

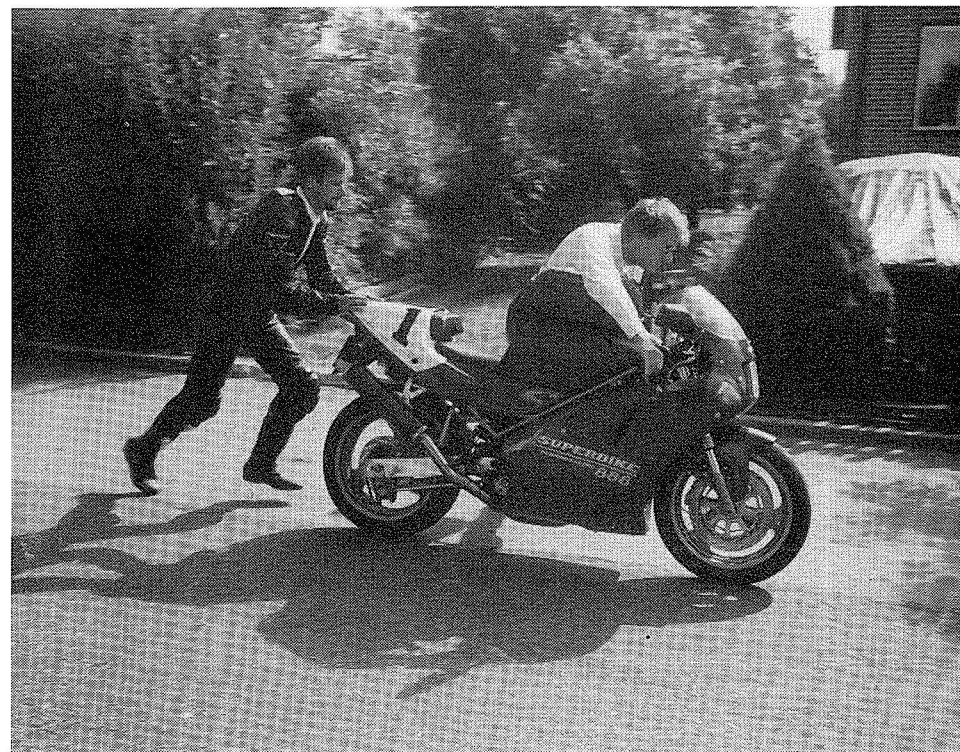
Cucciolo



Sempre Effeuno

Nr 1/1996

Nr 61 Sedan starten



SVENSKA
DUCATI
KLUBBEN



Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 550 ex.

Annons

Radannonser är gratis för medlemmar. Icke medlemmar kan annonsera för 10 kr/annons (ej japs). För företagsannonser gäller följande priser: helsida (A5): 1 600 kr, två helsidor (A4): 3 000 kr. Företag kan även göra medskick av broschyrer, kataloger, dekaler och liknande genom klubbens utskick av Cucciolo. Det kostar 1 000 kr + extra portokostnad.

Artiklar

Bidrag till tidningen skall vara redaktionen till handa absolut senast den 20:de i varje udda månad. Material skickas till:
Chefsredaktör Anders Mansen Adress: Ribbings Väg 5A, 191 51 SOLLENTUNA
☎: 08-92 09 19, 08-767 89 45. Ev vid akuta tillfällen: 08-753 74 29 (Arbete)
Skicka gärna bidrag i Word 6.0 på 3.5" Diskett / E-mail: anders.mansen@daab.se

Sekundärredaktör Peter Hesterskog, ☎ 0370-998 78, Ringvägen 2A, GNOSJÖ

Styrelse

Ordförande/President: Richard Nilsson ☎: 046-25 07 25
Adress: Jeppsagård 11, 245 45 STAFFANSTORP
Kassör/Cashier: Thomas Dahlgren Box 68 230 40 BARA
Sekreterare/Secretary: Magnus Mårild Arklimästareg. 46C 371 36 KARLSKRONA
Kontaktmänsansvarig. Peter Essy-Ehsing ☎: 040-97 65 08
PR-ansvarig: Jörgen Ahlgren ☎: 040-611 27 58
PR-ansvarig: Mats Clementz ☎: 046-211 61 47
Veteransektionsansvarig: Johan genestig ☎: 0455-370 78

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.

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 Cucciolo. There are about 400 members in the club.

Adressändringar/New addresses

Jan Johansson, Bergsundsgatan 13, 3 tr, S-117 37 Stockholm, Sweden

Tröjor och dekaler

Beställs av Lars Källberg tel:, Email: ducati@kuai.se, pg 60 44 52-3.
☎: 0226-111 39 Almgatan 16 775 52 KRYLBO

Gamla nummer av Cucciolo

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

Bullerfonden

Hans Jartoft, Simmenäs 8115, 441 91 Alingsås, tel: 0322-711 24, pg 637 82 20-5, pris 80 kr/år.

Bankomitté

Samman kallande: Peter Hesterskog, ☎ 0370-998 78 (Se "sekundärredaktör")
Lars Källberg, se "tröjor och dekaler"

Lokala kontaktmän

Norr: Per Skogman, (Centrumvägen 60 A, 952 32 Kalix,?) ☎: 0922-300 02
Öster: Roger Adolfsson, Skeppsvägen 8 L, 746 31 Bålsta, ☎: 0171-508 05
Väster: Ronny Andersson, Vikingagatan 4 C, 442 36 Kungälv, ☎: 0303-649 29
Söder: Rickard Nilsson, Gustav Rydbergsgatan 9 B, 217 55 Malmö, ☎ 040-91 00 19

Cucciolo

BULLER FRÅN REDAKTÖREN

Det som skrevs utan möda, läses i regel utan nöje. Om ordspråket stämmer har du mycket trivsamt läsning framför dig, tro mig.

I förra numret lovade jag att inte hamna i samma sits som de tidigare redaktörerna. Jag kan avslöja att jag har misslyckats kapitalt. Många timmar framför datorn ägnades och ägnas fortfarande åt tidningen, oftast långt in på småtimmarna. Jag gjorde om nr 6/95 ett antal gånger (7 ggr tror jag) innan jag tyckte mig vara hyfsat nöjd, bättre en halvdan tidning än ingen alls. Ute hos tryckeriet upptäckte jag att jag tagit med mig fel "revision" dvs inte det rätta exemplaret. En hel del fel stavningar och fel formuleringar fanns med. Det fanns heller ingen tid att hämta det "rätta" nr. Oves annons skulle nå medlemmarna innan månadsskiftet, dessutom ville jag vara före SuperBike och MC-nytt med informationen om Zell-affären vilket jag också var men, men... Tidningen var klar från tryckeriet i mitten på Januari men ingen kunde hämta den. Det gick bara inte att få någon att hämta tidningen från tryckeriet !!! Jag blev faktiskt förbannad, här stressar och kämpar man för att få ihop tidningen och så kan/orkar ingen hämta den för packning !

Tiden gick och paniken började närma sig och jag tog det radikala beslutet att skicka tidningen till styrelsen i Malmö. Tyvärr

krockade det med förberedelserna inför Oves mäsas så tidningen förblev opackad under en lång tid till. Det blev bara fel, krångligt och dyrt för klubben. När jag nu skriver detta är detta nr redan klart i övrigt att skickas till tryckeriet. Vilket förhoppningsvis blir på Onsdag vecka 7.

Hämtningen av tidningen, 6 ggr/år, från tryckeriet måste lösas på något sätt. Jag efterlyser därför på stående fot någon som kan tänka sig att hämta tidningen från vårt tryckeri i Trångsund (Söder om Stockholm), du behöver inte packa tidningen, bara hämta den, så fixas packningen av ett annat gäng. Givetvis ersätter klubben dig för bensinkostnaderna plus att du får frid i själen. Ring redax för mer information.

Sådär nu har jag fått skälla lite, det känns mycket bättre - tack.

Nu till de riktigt glada nyheterna. Innan nr ett ens har nått tryckeriet har jag redan börjat med nr två. Jobbet som redaktör går lite lättare när man fått en viss vana och förståelse att den norsktillverkade datorn inte alltid gör som jag vill. Men det är man ju van vid, ja - att inte få som man vill, hrm. Bidrag ramlar in till i den grad att jag inte hinner skriva en massa artiklar själv och det ska ni vara glada för.

Alla borde prova på att skicka sitt bidrag till tidningen, det ger ett otroligt lyckorus att få sitt bidrag publicerat. Ord för ord

präntas på papper och kan sedan inte lämnas ogjort. Att dessutom leva med vetenskapen om att Ducatister och sympatisörer runtom i landet läser detta, och detta. Till och med denna rad, och dessutom flera år senare, ännu en gång. (Det finns nog inte en sann Ducatist som slängt ett enda nr av Cucciolo. Själv brukar jag ta med mig gamla nr till dasset.) Aha upplevelser och minnen är oftast trevliga. I bland vet man ju bättre så här efteråt hur det blev.

I detta nr kan du läsa om vad som pågår inför WSB, du kan läsa början på Carolas berättelse om hennes vistelse på Isle of Man 1995. Det riktigt värkte i "jagvilloxååkadtarmen".

Du kan även läsa om Lars Ekemans (Medlem nr 17) härliga artikel om sitt förhållande till sin Tiger. Veteran ansvarige Genestig har fört lite oväsen vilket resulterade i "Kungsaxel" sidor. Hjälp honom att hålla dessa sidor levande och som stående punkt i Cucciolo, och visa att tidningen inte bara handlar om vattenkylda Duccar...

I framtiden har jag planerat att fortsätta med det som Richard startade dvs att presentera olika personer som på ett eller annat sätt utmärker sig i klubben. Jag väntar bara på lite lämpligare väder...

Mer skvaller om Cagivas F4, Kust till kust rallyt och mycket annat får du läsa om i tvåan, det fick helt enkelt inte plats i denna tidning. När tvåan anländer står det förhoppningsvis April i kalendern

Mycket nöje ö. Redax

(Kör inte nödvändigtvis så fort, utan vackert i snösträngen !)

Detta nr, "Sempre Effeuno" är ett budskap som genomsyrar Ducatifabriken, viljan att tillverka den optimala hojen. Kunskap/Källa: Gunnar Nuija.

Medarbetare:

Niclas Cederlund	(Allt och inget)
Per Skogman	(P.S)
Carola Carlsson	(Isle of Man)
Magnus Johansson	(Kaka)
Lars Ekemans	(Personligt om tiger)
Peter Hesterskog	(Skvaller, RR.....)

Framsidan:

Det är inte soppatorsk. Delar av styrelsen ska ut och åka. Fotograf: Jan Johansson

Baksidan: Nr bana, Silverstone, UK.

Innehållsförteckning:

Styrelsen har ordet	6
Kalender	7
Skvaller, skvaller	8
Isle of Man	18
Weber	24
Nico Bakker	26
Personligt om Tiger	30
Bimota	34
Julbidrag	38
Ducati uppköpta ?	42
Herr A	44
Kungssidan	50
Dart Vader	52
Baktips	56
Buller från medlemmarna	58
P.S	59

STYRELSEN HAR ORDET

- * Kassören lämnar styrelsen och ordföranden sticker utomlands
- * Källberg tar över prylförsäljningen
- * Bättre information i Cucciolo om kommande arrangemang
- * Gamla medlemmar skall lockas ur sina gryt.
- * Klubben kommer att representeras på mässorna i Göteborg, Tjölholm, Classic Car och Oves
- * Kust till Kust rally 3 Februari -96 mellan Helsingborg - Helsingör. Mer information kommer
- * Problem att fixa bantider pga SM-bokningar och Scandinavian Open. Under lunchpausen på allmänåkningen på Anderstorp 960615-16 är dock banan vår.
- * Stureson sponsas -96 också och han meddelar att han vinner.
- * Racekalender kommer i Cucciolo
- * Samarbete med Cralle diskuteras.
- * CD försäljningen uppe i 6000 ex.
- * Grappa är äckligt
- * Kurvvägskartan jobbas det vidare på.
- * Ska vi eller ska vi inte ta emot allmosor och mutor. Benig fråga.

