä jag kan inte" tänker du, inte vi heller men vi gör det ändå.

Vi, dvs jag, tar gärna emot idéer och förslag men inte negativ kritik. Det är stor skillnad.

Cucciolo blir aldrig bättre än vad NI gör den till så fortsatt att skicka in era bidrag i horder. Till sist är det väl bara att avsluta med Skogmans kommentar i Italien angående Cucciolo: "Av entusiaster för entusiaster". Så sant.

Desmo hälsningar, Anders Mansen. medlem nummer 686. Förstetangentknappstryckare och lycklig ägare till en 750 F1 Santamonica. Samt sambo till Anki.

PS. Teknikens under, när jag körde programmet "stavningskontroll" på klubbens eminenta bärbara PC föreslog den att jag skulle byta ut "Anki" mot "Anka". Hon blev mindre glad men jag lyckades rädda

PC'n. "Presto" ville den ha till "präst" men så är det ju inte en Olivetti heller.....DS

Förhoppningsvis finner du fortfarande mycket nöje i att läsa Cucciolo.

Framsidan: Paret Werkelins vigselförrättare vid Scramblern. Fårö Gotland -95 Foto Peter Lindqvist

Baksidan: Numretsbana LagunaSeca Raceway, USA

Medarbetare i detta nr:

PS: Per Skogman
RN: Rickard Nilsson
PH: Peter Hesterskog
NC: Niclas Cederlund
MW: Micke Werkelin

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

Framsidan	SID	1
Klubbinfo		2
Cucciolo redac har ordet		4
Denna sida !		5
Styrelsen har ordet		6
Kalender		7
Avskedsresan		12
Skvaller och lögner		18
Britten		27
Förlåt mig		36
Insändare		42
E-mail		46
Ducatis Fabriksräcer		50
Julsång		54
PS		56
Borgio Panigale		57
Klubbprylar till salu		59

Styrelsen har ordet

Här kommer styrelsen i framtiden att berätta om sitt jobb och sina framtidsvisioner. Tyvärr har tidningens utgåva och styrelsen kommit i otakt så ni får fint vänta till nästa nr. Förregående möte kunde du läsa om i nr 4/95.

mvh Redac/Styrelsen

Som tröst publicerar vi iallafall en trevlig liten bild



?(Que)

Februari månad.

Lördagen den 17 (?) Februari.

Skitiga Duken. Italiensk restaurang, pasta och köträtter, ej pizza. Normal pasta 70-80 Svenska Lire. Restaurangen och pub ligger på Stora Nygatan 35, Stockholm. Ducati Motocicletta T-shirt helt OK. Förhandsanmälan och info. Magnus #719, tel 08-757 21 92. Email:edtmjn@spider.ericsson.se Eventuellt även info: Redac.

20-21.

Ducati en Perigord rally, la Roche Chalais, 75 km north Bordeaux. Etienne (Frankrike) 53 91 26, Fax 53 90 69 93.

24.

Motormarknad i Örebro, Örebromässan kl 8-16. Info 019-22 81 14.

Mars månad

2-10.

Daytona Bike week.

Maj månad

1.

Italienträffen runtom i landet.

Planering enligt bästa Italienska stilen dvs ingen alls. Kom som du är party.

Mer information från respektive kontaktombud kommer senare.

25,27

Isle of Man, träning Classic.

28.

Isle of man, Tävlning Classic

28-31.

Isle of Man, träning övr. klasser.

Juni månad

1-7.

Tävlingar övr. klasser Isle of Man

Juli månad

Man eller mes resa. Kvällsbärs hemma hos Pelle i norr. Avresa från Kungliga slottet (gården). Mer info, dvs endast datum och tid, kommer senare.

Här kan du som privat person och företag annonsera om vad som är på gång i vårt avlånga land. Även sådant som sker utanför våra gränser och är av intresse för Ducatisten. Informationen skall vara Redac tillhanda minst två månader innan händelsen skall äga rum.

KALENDER -96

VAD HÄNDER I ÅR ??

På Road Racing sidan kommer det för nordisk del att innebära en revolution.

Det är Karlskoga Motorstadions ägare, Mike Luff som startat upp en serie som kommer att kallas för **Scandinavian Open 96 !!**

Serien har storsponsorer och ställer krav på förare, sponsortält m.m. Prat om att man skulle kunna köpa biljetter för hela serien hos ATG-ombuden....

Avtal med Eurosport om att sända 15 minuter på Speedworld (måndagskvällar) !

Serien är **internationell** (int.) innebär enkelt förklarar att utlänningar kan komma å köra, i år kommer man att köra fem deltävlingar.

Klasserna i denna nya serie är de "gamla vanliga": Superbike, 250 racer, 125 racer, Supersport 600, Super Produktion (stor standard), 250 Produktion (enkelt förklarar; RGV-Cupen), Sport Produktion (125 standard) samt en supporter klass, kanske SoS eller Supermotard ??

I kalendern är det som vanligt annars: **GP road racing** är **125, 250, 500 racers** samt deras supporter klass: **Thunderbikes**, regler som Supersport 600 fast utan Ducati 748.

WSB är ju **VM** i **Superbike** som körs tillsammans med **EM** i **Supersport 600 med** Ducati. Fast det viskas i kulisserna att Ducati inte heller skulle få vara med i denna klassen, men än har inget officiellt sagts !!

MCS -VM i sidovagnar

VM Endurance - Superbike maskiner och uthållighetslopp - 24 timmar eller mindre.

Pro Superbike - Tysk serie, int. Superbike maskiner (Cralle-Ducati i år) !!

NM - Nordisk mästerskap

SM - Svenskt mästerskap

DM - Danskt mästerskap

Classic - "Gammelcyklar"

B-race - innan man blir A-förare (får köra SM och även internationellt) får man hålla till i gårdsgårdserien.

Utom 125 racer, 125 std och SoS där man kör både A- samt B-förare samtidigt !!

Kalendern är preliminär - hinner ändras många gånger....

Annars säger Redacc bara: **Väl mött** ute på banorna runt om i Världen !!

Mars

31

Malaysia, Shah Alam

VM GP

April

6-7

Frankrike, Le Mans

VM Endurance 24 tim

7

Indonesien, Sentul

VM GP

14

San Marino, Misano (Italien)

WSB

21

Japan, Suzuka

VM GP

21

Tyskland, Speyer

Pro Superbike

21

Ring Knutstorp

DM, int.

21

Linköping, Sviestad

B-race

27-28

Holland, Assen

VM Endurance 16 tim

27-28

Anderstorp

Scandinavian Open (hädanefter

SO)

28

Storbritannien, Donington

WSB

Maj

4-5

Falkenberg

SM, DM

12

Spanien, Jerez

VM GP

12

Tyskland, Hockenheim

WSB

18-19

Karlskoga, Gelleråsen

SM

19

Frankrike, Le Mans

WSB

26

Italien, Mugello

VM GP, MCS

26

Tyskland, någonstans ??

Pro Superbike

Juni

2-7

Storbritannien, Isle of Man

Int.

2

Kinneville ring

SO

8-9

Ring Knutstorp

SM, DM

9

Frankrike, någonstans ??

VM GP, MCS

16

Italien, Monza

WSB

15-16

Anderstorp

Allmänhetens åkning

(Ev. Sv. Ducatiki. - banmöte)

Pro Superbike

23

Tjeckien, Most

Pro Superbike

28-29

Linköping, Sviestad

SM

29

Holland, Assen

VM GP, MCS (Obs - Lördag)

30

Tjeckien, Brno

WSB

Juli

7

Tyskland, Nurbürgring

VM GP, MCS

13-14

Belgien, Spa Francorchamps

VM Endurance 24 tim

13-14

Finland, Motopark

NM int.

21

Storbritannien, Donington

VM GP, MCS

21

Tyskland, Sachsenring

Pro Superbike

27-28 Karlskoga, Gelleråsen SO
 28 Japan, Suzuka VM Endurance 8 tim

Augusti

2-4 Linköping, Sviestad "31-års racet" Classic int.
 4 Österrike, Zeltweg VM GP
 4 Storbritannien, Brands Hatch WSB
 4 Tyskland, Nurbürgring Pro Superbike
 10-11 Anderstorp B-race
 17 Linköping, Sviestad B-race
 18 Tjeckien, Brno VM GP, MCS
 18 Indonesien, Sentul WSB
 24-25 Falkenberg Classic
 25 Japan, Sugo WSB
 25 Norge, Våler SO
 31 Ring Knutstorp SM (Final)

September

1 Ring Knutstorp Se ovan
 1 Italien, Imola VM GP
 1 Österrike, Österreichring Pro Superbike
 8 Holland Assen WSB
 14-15 Karlskoga, Gelleråsen SO
 14-15 Ring Knutstorp Classic Int.
 15 Spanien, Catalunya VM GP, MCS
 21-22 Frankrike, Paul Ricard VM Endurance 24 tim
 22 Tyskland, Hockenheim Pro Superbike
 29 Brasilien (Rio), Jacarepagua VM GP

Oktober

6 Argentina, Buenos Aires VM GP
 6 Spanien, Albacete WSB
 20 Australien, Eastern Creek VM GP
 27 Ej tillkännagiven WSB (nå nstans i Asien ??)

November

3 Australien, Phillip Island WSB

Södra Sveriges största MC-mässa - Här finns "allt"!!!
KUNDMÄSSA-96 FRI ENTRÉ
 LÖRDAG 27/1 9.00-17.00 · SÖNDAG 28/1 10.00-17.00

Jubileumsvisning av 96 års motorcyklar och tillbehör

OVES MOTOR 30 år 1966-1996

Generalagenternas representanter är på plats för att svara på dina frågor och visa sina modellprogram inför MC-säsongen -96.

Aukt. återförsäljare för:

YAMAHA HONDA KAWASAKI SUZUKI
MOTO GUZZI TRIUMPH BLMOTA APRILIA SQUIRE

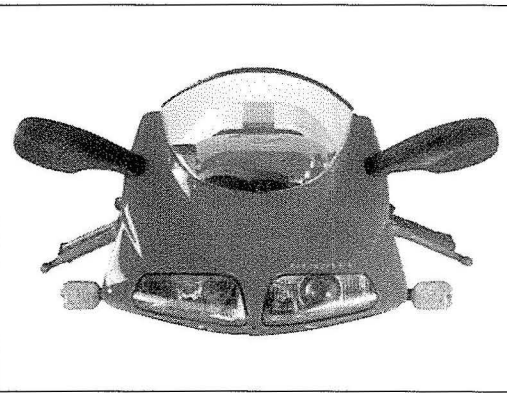
SANSLÖSA JUBILEUMSPRISER!

Några exempel: SKINNSTÄLL i stor sortering från 1.790:- i små storlekar 995:-	SKINNHANDSKAR i mängder från 159:- ALLVÄDERSTÄLL Jacka + byxa (4.490:-) 2.900:- STÖVLAR från 795:-
JACKA + BYXA Classic (4.793:-) 2.590:- SKINNJACKOR från 795:-	HJÄLM Integral (680:-) 398:- HJÄLM Jet, svart & vit (495:-) 290:-
RUKKA Gore-Tex jacka + byxa (6.290:-) från 4.717:-	Och mycket, mycket mer i butiken.

JUBILEUMSERBJUDANDE

MINST 10% RABATT PÅ ALLA TILLBEHÖR & RESERVDELAR	20% RABATT Tändstift Oljefilter Batterier	30% RABATT Däck Oljor Kedjor/drev
--	---	-----------------------------------

Gäller ej redan nedsatta priser. Priserna gäller hela helgen, eller så långt lagret räcker. Även postförskott dagarna efter.



Det blir vår, sommar och semester även -96!
 Oves KUNDMÄSSA är en unik möjlighet att förbereda dig inför nästa säsong.

NYHET!
 MAGELLAN GPS 2000
Satellitnavigatör i fickformat
 En "nödvändighet" för touringåkaren

(Ordinarie pris 3.200:-)
 Introduktionspris **2.990:-**

PASSA PÅ!

-96 års nyheter. Köp nu för säker leverans!
 - Nya 95:or till kanonpriser.
 Fortfarande finns det några prisfynd kvar!!
 - Jätteurval fräscha beg. mc. med SMR-garanti till "Oves-priser".

Just som du trodde att mardrömmen var över är dom här igen.

BLACK-INGVARS
 SWEDISH DANCEMETAL

Köp signerad skiva på KUNDMÄSSAN! (endast lördag)

Turnépremiär på KLUBBEN på lördagskvällen.
 Ring 0454-702 96 för biljettbokning.
 Ordinarie pris 5.652:-

NYHET INTERCOM
 Introduktionspris 398:-

JUBILEUMSPAKET 2.895:-

Skinnställ Handskar
 Hjälms Hålsduk
 Stövlar Läderfett

Ordinarie pris 5.652:-

OVES MOTOR
 OLOFSTRÖM

Ekhagsv. 3, Box 84
 293 22 Olofström
 Försäljning 0454-423 55 · Verkstad o lager 0454-418 00

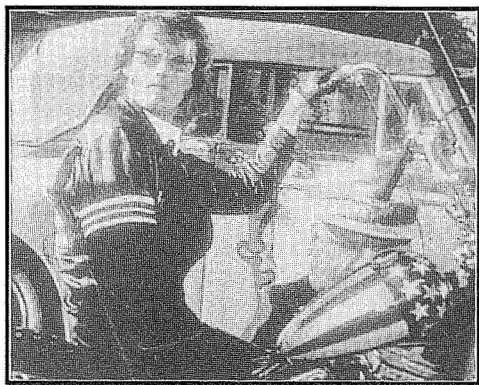
AVSKEDSRESAN

I och med försteredaktören övergick till den mera ädla uppgiften att vara **Herr Ordförande** så tog redaktionen och åkte på avskedsresa ner till Holland och deras WSB tävling på Assen.

Att de gamla medlemmarna, läs: styrelsen, skulle satt sig någonstans och druckit grappa samtidigt som man med nostalgi suttit och tittat på sina gamla "skaftare" och berättat ännu äldre minnen för varandra som avskedsfest är ju en helt annan historia.

Nej, redaktionen tänkte istället bevisa att "remmar" även klarar av att skapa historien förutom grappaintag.

Jag själv åkte innan avresan ner till Helsingborg för att hämta den 748 SP jag lånat av Nordbecks (så är det när man har kontanter eller var det kontakter ??), för vidare transport ner till Rikard. På Lördag morgon körde vi ner till Danmark för upphämtning av ytterligare Ducatister. Därefter dessa otaliga autobahnmil (tugg, tugg, tugg !! Det blev ju inte bättre av att vi fick åka i 110/120 km/h för att den ene Dansken skulle hinna med !) för att komma till Holland.



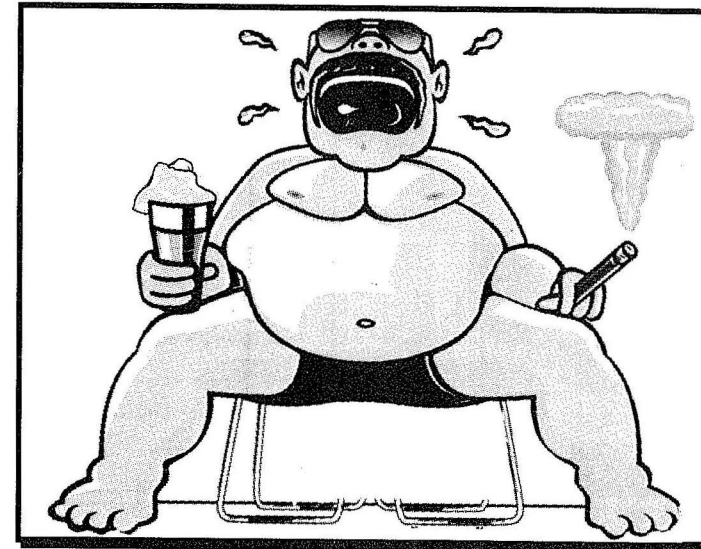
Som vid första anblicken, det var ganska sent på kvällen visserligen, såg det ut som ett platt och vindpinat land (å'så kallar alla "norrlänningar" Skåne för platt - vänta tills ni får se Holland).

Vid ankomsten till Assen och dess incheckningshall, japp de har en sådan vid banan, för inläpp till depån och Anders Stuesson, som skulle köra EM loppet i Superbike (körs tillsammans med WSB-tävlingarna).

Som vanligt hade man stora förväntningar inför ett sådant här evenemang men det är som med mässor här hemma - skulle man gå ensam runt på mässan finns det inget intressant utan det är alla ens bekanta och kompisar som "gör" att man tycker en mässa är intressant (det är därför klubben försöker finnas på alla mässor, för att ni skall känna er som hemma...) !!

Apropå mäsas kom jag och tänka på en plastmässa i Göteborg som företaget där jag jobbar, var representerade vid. Jag skall bara meddela att det vara rena sjöslaget, öl och starksprit var honnörorden !! Kanske berodde det på att jag var i sällskap med vår försäljare som så fort han kom till en monter direkt stängde sig fram till disken och det innersta på montern och "krävde" något för törsten !! Denna försäljare, som ni säkert förstår, är modell STÖRRE, mycket representation under sina 60 levnadsår...

När jag ändå är igång och berättar om denne lustige herre, för att ni skall förstå



Här är vår frynte försäljare, igång och beställer in nästa pannbiff !!

hans "vidd": en utav tjejnerna på kontoret hade lånat hans 760, detta hände någon gång under 80-talet, till posten för att när hon kom tillbaka till jobbet glömma att skjuta tillbaka förarstolen, hon är nämligen smalare än vår försäljare.

Nyss nämnda man fick ett telefonsamtal och nu var det bråttom till något ställe - antagligen en lunch på någon annans konto - så han slängde sig in i bilen utan att ändra förarstolens inställning !! Han satt fast som i ett skruvstäd.... mellan ratt och ryggstöd !! Först försökte han nå ner till spaken för inställningen, men nådde inte ner, hur han än försökte. Därefter satt han nästan en timme och försökte kalla på hjälp men kom sedan på att han kunde ringa på mobiltelefonen. Telefonsamtal:

-Hej du det är Lasse.
-Ja tjena...
-Du, jag sitter i en klämma.. riktigt fast om jag skall vara ärlig.. om du tittar ut...

Denna historia är helt sann, faktiskt... !!!

För att återgå, till det jag skulle berätta om:

Så det var trevligt att återse Stuesson, Anders Andersson

för att inte tala om Fogarty och Co.

Det blir en speciell

atmosfär när man blandar sig med kreti och pleti som är med i Se och Hör, läs: yttlig !

Superbiketävlingen gick som förväntat; "Foggy" tog titeln !

Tyvärr råkade Nagai ut för en tragisk olycka. Japanen fick cykeln över sig när han "halkade" på olja, med hjärn och ryggsador som följd.

Det hela slutade med dödsfall, efter det att flickvän och familj gav klartecken till doktorerna att stänga av !!

Yama lade av med allt tävlande i WSB resten av säsongen.

"Sture" däremot fick "problem med bensin-pumpen", som det så vackert heter. Personligen tror jag att det var ren och skär soppatorsk !! Annars låg han på en tionde plats innan han "torskade".



Ovan har vi podiet efter race två. Slight (Nz), "Foggy" och en skymd Reynolds (Eng)
Ovan: Fogarty med landsman, efter första racet och titeltågning !!

Nedan: Cragar (Nz), "Foggy" (Eng) samt Corser (Aus) på podiet efter race ett. En på Höna, två på Ducati. Foto: Redacc, som varit på Assen/Holland, se text.

På söndagens eftermiddag, när vi sett all denna "action" från Fogarty och även Anders S. så tjatade **Herr Ordförande** på mig och ville fortsätta ner till ringen - Nürburgring alltså - hans ord är ju lag !! Så vid sex (och samlevnad) körde vi från Assen denna gång utan vårt danska sällskap.

När klockan började närma sig tolv på natten och tröttheten kryper sig på (kallt, rått - ja ni vet...) då fick jag soppatorsk på autobahn....

Efter tre mils "Herr Ordförande's påskjutning med fot på avgassystem-

körning" körde vi av för att försöka hitta en mack.

Hittade en, stängd, men även en ordförande utan soppa kommer inte långt. Följden blev att vi sov den natten på en mack.... Bensinpumpsfundament är ingen höjdare att sova på, även om man ser ut som Michelin-gubben i egen hög person - alla kläder på - blir det ganska hårt efter ett tag.

Tidigt på morgonen kom "farbror" Polizie och undrade varför man ringt in till dem om folk som bankat och fört ett "herrans liv"... Och nää, de hade ingen dunk.... så vi fick fortsätta å sova.

På morgonen vid sex (men ingen samlevnad, denna gången...) fick vi kötsoppa utav en äldre dam som förbarmade sig

över oss, för övrigt samma dam som ringt polisen, dåligt samvete ?? Efter tankning fortsatte vi de fyra kilometrarna till familjen Kaspers "gasthaus" i Adenua.

Efter en stadig frustück och fem minuters vila på sängen gick vi en runda i Adenua. Mitt resällskap skulle naturligtvis hälsa på alla sina bekanta (vilket kön vågar jag inte skriva ut p.g.a hans numera tilltänkta... Som är av kvinnligt kön - förvånade ??) !!

Framåt eftermiddagen blev det även tre oskuldsvarv, för min egen del, på den anrika ringen. I och med att vi var ganska "sletna" och vädrets makter lutade åt det fuktiga hållet, så vi vågade oss inte på fler varv samtidigt som vi fick chansen att åka med renntaxi !!

90 DM, BMW M5

med bur, tävlingsförare (DTM-förare) vid ratten samt nio minuter runt banan är ingredienserna !!!

Jag bara säger det: -PROVA det (minst lika bra som sex och samlevnad) !!

Det blev även tid för Leektion och ölintag, för att stilla dem som tycker att sprit måste finnas med i ett avskedsfirande !!

Den natten sov vi ganska bra..., skall bara meddela det att **Herr Ordförande snarkar** - han somnade innan mej !!

Dagen efter ägnades åt färdväg hem, autobahn i långa banor. Men denna gång höjdes snitffarten till 160 km/h, men man

blir lika fartblind för det. Skriker eller sjunger p.g.a det "rytmiska" bullret i hjälmen samt för att inte dö av tristess.

Under vår färd upp mot Hannover och till Italmoto för insupan av äkta Ducati handlar-atmosfär så tänkte jag många gånger att vi likt ett gammalt pensionärspar - i en förort - strävade framåt för att - i deras fall komma till snabbköpet - ytterligare tillryggalägga ett antal motorvägsmil !!

Så här i efterhand kan jag fortfarande se instrumenteringen när jag sluter mina ögon, körningen blev som en gammal (o)vana !! Men det finns också trevliga

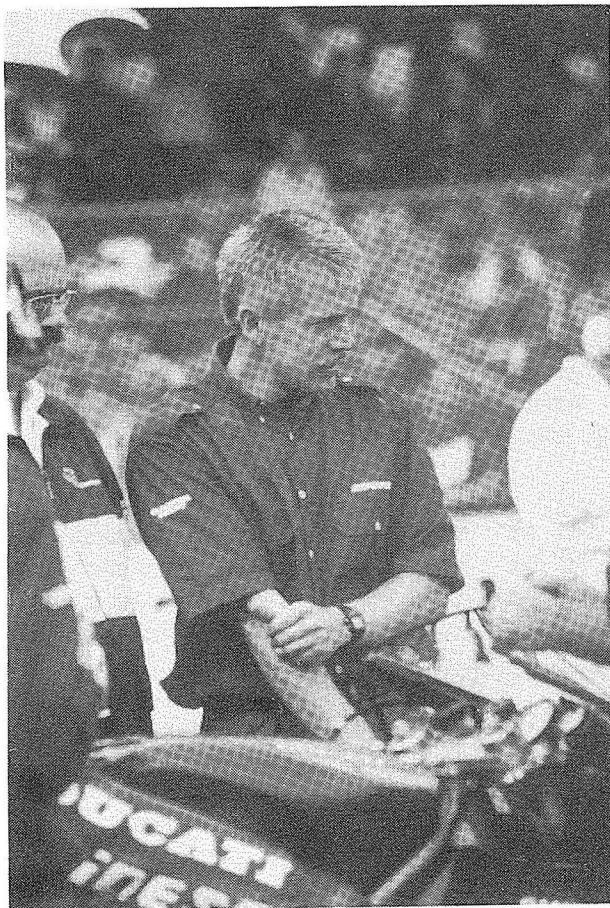
" Liket ett gammalt pensionärspar strävade vi framåt för att ytterligare tillryggalägga ett antal motorvägsmil"

inslag i körningen, såsom (snygga) fruntimmer i bilar att titta på. Det är bara lite svårt att gestikulera fram, samtidigt som man

skall hålla i styret, att man "älskar" dem och gärna skulle vilja ägna ett par timmar tillsammans med dem !

Annars är det ju ganska fritt fram även om den äkta hälften sitter tillsammans med dem i bilen, att gestikulera menar jag...

När vi framåt kvällen åkte av färjan från Tyskland på Dansk mark, Rødby så hade vi verkligen eld i baken för att försöka hinna med, om jag inte missminner mig, tiofärjan mellan Dragör och "Glue harbour" (Limhamn). Men , naturligtvis när vi kom fram till Dragörs färjeläger såg vi bogvisiret fällas ner....



←Anders Andersson som kommer att vara chassiansvarig hos Yama -96 !!

sig. Om inte denne man varit knutte, skulle han varit en globetrotter !!

Efter påfyllning av "mat" till våra moppar delade vi på oss. För mig innebar det ytterligare ett antal mil till hemmet i Småland.

Fuktig luft, med dimma som följd var min följeslagare hela vägen. Körde Nissastigen, eftersom jag tycker bättre om 26:an än den opersonliga E 4:an. Redan efter Halmstad kunde jag inte ha visiret helt stängt p.g.a igenimmat visir, på insidan.

Man känner sig verkligen ensam, mitt i mörka Småland, i dimma på 26:an. Tar mej de sista fem milen utan att möta en enda bil eller lastbil, kall, frusen, stirrande och

blodsprängd blick som försöker se de "monster" som alltid skall springa ivägen för oss här uppe i "norrländ" !

Hemmet var inom synhåll vid tretiden på onsdagsmorgonen, då hade adrenalinnet flödat så länge att jag nästan kände mig fräsch. Men kudden var inte helt fel ändå, visade det sig.

Da'n efter åkte jag till Stigefelt med 748:an som lät mej leverera cykeln till dem, tack, naturligtvis efter den välbehövliga tvätten.

Antingen skulle vi nu sitta och vänta på nästa färja, som skulle gå vid midnatt eller åka upp till Helsingör och ta färjan där som går varje halvtimme, det blev järnet till Helsingör.

Tyco Brahe, låter som ett namn på ett dåligt fotbollslag, blev vår "riddare" i nöden. Väl i Helsingborg - glädjen över att vara på svensk mark, eller som f.d. redaktören uttrycker saken: -man är glad över att vara hemma men samtidigt vemodig över att lämna äventyret bakom

Tack, även Nordbecks !

Tacka skulle jag även vilja göra till familjen Kaspers som inhyste oss två nätter, med trevligt boende - även om toaletterna är lite konstiga, men inget mot vad man kunde hitta bakom toalettdörren, utan lås, nere i Italien (läs: årsmöte) !!

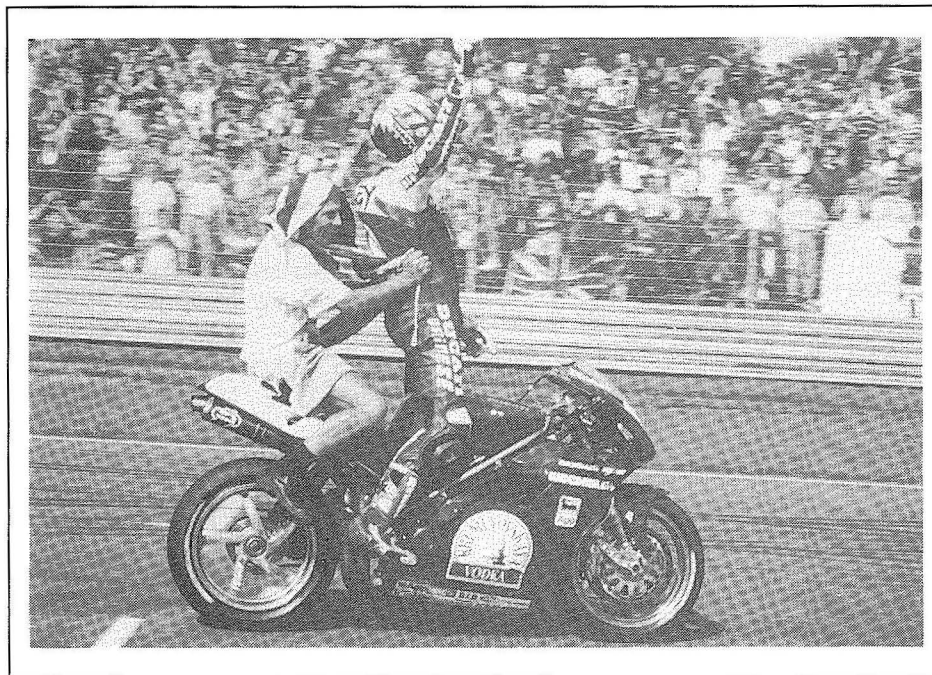
Även ett varmt tack till vår "nestor" i Tyskland som med kaffe och mackor fixade vår middag. Samt trevlig kartläggning om den Amerikanska Bulldozerns olika utvecklingsfaser !!

Med denna berättelse hoppas jag ha lockat några 08:or till att ta modet och prova att även åka utanför deras tullar.... ...även om det innebär övernattning på en öde bensinstation i mörka Tyskland !

Sedan skulle jag bara vilja **dementera** - nu och för all framtid - allt som ni får höra, eller blir skrivet i denna publikation av **Herr Ordförande** !!