Kör hårt !

Masse i styrelsen

Sammandrag av styrelsens arbete, inte purfärsk information men NI får i alla fall en liten uppfattning om vad DE sysslar med (och inte...)/Redax

?(Que)

Grappauskottet kallar till årsmötesförhandlingar

Med anledning av det nu uppkomna läget kallas härmed grappauskottet till årsmötesförhandlingar. På programmet:

Tyskarnas återkomst-
en förlorad sak?

Fattoria di Cavalselle
Nardinis bror -är han en bluff?

Grappa Fontana di Papa

Årets Vinitaly går som vanligt av stapeln i början av April i Verona
alla intresserade ombes anmäla sig så fort som möjligt för att vi ska hinna muta till oss tillräckligt antal biljetter.

Saluti Aromatico Ö styrelsen

Mars månad

2-10. Daytona 200, Bike week.

April månad

6-7 Endurance Le Mans 24 t Frankr.

27-28 Assen 16 tim, Holland

Maj månad

1. Italienträffen runt om 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, Tävlings Classic

28-31. Isle of Man, träning övr. klasser.

1-7. Tävlingar övr. klasser Isle of Man

Juli månad

6. Jubileums-TT Hedemora (Dalarna)
Arr: SMK Hedemora och MCHK
Västerbergslagen.

Man eller mes resa ? Kungen-Karungi
resa! Kvällsbärs hemma hos Pelle i norr.
Avresa från Kungliga slottet (gården). Mer
information, dvs endast datum och tid,
kommer senare.

Något på G ? Här kan du annonsera.

SKVALLER OCH LÖGNER

CONTI SJUNGER IGEN ?

Ni vet skvaller. Någon har hört att....

...ett f.n. okänt företag har köpt upp rättigheterna till namnet Conti. Ni vet ljuddämparna som är boven till att många äldre kamskaftsägare har tinitus och alltid lägger handen bakom örat och väser "Va' sa du...?" så fort man försöker kontakta dem mer verbalt.

Ryktet, säger i alla fall att produktionen skall vara igång när som helst. Orsaken till att man köpt namnet Conti är att det fortfarande finns en speciell lyster kring namnet. Ljuddämparen är ju en legendarisk klassiker.

Även om man skall ha ljuddämpare till gamla 900 SS på sitt program så är det de nyare hojar som man kommer att satsa mest på.

NC/Redac

Fotnot: Varken Redax eller Werkis, som har Conti på sin 750 rem SS, visste ens att de "försvunnit", prata om att leva lyckligt skyddade i respektive garage...

ÄVEN SÅ BENELLI

Andrea Merloni ägare av Ariston, en berömd firma som tillverkar diskmaskiner, (såg ni att vi undvek att göra oss lustiga över detta, kanske vi har humor trots allt) har köpt majoriteten av Benelli från Giancarlo Selci som därmed blivit minoritets ägare.

Andrea Merloni är motorcykel entusiast, han har provat på som tävlingsförare och team ägare till Gattalone Racing i WSB med PierFrancesco Chili och Gianluca Liverani som förare på varsin Silver Ducati 916. Med i spelet är Cico Baronciani, f.d. förare hos MV Augusta. Andrea Merlonis första mål är att tillverka skotrar, därför att marknadsundersökningar (vilket fint ord) visar att just det är framtiden, åtminstone i Italien. Men längre fram i tiden kan även det bli tal om riktiga motorcyklar. Men detta förstår inte vi, Benelli har väl aldrig tillverkat några riktiga motorcyklar. Skumt.

I comebacken ingår även en "CBR600" motoriserad skapelse ? (Försöker man redan ta livet av sig ???) Det finns även planer på en V-twin i WSB Man har lurat över Marconi, mannen som designade "Tesi". Alla uppgifter är obekräftade... Ta det för vad det är.

NC/Redac

"Färjetävlingen -95"

Hela två deltagare ställde upp. Ordförande och jag. Men motståndet blev för kraftigt för ex Ordis så vinnare blev jag !

Cucciolo redac tackar för detta i och för sig var det inte mer än rätt men min blygsamhet tillåter inte sådana utsävningar. Jag har ännu inte sett priset men det borde vara en veckas kryssning I karibien, helpension, om de ska va nåt' att hänga i granen.

Till er som trodde att tävlingen var ett skämt säger jag bara "HaHaHaHa" och till ex Ordis - Var böveln är mitt rättmätiga pris. Hallå- hör du mig eller har du öronen full av Brasilianska kaffeböner ?

AM

Ducati + Husqvarna = SoS

Förutom Ducatis renodlade "Supermono" kommer en "916" liknande SoS hoj med Husqvarnas 610 motor (577 cc ?) att släppas i Oktober. 610'an saknar som bekant Desmo och ger därför bara 58 hkr. Showas uppochned framgaffel används. Enkelsadeln kommer att likna Ducatis Supermonon. En stor oljekylare pryder nederdelen. Pris runt 7000 UKP.

Lambretta återuppstår !

Schweiziska affärsmän har köpt rätten till namnet Lambretta. Först kommer en 50 cc sedan en 125 cc. Scooters som vanligt.

28 st M600 till Polisen

Givetvis är det så fantasilöst att det inte rör sig om den Svenska ordningsmakten utan Bolognas "beridna" polis som beställt 28 st Monstro 600.

Giacomo Agostini

Femton gånger GP vinnaren Giacomo Agostini kommer att köra en av sina original MV Agusta tävlingsracer på Daytona 4-5 Mars. Det är AHRMA som ordnar uppvisningsracet som en start av riktiga Daytona 200. Agostini som vann på Daytona 1974 på en Ymha kommer att köra för första gången sedan den gången (lite ny asfalt kanske har lagts...) Han kommer att få "sällskap" genom bankingen av Jim Redman och Kel Carruthers som kör sina respektive tävlingshojar: sex cylindriga Hondan och Benellis radfyra.

En som också kommer att synas är dubbla AMA mästaren Dick Mann som kör sin vinnande Triumph Trident från 1971. Världens snabbaste man Don Vesco (och pappa till nuvarande AMA mästaren Yvon DuHamel) kommer även han att köra uppvisningsvarv. Det är dags för comeback !

MOTROSPORT-INTRESSE I SVERIGE ?

Enligt en svensk biltidning så skall *Kenny Bräck* till nästa år skriva på ett kontrakt för *Bennetton* !!

F 1's världsmästareteam skall tydligen i januari ha skrivit ett kontrakt med Bräck på två eller till och med tre år. Enligt källan skall det vara den största sponsorsatsningen i svensk historia. Med hjälp av *Reunalt*, *Europolitan*, *Ericsson* och *Volvos* reservdels o tillbehörs företag *BIMA*, satsas det 60 miljoner kronor på Bräck i Formel 1 !!! Reservation för de 60 miljonerna - de kan bli mer...

Det är *Keke Rosberg*, finne (inte på kroppen... utan han är född till *det*) och före detta förare i ovan nämnda sport (numera kör han i tyska sportvagnsserien, hjälpt fram flera finska förare i F 1), som hållt i kontakterna med Formel-världen. Bräck kommer under -96 att agera testförare för att längre fram få visa sina talanger. Så nu kanske vi får se mer Formel 1 i media, förhoppningsvis skall även rampljus hamna på motorcyklar och vår ende svenska "knutte"; *Cralle* (DNL Ducati i Pro Superbike).

När vi ändå är inne på Formel 1, det sägs att *AGIP* (bensinjätten) skall dra sig ur sponsringen av Ferrari's Formel 1-team och kommer satsa allt krut på motorcykel-sporten !!

Ett team i GP 500 kommer att få dessa pengar istället !!

Redacc tycker att det är hel'rätt, att satsa på mc-sport istället för fyrhjulingarna.

JASÅÅ...

Ur samma tidning som vi läst om Bräck's framtid finns ett trevligt reportage om ett bilöde, ett amerikanskt dollargrin.

Dag Ö. som skrivit detta reportage berättar om hur han skulle, tillsammans med chefsredaktören för Svenska *HUSTLER* (ja, just den...) möta *Christer Pettersson*, titulerad som *Palme-mördaren*, skulle fotograferas - naken....

Vad "Dagge" inte berättar är att han själv sitter som chefsfotograf på (eminenta - tycker nog de flesta finnicka tonårsskallar...) tidskriften *Cat's*. För de oinvigda kan jag berätta att de inte fotograferar bilchassin...

När jag ändå är igång och stjälp er oskuldsfulla vardag; kan jag meddela att en viss reporter på *MCM* även skriver i *Aktuell Rapport*. Men han skriver "seriösa" grejer bl.a. såsom test på motorcyklar samt mer vardagliga reportage.

Därmed är det sagt, *Cucciolo's* redacc läser sådana tidningar....

Redacc fick igenom det med styrelsen, styrelsemedlemmarna prenumererar på tidningarna därefter får vi dem - alldeles skrynkliga o kladdiga... ..av godis, vad trodde ni ??

Det är därför VI vet dessa uppgifter !!
Redacc vet dock inte vem som betalar för

dessa tidningar, om styrelsen har ett finger med i spelet om tidskrifternas omsättning.

Det är kanske därför klubben har så mycket pengar...??!!

NY EM-SERIE

RPM Exclusivas SA (Spanien) som under -95 kört en serie som kallats *Ducados Open*, synts någon gång på *Eurosport*, kommer att omvandla *Ducados* till en EM-serie som innehåller 125, 250 racer's samt Superbike.

I dåvarande *Ducados Open* har man förutom racerklasserna även kört *Supersport 600* men denna byts alltså ut mot Superbike-klassen. Detta tack vare att *Flammini Group*, som "sköter" *WSB*, kör ett EM i *Supersport 600* och *Dorna/TWP* samt *IRTA*, som håller i GP-serien (125, 250, 500 VM), även kör den inofficiella *Thunderbike Trophy-serien* (lite annorlunda tekniskt reglemente än SS 600).

Åtta deltävlingar skall klaras av, i konkurrens med både GP och *WSB*, alla TV-sända på *Eurosport* !!

Det tekniska reglementet är inte klart än.

Så med lite tur kommer *Ducati* kunna köra med '48:an i EM *Supersport* som *Flammini* kör. De är ju tyvärr inte tillättna i *Thunderbike-serien*.

CAPIROSSI HAR...

ont i ryggen. Detta sedan han på "King Kenny's" träningsanläggning i Spanien - på en *Dirt Track* maskin, med häftiga 9 hästar mellan benen ! - körde omkull.

Skadade sjunde ryggkotan med en månads "läkande" - missar försäongs-testerna, inte helt oväsentligt...

Under -95 körde den 22 vårar unge italienaren för *Team Pileri Höna*.

-96 skall han dock ingå i *Wayne Rainey's* 500 team.

NÄR ÄNDÅ...



...*Rainey* och *Roberts* hade sina sponsorer på tråden fixade duon till sig ännu mer pengar. Följden blir att *Rainey* kommer i sitt team att ha *Capirossi* (se ovan) samt *Jean-Michel Bayle*.

Fransmannen Bayle som körde 250 *Aprilia*, utan någon större framgång, -95. *Rainey* fortsätter också att ha ett 250-team !! Vadå pengar...

"King" *Kenny Roberts* fortsätter med sin son *Kenny Roberts Jr* och japanen *Norifume Abe* i 500 VM !!

CADALORA KÖR HÖNA

Luca Cadalora som under -95 kört för *Marlboro Yama Team Roberts* (puh, långa namn är de duktiga på - i alla fall), teamet som hade problem med väghållning mm

till senare delen av säsongen då även segrarna kom.

Den 32-årige världsmästaren, både 125 och 250, har till -96 en styrning på en NSR Höna hos trimgurun Kanemoto's team.

Finansiell uppbackning av Marlboro och nya däck; Michelin (Team Roberts körde på Dunlop, ett av problemen...).

TEAM MUZZY



Tjejer, är han snygg ??