Detta gäller både från denna resa och Italien-äventyret då "Clementin" och jag hade oturen att ha alldeles för mycket nyfiket folk med oss.... **Allt** är en enda **stor lögn** !!

Sekundaredaktören



SKVALLER OCH LÖGNER

CA I CAGIVA

Claudio Castiglioni bossen i Cagiva motor gruppen har blivit vald till "president of the Italian National Association of motorcycles, Biscycles, parts and Accessories Manufacturerers". Vi i Duce klubben gratulerar ?

FIAT KÄKAR GRÄS

Nuija i Norrping fick överta en gräslig (!) gräsklippare. Först var Gunnar inte intresserad, men en DellOrto förgasare väckte hans intresse. Numera ska den renoveras. Hemma i vardagsrummet förmodar vi. För fint ska det va. Mer information kommer senare (hoppas vi).

H-D'S CD-SKIVA.

Kan dom i Svenska Ducatklubben kan vi resonerade tydligen Harley Davidson och lät producera en egen CD-skiva. Nu blev det inte muller utan musik. Black Sabbath, Toto, Queen m.fl. finns på HD egen producerade CD-skiva. Vi på reddac förstår dem.

FAZIOLI

Efter att Katarinakyrkan i Stockholm återuppstått var det dags för pianisten Janos Solyom att välja flygel. Valet föll på det okända märket Fazioli som tillverkas i Venedig, Italien.. Handbyggd från början till slut och trävirket är gran. Solyom drog sig inte för att jämföra Steinway som flyglarnas Mercedes men Fazioli motsvarade Ferrari och var givetvis vassare ändå. I november var det invigning. Kanske det är dags att börja gå i kyrkan ?

BLICKFÅNG ?

Tillhör också du dem som satte kaffet i vrångstruken när du vände sida i D.N och fann en stor bild på en "monster". Det var reklam för ett av "världens ledande skogsindustri företag". Min chef var inte så lite skadeglad. Knappt återhämtad av chocken meddelar flickvännen upphetsatt att en 916 finns med bland alla H-D i snyftserien "melrose place" (?).

Jag läste in mig på rummet och vägrade att prata med nån. Nu lyssnar jag bara på radio, på så sätt slipper jag obehagliga nyheter.

GULLWINGE

För att göra alla Goldwinge fantaster i klubben glada, så skall vi berätta lite om Den amerikanska tidningsn "Motorcycle Consumer News magazine" lilla projekthoj. En 31.000 \$ "Gold Wing 20 th Anniversary model" införskaffades, utrustad med all tänkbar lyx i grundutförande redan från fabriken. Eftersom MCN utger sig för att vara en seriös tidning lät man utrusta GL1500'an med ALL extra utrustning som fanns på "listan". Vart endaste liten dj--vla extra lampa, kromade höljen och vindavisare, plus CD-spelare, alarm, laser och radarvarnare, vindrutetorkare, GPS-navigator (!), Handsfree telefon utrustad med headset, och så håller det på i det oändliga. Hojen liknas vid ett välutrustat hotelrum på hjul och inkluderar släp med reservhjul och kylskåp som är stort nog att rymma 2 st sexpack med bärs. Givetvis finns det även hållare för läsken vid styret. Allt för att göra mig lycklig. Det är dags för Lasse Berghagen att ta död på ännu en modell. Jag tror att jag måste spy...

BIMOTA

Vi har redan skrivit om det men det tål att upprepas. Ryktet går...Bimotans V twin, en Insprutad 500 cc 2-t, kommer att vara klar för försäljning i USA, i mitten '96. Tyvärr uppger källan ingenting om den kommer till Europa. Liknande ram som den i SuperMonon kommer att användas. Elektronisk "powervalve", 119 hkr på bakhjulet är lite av det godis som avslöjas. 289 Ibs (räkna själva) är vikten torr. Priset

kommer att ligga någonstans mellan SM och DB2'an.

INVESTERAT I HÅDE

"Marknaden" meddelar stolt att det "Brittiska Abbedissaklostrets Nationella Pensionsfond" (rätt?) har investerat i HarleyDavidsson. Nu handlar det inte om inköp av ett stort antal HåDe typ deras "Born To Ride Free Like An Eagle, Highway Cruiser Controlled Softail De lux FLSTN, utan deras aktier. 4 procent av den totala aktieposten i HåDe. Försök att inte skratta när du träffar dirren med ålderskomplex på sin nya.....

Minsta 916

Tamiya har tydligen en 916-modell ute nu. Ingen aning om pris etc.

NC

Fast by Ferracci

Fast by Ferracci (USA) har släppt en ny katalog. Denna gång i färg. Som vanligt när det gäller USA så är det bara pengarna (och fanstasin) som sätter gränserna. Tre nya kit lanseras för 916 som tillval förutom 955 cc kitet kan man få "Ducatis fabrikskonverteringskit" som ger 995 cc. ja precis det som Corser och Foggy sågs och hördes svarva runt på i fjol. Eller lite lugnare 948 cc. Men också "BIG GUN" - 1026 cc. Detta fås genom "Stroker conversion kit". För den som har en 900 SS, M900 alternativt (eller allihop ?) 907IE kan man förutom det gamla 944 cc Big Bore kit numera även få 984 cc. Katalogen är på 16 sidor men några priser på delar och kit anges ännu inte men en separat prislista lär vara på G. Reddac/NC

MIKUNI KATALOGEN -96...

...är snart här. Tillhör du dom som gärna studerar "topografi" så är det dags att beställa katalogen där det verkar vara mer plast på brudarna än någon av hojarna. Vi pratar om Mikunis egen "kalender". Skrik lagom tjejer....snart är Scheike (berg) säkert tillbaka efter att förnekat allt om silikon muskler och ris. Babes flå't förgasar kalendern kan fås för dyra pengar ifrån Motospeed i Västerås eller direkt ifrån 8910 Mikuni Avenue CA 91324-3496. USA priset är 14.95 \$.



125 TEST

I Augusti nr av Fast Bike testades de fem bästa 125'orna på marknaden. Cagiva Mito, Suzuki RGV, Höna NSR, Yamaha TZR och sist men inte minst Aprilia Extrema. Det bästa med engelska mc-tidningar är att de nästan alltid utser en "vinnare" och inte håller på mjäkar sig, som våra mer närmare kollegor, och

alltid ska säga "att det beror på..." Några nämnvärda kommentarer ur testet är att Sujukin får beröm för sitt otroligt användar vänliga sätt att ta bort strypningen. Hondan anmärktes som pinsamt svag motor....och likandes förövrigt vid "flaggskeppet" NR750, var och en får bilda sin egen uppfattning. Cagivan ser bäst ut av alla 125'or som testades. Aprilian blev snabbt testlagets hetaste kandidat om topp platsen. Yman är bäst ända tills den jämförs med Cagivan och Aprilian..

Mito får mycket beröm för sina överlägsna bromsar som fungerar bra ihop med fjädringen. Motorn bedöms också som ett strå vassare över hela varvtalsregistret än sina konkurrenter. Extrema däremot får mycket beröm för sitt uppträdande under körningen, fjädringen är den mest sofistikerad av dem alla, för att inte säga hela hojen. Det gick helt enkelt inte för de sex testförarna att utse någon vinnare, det slutade lika på topp för Mito mot Extrema. Panik. Därför lät man avgörandet gå till fotomodellen Cindy som gav utslaget "Mito - därför att den har den snyggaste färgen !"



As for the Mito, she couldn't care how much it strains the crotch - all the best things in life do...

MCN I TIDEN ?

Engelska MCN, MotorCycle News, går ut i en artikel att Ducati kommer att inom en tre års period att släppa en ny "superbike". Dvs en värdig efterträdare till den succé fyllda 916. Den nya hojen skall ha en helt ny motor och ram. (Ännu) bättre aerodynamik är ett av målen.

Det borde vara lika säkert som att HD kommer att släppa ännu en jubileumsmodell.

De kunde lika gärna ringt Cucciolo för att få veta ovanstående. Suck.

DÅLIGT RYKTE ?

Massimo Bordi vill att Ducati skall satsa på endurance tävlingar nästa år. Detta för att en gång för alla sätta punkt för det envisa rykte som gör gällande att deras Duccar inte skulle klara av att hålla ihop mer än ett ordinarie Superbike lopp. Fabriken skall tydligen länge gått i tankar om att spöa bl.a. Höna på deras egen favorit tillställning, Suzuka åttatimmars. Enligt källan skall inte deras ordinarie satsning, dvs två fabriksteam, påverkas.

SNUSK !

Ett brev med en omissigenkännlig doft av tvåtaktsolja damp ned hos redac. Brevet innehöll bl.a. en bild på Pamela Anderson i Baywatch sittandes på en modern Triumph Thunderbird utrustad med bl.a. missiler. Givetvis med djuuuuup uringda

läderklädsel. Mer pinsamt kan det inte bli. Denna man ifrån Gnosjö vill tydligen ha denna publicerad. För de snuskgubbar som nödvändigtvis måste se den har jag lagt in en kodad version på nästa sida. Titta hårt och länge så framträder bilden så småningom.

APRIL SKÄMT ?

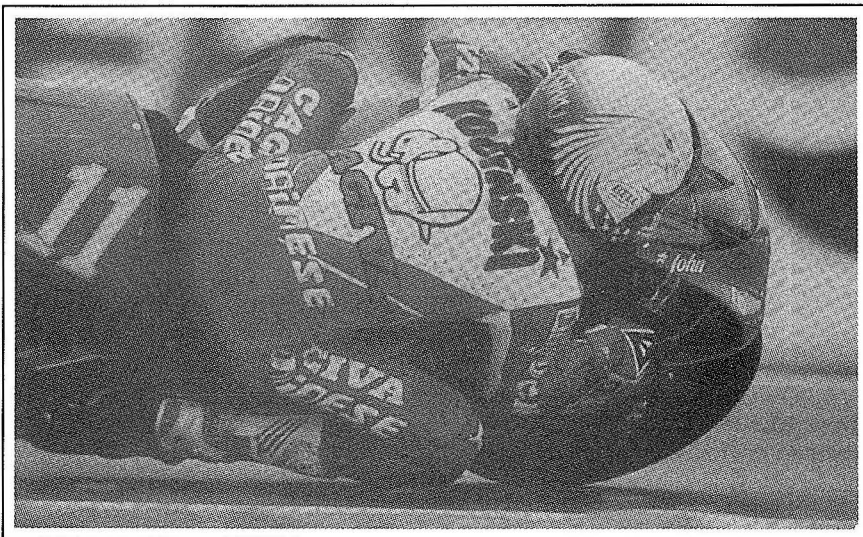
Hade tänkt rapportera om Aprilias tänkta 916 killer. Det faller på att fabriken lämnar olika bud hela tiden. Ingen verkar veta allra minst dem själva.

Ett rykte gör gällande att den nya V2 på nästan 1000 cc har stora problem och pumpar inte ur sig tillräckligt med pompone när alla buller restriktioner för gata är uppfyllda. Så man har istället satsar på en V4 på 750 cc.

Nu när vikt skillnaden i SB har försvunnit så borde intresset för en fyrcylindrig motor vara större. Men de ska tydligen i vilket fall som helst använda en förstärkt ram ifrån RS250 räckern.

Utmärkande för den skall vara de tre (!) stycken lysena i fronten. specifikationerna är satta till minst 120 bhp och högst 190 kg. Vilket inte låter otroligt om det ska va nåt att hänga i granen.

Så budet är att det antingen blir en V2 på 1000cc eller en V4 på 750 kubik. Så där nu har också vi helgarderat. Vem sa att inte redac alltid har rätt !



Mer Cagiva F4

När de första skälvande bilderna på testkörningen av nya Cagiva räckern släpptes tyckte jag mig på en bild kunnat se självaste "Kocken" John the Boy i bakgrunden, klar för testkörning. Det lämnar ju fritt för diverse spekulationer. Vem tar (får !) styrning på Cagivan och vem tar över efter Foggy i WSB ? Om solen skiner i Varese dammar man av både Kocinski och Randy Mamola. Snälla. Eller varför inte hårdingen Giancarlo Falappa ? Jag ryser av välbehag.

Övrigt skvaller om Cagiva räckern som inte nämnts i Cucciolo är att ramen lär vara exakt identiskt med 2-t'én C594 vilket visar att motorn tillhör bland dem smalaste radfyror på 750 cc som tillverkats. Som tidigare nämnts har självaste Ferrari varit och

grottat i spisen vilket säkert borgat för endel intressanta lösningar. Allt lär dock inte varit frid och fröjd. Det som Cagiva främst klagat på lär bland annat varit att blocket gjorts för klen för de första prototyperna för att placeras i en motorcykelram. Man fick även anlita hjälp av Ducatis konstruktörer för att komma tillhjälp med div problem med innandömmet.

I mesta möjliga mån har man gjort saker helt datastyrt. Bensinpumpen sitter precis som på senare Ducati på insidan av bensintanken vilket bara innebär fördelar om du inte behöver byta den det vill säga. Man använder 24 graders försprång för att kunna svänga. Original monterar de allt annat än billiga Pirelli Dragon däcken.

Självaste Massimo Tamburini skall ha designat kåpan till landsvägshojen medan design guruna Pinifarina och Riccardi Rosa designat räckerns.

De båda landsvägshojarna på 750 cc och 900 cc skall levereras i både enkel och dubbelsits utförande.

F4'an kommer att finnas med på Milan showen i November -95. Priset då, tja en väldigt kvalificerad gissning är dyr ! Säg ni min intelligenta gissning där ? Alltid rätt som vanligt ! 12.000 pund för gathojen och 15.000 pund för räckern har nämnts men, men.....

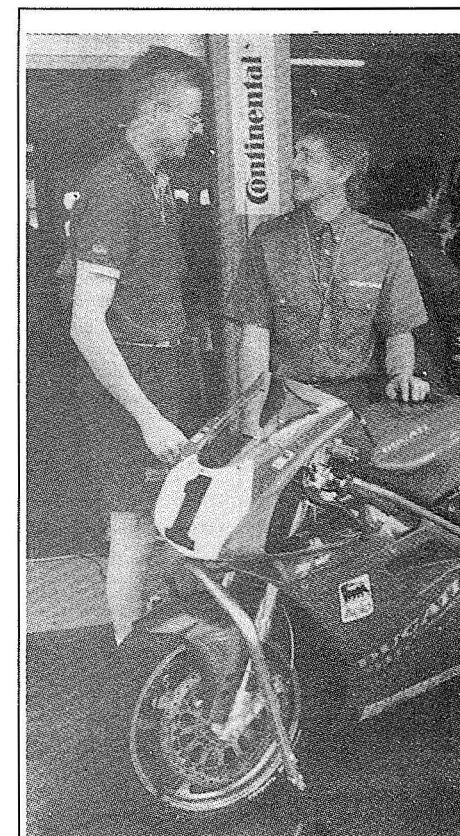
Såja gråt inte, rykten gör gällande att en luftkyld 8-ventilmotor lanseras senare som ett snikalternativ.

Givetvis kan man ju börja undra vad Cagivakoncernen sysslar med ? Skapar en 916 killer ? En mycket möjlig teori (läs Redac's) är att man flyttar över Duccarna till någon annan typ av tävling typ Endurance och satsar järnet på F4'an i WSB. Allt för att inte slösa krut mot sig själva om samma tittel.

Foggy lär fått frågan om han kunde tänka sig att köra F4'an och han lär inte direkt sagt nej men nu vet vi ju alla hur de planerna gick....

Dubbel Anders lämnar Ducati

Anders Andersson lämnar Ducatis fabriksteam där han jobbat som chassietechniker. Han blev erbjuden att förlänga kontraktet men har valt att gå över till Yamaha. Steget är ganska naturligt eftersom Anders jobbat på Öhlins som numera ägs av Yamaha.



Här ses 2xAnders prata med Öhlins Ing. Mats Larsson. Bild ur Race Magazine.

Little John Kocinski ?

Det kan bli John Kocinski som ersätter Carl Fogarty i Ducatis Fabriksteam. Nyligen provkörde han "Foggys" 916 på Misanobanan i blott fem graders värme. Han avverkade ett 40-tal varv och som bäst noterade John 1.37,5. Detta skall ställas mot den Italienska testföraren Mauro Lucchiaris varvrekor på 1.35,084 men då var väderförhållandena bättre.

Inte så illa för en som varit borta från RR-cirkusen länge om man bortser från ett enstaka inhopp i 600-lopp på Daytona ifjol. Efter testkörningen besökte han och teamchefen Virginio Ferrari CRC's president Claudio Castiglione i Varese där Cagvia har sitt säte. John betraktas som en familjemedlem efter sitt inhopp på deras 500 GP hoj -93 och -94.

Skulle den 27-åriga 13 faldiga GP-vinnare tacka nej kan f.d Aprilia föraren Loris Reggiani bli aktuell. Men det är knappast troligt han tackar nej i.o.m att John genom sitt temperament lyckats bli ovän med nästa samtliga av de andra märketeamen. Dessutom har han varit orsaken till ett vilt slagsmål med en funktionär som hade en avikande åsikt. Flickvännen hans är tydligen också en söt historia....

Tidigare stall lär t.o.m haft svårt att få tag på mekaniker som vågade/ville komma i närheten av hans hoj. men det problemet finns säkert inte hos Ferraris team.

Aktull i Ducati stallet bli också den unge Engelsmannen Neil Hogdson men det är uppenbart att denna man ännu ej kan bära upp förlusten av Calle.

DUCKATI (DUCK - ANKA)

Sverige har berikats med sin första Duckati med SeKå. Sedan tidigare har vi haft Peter Lindqvist med sin Dukati men nu har en ny driftig ståkkhålmare sett till att placera sig på kartan. Det är Per Kortebäck, Lidingö MCK (Werkis gamla klubb), som sågar och filar på eget bygge. Han slog till på något som till en början verkade vara en kanonaffär. Nu efteråt är det snarare bara en affär. Duccen var registrerad som "skrotad". Vid lite efterforskning bland registerpapprena hittade han att en av de första ägaren varit Gunnar Nuija i Norrpin.

Föregående ägaren/byggherren (inga namn, dock ej Nuija) hade sågat isär 900 S2'an, just denna var speciell med rödlackad ram från fabriken, och byggt en Harris likande historia av bl.a vattenledningsrör. Svingen satt snett och framgaffeln fastnade vid kompression p.g.r av det egenbyggda wobbelstaget. Detta och mycket mer fick Pelle att satsa på en total ombyggnad. Den gamla söndersågade S2 ramen slängdes på tippen och skisser på en egen ram tog form. Aluminiumsvingen från en Suzuki har modifierats och Per håller som bäst på att punkta ihop ramen i en s.k Jigg. Peter Lindqvist ska sedan helsvetsa ramen.

Den som sett Pelles total renoverade Triumph -69 (?) behöver inte betvivla slutresultatet. Redac har full insyn på projektet då jag renoverar min Duce i samma garage, men det är en helt annan historia.

Lätt begagnad Aprilia AF1 125cc sätter världsrekord ?

Ja, denna fråga kan man ställa sig sedan "min stads" enda mc-polis haffat en ambiös 125'a åkare. Han noterade en lätt motorcykel i vad som han betraktade som för hög hastighet (han visste inte då vidden av vad han såg). Jakten blev våldsam men jägaren var smartare än så och tog en genväg som bytet missat. Där vägarna gick ihop slutade färden för vår vän.

Det hela blev domstolssak eftersom grabben hävdade att han dels ej färdats på de vägar som trafikkonstapeln sett honom dels så gick hans AF1'a ej mer än ca 70 km/h pgr av ett mindre motorfel. Inför domstol berättade länsman förtvivlat att hastigheten varit så hög att 125'a åkaren tvingats att utnyttja trottoaren vid ett tillfälle. Det hela måste blivit en aning pinsamt när man gjorde en liten rekonstruktion av brottet ifråga helt utgående ifrån mc-polisens version.

Kantstenen var ca 10 cm hög och Aprilians hastighet kan ej underskridit 320 km/h i snitt ! Åtalet lades ned..... Däremot kan det ha gått till som vissa andra hävdade men det är en helt annan historia.

Själv säger Aprilia åkaren blygsamt att han tror att det finns mer effekt att hämta bara han får ordning på motorn. Kanske vore något för Hesterskog som setts svarva runt på en trött häck....

F1

Skit historia

När slamsugar bilen kört genom hela Lidingö ifrån Käppala verken upptäckte han att han glömt stänga luckan. Två hojar vurpade bokstävligen i skiten. Brandkåren som var dit och sanerade tyckte att historien var något i hästvåg att skratta åt. Andra hade ingen humor....

OBS -94' 916 !

En varning från Ducatifabriken fanns med i Engelska Bike. Här kommer den rakt upp och ned !

"DUCATI IS WARNING OWNERS OF 916'S ABOUT A POTENTIAL THROTTLE CABLE FAILURE. THE PROBLEM EFFECTS '94 VERSIONS OF THE BIKES. THERE HAVE BEEN INSTANCES OF THE CABLE JUMPING OUT OF IT'S GROOVED BUTTERFLY WHEEL. NOT NICE IF YOU HAPPEN TO BE RIDING AS NATURE INTENDED AT THE TIME. OWNERS OF 916'S WITH FRAME NUMBERS BEFORE 00-5054 SHOULD CONTACT THEIR LOCAL DEALER!"

(Michael Purcilly, Los Angeles, 906 Paso)

DUCATI

NORR POOLEN Racing

CAGIVA

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

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

Preliminära listpriser -95:or

DUCATI

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

Preliminära listpriser -95:or

CAGIVA

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



Vi levererar också en hel del godis i kolfiber från Pure-Tec som avgassystem, kåpor, tank m.m. samt andra prylar som Arias högkompkolar, 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

En legend har gått ur tiden

"Britten", mannen som slog hela mc-världen med häpnad

John Britten blev endast 44 år. Han dog i cancer Tisdags morgon den 5 september. Ingen sann motorcykelentusiast kan undgått han fabulösa skapelse "Britten V 1000". Efter att sett och hört hans skapelse på den deltävling som gick i BEARS cupen på Truxtonbanan/England i år insåg man att han måste antingen varit galning eller geni. Eftersom Britten hojen vann kan han knappast varit det förstnämnda. Det sas att han var helt besatt av att ständigt förbättra sin skapelse och var aldrig läst vid det vedertagna. Skulle han börja på nytt skulle hojen troligtvis inte alls likna den gamla. Det är givetvis omöjligt för en så glad amatör som jag att skriva en artikel som gör honom ens i närheten av rättvisa. Jag hoppas dock att jag åtminstone snuddat vid att kunna förklara hans enorma bedrift. Att något som började med en kul tanke skulle få etablerade fabriksbilar att framstå som antika relikter. Givetvis inser jag att Britten bilar är extremt dyra och att typ Ducati ständigt måste väga kostnader mot försäljning osv. Det är det som är så kul...

Road av Racing

John Britten bodde i Christchurch, South Island på Nya Zeeland. Redan vid tretton års ålder började han i rena hulgiantempot sprätta runt på en Indian Scout från 1927, inte blev det heller senare mycket lugnare på en Ariel

Square four och så höll det på. Något som skulle påverka hela hans liv. Trots att han började så tidigt med motorcyklar dröjde det ända tills han var 28 år innan det blev allvar av att börja tävla i mer ordnade former. Bl.a. deltog han i några sex timmars race på en kamskafts-Ducati. Han egna blygsamma förklaring till hur de lyckades komma på en sjätte plats var att de andra måste kört omkull. Denna kommentar visade att han var väldigt blygsam person och ogillade allt för mycket uppmärksamhet. Konstigt nog blev de aldrig riktigt goda vänner han och SuperSporten, kanske det berodde på det långa chassiet och att han averkade vevaxlar på löpande band? Men John hade fått mersmak och försökte satsa mer allvarligt på en karriär inom Roadracing och införskaffade därför en Suzuki 750 GSX för att delta i sex timmars race i både nya Zeeland och Australien. Givetvis uteblev framgångarna.

B.E.A.R.S

Parallellt med endurance tävlingarna körde han även i klassikrace på en Triumph Tiger 100. Trött på den original hysteri som rådde på Classicracing startade Britten och några vänner det som senare skulle kallas British-European-American Racing mer känt under namnet B.E.A.R.S. Nu skrev vi 1986 och Johns första "Britten" hade en sett dagen med en 900 ss motor mellan benen, förlåt ramen. Det är inte så svårt att tro på ryktet om att han var en ständigt funderande arbetsnarkoman. Givetvis hade han planer på att ställa upp med en

egenbyggd hoj. Chassiet gjordes i kevlar och kolfiber, tyvärr lät han montera en speedway motor för sidvagnar av det märket Denco. En luftkyld historia till V-twin (andra uppgifter säger en-cylindrig) som tillverkas lokalt på ön. Denna kombination visade sig inte vara allt för driftsäkert. I speedway är det antingen gas eller motorbroms och i korta sekvenser varpå körningen på bana visade sig bli allt annat än lätt då motorn var helt okänslig för mellangas och i slutet alltid gick varm. Tillslut var även han tvungen att ge upp. Det var nu det började på allvar och året var 1987. Britten hade bestämt sig, han skulle bygga en helt egenkonstruerad hoj vad allt beträffade, Mk2 var född. Passligt nog hade hans fru en brännugn där John härdade sina motordelar och kåpor, en hink med vatten fick vara härdprocessen.

Ducati mot Britten ?

Den väl insatte i Ducatis historia vet att ungefär samtidigt släpptes -88 den första 851' an utrustad med insprutning. Alltså föll allt naturligt att det var mellan dessa två som duellerna skulle stå. Lite av David mot Goliat alltså. (Trots att Ducati fortfarande var små i det stora hela) Men Brittens hoj kunde förblivit okänd för omvärlden om det inte vore för den nyzeeländska föraren Gary Goodfellow, numera bosatt i Kanada, som tjuvade att få köra hojen på Daytona -89 och -90. Framgångarna på hemmaplan i Kanada lät inte vänta på sig. Gary slog varvrekord och blev Superbike mästare i sitt hemland. På Daytona -91 blev det också en ruggig batalj i BoTT mellan

dåvarande världsmästaren Doug Polen på sin fabriks Ducati (955) och australienaren Paul Lewis på en av Brittens två hojar. Paul var uppe och sniffade på täten men hamnade tillslut på en hedrande andra plats bakom Doug. Redan från början hade bygget sett ut ungefär som då -91 vilket visar vilken kvalite bygget redan från början hållit. Vem som helst skulle varit nöjd men inte John Britten. Han ansåg att om inte hojen gick att vinna med var något fel ! Året efter, också på Daytona, var den helt nya versionen av hojen klar. Som förare valdes Andrew Stroud. Resultatet blev imponerande. Man hade ledningen nästan hela loppet och man kapade varvtiderna med hela 7 sekunder jämfört med Paul året innan. Segern var i princip klar om inte om funnits. Ett skitfel iform av ett trasigt laddrelä satte stop för detta. Ironiskt nog var John överlycklig, hojen var oslagbar innan felet dök upp och därmed bevisat att han var på rätt väg. Han menade också att han hade sig själv att skylla som använde Ducatis laddrelä. 1994 körde man också skiten ur vilken motståndare som helst utan att ha ändrat speciellt mycket mot året innan. 302,4 km/h var mer än 6 km/h än vad Ducatis värsting 955 presterade. Men som plåster på såret klarade t.ex. inte Kawasakis fabriksräcer mer än lusiga 288 km/h. Man vann även racet på Assen. Men allt var inte guld det året, I.O.M specialisten irländaren Mark Farmer kraschade svårt på Ön och avled senare. Detta var ett hårt slag för teamet. Britten blev indragen i en stämningsprocess där man mycket tackvare datorns hjälp kunde bevisa att det inte varit något tekniskt fel som

orsakat olyckan. Britten hojarna har nämligen en finurlig dator som styr bränsleinsprutningen och tändkurvan, allt beroende på gaspådrag och varvtal. Även fjädringen kontrolleras av datorn. Inne i depå kan man sedan läsa av och ställa de värden man vill. Inte så märkvärdigt kan tyckas förutom att systemet har designats och utvecklats på Nya Zeeland. En av anledningarna till att Brittens motorer tål att varavas så högt som över 12.000 varv är det att ingen möda sparas bakom balansering och lättning av samtliga rörliga detaljer. Man kör också varje motor i bänk på fullvarv tills något går sönder och gör därefter analys och förbättringar. Firman Britten är mycket liten (13 anställda) och givetvis har flera firmor varit där och ryckt i grejerna. Bl.a. lär HD tittat noga på Britten hojen innan man designade sin egen H-D VR1000. Enligt ryktesvägen har både Bimota och Ducati varit där och velat köpa små detaljer men John har varit obeveklig - hela konceptet eller ingenting. Även japanerna lär enligt ryktet noga följt med hur det går för den flygande kiwin.

Samtidigt kan man ju förstå att det vore en otrolig prestationsförlust mot den egna utvecklingsavdelningen om man köpte Brittens ideer. John Britten blev en legend redan under den tid som han levde det lär inte bli annorlunda nu. Hans anställda medgav dock att många av hans idéer var helt realistiska men det är oftast resultatet av en "brainstorm". Skillnaden mellan geni och galning är som bekant hårfin. Han själv menar dock på att han inte var speciellt genialisk bara duktig på att omsätta ideer till verklighet

vilket ju är viktigare än att vara geni. Det kan man ju hålla med om. Han hade heller ingen högre utbildning utan började som industriell formgivare och kontorsråtta.

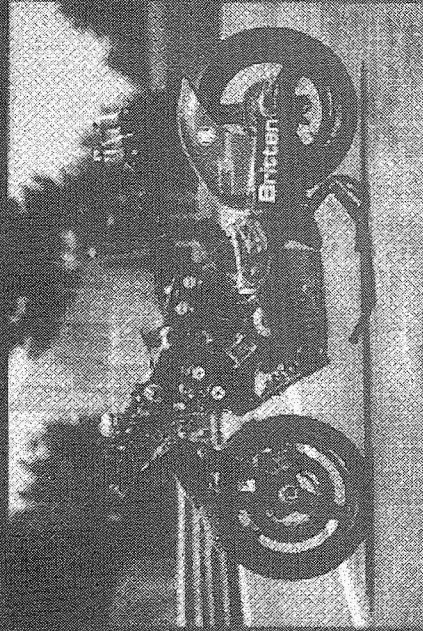
?