...fortsätter med Anthony Gobert i WSB tillsammans med f.d. Höna-föraren Simon Crafar från Nya Zeeland. Bara nämna att Gobert erhållit en kontraktssumma på bortåt sju miljoner !! - grabbhalvan är ju för f.. bara 20 år... snyggt fruntimmer har han också... - till råga på allt !!

AMERIKANEN...



Fred Merkel, (bilden) med två Superbike världsmästerskapstitlar på väggen där hemma, har slutat köra.

Detta sedan han vid en deltävling i amerikanska mästerskapen råkat ut för en allvarlig krasch.

I kraschen fick den 33-årige "veteranen", tyvärr, en delvis förlamad vänsterarm.

Vi på Redacc säger bara: så går det när man kör Skurhink !!



Bilden: Skurhinken som med sin runda bakkurts ser ganska rolig ut. Ser seriös ut i övrigt, om man nu mot förmodan skulle bry sig om vad de bygger...

SKURHINK...

...som skall börja köra med sin nya superbike i WSB. Förare blir, något förvånat, engelsmannen John Reynolds (bilden nedan).

32-åringen körde -94 i GP 500 VM med en Harris/Yama, kom totalt på en 14-plats. Detta sågs tydligen som ett misslyckande för att till säsongen därefter köra Kwak i WSB. I det brittiska Team Reve Kwak som drivs av Ben Atkins, titel: miljonär !! Reynolds, enligt utsago, har tydligen

aldrig haft någon bättre uppgörelse (x-antal pengar för hans egen del ??) och Skurhink har redan börjat testa fram en konkurrens-kraftig cykel, var på Daytona, Florida i början av december.



Andreförare blir Kirk McCarthy som har kört en Höna i australiensiska mästerskapet. Den 27-årige australiensaren har tydligen gjort hyfsat ifrån sig på hemmaplan... - på en Höna ?? Skurhink lär också ha frestat Juan Borja. Men den 25-årige spanjoren som kom tolvte i GP 500 VM skall istället, tydligen, fortsätta i 500:a.

DUCATI DÅ ??



"Little John" som nu hunnit bli hela 27 år !! Tala om gammal gubbjä... (-tänker nog Gobert) !!

Som med hjälp av Fogarty tog fjolårets titel, till i år skall den brittiske "förrädaren" istället köra för Höna tillsammans med Slight.

Någon naturlig efterträdare finns ju inte men Cucciolo kan nu avslöja, vi har snackat med ansvarig på fabriken, att Mauro Lucchiari kommer att "flytta ner" till en '48 i EM-supersport 600.

På de stora ('16) maskinerna har man kontrakterat (två år) en engelsman igen; Neil Hodgson. Kört i GP 125 VM utan några stora resultat och i fjol några framträdande på Team Roberts Yama 500:a. Utförde tydligen däckstester för teamet. Men 21-åringen kommer inte att överta manteln efter världsmästaren hos Ducati...

Nää det blir precis som Cucciolo redan spekulerade om i fjol:

JOHN KOCINSKI !!

Enligt teamchef Virginio Ferrari har "Little John" varit på Misano-banan (under månadskiftet nov-dec) och provkört fabriken's racer.

Förutsättningarna var tydligen inte de bästa med bara fem grader på

termometern. Den 27-årige amerikanen körde dock ett 40-tal varv och avverkade en bästetid på 1.37,5. Mauro Lucchiaris varvrekord på banan (med perfekta förhållande) ligger på 1.35,08 - sattes i fjol.

Ferrari berättade också att om inte Kocinski varit intresserad så hade man kontakter med Loris Reggiani. Aprilia 400:a i GP 500 VM var hans senaste arbetsplats.

37-årige italienaren, som har ett gott rykte om sig att vara den snabbaste av "alla" i kurvorna, hade nog passat bra på en Ducce som chassimässigt är väldigt lik en 250-racer... Reggiani lär annars "lägga av" och någon annan skall tydligen ta hans plats på Aprilia 400:an. Vi får kanske se honom i något "satellitteam" till Ducati's fabriksteam...

BILNISSAR...

är tydligen avundsjuka på oss med motorcykel. Det senaste kommer från BMW, ni vet den där'nga tyska historien som tillverkar klumpiga men dock sportiga fyrhjulingar. Tillbaks till "njuren", de har kommit fram till en bil som man på kultväg kallar för Fahrwerk (på deras språk: "färdas"). "Bumsen" försöker få oss att tro att framtidens melodi är *känslor*, starka sådana till och med !! Precis som om vi på motorcyklar inte visste att det fanns ett sådant sinne...

Bilmodellen heter annars *Just 4/2*...

Vet ni hur Lotus Super Seven (verkligen en kultbil som Colin Chapman, Eng. *fixade* fram) ser ut ?? Låg vikt, tvärsigt, hästar, 0-100 på fem blankt och inge' tak!

Tänk er en sådan bil men med lite modernare framtoning, skall klara alla nya säkerhetskrav - då har ni Just 4/2 !

Naturligtvis drivs den av en motorcykelmotor i detta fall en K 1100 med *bara* 100 kusar. Men med 600 kg att flytta på så skall det gå tillräckligt, de uppger nämligen ingen toppfart (citat: "tillräckligt hög").

Bakom störbågen sitter en väska... var skulle du annars göra av underkläder och kreditkort ?? Medföljer gör även regnkläder och hjälm, det fanns ju inge' tak...

Kommer nog inte att produceras för allmänt bruk, typiskt... nu när det börjar likna något !! Men som kollegan på Redacc sa: "va' fö rå fö" när man redan nu på två hjul har dessa hästar *och* mindre vikt. Dessutom samma problem med vädrets makter..." - å andra sidan; va' f.. vet han ?? ...eller hur G.D. på ams !!

APRILIA...

Förhandlade med Loris Reggiani om ytterligare ett år med 400:an som de kör i GP 500 VM, men det var inte tillräckligt med pengar tyckte italienaren (se även annan plats i tidningen) !!

Så Aprilia gav budet till Dorian Romboni, körde i fjol tillsammans med Agostini och hans 250 Höna-team utan de riktiga framgångarna. De hade problem med sponsorpengar så trimningen blev därefter. I alla fall, budet som Aprilia gav Romboni var tydligen tillräcklig för hans del.

Han skrev på kontraktet i slutet av oktober.

NY CUP I SoS !!

I SoS kommer en egen *Skorpion Cup -96* att ingå, det är gen'agenten för MuZ Skorpion Sport (de tar även in Moto Guzzi, Bimota och Aprilia), Nordic Motor som tar in den sportigare varianten av enstånkan som MuZ tillverkar.

För att köra krävs att man har licens och köper en Skorpion 660 (Yama-motor) till ett subventionerat pris på 48.500 pengar.

Då kommer cykeln utan diverse delar (kåpor, ljuddämpare och batteri mm).

De säljer dessa delar "vid sidan om", allt från trimmad k-axel (246°:ers för de som är intresserade...) till kåpor i konstiga material. Dessa priser var fram till årsskiftet (inte 96/97 utan den som varit)... Men - cyklarna måste lackas i MuZ:s originalgula färg !!

Det fina med kråksången är prissummorna, totalsumman är 36.000:- med två o ett halvt tusen per race att dela på. Poäng fördelas ner till 10:de plats.

Ett bongsystem (bong enl. ordlistan: kontrollmärke, spelmarker) skall användas för alla förare som fullföljer en tävling. Efter säsong räknas bongpoängen ihop där försteman får (minst) fem "lappar", 2:an - 2.400 :- och sist men inte minst tredje som får 800 pengar !!

Det är inte bara i Sverige som det blir en sådan här Cup, kommer även köras i Holland !!

Enligt importören så har intresset varit stort (10-15-tal) men de intresserade vet inte hur det blir i o med den nya serien

Scandinavian Open. Som sagt; Skorpion Cup skall ju köras tillsammans med Classic och SoS:en. De har sålt fyra stycken cyklar än så länge...

Nordic Motor har tfn: 054-85 39 60

NÄR JAG ÄNDÅ...

...hade Nordic Motor, som använder en varg (läs: Värmlands landskaps (o)djur) som "logotype", på tråden så fick jag reda på att:

*Moto Guzzi är deras största försäljarmärke.

*Kommer att ta över Aprilia's reservdelar efter årsskiftet, Mc-Center i Kristianstad har haft dem innan.

*Nordic kommer också att överta distributionen för Bel-ray mc-oljor.

*Sålde tre st. Aprilia RS 250 (bilden) i fjol och kommer till i år att få tre st. Chesterfield-kopior.

*Till hösten (enligt Aprilia's infoblad för gen'agenter) kommer Aprilia's RSV 1.000 med Rotax V-twinen på cirkus 120 "pallar". 30 st. är beställda, Mats Gustafsson berättar: "handlarna är som galna !! Bara Bosse nere i skåne vill ha ett tiotal..."

*Kommer att starta upp "reklam" på internet - direkt förmedling av var beg. cyklar finns samt berätta om nya modeller.

*Bimota's tvåtakts V-twin har finutvecklats; "insprut" som skjuter in bensen först efter avslutad takt = mindre utsläpp och drar mindre bensen. Samtidigt som man direktinsprutar olja vid vissa känsliga punkter - istället för att

portionera in en massa olja i förgasaren som kommer ut oförbrända...

Cykeln i sig kommer att väga under 130 kg och antagligen bli ett smäckert bygge, men som sagt än så länge har Bimota koncentrerat sig på att fin-"tuna" (läs: tuning, eng. för inställning) motorn !!

Varför man lägger ner all den tid beror på EU:s nya bullerdirektiv, istället för att mäta bullernivå snett bakifrån är det buller från körning och ta's från sidan (läs: MCM nr 6/95 om deras "norrsken") !!

Därför kommer även Moto Guzzi att bli tvungna att ändra sina motorer, stötstänger låter en del, och det är ingen liten ändring - vattenkyllning...

HÖNAFÖRARE UTAN...

Balans finns det tydligen gott om ... I det stora landet i väster (läs USA) har någon "smart" individ sett att förare till Höna's största mc-modell, gulvingen (läs SL-buss) tycker dess vikt är för tungt för deras klena ben (365 kg).

Äldre (och antagligen darriga) ägare till sådant fordon kan nu införskaffa stödhjul...

Stödhjulen ser ut (om än något kraftigare dock) precis som många av mina bekantas barncyklar med stödhjul, det är deras barn som använder dem - tro inget annat !!

De är nedfällbara med hjälp av en knapp på styret och man kan till och med låta dem vara nerfällda upp till 20 km/h. Över den hastigheten finns det givare som ser till att de inte kan fällas ner. 1,5 sekunder tar det när man har tryckt på knappen, för dem att "ta mark". Redacc undviker att

kommentera detta ytterligare !! OBS det är inget aprilskämt. Se även bild.



RYGGSKYDD

Dainese's ryggskydd, den bredare varianten som kallas "skalbaggskydd" i eng., visas på Moderna Museet i New York. Utställningen skall visa designen på moderna skydd.

Visste ni det, förresten, att Tomba - han som "blåser" nerför backar som har något konstigt vitt puder - använder Dainese's ryggskydd när han tävlar !! Detta sedan en svensk kille (fö'låt mig, kommer inte ihåg namnet - sådan sport är inte Redacc intresserad av...) råkat ut för ryggsador vid en avåkning !!

Sommaren -95...

För att nedresan till Italien skulle gå lite fortare hyrde Svenska Ducatiklubben in en s.k "rabbit" i form av "Världens snabbaste standardhoj" Kwakasakki ZX9-R. Vad hjälpte det ? Han var tvungen att stanna och meka hela tiden, det började lukta bränt...

Notera Ducatistens minimala packning kontra Jappsens otympliga barlast.



Styrelsebyte utanför Familjen Nuijas hus i Norrping. Från vänster: MotoGuzzi, F1, Clementz, Ahlgren, Marika, 748, Molly, 750Sport, 888, Gunnar, Cecilia, MHR, Senna. Borttappad: Richard

Bakom linsen: Janne Johansson.