Vad som kommer att hända nu är ett oskrivet kapitel. Ingen vet ännu om det finns någon tillräckligt galen och färgstark person som kan ta över det som John påbörjade. Förhoppningsvis blir det en värdig avslutning på firman som började med en kul idé.

Jag kan bara lyfta på hatten för den man som skapat något så sannslöst som "V1000". Det vet alla som sett den vare sig det är på bild eller i verkligheten.. Det är inte bara hans fru och hop med barn som sörjer, alla Roadracing entusiaster skänker säkert denna man en tanke oavsett om man bor i Kalix, Bologna eller Christchurch, South Island på Nya Zeeland.,

/AM 686

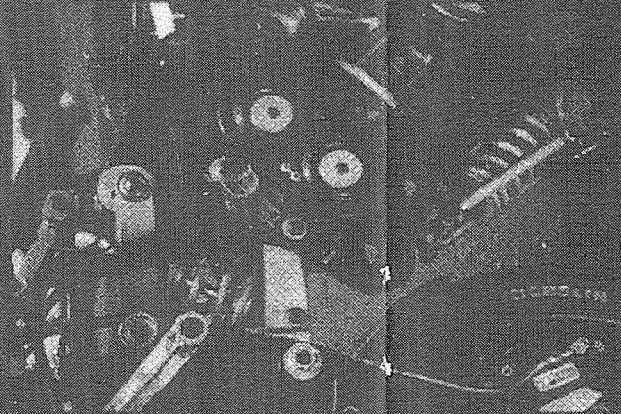
Eftersm källorna varit så många kan jag inte garantera att alla uppgifters riktighet. Dock har de flesta uppgifterna varit sammstämda.



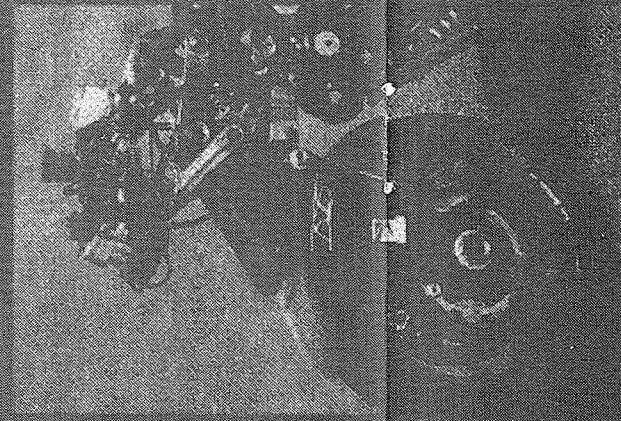
Van de handtekening van het merk zijn de bouw-
eigenschappen, met name de afmetingen, de afwerking en de afwerking.



De afmetingen van de Britten zijn
aan de handtekening van het merk, met name de afmetingen,
de afwerking en de afwerking. Het vermogen
van de motor is ook een belangrijk aspect.

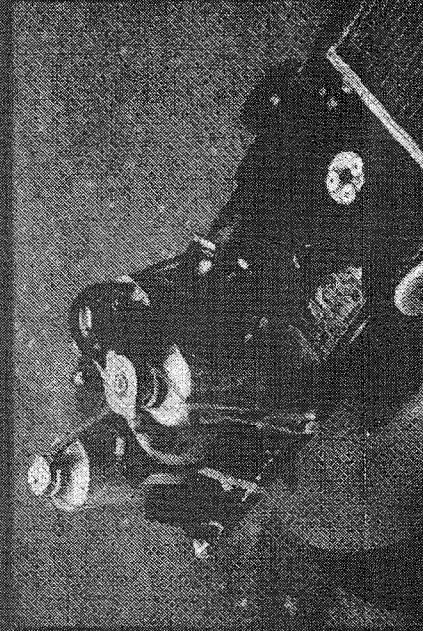


De versnellingsbak en de achtervering
zijn ook een belangrijk aspect van het merk.



De Britten is een eigen ontwerp van
John Britten en de zijn de afmetingen, de afwerking
van de motor, de versnellingsbak en de achtervering.
Charles Fier is de productiemedewerker.

In het ontwerp van de Britten is de afmeting
van de motor, de versnellingsbak en de achtervering
een belangrijk aspect.



De afmetingen van de Britten zijn
aan de handtekening van het merk, met name de afmetingen,
de afwerking en de afwerking. Het vermogen
van de motor is ook een belangrijk aspect.

BRITTEN V 1000

”Jag låg på en andra plats med en Ducati 888 precis i bakhjulet på en Britten i ett F1 lopp på Ruapuna. När vi kom ur den långa vänstern före startrakan spelade Britten ut sitt triumfkort mitt framför näsan på mig. Bakhjulet trycktes åt sidan och på treans växel lade den ett långt svart streck på asfalten. Jag fick visiret fullt med gummirester och korn av asfalt. Oväsandet ifrån avgasrören blev till en jordbävning som skakade min bröstorg. När jag hunnit halvvägs ut på rakan som också används för dragracing var Britten bara en prick i horisonten”.

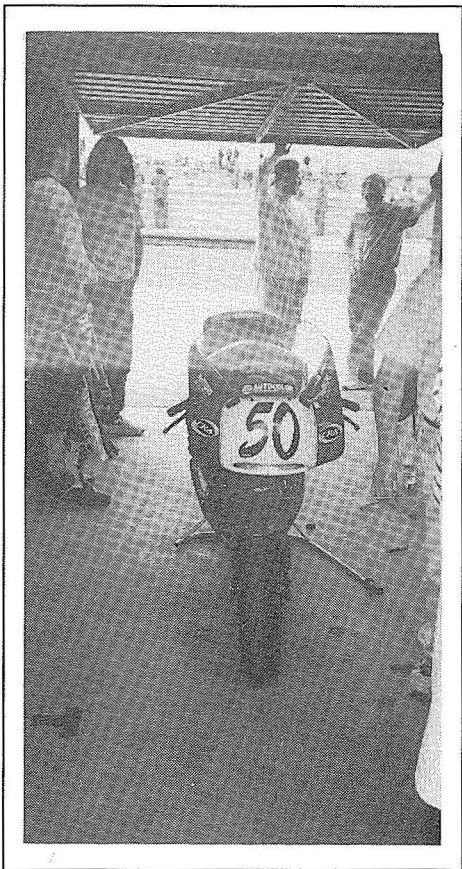
Detta stod att läsa i en artikel av Mark Forsyth. Vad får man då för de 700.000 skr som en ny hoj kostar? Tja en motor som inte är bredare än bakdäcket och knappt klarar FIM's krav på max buller 105 dB. Man får en minimal ram där man verkligen kan säga att motorn är en bärande del. Man får också mängder av kolfiber och

nyttänkande. En framgaffel som inte liknar någonting annat. Men framför allt.

Vikt 145 kg och 155 hkr.....

Motorn

Enzo Ferrari sa en gång att allt var viktigt men att motorn var hjärtat och därmed lite viktigare än det andra och visst hade han rätt. Motorn i det här fallet är en fyrtakts V2'a på 60 grader. Tusen kubik är egentligen "bara" 985cc och fås genom överbörning 99 x 64 mm i borrh/slag. Kompressionen är höga 13,7:1 vilket sätter sina spår. Bl.a. har en del förare klagat på att bakhjulet har en trevlig tendens att låsa sig vid motorbroms och detta trots att man har låtit montera slirkoppling. Den pumpar ur sig brutala 155 hk (114 kW) vid 8-12.700 varv. Topplocket är helt av egen design. De rullgrade dubbla kammarna, två per cylinder, drivs av

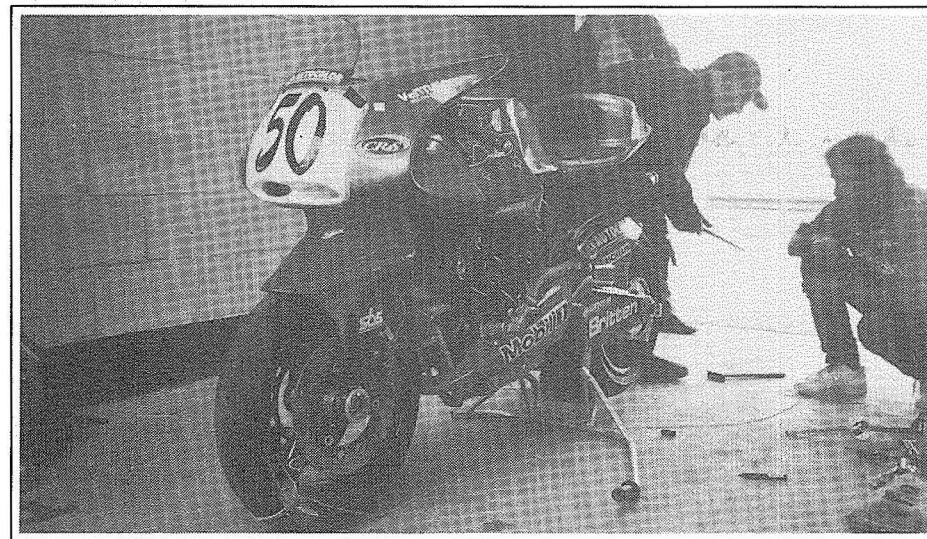


remmar precis som på nyare Ducati. Man har även gjort så att de nästan helt raka insugen ligger närmare vertikallinjen än avgas, allt för att kunna göra minimalt med urtag för ventilerna i kolvarna. Insugsventilerna är också mycket större än avgas och mäter 40 mm mot 34 mm för avgas. Varje ventil som är gjorda av titan påverkas av shims som är placerade direkt under tryckarna. Man experimenterade ett tag med en

andra mc-fabrikat. Bl.a. så kommer kopplingskorgen (torr) och plattorna ifrån Kwakas ZXR750 denna har även den tidigare nämnda slirfunktionen inbyggd. Den tätstegade femväxlade lådan är tagen ifrån Yamaha.

Ramen

Det torde vara allmänt känt åtminstone



femventilstopp men fick ingen märkbar skillnad. Precis denna upptäckt gjorde Fabio redan på "sin" tid vilket också bevisar att Yamahas femventilstopp bara är en försäljnings grej. Man använder ett enda centralt placerat enkelstift, orsaken är helt enkelt att det inte finns plats för fler. Flåset sköts av bränsleinsprutning och dubbla injektorer, allt datorstyrt. Trattar är givetvis gjorda i kolfiber. Några delar har man dock tagit ifrån

bland Ducatister att en twin 90 graders är den bästa utgångspunkten ur balanseringssynpunkt. Vibrationer stjälsom bekant effekt. Till den stora nackdelen hör att motorn då har en tendens att bli väldigt lång och därmed svårplacerad i en ram. Detta var avgörande då Britten tog beslutet att göra en 60 graders motor. Han ville ha större möjlighet att kunna placera motorn var han ville i chassiet. Chassi

och Chassi ? Det som kan kallas ram väger 1.25 kg (var vänlig notera kommatecknet) och är gjort helt i Kevlar och kolfiber och består i princip bara av akter partiet där man sitter och för att hålla upp kylaren som är placerad under sadeln. Svingen lagras direkt i motorn. Det är Motorn som är chassiet och blocket har därför gjorts extremt vridstarkt. Fördelarna är bl.a att det är

Fjädring

Ni kanske minns den franska ELF-Hyndan som kördes av Ron Haslam i GP 500 ? Den saknade den traditionella teleskopgaffeln och kom felaktigt att kallas navstyrd. Ett av de stora problemen med denna form av styrning är att de blir helt okänsliga för inbromsningar, föraren får helt enkelt



Det Italienska "Britten" teamet på Truxtonbanan/England Bears cup 1995.

lätt att komma åt motorn för service eftersom det inte är några ramdelar vägen. Den viktigaste fördelen är att frontytan kan göras smalare. Det första som slår en när man ser en av Brittens hojar i verkligheten är hur extremt smal cykeln är. 916 är verkligen inte fläskig men i jämförelse med denna så....

ingen känsla för vad som händer "under" honom. Men detta går att justera. Vill man kan man t.o.m få hojen att resa på sig vid inbromsningarna. Hisnande tanke. Detta har man löst på Britten hojen genom att göra den totalt justerbar i alla led. Försprång, styrvinkel, längd hos länkarna och alla vinklarna. Det behövs inga krångliga specialverktyg utan allt kan

justeras med vanlig insexnyckel. Framhjulaxel och styrkomponenter arbetar i excentriska lagerhållare. Den kan också skilja mellan broms och fjädringskraft. Aerodynamic har varit ledord vid konstruktionen och eftersom man använder kolfiber väger denna parallelogram mindre än en vanlig inverterad framgaffel och är till skillnad från den vanliga gaffeln helt vridstiv i alla led. Det sitter givetvis Öhlinare både till bak och framfjädring. Bakfjädringen är sinnrikt placerad framför motorn för att komma bort ifrån den varma luften. Främre topplocket gjuts med fästen för styrning och framfjädring.

Ljuddämparen.....

....är värt ett kapitel bara den. Det tar ca 70 timmar att tillverka en enda ljuddämpare. Givetvis är den perfekt avstämd gentemot motorn. På Dutch BoT -92 hade man problem med ljudnivån men har nu fixat det. Om man inte tar någon som helst hänsyn till buller kan man få 170 ystra pollar ur motorn.

Övrigt:

Hjulbas 1420 mm
Tankvolym 24 liter.
Bromsar 320 mm skivor i kolfiber (egen tillverkning). Brembo fyrkolvsok. 220 mm bak, dubbelkolv.
Däck fram 120/60-17 Bak: 180/60-17 (Michelin Slicks).
Vikt 145 kg.

Man håller som bäst på att experimentera med ett par fälgar gjorda helt i kolfiber.

Källor:

Engelska BIKE, Aug. -9.
MCM 1/95.
Sv SuperBike 5/95.
"John Britten - The Interview"/Performance Cycle's, Morley Morley.
Test av Alan Catchart på bana i Belgien.

Ett speciellt tack till Niclas Cederlund för hjälpen att samla in material.



Stenåldersprylar ifrån väster.

Nu är jag trött på de där smattrande maskinerna från det stora landet i väster. De har blivit så trendiga att t.o.m. min pensionerade granne har köpt en ! Ljuddämparna rensas förmodligen automatiskt med tiden vilket gör att de får det fula smattrande ljudet. Jag kan inte förstå hur dessa maskiner blivit så populära? Det är plötsligt inne med low-tech teknik för att förflytta sig 50 år tillbaka i tiden. Allt är skrattretande gammalmodigt på dessa maskiner. Sen har vi den löjligen trenden runt omkring med diverse kläder och dylikt som gör att man inte vet om man ska skratta eller kräkas.

Maskinerna tillverkas som bekant i den lilla staden Milwaakee i Wisconsin, USA. Där har förmodligen tiden stått stilla sedan andra världskriget. motorkonceptet har inte ändrats någonting. Om det inte vore för det inarbetade och kända dubbelnamnet, hade säkert dessa maskiner varit försvunnit från marknaden någon gång under 50-talet. Det var nog nära att de försvann ett tag, men sen blev dom plötsligt inne igen. Vad det beror på vet jag inte, men det kan ha varit genom filmreklam eller någonting ?

Den enkla konstruktionen är skrattretande enkel. Effektiviteten i motorn är så dålig att man lätt skulle kunna uppnå samma motor effekt med ¼ av cylindervolymen. Sen drar den onödigt mycket bensin på grund av mycket dåligt utformat

förbränningsrum i topplocket. Att den nu finns med elstart beror inte på att den är modern. Nej, det beror på att människan inte längre klarar av att starta en motor med muskelkraft. Snart har var och varannan människa i detta avlånga land (Gotland ? Red) köpt en sådan relik, Varför ? Finns det inget bättre att få tag på ? Är det på grund av ren utmaning man köper dessa stenåldersmaskiner ? Eller är det så att svenskarna blivit ännu mer amerikaniserade nu efter inträdet i EU ? Jag tror att svaret tyvärr är att man inte har så mycket att välja på. Märket har i det närmaste skaffat sig monopol inom sin nisch. Varken japaner eller européer har lyckats att etablera sig inom den nisch maskinerna från Milwaakee är skapade för. Därför får vi dras med att dessa smattrande, rykande miljöförstörande och bensinslukande maskiner bara ökar i antal.

I USA är dessa maskiner ett stort miljöproblem. Man har talat om att kräva katalysator i USA på dessa maskiner. Därför finns det nu katalysator som extra tillval. Vore det inte bättre att göra motorn lite effektivare först ? Kommer lagen där så lär vi väl snart ha den i lilla Sverige också. I USA har vi också gängen s.k. "outlawns", som med väl vässade knivar sprider skräck i omgivningen med hjälp av dessa maskiner. Jag är trött på att det inte finns något alternativ till dessa maskiner. Sidventiler !!!! Ha, ha, ha ! Man kan ju inte låta bli att skratta. Nu kommer

vi till det svåra. Ska jag tala om som det är ? Jo, jag måste nog lätta mitt hjärta. Jag måste tyvärr erkänna att jag faktiskt själv köpt en då jag inte kunnat få tag på något annat !

Jag skäms varje gång jag drar igång den. Fabriken i Milwaakee, där man tillverkar dessa Briggs & Stratton, är en fabrik som borde konkurrerats ut för länge sedan.

Varför finns det inte en gräsklippare med dubbla överliggande kamaxlar, fyra ventiler och Desmo ?

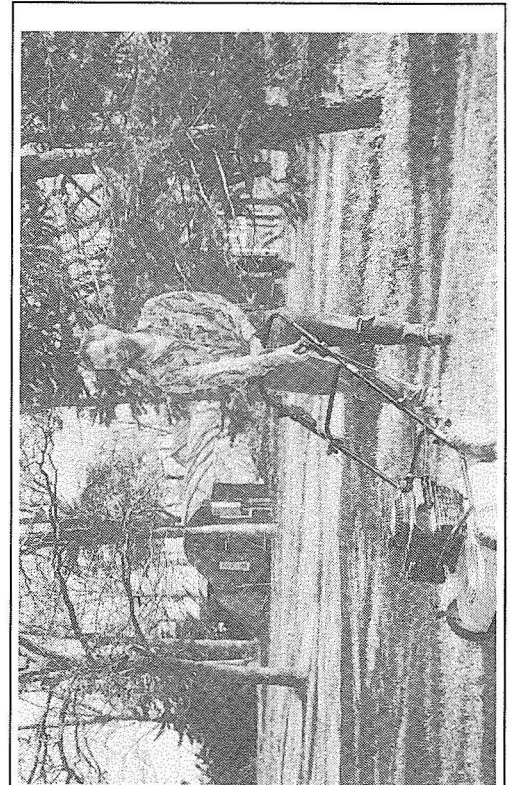
Av Micke Werkelin, Västkinde, Gotland.

Hej igen !

Då jag av misstag satt framför TV:n då den av misstag slagits på när en av dessa tvivelaktiga trendiga amerikanska serier sändes, Beverly Hills, så fick jag panik hicka ! Det visade sig att två Ducati, en monster och en 916, figurerade i serien. Då det är allmänt känt att företag står i kö för att få sponsra serien för att få reklam via serien, kan man undra varför Ducati gör något sådant ? målgruppen för detta program verkar ju vara tjejer mellan 12 och 15 år. Undrar om man räknar med att dessa så småningom skall köpa Ducati ? Eller är man förutseende att man på detta sätt skall göra pojkar med Ducati mer attraktiva för denna målgrupp.

Härmed utfärdas en varning: Passa er nästa gång ni stannar med er Ducati. Ni kan bli överfallna av småflickor !!!!!!!

Micke på Mickelsgårds



Micke på Mickelsgård gör det-Micklar !

Kungörelse

Alla goda ting är tre.

Gotland Kl 17.05 anno 1995-11-28.

Micke Märklin och Fru har blivit tre. Axel Henning Werkelin har lämnat transportbandet. Hjulbasen är (var) 50 cm och Peso 3805 gram. En sådan storartad händelse får givetvis inte gå gutenbergarna förbi, därför installerades lokala pressen att övervaka händelsen.

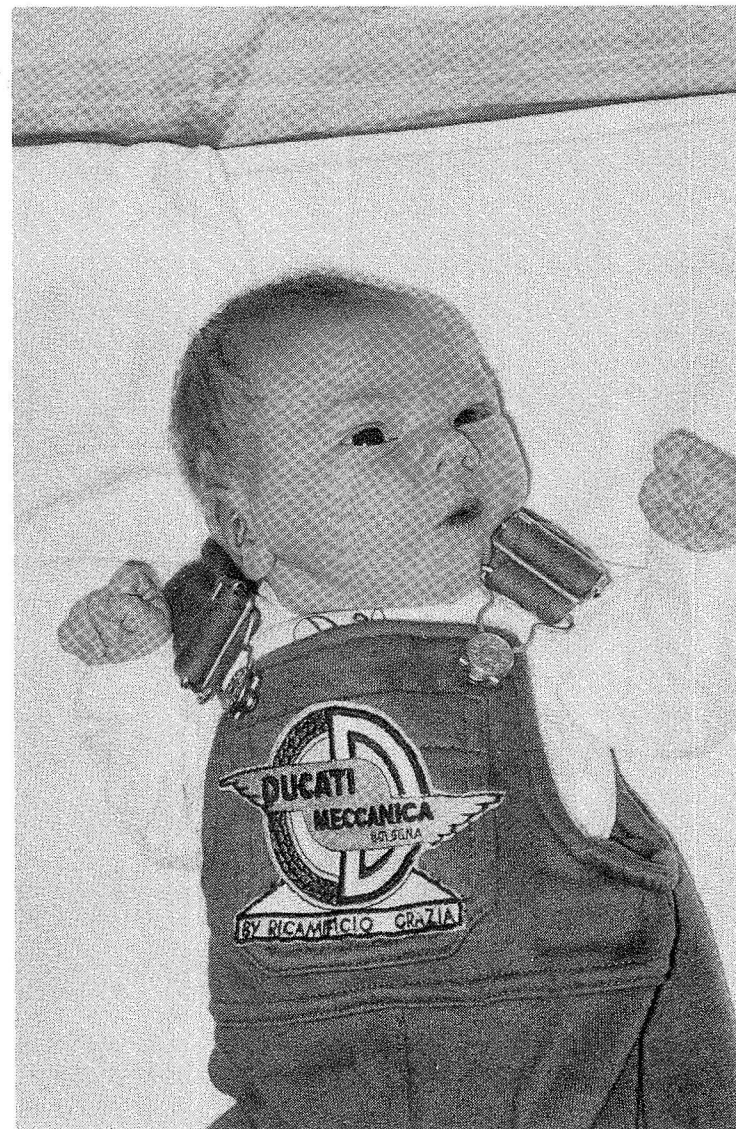
Spekulationerna går redan vilt till "Axel", torde detta passliga namn vara anammat efter Kungsaxel, Vevaxel, eller vaför inte hjulaxel ? Hur gick det egentligen till vid valet av namn ? Själv hävdar de att musiksmak samt släktpolitik legat till grunden för namnvalet.

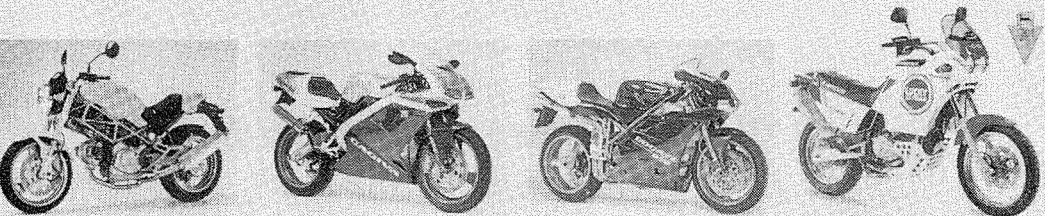
Varför dög inte "Bevel" alternativt "Olio Agip Werkelin eller vaför inte "Otto Valvoe Werkelin" ?? Frågorna är många svaren få.

Själv vet jag dock att min snorunge, oavsett modell, lär få lyssna till det skönklingande namnet "Desmo" !
Det vet redan Anki om, men jag ger inte upp.....

Eder barnsligt förtjusande Redac.

Axel Werkelin. 2 Dagar, blivande Ducatist (och Cucciolo redaktör !)





900 Monster, Biposto 95.700,-
 900 Monster, Biposto 67.500,-
 Mto Evoluzione 125 19.900,-
 916 Sport Production, Monoposto 185.500,-
 E 750 Paris/Dakar 70.900,-
 E 900 Paris/Dakar 78.900,-
 W16 600 Casqueatanka 52.800,-

96:ORNA HAR KOMMIT !!



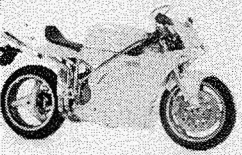
916 Biposto 139.500,-
 746 Biposto 122.500,-

DUCATI

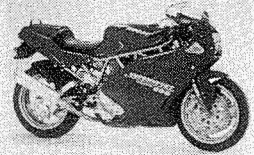
Många är sugna, men få blir utvalda!

1994 hade Ducati ordrar på dubbel! så många hölar som de tillverkade, detta betyder att det gick två köpare på varje ny Ducati. Förståningen av 96:orna ser redan ut att överträffa 94. Vill du höra till den exklusiva skara som får uppleva härliga vardagar i sadeln på din nya Ducati, så har vi bara ett råd att ge:

Ring nu, när vi har 96:or kvar.



916 Super Sport, Monoposto 135.700,-



900 Super Sport, Biposto 86.700,-
 900 Super Light, Monoposto 132.700,-
 750 Super Sport, Biposto 81.500,-
 650 Super Sport, Biposto 69.700,-

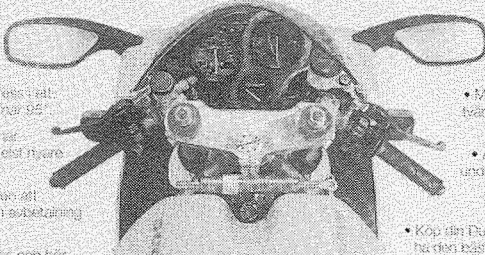
NY KATALOG!

Önskar du vår nya katalog med modeller av sportbilar och motorcyklar? Skicka oss ett kort med ditt namn och adress i bifogat kuvert, så skickar vi dig ett exemplar av "Talar & drömmar 95".

I våra butiker Biscaya av Kierulff. Detta har du oss till mer information att byta en bil, helst nyare modell eller Suzuki.

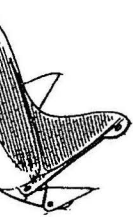
Har du inte riktigt helt den tekniska resursen att överklara dina drömmar, så har vi återigen en assistent att ta tillvara och lägga ranta.

Priserna är preliminära listor för 95. Ring oss och hör av oss för "värdering" som ger rabatt på priset och andra möjligheter till ett värde mellan 4000,- och 6000,- vid köp av Ducati utan bytt.

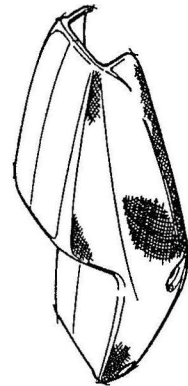


- Monoposto är smidigare och Biposto är tvärsäkrat. De bästa hölar är styrda för att ta tillvara försking.
- Anslut och Tomso konster att ta tillvara under vintern, därför kommer vi till att vara till underhållning. Hjelpas du har tillräckligt med detta.
- Köp din Ducati hos Biscaya, vi sätter stann på att ha den bästa totalloosen för dig. Kom ihåg att det inte bara är en motorcykel du köper, utan också ett pris som ligger till det du eventuellt kommer att behöva i framtiden såsom bil service, reservdelar och andra reservdelar.

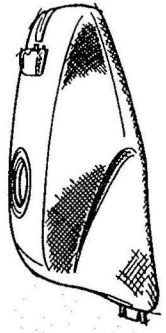
KOLFFIBER!! DUCATI



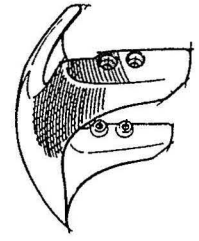
Bakskärm för svingmont. i kolfiber. 1490,-



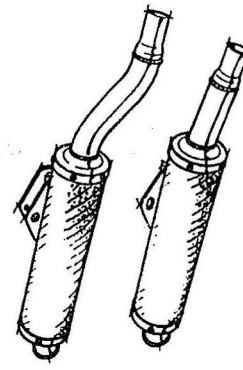
900 Super Light sadel i kolfiber. Passar också på SS. 2280,-



Kolfiber tank. 8900,-



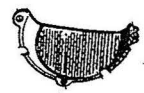
Kolfiber skärm För Up Side Down 1490,-



Racejuddämpare & hela system i rostfritt & kolfiber.

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

Kompleta Curley Wirley från 14500,-



Kopplingskåpa i kolfiber Hel & halv modell 950,-



Biscaya Racings

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.

Biscaya Racings

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

BULLER FRÅN MEDLEMMARNA

Hejsan Cucciolo !

Som du säkert känner till så lyckades jag inte bli mer än moralisk vinnare på den ångdrivna orgeln ifrån öst. Trots bromsar och fjädring från mammas gata. Det borde man förstått när teamet beställer hoj ifrån samma tillverkare av trumpeter och pianon.

Nu när jag börjat köra en riktig hoj (läs Ducati) i Tyska Super Pro serien, är allt glömt och förlåtet för det där med Yamman ?