Hej Redaktörn !

Nu är vi hemma igen efter vår årliga tur till Isle of Man. Jag tänkte även lägga med några bulletiner från Må-Ons-Fredag, jag längtar faktist redan tillbaka för det var härligt att köra där. Jag får väl börja från början ändå. Vi startade tidigare i år för att vi ska till Donington först och kolla in Carl Fogarty när han vinner och det gjorde han också, båda racen. Jag skrev ett brev till Martin i Engelska Ducati-klubben och frågade om B&B priser m.m. Han skrev tillbaka och rek. en John Shephed. Så jag skrev till John och han kolla in B&B, men de låg alla runt 17 pund/natten så ha skrev att vi fick bo hos honom om vi ville för 10 pund/natten så det gjorde vi och vi fick frukost också. Han arrangerar en massa olika band så lördagkväll va vi med honom till Victoria Hotel och de va livat värre fast de va faktist på fredagkvällen. Lördag åkte vi och titta på träningen och det kosta inget för vi åkte med John. Söndag körde vi själva dit för vi hade fått biljetter av Martin som inbjöd oss att köra in till Redgate corner. På banan efter start och målrakan så kommer en häftig böj till höger och just där ligger Redgate-corner så vi fick en bra plats. Där låg även ett tält där vi fick lite förtäring gratis tack vare biljetten vi fick av Martin. Där fick vi även ställa våra sköna hojar också så det var rött överallt förutom någon enstaka gul Ducati förstås. racen var till belåtenhet eftersom det var så många Ducati med. Carl Fogarty tog båda segrarna men det vet du väl redan för det finns tackochlov Eurosport för dem som inte kan vara på plats och se det hela i verkligheten, som vi till exempel. Sent på söndagkväll gav vi oss iväg mot Heysham No Nu hade vi tur och hittade ett nattöppet Road Chef där vi åt en förskräckligt tidig frukost klockan va väl



På Classic kör dom så här nära bostadsdörren och fort går det också, nere på Billow Circuit.

halvtvå på natten men gott va det och sen sjönk vi ihop på stolarna och slöt våra ögon en stund. Klockan sex va vi uppe igen och drack en kopp The och sen grenslade vi våra röda springare och begav oss mot färjeläget längre norrut. Vi va framme kl åtta och båten går halvtre så vi slog oss ner och slappade några timmar. King Orry kom och vi körde ombord letade rätt på några sköna fåtöljer och sträckte ut våra kroppar igen. halvsju på måndagkväll körde vi iland på Ön, tänk att det var ett år sedan sist man va här. Men då hade man käpp och bruten fot samt åkte bakpå en Paso. Nu va man äntligen här och hade en riktig hoj att åka på, jaja inget ont om Paso men nog föredrar

jag min lilla speciella 750. Den går som en dröm och lyder minsta lilla vink vilken känsla att få köra den på dessa vägar där så många stora farit fram och fortfarande gör. ta bara Joey Dunlope som väl är oslagbar med sinanittion TT-segrar och totalt 53 replikor i sin samlingen. Även om han inte kör Ducati så är han en av de största som far fram på två hjul. När man har kört banan själv så förstår man bättre vilken storslagen förare han är. Nåväl vår vana trogen stannade vi till och tog en Öl på Bushys sen for vi upp till Laxey och hängde av all packning, drack en kopp the med vårt värdfolk sen for vi ned till Grandstand och kikade lite på allt. Tisdag for vi ner till Castletown och tittade på Classic-racen. Tyvärr hände en svår olycka i andra racet där två förolyckades, p.g.a. att dom har masstart och dom får ställa upp sig som dom kommer till start, med andra ord så hamnar dom som är mer rutinerade längst bak och nybörjare främst och det blev trångt i en krök där man kan köra ut på en avkörningsyta som egentligen är en kohage, men här trängde en förare ej in mellan en stenstolpe och en annan förare och det gick åt helsicke. Sju blev inblandade, tre hojar börja brinna, racet blev avblåst. En svårt skadad. Nu får det räcka med sånt. Det va totalt sex race och 22 Duccar va med, från 248 cc till 750 cc, alla storlekar. Bästa Duce kom på tioende plats i 250 cc racet. Här träffade vi Harry "Professorn" med Honda-moppen och "Esso" och Irene som alltid är med där det händer. Efter det for vi till Douglas och vidare till Grand Stand där jag hejade på Steve Wynne tog lite kort och träffade fler svenskar som alltid dyker upp här och på andra race.



Bild: Steve Wynne sliter med Robert Holdens Ducati, tyvärr dök han omkull vid Gouverners i slutet på nästa varv.

Vi for till Puben i vår by och drack en bitter blev hälsade välkomna, sen gick vi hem. Onsdag for vi till en Ducatiförsäljare i Castletown. Han hade några inne men det fanns fler på utsidan. Vi åkte ner till Port Erin och fikade på strandcafeet som ligger ner mot vattnet där kan man se över till Irland om det är klart väder. Sen for vi till Grandstand och pratade med Lars Schwartz som tävlar i sidvagnsklassen han hade problem med tändboxen så han kom på 16'e plats i första racet. I andra fick han problem på sista varvet tyvärr. Sen for vi till Ranch Cafe och åt en härlig räksallad efter det hem och avslutar dagen med en whisky. Torsdag for vi till Tynwald, som är en historisk plats inte bara för att Steve Wynne bor där under TT-veckorna, där vi pratade med Steve och tittade på hans race-hojar. Därefter for vi till Goose Neck och tittade på träningen sen for vi ner till Douglas och jag köpte en Scott-Oiler för 50 Pound och ett par nya stövlar för 55 Pound. Jag får vänta till måndag innan jag får Scott-Oilern. Gick bort till Duke Video och köpte videoband. Beställde även den långa versionen av årets tävling



Carola träffade Kalle på fredagen vid seniors och fick hans hem telefon.nummer och visitkort. Hur det egentligen gick till kan du läsa mer om i nästa Cucciolo.

somkommer på posten nån gång i början av Juli. For hem och gick upp till puben och drack ett par Öl och fick se en videoupptagning av tävlingen på Donington som vår vän Freddie från Oslo fick lov att köpa med sej hem när vi for. Fredag for vi en sväng bort till Steve och Grand Stand där vi tittade på träningen. En olycka har hänt med en död. Lördag första tävlingsdagen vi åkte upp till Ramsey först och hälsade på Glenice som jobbar på Manx Leathers sen for vi till Goose Neck och såg formula 1 där Simon Beck kom trea. Robert Holden bröt i Pit Stop, fick ej igång Duccen efter stoppet. En tysk, Johannes Kehrer körde en 916 kom på 29'e plats. Sen va det dags för sidovagnar och där va det en burkslav

som dog men det va sista av dom tävlande som gick åt i år. Lars kom som jag sa tidigare på 16'e plats. Efter detta for vi ned till Douglas och tittade på alla som hade skoj på hoj, dom körde påpromenaden och gör sina konster, vi gick till Bushy's och tog ett par öl. Vi fick ett lite avsvalkande regn när fi for hemåt men det var bara skönt.

Söndag dags för Ducatiträffen i Glen Maye så vi tankade och for dit och där va det ganska många samlade på den lilla planen. Jag köpte ett tygmärke som var väldigt lott, sen kom "Esso" tog ett kort på mig och min Ducati. Tog en öl och gick runt och tittade på alla Duccarna tog några kort sen for vi till Peel och körde kustvägen norrut via Ballah Bridge och banan upp till Ramsey va in på Manx Leather sen ner till hamnen och åt en baconburgare och en mugg the allt för 1.95 pound. Det satt några normmän där och när vi käkat färdigt tog vi ett gruppkort ute på torget med alla Duccarna och ägarna

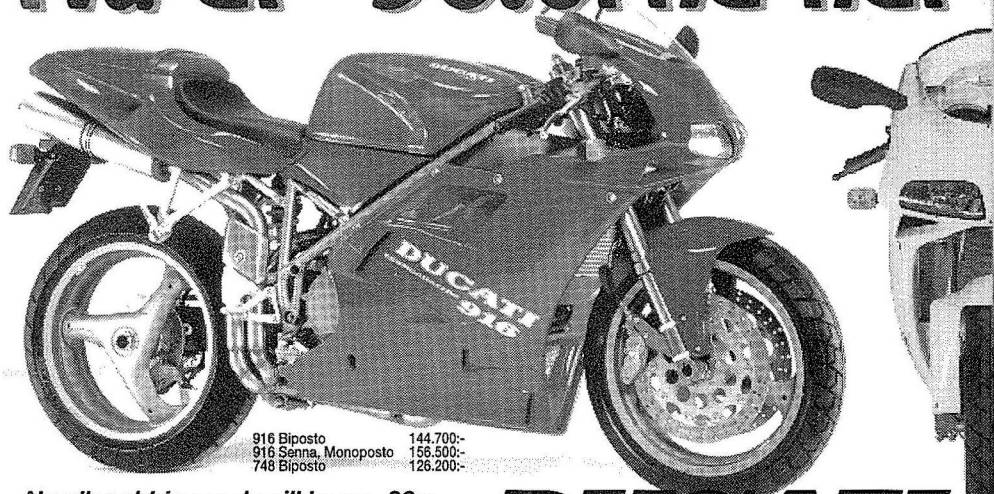
tillsammans. Efter det for vi hem och stannade till i hamnen en stund och kollade in tidvattnet som steg. Sen for vi hem. Nu har vi kommit fram till Måndag åter dags för tävling men först ned till Douglas för att hämta min Scott-oiler. Dagens tävling såg vi i Creg-Ny-Baa och det var singel som körde samman med Lightweight och ultra lightweight. I singelklassen vann Robert Holden på sin Ducati. Därefter ko Classicparaden med dom gamla hojarna. Sen for vi hem och monterade på min Scott-oiler så nu behöver man inte oroa sig över kedjesmörjningen längre för den sköter sig själv nu. När det var klart gick vi till puben och åt mat och tog ett par öl. Gick hem och drack en kopp the med Ellen och Willie sen var det godnatt. Tisdag tog vi en tur till Ramsey för att kolla in sprinten och allt annat som finns där. Red Arrows kom och hade sin flygshow för oss där ute vid havet, dom är otroliga att se, verkligen duktiga piloter. Sen for vi till Peel, fick ta bckvägen ut för det var två hojar som hade frontat med varann och dom gick visst åt båda två. Det kom en liten regnskur igen men den tog slut innan Peel. Körde ner till hamnen och tog en burgareoch the det va gott. Det kom fram fransmän som kollade in våra hojar men efter en stund så blev det en riktig undersökning av min hoj dom hade nämligen upptäckt att de inte va en vanlig Pantha utan en ovanlig Pantha, dom tyckte iallafall att den var fin så dom hade bra smak. Vi for en tur via Douglas och hem sen böt vi om och gick på puben.



Joey Dunlop elder på runt Goose Neck sikter på "arru en vinst, blir han aldrig nöjd?"

Här bryter vi, fortsättningen kan du läsa om i nästa nr av Cucciolo, värt att vänta på!

Nu är -96:orna här



916 Biposto 144.700:-
 916 Senna, Monoposto 156.500:-
 748 Biposto 126.200:-

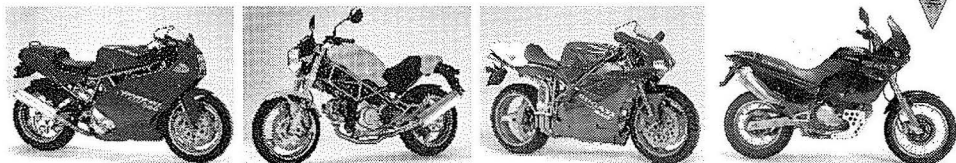
Nu eller aldrig om du vill ha en -96:a

Nu har 96:orna börjat dropa in. Slå till nu om du vill förverkliga din dröm. Lejonparten av nästa års sverige-tilldelning kommer att bli såld nu under hösten. Vänta inte till våren, vissa modeller kommer bara att räckas till de första.

96:orna är här. Ring nu!

DUCATI

Många är sugna, men få blir utvalda!



900 Super Sport, Biposto 99.700:-
 900 Super Sport, Biposto Nuda 87.900:-
 900 Super Light, Monoposto 106.900:-
 750 Super Sport, Biposto 84.700:-
 750 Super Sport, Biposto Nuda 82.900:-
 600 Super Sport, Biposto 69.700:-

900 Monster, Biposto 99.700:-
 750 Monster, Biposto 87.700:-
 600 Monster, Biposto 69.700:-

916 Sport Production, Monoposto 172.300:-
 748 Sport Production, Monoposto 140.300:-

E 900 Paris/Dakkar 88.900:-
 E 750 Paris/Dakkar 79.900:-
 W16 600 Cagivastänka 57.600:-

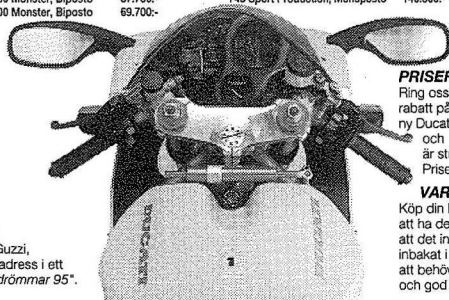
BEGAGNAT

Just nu har vi:

- 5 st 900 SS
- 1 st Monster
- 2 st 750 SS
- 1 st Guzzi LeMans
- 1 st Guzzi SP 1000
- 1 st Laverda

KATALOGEN

Önskar du vår nya katalog med massor av sporttillbehör och mekatriks till Ducati och Guzzi, så är det bara att skicka 60:- + namn och adress i ett kuvert, så skickar vi dig ett ex av 'Delar & drömmar 95'.



PRISERNA

Ring oss och hör om vår värdemenny" som ger rabatt på hölpriset och andra förmåner vid köp av ny Ducati utan byte. Monoposto är enmanssadel och Biposto är tvåmanssadel. De flesta hojar är strypta för att få billigare försäkring. Priserna är lite preliminära än, ev accidshöjning.

VARFÖR

Köp din Ducati hos Biscaya, vi satsar stenhårt på att ha den bästa totallösningen för dig. Kom ihåg att det inte bara är en motorcykel du köper, utan inbakat i priset ligger allt det du eventuellt kommer att behöva i framtiden såsom bra servicekunskande och god reservdelshållning mm.

Hol 1257, 441 93 Alingsås. Infart vid Hol's kyrka.

Tel. 0322-301 24, 301 29, (Fax 301 80)

Automatorder dygnet runt 0322-301 59

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

Biscaya Racing

Biscaya Racing

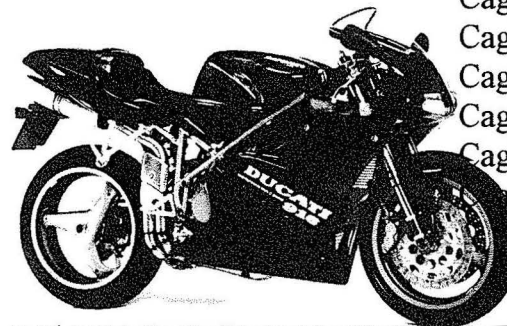
PRISER FROM. 951101

***** "Värdemenny" avgår -2750:- -4250:- *****

Ducati 600 monster	69.700:-
Ducati 900 monster	99.700:-
Ducati 900 Super Sport	99.700:-
Ducati 900 Super Sport Nuda	97.900:-
Ducati 750 Super Sport	84.700:-
Ducati 750 Super Sport Nuda	82.900:-
Ducati 600 Super Sport	69.700:-
Ducati 900 Super Light	106.900:-

Ducati 748 Biposto	126.200.-
Ducati 748 SP	140.300:-
Ducati 916 Biposto	144.700:-
Ducati 916 SP	172.300:-
Ducati 916 Senna	156.500:-

Cagiva Mito 125 EV	49.900:-
Cagiva River 600	59.900:-
Cagiva W16 600	54.900:-
Cagiva 750 Elefant	79.900:-
Cagiva 900 Elefant	88.900:-
Cagiva 600 Canyon	64.900:-



DUCATI · GUZZI · BMW

Biscaya Motor Racing AB

Hol 1257. Infart vid Hol's kyrka

S-441 93 Alingsås, Sweden, Svezia

Butikens öppettider:

Mån stängt. Tis-Fre 13-17

Lördagar 10-13

Telefon: 0322-301 24, 301 29

Automatorder dygnet runt: 301 59

Telefax: 0322-301 80

Suggerimento Tecnico

Magnus Mårild skrev i ett tidigare nummer utförligt om sina erfarenheter av Weber-förgasaren på sin 750 Sport. Jag tänkte här skriva ner de erfarenheter som 750 Sport & Paso-ägare på Internet har samlat i QuackFAQ* (tm). Dessa rader kan förhoppningsvis vara av nytta för de ägare av Sveriges näst vanligaste Ducati som har problem med Webern.

Niclas Cederlund, socio numero seicentottantotto

Svar från QuackFAQ 1.1:

"Huvudproblemet med den oroliga gången och responsen på gas är dåligt bränsletryck från den elektrostatiske pumpen som används i dessa modeller. Weber 44DNCF är en variant av Webers fallförgasare för bilar som, trots (eller tack vare ?/redac) att de är väldigt sofistikerade, kräver sofistikerad kunskap av dess olika komponenter för att få dem att prestera sitt bästa. De designades för att jobba med 3 psi (+- en halv psi) vid ingången till flottören. Den elektriska pumpen på Pason och

Sporten kan tyvärr inte tillhandahålla ett tillräckligt jämnt tryck. Speciellt typiskt är att för högt tryck till flottörventilen gör att det flödar över vid röret som skall fungera som säkerhetsventil till flottörhuset. Röret hinner alltså inte svälja all bensin och blandningen blir för rik på alla komponenter. När väl flottörhuset är genomdränkt, ökar nivån i flottörhuset vilket gör blandningen ännu mer rik. Detta påverkar tomgång och lägre varvtal, vilket ju är problemen med Sporten och Pason.

Too much pressure

Den universella lösningen, förutom ett komplett förgasarbyte, är att koppla in en bränsletrycksregulator som är satt till Weberns 3 psi. En typisk installation är att stoppa i regulatorm så att det blir en Y-koppling mellan bränsletillförseln och returslangen och förgasaren. Genom att använda original "flödesbegränsare" på

returslangen. kan du ställa in regulatorm att tillhandahålla exakt 3.0 psi. Detta med hjälp av en "in-line" tryckmätare.

Lite fibblande med munstycken skadar inte heller för att eliminera svackan vid 6000 som fortfarande finns där. En lyckad bestyckning enligt en på Internet som försökt: 155 på huvudmunstycken (jmf: 145 USA, 150 Euro-spec.), 60 på tomgång (jmf: 55 USA, 57 Euro) och c.a. 3.5 varv ur på tomgångsskruvarna. Han installerade också K&N filterkit och Ferracci ljuddämpare med lyckat resultat. Den enda nackdelen är att den nu går lite för rikt i stan och är lite svårare att starta. En god bok att läsa för den som vill veta mer är Haynes Weber-bok (se tidigare nummer av Cucciolo där Magnus skriver om den /Niclas).

Tåtall satisfaktiån

Om du känner dig lite mer i bräckartagen: En Paso-ägare slängde Webern och stoppade i ett par Mikuni flatslides (\$500 hos FbF. Sverige: ??? SEK). Denna installation tog dock en del tid och blodiga knogar, men att döma av flinet så var det tydligen värt det. Det finns också ett Dell'Orto kit framtaget, men ingen på Internet har provat det ännu. (Det finns bl.a. tillgängligt från Biscaya. Paso 36mm kit: 5.490:-, Paso 40mm kit: 5.690:-,

Sport/900SS-89 40mm kit: 5.427:-)"

* QuackFAQ Namnet på den publikation med frekvent ställda frågor angående Ducati. Sammanställd av Jon Wright och finns tillgänglig på Internet på adressen:

http://mom.isc-br.com/Ducati/QuackFAQ_1.1.html

Redax har givetvis ägt en 750 Sport med Weber. Mitt absolut starkaste minne av förgasaren var att leta upp en lång raksträcka, öppna spjällen helt och dra upp hojen i (o)moralisk hastighet. När det började "plana" ut, släppa gashandtaget och bara njuta av det råa, perversa ljudet när insugen kippar efter luft.... Arrgghh. Nackhåret reste sig och en skamsen känsla sköljde över en. Det är njutning det. För mig hade nämligen Webern ett mycket speciellt ljud vid motorbroms och jag skulle personligen aldrig byta ut förgasaren, trots att "andra" verkar bättre. Perverst? Visst men det är ingenting mot mina andra sidor...

FLYING DUTCH, NICO BAKKER



NiccoBakker Duccen på Dutch DucatiClub Races i år. Bild ifrån WWW.

Tillhör du dem som tycker att enkelsvingen på 916 är sååå lääääcker. Tillhör du också en av dem som råkar besitta en häck till 888, 851, 900 alt 750 SS ? Då kan du slå en pling till Nico Bakker i Holland. Ja. Det är samma eländes firma som på -80 talet plögade oss med kawa byggena.... De har nämligen låtit ta fram en specialsving, misstänkt lik 916, för de tidigare nämnda modellerna.

Visst är det ballt men kör du inte endurance eller tycker att snabba hjulbyten är viktiga finns det nämligen inga fördelar med enkelsving. Den är nämligen betydligt tyngre än en "vanlig" dubbelsving.

För den som absolut vägrar att lyssna på förnuftet kan även köpa en komplett

aluminium deltabox ram ifrån samma firma.

Alla övriga originaldelar ska vad vi förstår passa. Vad det ska vara bra för kan Cucciolos expert panel inte förstå men vi ansåg samtidigt att det var vår skyldighet att åtminstone rapportera om att möjligheten finns. Original rörramen har nämligen både design och viktmässiga fördelar. Inte heller har jag någonsin hört att den skulle vara mindre vridstyv. Basta.

I samma land finner man firman H.de Boer. Där kan man lämna in sin gamla sura 900 remjohan och där portar och polerar man enligt dem de miserabla insug och avgasportarna. När man ändå håller på att bearbeta topparna monterar man dit dubbla

10 mm tändstift. Original tändningen bytes mot Motoplat tändsystem för att kunna

ss motorn 21 hkr mer än innan modifieringen. Den tål att varvas till



hantera de fyra tändstiften. Original kompressionen på 9,2:1 höjs med ett par Wiseco kolvar till 10,6:1. Ingen borring sker så kubiken är fortfarande 904cc. Original 38 mm Mikuni förgasarna kastas och ett par 41 mm Malossie (Ja så står det i bladet jag fått) monteras. Original luftburken tas bort. "Du kan se rakt in i förgasarna" står det vidare..hahaha.Givetvis så låter man montera en 2-1 ljuddämpare ifrån Gio Ca Moto som egentligen är avsedd för trippellåttan. Så nånting får man för pengarna. Givetvis har man kört skiten i en Dynojet bänk och vid 9000 vpm hade 900

10.000 rpm. Vridmomentet kommer redan vid 3000 vpm. Vid 5000 vpm....bla, bla bla Toppfart 230 km/h bla bla bla. Inget pris anges förstås.AM / NC



PS Nej jag har inget tele.nr eller adress DS

DUCATI

NORR POOLEN Racing

CAGIVA

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

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

Preliminära listpriser -95:or

DUCATI

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

Preliminära listpriser -95:or

CAGIVA

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



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

Slå en signal för mer information...

Tyska tidningen PS testade följande utrustning på Ducatis 900 SS. OBS USA Dollar (från Tyska D.M). Testet är plankad ifrån PS och reflekterar inte på något sätt redacs erfarenheter eller aha upplevelser. Fångat av Niclas redigerat av Redax.

Bakre stötdämpare:

- Proflex (US-\$ 1.020,00)
- Öhlins (US-\$ 804,00)
- White Power Extern behållare (US-\$ 547,00): Endast justering av fjäder möjligt !
- White Power w/ ext.beh. (US-\$ 909,00): kompression och fjäder justerbar.
- Bitubo (US-\$ 820,00)

Alla stötdämpare arbetade bra under bantestet. Skillnaden var marginell. På detta område var Öhlins bäst med White Power och Proflex strax efter. "Bitubo" dämparen kändes precis som original dämparen.

Framgaffel:

- Hyperpro framgaffel fjädrar (US-\$ 170,00) inkl framgaffelolja.
- White Power framgaffelfjädrar (US-\$ 110,00)

I båda fallen så uppförde sig framgafflarna bättre än originalet, med Hyperpros fjädrar erbjöds något bättre komfort (på en Ducati ??/redac)

Bromsar:

- ABM flytande skivor med Ferodo bromsbelägg (US-\$ 671,00)
- Billet sexkolvs ok. (US-\$ 1.050,00)
- Brembo flytande skivor och 19mm huvudcylinder (US-\$ 1.220,00)
- Spiegler fyrkolvsok, Järn skivor (US-\$ 1.712,00)

PS rekommenderades byte till Castrol SRF bromsolja. De poängterade noga vikten av att lufta bromssystemet mycket noggrant.

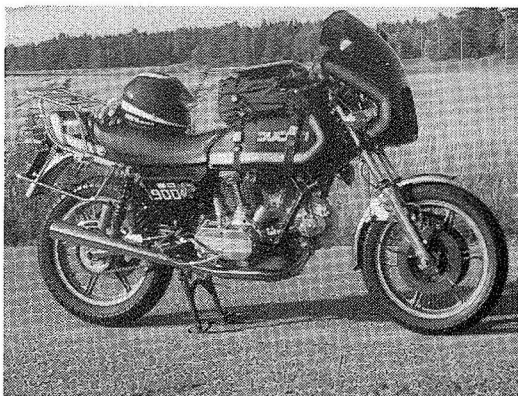
-Brembo och ABM skivorna gav mycket bättre bromskraft och känsla och detta "linjärt". ABM skivorna gav ett något aggressivare bett. Bromskraft på högsta nivå kunde bara fås genom att byta ut original. huvudcylinder till Brembos "radial typ" 19mm cylinder
-Spiegler systemet fick också ett högt betyg. Då Spieglers bromsok fanns med olika diameter ökade känslan i handtaget. Resultatet var kortare väg för handtaget att arbeta och precisare känsla. Till nackdelarna hörde mer tungarbetad kraft.
-Billet sexkolvsok rankades lika som original Brembo's men gav en något bättre känsla. (!!! De borde ha testat ISR, DET hade blivit intressant läsning !!!)

Däck: 16 olika modeller från 6 olika leverantörer var samlade. Här är "toppdäcken":

- Bridgestone BT 50 F/R SS-Type - bästa all-around däck
- Metzeler ME Z1 F/R - utmärkt sportigt däck med allround egenskaper.
- Metzeler ME Z1 F/R Racing - Utm. RR-däck, några begräns.gick inte att nå på 900SS
- Pirelli MTR 01/02 Dragon - "drömdäcket" på 900SS
- Pirelli MTR 01/02 Dragon Corsa (Racing) - Nästan för mycket grep (sa dom...)

PERSONLIGT OM EN TIGER

Jag har ett nästan personligt förhållande till min Darmah eller "Tigern" som den heter på svenska. Åtminstone påstår Cathcart att Darmah är det indiska ordet för en människoätande tiger. Min fru kallar honom "Den lycklige" efter bokstäverna i registreringsnumret, DLY 396. Darmahn tillverkades åren 1976 till 1983. Min egen är tillverkad 1979. En av de sista för övrigt som fortfarande hade kickstart och startmotor. Det fick betydelse några år senare då jag modifierade motorn och avlägsnade den vidrigt fula startmotorn som var en kompromiss



mellan vad kunden önskade och vad som just då var tekniskt möjligt. Personligen är jag övertygad om att den fula svarta klumpen av biltyper monterades dit utan Fabio Taglioni vetskap eftersom den så uppenbart bryter mot det som är tekniskt önskvärt (överdimensionerad, tung, drar mycket ström) och utseendemässigt (motorn förlorade sina vackra proportioner). Det kändes om en befrielse att ta bort denna cancersvulst. Så i snart femton års tid har jag levt med kickstart. Jag älskar hela proceduren alltifrån att flöda dom två 40 millimeters förgasarna till att kicka fram kolvarna till startläge och slutligen den häftiga känslan då

Tigern mullrar igång. För det mesta startar motorn på första kicken men det händer, och det ska erkännas, att det går åt att kicka både två och flera gånger innan något händer förutom missnöjda snörvlingar från förgasarna.

Jag vet inte varför men i samband med provturen på hösten 1980 fick jag en märklig känsla av att jag var på väg att köpa mitt livs motorcykel. Och så har det också blivit. För mig är det otänkbart att sälja. Tigern har kommit för att stanna hos mig. Jag har kört en del andra maskiner. Visst är det

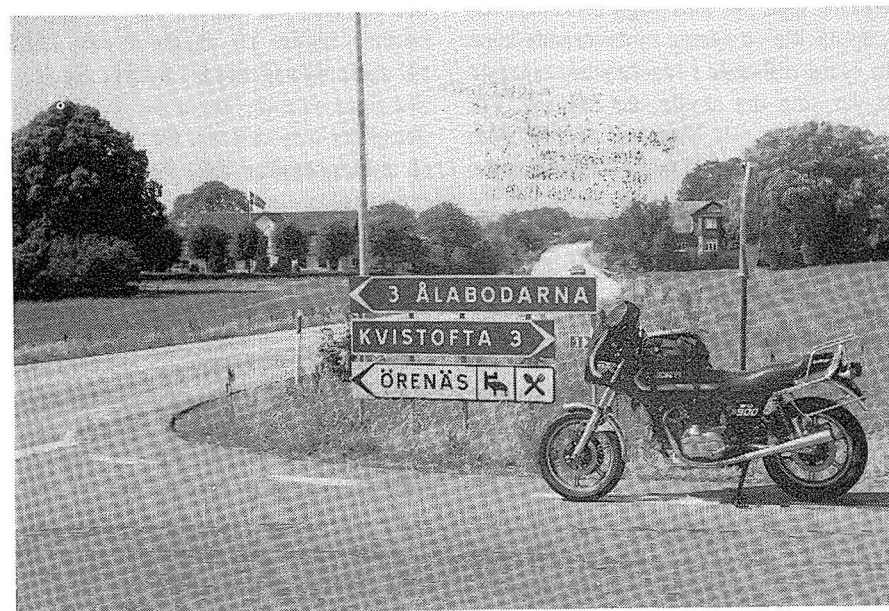
behagligt med elektrisk startmotor och en mjuk hydraulisk koppling som är mjuk och skön och exakt i sitt moment. Och med en modernare maskin går det att glida igång utan det för alla kamskaft (åtminstone dom äldre) så karakteristiska "hugget" då man ska starta från stillastående. Men man lär sig att älska även det som inte är bra och tillslut ser man det mer som något som hör till och som kan besegras om man kan de rätta knepen fast man innerst inne vet man att man egentligen borde göra något åt det.

Är man ägare till en motorcykel under så lång tid som femton år så händer också en

hel del. Sommaren 1983 gick ena tändboxen sönder. Det är ofattbart många år sedan. Att jag kan vara så säker beror på att skriver dagbok. Idén fick jag från Robert M Pirsigs "Zen and the art of motorcycle maintenance", vilken inom parentes är en fantastiskt bra bok. Då jag läste den, en natt i slutet på sjuttioalet bestämde jag mig för precis som huvudpersonen i boken att skaffa mig en anteckningsbok och skriva ner det som berörde mig och min motorcykel. Det är förmodligen en föga njutbar läsning för andra än sanna entusiaster. Men i mina anteckningsböcker som har blivit flera med åren kan man återuppliva både glada och bistra dagar. Som till exempel sommaren 1983 då "Tigern" aldrig ville gå som den skulle. Hög bensinförbrukning, otäcka baktändningar då jag kickade igång den. Tillslut

spräcktes splainsen på kickaxeln och en oundviklig totalrenovering av motorn ryckte allt närmare. Dessförinnan lyckades dock min vän Lars Nilsson att med hjälp av en gradskiva och tändinställningslampa ställa rätt diagnos. Tändförställningsboxen var sönder. Men då var det redan sent i augusti och sommaren var nästan till ända. Med den kunskapen kändes det trots allt lite bättre att börja arbetet med att riva isär motorn.

Frånsett avlägsnandet av startmotorn är min Darmah nästan helt i original. Några små modifieringar är dock vidtagna. Alla skulle nog med gillande ha accepterats av Taglioni. Järnblaffan i vilken hastighets- och varvräknare var monterade är bytt mot en dito i flygplansaluminium likaså lykthållarna är ersatta med samma i motsvarande material.



Tillsågat, bockat och polerat av mig själv. Jag kunde heller inte motstå frestelsen att kräma baksvingen och kedjeskydet. Utseendemässigt ger det maskinen ett lättare utseende. Annars är nästan allt i original. Till och med dom odugliga marzochidämparna som visserligen har ett avancerat yttre men som föga lämpar sig för en maskin med Darmahns kvalitéer. I flera år har jag sneplat på ett par Öhlins. Skillnaden är stor, konstaterade jag, då jag fick prova en annan Darmah med öhlinare istället för marzochi, så kanske nästa gång när det är dags att byta packningar i marzochidämparna så blir det istället ett par guldlackerade Öhlinare. Jag monterade också en toppkåpa redan första säsongen precis innan vi åkte söderut till Österrike. Den resan var bister men det är annan historia. Kåpans design passade osedvanligt bra ihop med Tigerns utseende. Och jag blev föga förvånade då jag upptäckte en nästan motsvarande kåpa som extra tillbehör i reservdelskatalogen. Det var som det skulle, det stämde. Till vintern hjälpte mig Mats Arborelius, som är en av mina bästa vänner, att lacka den i svart och guld. Randningen är gjord för hand precis som det gick till, då tillverkning av motorcyklar fortfarande var ett hantverk och inte robotoriserad.

Vid det här laget kan jag varenda liten skruv och mutter som sitter på min maskin och jag vet Tigerns egenheter. Jag läser ganska enkelt på färgen vid contidämparnas utblås om allt står rätt till i motorn. Är den grafitgrå är allt som det ska. Är den mörk på gränsen att vara sotig då finns det anledning att börja fundera. Sotig och kolsvart, då är det definitivt

något som inte är som det ska. För stort ventilspel, fel i förgasaren, trasig tändbox, dålig kontakt i tändsystemet, slitna kolvringar, glapp i ventilstyrningen eller trasig oring. Jag har råkat ut för alltsammans. Ibland mer än en gång. Det är bara börja leta och utesluta efterhand. En sak är i alla fall säker. Då Tigern går som han ska, en dag, då solen lyser från en klarblå himmel och vägen slingrar sig mellan gula rapsfält någonstans i Skåne och försvinner in bland de gröna träden vid foten av Söderåsen och då ingen annan själ eller bestämmer över den tid som är min, då finns det ingen bättre motorcykel i denna världen.

Lars Ekeman

Redac...

...och alla Cucciolo's läsare tackar för ditt bidrag. Det var säkert fler än jag som började klättra på väggarna och längtar till våren då vägarna är snöfria. Suck. Det finns en rolig "parantes" i det hela när det gäller historien om Darmahn, just -79 så introducerades "SD Sport"*. Den är precis som din svart lackad med guld randning så jag har gjort ett antagande att just din är en sådan. Till vissa länder, bl.a England, så bytte man (på den tidens Ducatimaner) helt enkelt ut Dell'Orto PHF 32'orna och satte dit stora PHM 40 mm förgasare samt Conti ljuddämpare från 900SS'en, men man gjorde absolut ingenting åt insugen. M.a.o var förändringen totalt betydelselös.

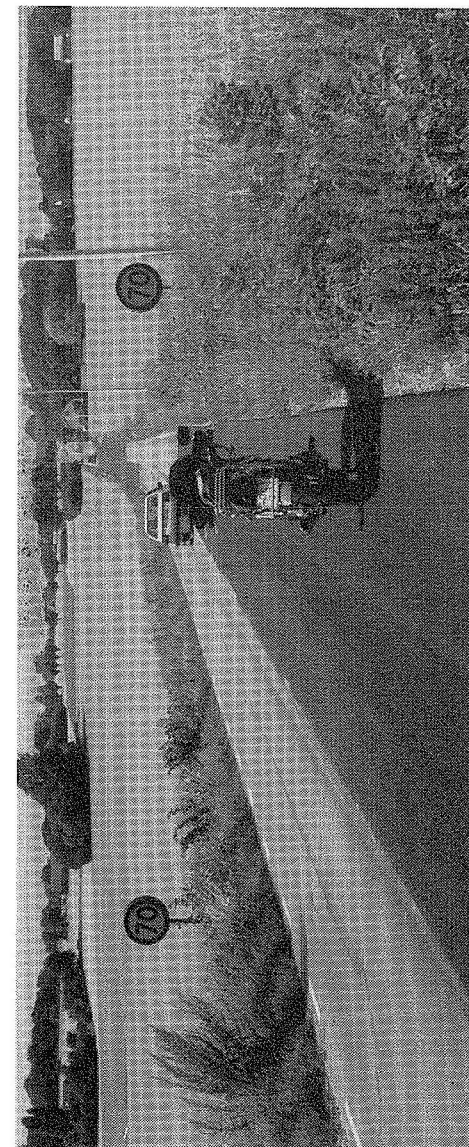
För den oinvigde kan vi tala om att tittar man noga på bilderna så ser man tiggermärket vid siffrorna 900, det är inte

något fjäntigt eftermarknads jippo av ägaren utan fanns på redan från fabriken. Kultur. Vad startmotorn kontra kicken beträffar så drar jag mig till minnes att just problem med taskig kvalite på kicken drog då ned betyget på denna modell i europa emedan den i USA på en annan modell (tyvärr kommer jag inte ihåg vilken) hyllades då man haft fel utväxling i startmotorn så den drog knappt runt motorn ens i varmt tillstånd. Där var minnsan kicken räddningen. Jag tror, och du också håller säkert med om det, att "marknaden" i ren okunnighet krävde startmotor. Fabio hämnades genom att sätta dit det fulaste och tyngsta AtlasCopco kompressor liknande startmotor som då gick att uppbringa, men samtidigt gjorde han den lätt att avlägsna. En seger för förnuftet !

Man kunde riktigt känna din entusiasm för hojen. Härligt! Men en sak förstår jag inte, du var min hjälte tills jag såg bilderna, tankväska ? Olycksfall i arbetet hoppas vi eller ? Jag bara undrar....

/Redac

*Värt att notera är att en annan källa hävdar att "sport" var svart/guld och standard modellen hette "SD" och var röd och vit. Om någon därute vet så får han/hon gärna ta kontakt med Anders.



BIMOTA-SKRAMLÄ HISTORIA

Bimota kommer under året med en **YB 12:a**, Yama:s TRX motor (ni vet Duccekopian, 270° vev för att låta som en italienare).

Bimota har helt enkelt tagit ramen och svingen från DB 2:an (modellen med Duccemotor, luftkyld 900 - ni vet...), ramen som har ovalrör, stoppat in femventils 849 cc:s twinen och med Bimota:s avgassystem (kol-någonting) ger den sex hästar mer än original.

Det fina i kråksången är priset, hamnar runt 120.000 (utomlands). Bimota som lägger hemskt mycket pengar på utvecklingen av sin 500 V-twin, tvåtakt, insprut för gatbruk - behöver pengarna. Man har kommit fram till att det är bättre att sälja och få "Cashflow" (you know) !!

Nu till överskriften: varför namnet YB 12, de flesta vet ju att (men för noviserna:) Y står för Yama och B:et för Bimota och numret är cykelmodell. Detta blir alltså nummer tolv i ordningen (smart va...) !!

Nu till kuggfrågan: vilka var de andra elva, då ?? Naturligtvis skall Cucciolo ge svar på detta, häng me'. Det var en gång...

I 23 år har Bimota använt japanskt "skrot" för att få fungerande väghållning till dessa "utövare", samt på senare år - helt underbart formgivna cyklar (inte lika snygga som Ducati men dock italienskt...) som varit lättare än originalen, om än dyrare också...

1972 (de yngsta i klubben är väl födda vid detta årtal...) började relationen med Yama och deras TZ 250 motor: **YB 1** !!

Därefter 2:an och **trean** som hade TZ 350 motor'n, dessa tre var endast för racing.

Första gatcykel kom först -87 **YB 4**:an som använde FZ 750-motor'n i världens första aluminiumram - på gatcykel !!

En parentes i det hela, Virginio Ferrari (numera Ducatis WSB team-chef) vann TT Formula One världsmästerskap det året med just denna cykel.

1987 var det dags för Yama's största motor, elvahundra cc:aren: **YB 5** (håll nu räkningen !!) Senare versioner fick också den större motor'n på 1200 cc.

YB 4:an fick under tiden insprutning: **YB 4 Ei**.

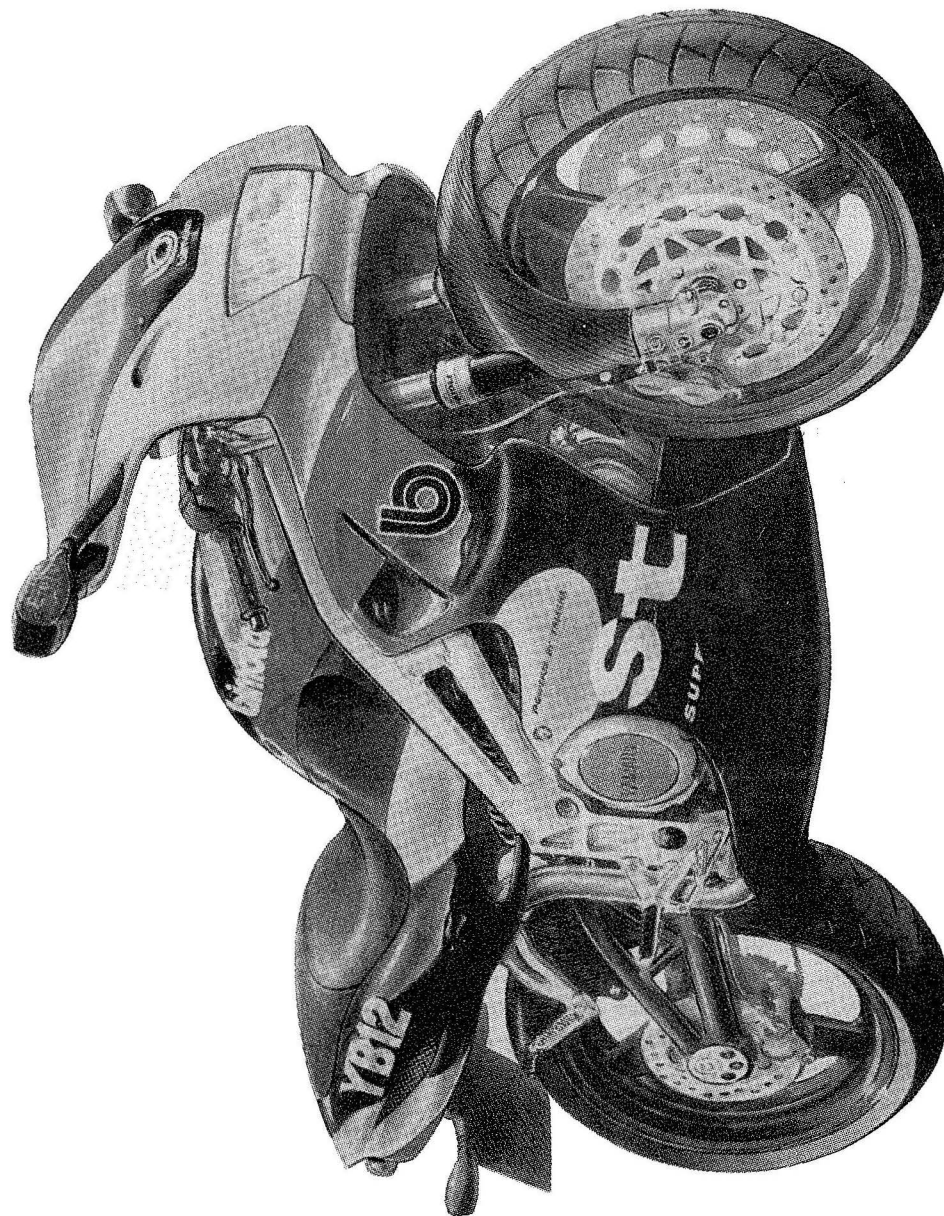
YB 6, -88 använde FZR:ens femventils tusen kubikare som senare utvecklades till **Tuatara** med 150 pållar och hög toppfart, snabbaste produktionscykel'n tills Kwak kom med en 1100:a -90.

Bimota:s minsta cykel var **YB 7**, inbyggd radfyra på 400 kubik, den kom -89.

Därefter **YB 8**:an och ytterligare en 1000 kubikare, utvecklades till insprut (**Ei**) **Furano** -93 och **YB 8 E** -94.

1990 kom man då med den lilla skönheten **YB 9 Bellaria** på 600 kubik, de tävlar ju i SS 600 med denna - vinner på hemmaplan. Nu började man använda 1000 kubiks motor'n med avgasventil - "ex yuppie" eller vad den nu kallades - **YB 10 Deici**.

Förra året på Milano mässan visade man så den senaste versionen; **YB 11**:an också denna med den senaste "tunade" en litersmotorn från "Thunder Ace". Namn har japsen aldrig varit duktiga på därav alla dessa bokstavsförkortningar som Redacc var tvungen att sätta sig in i. Förstår ni vilket jobb Redacc lägger ner (tog en hel vecka att läsa in)...



DIESEL DUCATI

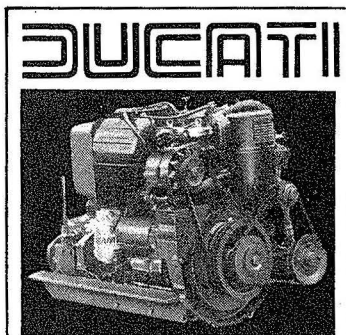
AQUA

Lugn sätt inte vinet i halsen. Men sanningen är den att Ducati tidigare faktiskt tillverkade Dieselmotorer under namnet Ducati, må vara hänt att dessa var för marint bruk men ändå. Enligt den information som nått mig hade man även en gång i tiden haft en utombordare på sitt program, detta torde vara en riktigt åtråvärd historia för oss alla entusiaster. Detta med dieselmotorer lät Cagiva gruppen Ducati göra under sitt eget namn ända tills för fem år sedan. Vidare lär även motorer till Alfa 75'an tillverkats av dem, 80 st om dagen lämnade fabriken. Varför detta åter har blivit aktuellt är det faktum att Cagiva gruppen har inlett ett samarbete med den Japanska tillverkaren Yanmar. Tillsammans skall man bl.a. lansera en luftkyld 20 hkr Dieselmotor. Samarbetet är värt ett stort antal miljoner (Pund !). Prata om att kasta pengarna i sjön.

Ja jag säger då det, det var bättre förr.....

Ryktet gör gällande att det skall finnas en lycklig ägare till en äkta Ducati utombordare här i residentstaden Stockholmo. Personen ifråga ombeddes snabbt att utan dröjsmål omgående att sätta sig i förbindelse med den väldige Cucciolo redaktionen. Inte sen. Nu !

Tänk er min lägenhet. Nyårsafton. Ciggarrer, Champangne, Snurran hänger över badkarskanten. Fullvarv.....



MARINDIESELN FÖR SJÄLVBYGGAREN

En av världens finaste kvalitetsdieslar - konstruerad till yrkesfolk för året runt bruk - luft- el söt-vattenkylda - verkl lämpad för självbyggaren. Låg vikt - litet format - fantastiskt tålig. Just nu till **EXTRAPRIS** -
 Prisexempel kompl m backslag mm (inkl moms):
 9 och 11 hk fr kr 3.976:-
 18 och 20 hk fr kr 4.987:-
 22 hk fr kr 8.965:-
 Återförsäljare sök för vissa distrikt. AB Adana, Grynbodsg 8, Malmö, tel 040/721 10, 45 19 19.
Ring för broschyrer samt upplysning om närmaste återförsäljare!

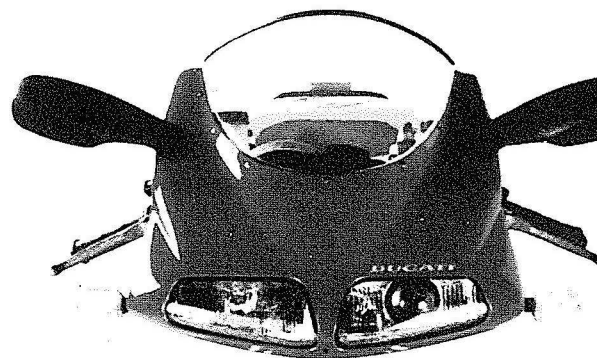
Annonsen är urklippt från Svenska båttidning någon gång på glada åttioalet.

Sveriges största MC-VARUHUS



VI HAR DET DU OCH DIN MC BEHÖVER

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



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

Sugen på en ny Duce ?

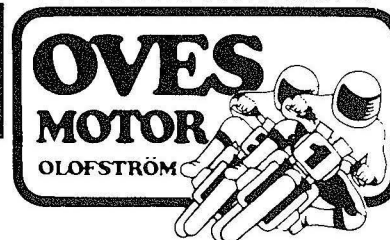
Vänta inte !!! Godbitarna tar snabbt slut:
 SP - redan försent !
 Biposto - kanske, men de är nästan slut.
 Övriga - finns ett tag till.

Aukt. återförs. för: **DUCATI**
 och **HONDA YAMAHA SUZUKI KAWASAKI TRIUMPH HARLEY-DAVIDSON CAGIVA BMW MOTO GUZZI SQUIRE** Sidvagnar

Box 84 Besök oss på
 293 22 OLOFSTRÖM 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



96:ORNA HAR KOMMIT !!



JUL I VÅRT HUS...

NOSTALGINS TID ??

Nostalgien kom över mig redan i höstas när jag fick provköra en Cagiva... 125:a !! Dessa skapelser som numera kostar en förmögenhet (50.000...) och har en aluminiumram som till och med är kraftigare än vad japanerna på 1000 cc hade för ett antal år sedan. Sedan kan man ju bara titta på Ducati, numera när kreti o pleti vill äga en... Ska man trimma cykeln - förr så köpte man stora förgasare, stora som en toaletsits, och kamaxlar med andra överlappningstider och ett öppnare avgassystem mm !! Numera köper man chips... (potatischips ?) avgasrör i något konstigt material som spricker när man tar på det (kex ?) !!

Det skall vara konstigt stora hjul (läs: 21 tum) och hög fjädringväg på dagens motorcyklar och kallas för off-road ?? Om inte det, så skall de vara lika låga som soffan därhemma, konstigt långt mellan hjulen och stor vinkel på gaffeln. Sist men inte minst; en motor lika stor som en Atlas-Copco kompressor (låter lika dan't me') !! De så kallade sporthojarna från det gyllene landet blir såå utvecklade att man inte kan hitta ett uns fett och trimma blir i form av knappt en millimeter (!) större förgasare - mer vågar man inte röra p.g.a risken för ras !! "Bumsen" har skrotat sin hederliga boxer som funnits i jag vet inte hur många herrans år ! "Håde" skall "panta" sitt ljud så ingen kan ta det - pantat - snacka om paranoid !!

Inte ens Road Racingen är sig lik, knappt någon reklamfinansiering i form av gammal hederlig tobaksreklam (till och med förbudet i Frankrike, där staten går in och betalar tills teamen har hittat ersättare...). Ducati vinner titlar till höger och vänster ! Idoler - finns knappt några längre (läs Hailwood), utan är iskallt beräknande och stela, till och med otrevliga människor !! Hur skall man kunna ha dem som idoler, humm ?? Mc-tidningarna skriver bara om tester på nya cyklar och har samma känsla som när man går på ett kändisparty... (läs: ytlig). Till och med något så ursvenskt som SAAB och VOLVO är inte ursvenskt längre. Saab som ägs av GM/Opel och använder Opels hjulupphängningar och motorer. Volvo som samarbetar med Mitsubishi om bottenplattor mm !!

För att gå vidare i verkligheten och samhället; politiken - där sittande regering har samma syn som oppositionen och ingen vill bli hövding - är det lönt att rösta ???

Inte ens filmerna är det samma, när män var män och kvinnorna svaga och ställde upp för männen (ja jag vet, alla rödstrumpor.. - eller var det knästrumpor ? - ...i klubben, jag går snart för långt. Ni kan ju skriva en insändare...) !! Nä nu skall till och med Bondbrudarna vara smarta - vaa... !!

Tänkte sätta mig och läsa en bok - de brukar ju inte förändras i första taget. Fick tag på en pocket av Robert Ludlum, ni vet thrillerförfattare med inslag av intriger och spioner. Kort sagt - där män får vara män !

Men även här var det sig inte likt. Tänk er filmen Pulp Fiction, ungefär lika tokigt var boken skriven..., hmmm !! Trampcyklar skall numera ha feta däck, 100 växlar att välja mellan och ta sig fram där... -...ingen ändå vill vara ! Reklam - överallt - till och med på tv:n. Vadå indoktrinering, trodde bara det tillhörde skolans värld... Inte ens julen får vara i fred, julgranen är förädlad intill något okänt eller, ännu värre, i plast ! Plast(!)kulor med barnserie-figurer på... Girlanger i olika färger... Usch !! Och detta kallar de framsteg...

F.., Å ANDRA SIDAN...

Ser man byggkvaliteten på Ducati's 9 och 7-serie (låter det inte som en inhemsk biltillverkare ??), dess ram och genomtänkta konstruktion - man får mycket för sina pengar när man köper en SP !!

Och Ordförande lär ha haft sällskap med en Cagiva 125:a ute på resa i Europa ! Resan gick tydligen utmärkt - även på autobahn kunde man hålla höga hastigheter, (i detta fallet 150 under 100 autobahnmil). Vi'cken 125:a gjorde det när "vi" var unga ?? Om minnet inte sviker mig var jag överlycklig när min X-fyra klarade av 120, enligt mätaren i en backe med 80 % lutning !!

Det gyllene landets produkter säljer ju inte lika mycket nu för tiden och BMW nytillverkar boxerkonceptet !! Inom Road Racingen vinner Ducati välförtjänt många titlar, efter hundåren.

Tobak är ju inte speciellt nyttigt och reklamen kan man ju vara utan (men snälla plocka inte bort parplyflickorna !!).

Att Bondbrudarna blir smartare speglar ju bara verkligheten - det finns ju smarta brudar (döm om förvåning...) !!

Pulp Fiction var ganska bra och Ludlums bok var rolig - när jag tänker efter (*Vägen till Omaha* och *Vägen till Gandolfo*, om nu någon där ute är intresserad. Grannarna trodde jag var tokig, hörde skratt i ett dygns tid genom väggarna...) !

Off road cyklarna (läs mountain-bike's) är ganska roliga att leka med, tänk om man haft dessa när man var liten...

Numera kommer det ju till och med snö på vintern !! Jag undrar om jag inte till och med skall springa å köpa en mc-tidning...

Men jag fick nog den bästa julklappen av dem alla: jag blev av med körkortet...

Klubben's nostalgiker

Fotnot: Skulle bara vilja meddela att författaren till detta inlägg satt på psykavd. ett tag, efter ovan nämnda körkortsindragning (åsikterna delas inte av redaktionen)... /Redac

Här ser vi enligt insider tips : Volvos nya bilmodell.

←



PIRELLI

D.I.D



**Det bästa är
gott nog!**

Generalagent:



CUCCIULO TRÄFFADE...

...på Mark Blundell vid en tillställning hos McLaren. 29-åringen kör ju Formel 1 i Mercedes McLaren-teamet i fjol, så skjutjärns-journalister som vi är passade vi på att fråga några enkla ja/nej-frågor. Engelsmannen svarar så här och hälsar samtidigt till alla medlemmar i klubben och hoppas få se oss i F 1-depån...

Cucc: Första motorcykeln ??

Blundell: Höna 50 cc:s moped som både kunde gått fortare och varit mer pålitlig...

När började du köra ?

Vid 16-års ålder på moped i å med att jag bodde på landet (på ö-riket kör man mopeder med "många pällar" på lätt kort/Redacc).

På vilket sätt använder du din cykel, mest ?

Nöjesturer plus resor till Silverstone - men bara vid torrt väglag... (tråkmåns/Redacc)

Vilken cykel tycker du sämst om att köra ?

Östatate, Cz o Mz, påminner mig om Skoda's (bilar alltså/Redacc)

Vilken är din favoritväg ? Hangar-rakan vid Silverstone-banan.

Vad tycker du om bilförare ?

Vissa är bra andra helt dumma (vad snälla vi kan vara idag då.../Redacc).

Någonsin kraschat ?

Japp, på diesel från en buss i en rondell.

Det snabbaste du kört - på hoj ?

250 km/h på min 916. Kändes görgött...

Sexigaste cykeln ?

Ducati 916, det är därför jag äger en...

Vilken är den bästa cykel som du någonsin kört ?

916, den mest mångsidiga cykel jag haft !!

Vilken cykel sukter du efter att få köra ?

916 SP. För att se hur pass mycket bättre den är jämfört med standard.

Bästa mc-minne ?

När jag hämtade min 916, salig av lycka... (som när vi åker till Biscaya då ??/Redacc)

Sist men inte minst; mest pinsamma som hänt dig med motorcykel ?

Måste vara när jag körde slut på bensinen med Duccen. Var tvungen och ringa på min mobiltelefon efter hjälp där jag stod på motorvägen. Alla tutade men inte en enda stannade... (mobiltelefon när man kör mc... vissa "släpper" aldrig verkligheten. Det är ju därför vi kör, för att komma undan "vardagen"/Redacc)

Längre hann vi inte för nu kom ölen och Cocktailparty't var i full gång. Inofficiellt (för alla killar i klubben) vi'cka fruntimmer... Fråga "Manséman" (primärred. 08-92 09 19)...

Blanda inte in mig !!! Det som jag inte minns, kan inte ha hänt. Basta / 1-Redac.

Bröderna C + Zell = ?

OBEKRÄFTADE UPPGIFTER !

Affären mellan kartellen Zell och bröderna Castiglioni verkar inte gått i lås. I själva verket var aldrig affären klar men kablades ändå ut av båda parterna, klantigt.

Mängder med rykten florerar just nu, vilket gör situationen svåröverblickad. Några fakta har vi dock lyckats vaska fram, dock är det mesta tunt, väldigt tunt. En av Englands största Ducatihandlare med god insyn i affären bekräftar dock att man har stora problem i affären. Det går ungefär ut på att Zell tycker sig bara köpt halva namnet Ducati och inte fått någon egentlig makt över affärerna och hur produktionen sköts. Inte ens tillgång till Cappucino maskinen på verkstadsgolvet för att uttrycka det som en utav källorna, en Italienare. För att så ska ske vill han nu ha 51 % av aktierna i företaget Ducati (obs affären berör ej Cagiva) och detta har Bröderna C givetvis motsatt sig, deras avsikt har hela tiden varit att endast sälja namnet