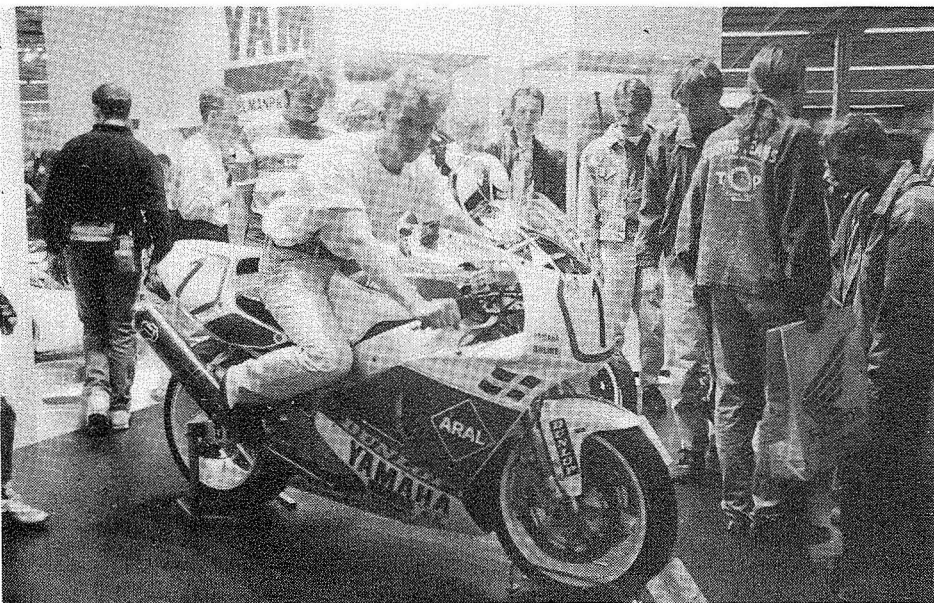
/ Cralle

Cucciolo:

För ovanlighetens skull är vi på gott humör. Okej då, låt gå för den här gången. En gång - ingen gång. Men varning för orangutangarmar nu när du inte är van vid bättre.....

Numrets ris:

Går till Acke Rising mer känd som ISR för att han sålt bromsutrustning till Cralles konkurrenterna i Tyska Pro serien och därmed hjälpt dem mot seger. Fy dig !



-Vem i helv. har satt in den där bilden. ? Anki , har du rört pc'n nu igen ?

“Cucciolo” fick ett mail ifrån Carlifornien. Killen har problem med det elektriska på sin F1'a. Om någon vet ett bra sätt att komma till rätta med detta kan ni antingen skicka mail till Creede direkt (på engelska). Eller ta kontakt med redac, så vidare befodrar vi ert svar det till honom. Någon i klubben som har liknande problem ?

Hello Anders:

Thank you for replying to my e-mail. There seems to be a lot of interest in Ducatis in Sweden, which must indicate a lot of enthusiasm, given the cold climate. Wonderful!! Here in California there is less interest in the older models than in other places.

I have continuing problems with the voltage regulator on my Ducati F1B. They fail about every few thousand miles, which can be disconcerting when the price is about \$240 usd each.

Do you know if anybody has used a later model regulator on an F1, Pantah, Alazzurra, or 750 Paso? Late model charging systems (1991 on) seem to be more reliable.

The earlier belt drive bikes had a 3-wire alternator, and new Ducatis have a 2-wire unit. I've heard conflicting info. on whether the late model regulator can be used with the 3-wire alternator. Some people claim it works OK if you leave the third wire disconnected.

If I can't find out anything more on the subject I may replace both the alternator and regulator with units from a late model 750SS, but this will be expensive.

Do you know of any other solutions to the problem? Any kind of input would be appreciated!

Best Regards,

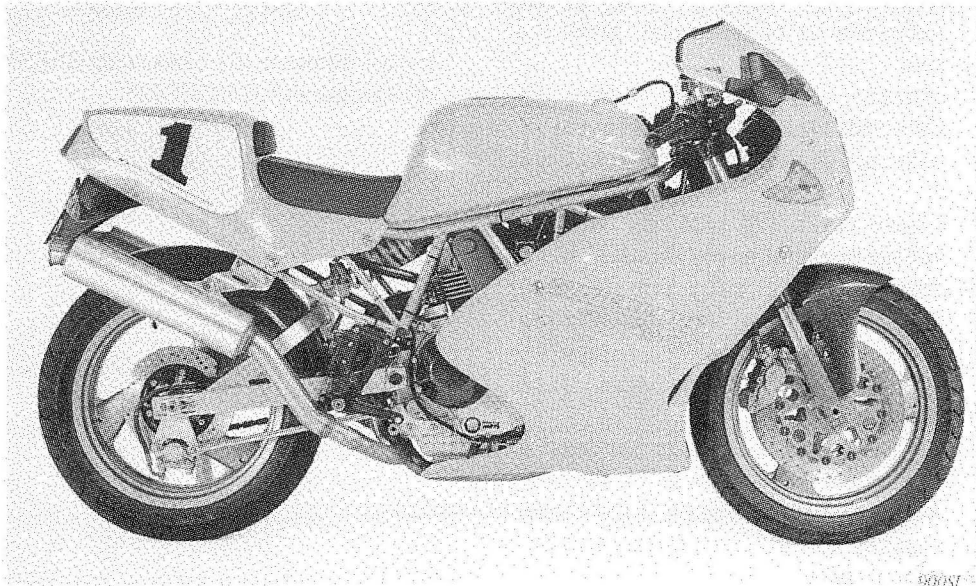
Will Creedon
San Diego, CA. USA

e-mail adressen till Creedo är: SMTP:
creedo.snabelA.GAT.COM

25 ÅR MED DUCATI

UNDER 25 ÅR HAR VI SÅLT OCH SERVAT DUCATI. VI HAR ALLTID ETT STORT URVAL AV NYA DUCCAR 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

Julkort som inkommit till Cucciolo och dess läsare



Eftersom redaktionen hängivet ägnar sig åt inbördes beundran kom årets första Julkortet från Peter Hesterskog.

“Se inte så ledsen ut Peter du kanske också har råd med en scrambler nå'n gång”.

sa Micke.

Fotograf: Peter Hesterskog

*Per Skogman I
norr skickade
bild på sin
senaste
Italienare.
Foto: PS*



Email adresser som Niclas Cederlund
sammanställt.

NORTHERN DUCATISTI

SVERIGE

Namn : Niclas Cederlund
Adress: Drottninggatan 44 A:2
371 92 KARLSKRONA
Tlf : 0455-15566
Email : epknice@kaepk.ericsson.se
Ducati: F1, 1985

Namn : Mats Clementz
Adress: Brunnsgatan 8
224 60 Lund
Email : mats.clementz@bkab.sydskraft.se
Ducati: 888 SP5, 1993

Namn : Mats Ekberg
Adress: VösterÖs
Email : maek@secrc.abb.se
Ducati: 750 Paso, 1990

Namn : Peter Essy-Ehsing
Adress: Malm÷
Email : hakan.ehsing@mailbox.swipnet.se
(broderns email)
Ducati: F1, 1987

Namn : Annika Feith
Adress: Stockholm
Email : edt.edtanfe@memo.ericsson.se
Ducati: 750 SS, 1993

Namn : Hans Fischer
Adress: Stockholm
Email : Hans.Fischer@abc.se
Ducati: 900S2, 1984

Namn : Henry Gessau
Adress: Stockholm

Email : henryg@abc.se
Ducati: Cagiva 750 Elefant, 1994

Namn : Anders Grund
Adress: Stockholm
Email : angr@im.se
Ducati: 748SP, 1995

Namn : Mikael Gustavsson
Adress: VösterÖs
Email : itp03@lusterfs ldc.lu.se
Ducati: 750 Paso, 1990

Namn : Carl Haller
Adress: S÷lvesborg
Email : challer@amu.se
Ducati: 916SP, 1995

Namn : Kristian Haller
Adress: S÷lvesborg
Email : <avslutat>
Ducati: F1, 1986

Namn : Dan H÷gberg
Adress: Sk÷vde
Email : a95danho@ite.his.se
Ducati: 350 XL Pantah, 1984

Namn : Jan Johansson
Adress: Stockholm
Email : jjoha@ctp.com
Ducati: MHR, 1981

Namn : Magnus Johansson
Adress: Stockholm
Email : edtmjn@spider.ericsson.se
Ducati: 900SL, 1993

Namn : KENT JIRNEVALL
Adress: Hofors
Memo : VOL.PVIM.DUCATI
Ducati: 908cc roundcase projekt

Namn : Lars Köllberg

Adress: Hofors
Email : ducati@hofors.kuai.se
Ducati: 900SS, 1995

Namn : Mikael Larsson
Adress: Link÷ping
Email : mikael.larsson@mbox4.swipnet.se
Ducati: 916 Biposto, 1995

Namn : Anders Mansen, c/o Cucciolo
Adress: Stockholm
OBS fr.o.m 15 januari -96 ny mail adress:
Email: anders.mansen@daab.se
Ducati: F1 Santamonica, 1988

Namn : Lars Mellgren
Adress: Stockholm
Email : lame@im.se
Ducati: 900 SS, 1993

Namn : Anders Mizser
Adress: Karlskrona
Email : epkmiz@kaepk.ericsson.se
Ducati: 900S2, 1985

Namn : Jan Sj÷blom
Adress: Stockholm
Email : m94_sjn@m.kth.se
Ducati: ????

Namn : Gunnar UllvÚn
Adress:
Email : gunnar.ulven@west.telia.se
Ducati: Cagiva 900ie, 1991

Namn : Micke Werkelin
Adress: MickelgÖrds Vöskinde
621 72 Visby
Tel : 0498-270101
Email : era.erawerk@memo.ericsson.se
Ducati: 350 Scrambler, 1971
750 SS, 1991
860 GT/NCR, 1975

NORGE

Namn : Christian Gloerstad
Adress: Schouterrassen 23,
0573 Oslo
Norway
Email : ctscg@kcs.se
Ducati: Pantah 650, 1986.

Namn : Anders Hoertvedt
Adress: MPS a.s
Baneveien 32
N-3600 Kongsberg
Email : andersh@ks-t.no
Ducati: Mille S2, 1986.
Cucciolo, 1953 & 1955
175cc motor, 1960

Namn : Anders Volle
Adress: Oslo
Email : volle@oslonett.no
Ducati: F1, 1985

DANMARK

Namn : Jesper Lau Lindhardt
Adress:
Email : lau@rh.dk
Ducati: 860GTS/NCR, 1975

WSB/GP/BEARS

Fogarty kör för Honda i WSB, därmed kanske det blir lite mer intressant ändå. Pengarna lär ha styrt valet. Det bjuder vi på Honda behöver all hjälp de kan få att ta runt RC45 ur böjarna.

Kenny R kanske inte får Yamaha -96 då Rainey har lockat över Caladóra. Istället har han försökt få Cagiva att återigen uppväcka femhundra. Castigniolis var smickrade men svarade att man vill koncentrera sig på 750-4.

Ducati använde sin 995'a i de sista WSB racen som gick i Australien. Dessa två lär ha varit de bästa racen på länge.

WSB har skrotat viktskillnaden för 750- och 1000-2. 162 kg för båda fr.o.m nu ! Dessutom behöver de stora drakarna bara tillverka 500 st maskiner innan den är homologiserad för race i WSB.

Aprilia kommer att ställa upp med två stycken 400 tvinnar i 500 GP '96. Romboni kör ihop (mot?) med Reggiani.

Paul Lewis sadlar RaceCo's Guzzi i Bears/Daytona.

Triumph Speed triple challenge kommer att introduceras i USA.

Engelska Superbikes racen bevakas seriöst av TV mediorna där. Man kan se "transport" ministern hålla tal i inledningen där han varmt rekommenderar hojåkning. Något för SVT ? Hahahaha.

"Little boy" sadeln igen ?

Enligt ryktet lär John Kocinski åter vara aktuell i CRC stallet som styrning efter Foggy. Till saken hör att John och Cagiva bossarna kommer väldigt bra överens.

Tidigare har "the little boy" som han kallas ju lyckats bränna sina skepp i alla de andra stallen genom sitt fruktansvärda temperament. Hos Ducati har redan provat fabrikschojen på 955 cc. Förhållandena på banan var inte de bästa men han lär ändå lagt hyfsade tider.

Smått om andra märken

MZ kommer att släppa en Trial version på Scorpion.

Laverda lanserar en vattenkyld 650cc twin i slutet på '96. En 900 Trippel för WSB '98 och en 1000 - 3 '99. Men håll inte andan.....

BMW F650s har tydligen problem med bakre bromsljus switchen. Men delen går ej att få tag som reservdel ! Kanske propeller fabriken har humor trots allt.

DUKAT FÖR ITALIENFEST

I BROMÖLLA...

CLAESSON'S

MÅNGA AV NÄSTA ÅRS HOJAR REDAN PÅ PLATS

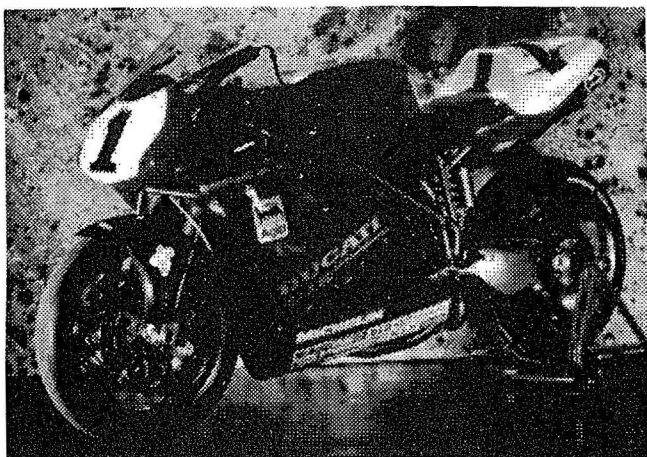
E22 INDUSTRIGATAN 11, BROMÖLLA. TEL 0456-230 30. FAX 0456-232 31

DUCATIS FABRIKSRÄCER

Här kommer fakta om fabrikracern.
Uppgifterna kommer direkt från Team Virginio Ferrari
(Ducati Corse AD/VF)

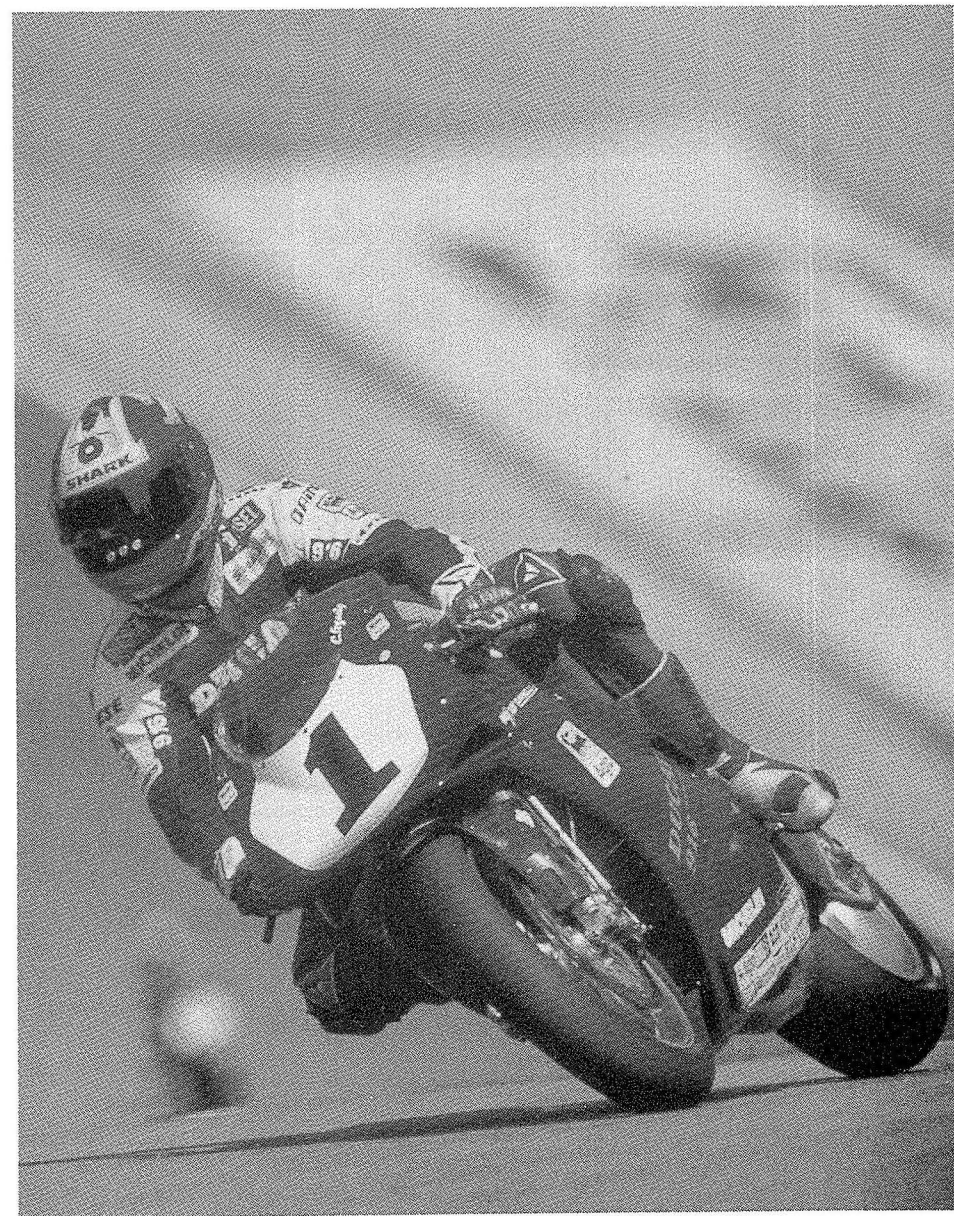
Tecnica
DUCATI 916 SUPERBIKE OFFICIAL

DUCATI 916 FACTORY



CARATTERISTICHE GENERALI E PRESTAZIONI

DIMENSIONI, PESO, CAPACIT	
Lunghezza totale	2050 mm
Larghezza max.	685 mm
Altezza max.	1090 mm
Altezza sella	790 mm
Altezza da terra	150 mm
Altezza manubrio	850 mm
Altezza pedane	410 mm



PESO IN ORDINE DI MARCIA SENZA BENZINA

Totale 155 kg
Anteriore 78 kg
Posteriore 77 kg

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE

Serbatoio in fibra di carbonio e kevlar - Attacchi per smontaggio rapido e valvola di sfiato di sicurezza /

CAPACITÀ SERBATOIO CARBURANTE

Total 23 litres

MOTORE

CARATTERISTICHE

Bicilindrico - Ciclo otto - 4 tempi
Alesaggio 96 mm
Corsa 66 mm
Cilindrata totale 955 cmc

Rapporto di compressione

Potenza max (CEE all'albero)
>114 kW (155 CV) a 11.500 giri/min

ACCENSIONE

Elettronica tipo I.A.W. a scarica induttiva - Generatore di dimensioni ridotte
Volano alleggerito in un sol pezzo con la flanga di supporto

Tipo candela Champion A 55 V

ALIMENTAZIONE

Iniezione elettronica indiretta Weber tipo alfa/n con 2 iniettori per cilindro /

Alimentazione: benzina Agip senza piombo secondo art. 01.63 FIM /

MOTOTELAIO

Traliccio aperto con il motore elemento stressato della struttura - Tubi tondi in acciaio 25 CrMo4 - Il serbatoio, la carenatura, i parafanghi, il cupolino, la sella e la scatola di aspirazione sono realizzati in fibra composita carbonio e kevlar

Interasse 1420 mm
Avancorsa 97 mm
Inclinazione canotto 24,30'
con ammortizzatore di sterzo Ohlins

SOSPENSIONE ANTERIORE

Forcella Ohlins a canne rovesciate - Regolazione freno idraulico in estensione, compressione e precarico molla

Diametro steli 46 mm
Corsa sull'asse gambe 120 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE

Progressiva con monoammortizzatore Ohlins DU3360 regolabile in estensione, compressione e precarico molla /

Corsa ammortizzatore 65 mm
Escursione uota 120 mm

FRENO ANTERIORE

A doppio disco in acciaio inox diametro 320 mm flottante con comando idraulico /

Diametro cilindro pompa 19 mm
Diametro cilindro pinza 32-36 mm

FRENO POSTERIORE

A disco diametro 200 mm con comando idraulico
Diametro cilindro pompa 11 mm
Diametro cilindro pinza 24 mm

NC / Redac

Nu börjar snart ett nytt år och julen står för dörren innan dess. (Nog för att din inflyttningsfest lär varit hård men att missat en hel månad är väl att ta i / Redac)

*Vad är väl mer rätt än en julsång då ? Stäm upp i en Bing Crosby stämma!
God Hjul och Gott Nytt Roar!
/Niclas*

A RED CHRISTMAS
by TJ Noto

*I'm dreaming of a RED Christmas
with every email message I send
where the fairings glisten
and race fans listen to hear
that glorious v-twin roar*

*I'm dreaming of a RED Christmas
just like the ones I used to know
where the roads were twisty
and not so frosty and there
was no sign of early snow*

*Here we are
as on summer days
where the last lap frays
were won
By the Promotor Team, or
Ferraccis dream
Seems like yesterday once more*

*I'm dreaming of a RED Christmas
and every trip I make to the garage
fills my heart with wishes
of podium finishes
and checkered flag wheelies for the crowd*

*I'm dreaming of a RED Christmas
and dreams of late braking rear wheel slides
May your tires be sticky and wide
and may all your valve clearances be right*

Ducati uppköpt till 50%

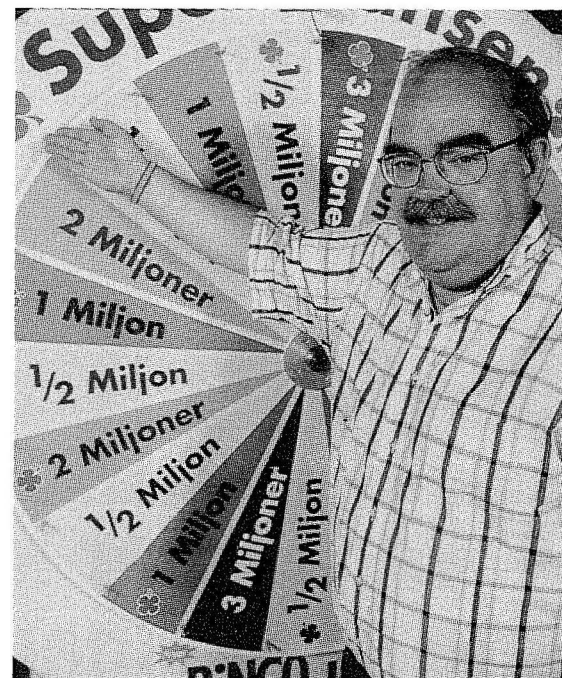
Sam Zell...Lägg det namnet på minnet för han har just köpt halva Ducati/Cagiva koncernen av bröderna C.

Han har en MYCKET exklusiv motorcykel klubb som går under namnet "Zell's Angels". medlemskapet är endast öppen för "CEO's" (speciellt "fina" personer) eller ägare till stora företag och hyser endast speciellt inbjudna. 190.000 miljoner Dollar lär kalaset kostat, ungefär 1.3 Miljader Infladerade SEK. Ingen dålig affär av bröderna C som i slutet på -80 talet"endast" gett 35 miljoner. Då var förvisso Ducati ett

företag som var på fallrepet. Cicagomannen Sam Zell's mål är att öka produktionen med 30 % och inom tre år skall Ducati/Cagiva börsnoteras på amerikanska börsen. Huruvida denna affär är bra eller dålig för oss entusiaster återstår att se. Något "Ducati Amore" rakvatten lär dock inte nå våra hakor, iallafall inte redacs. Basta.

Nicklas/Redac

Leif "Loket" Olsson har egentligen inget med artikeln att göra.



STATISTIK (95-03-28)

Mars 94 var antalet reggade Ducati 709 st.
I Jan -95 var antalet 856 st.

Antalet nyregistrerade DUCATI i Sverige.

År:	Antal
1986 - 87	39 st
1987 - 88	30 st
1988 - 89	55 st
1989 - 90	31 st
1990 - 91	58 st
1991 - 92	42 st
1992 - 93	18 st
1993 - 94	49 st
1994 - 95	94 st

1995 har importören fått leverans av 168 st bekräftat av fabriken.

I jan -95 fanns 14 st bokförda i Norrbotten län därav 7 st äldre än 1974.

TURISTINTRYCK

Det är inte alldeles samma sak att färdas i den öde omgivningen i min närhet, här hemmavid, långt uppe i Norr, och tillsammans med likasinnade i ordinär italiensk hastighet på vägen, autostradan, mellan Rimini och Bologna.

Det tycks lokalbefolkningen också anse. På ett ställe pågick någon sorts vägunderhåll. En av grabbarna stack fram huvet bakom en rastkur. Det skedde på ett så brådstörtat sätt så man kan undra vad som orsakade den hastiga förflyttningen. Som turist kan man ju tycka att en hop Ducati borde utgöra en naturlig del av trafikbilden i hemlandet. I synnerhet i Bolognas omedelbara närhet. Exporterar dom alla röda hojar?

P.S



Här kan du som medlem och privat person annonsera gratis (ej japcrap).

Köpes icke

*Pantha oanvändbar eller outslitlig ???
Lameller med blåstrade stålskivor
fortfarande till salu !!! Bättre än nytt.

Pelle: 0922 - 30 002

*WP styrdämpare säljes billigt. Något repig. T.T

*Niclas Cederlunds kropp. Enligt lokala grönköpingsbladet som intervjuade denna man. Niclas fick frågan om han kunde tänka sig att sälja sin F1'a. Cucciolo citerar "Hellre säljer jag min kropp". Det ni flickor. Niclas Cederlund # 688

*DUCATI 851 - 89

Pedantskött original, ensits, röd, Biscaya servad, tillbehör, 2500 mil. P: 85.000 kr. Ev byte äldre Ducati el Laverda.

Tel 0380-12503 (Nässjö), Magnus

Medlem 148

Säljes icke

*Objekt för eget (ram)bygge. Jag är intresserad av din omkullagda (skrotade) 900 SS alt 907 ie. Ev endast motor.

AM /686: Tel 08-92 09 19.

*CD-skivan "Ducati Passion". Den exklusiva "limit edition" dvs Guld-skivan.

Trollis- Eshy Essing # 395

PS Jag betalar bättre än Mansen DS

*Till 900 SS - 80

Kåpan över växellådans kedjedrev. Defekt lagring för kopplingsmekanismen inget hinder. Inte heller sprickor eller mindre avslagna hörn och dylikt.

Pelle: 0922 - 30 002

*Gilera moppe. Krav: Billig, org 50 cc, original förgasare. Denna annons lämnar fritt för spekulationer..... samt

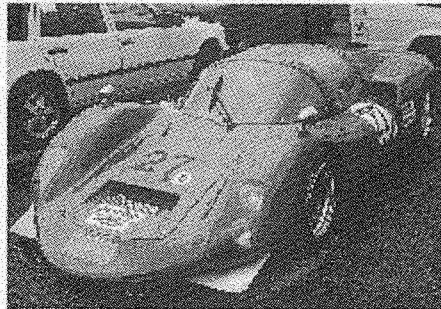
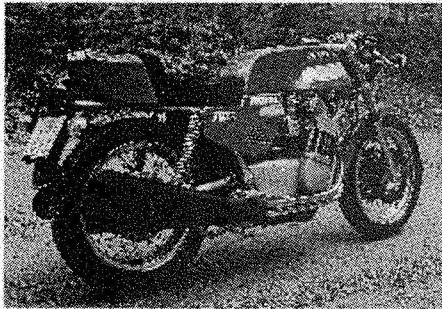
*Ett stycke redaktionsbil. Vinterbil. Bil köpes av vilken orsak som helst. Krav, prisvärd, ej allt för rostig, bra mekaniskt. Gärna kombi med dragkrok. Exempelvis är jag intresserad av Alfa 33 både Sportwagon och vanlig (krav - lågmilare) eller Volvo 245 eller.....prisklass 0 - 49.537 kr. Tyvärr ej 75'an, 164'an pgr av utebliven bonus ...

/Redac AM 686 08-92 09 19

The Legends live on!
Chequered



Quarterly



Tidningen för dig som gillar

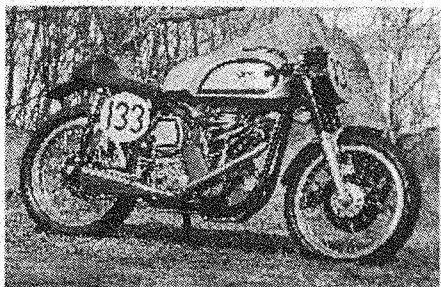
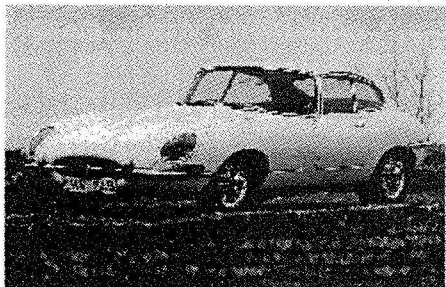
Klassiska Sport- & Racingfordon

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 5-märke 40:-

KLUBBDEKAL röd/vit/grön 5:-

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

DUCATITYGMÄRKE svart/vit/grå 25:-

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

Broderat RYGGMÄRKE 20 x 30 cm

"Bologna-märket" 160:-

ÖRGNPROPPAR EAR 5:-



MÖSSA 70:-

VARM OCH
GO

RÖÖÖÖÖÖ



CD-SKIVAN:

20 min låg-
frekventa vibbar
för bara 60:-

NYHETER NYHETER NYHETER

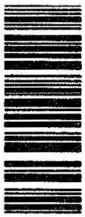
POLO-TRÖJA, vit med röd logo på kragen 100:- **L & XL**

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

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

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

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



© Cucciolo® 6/1995

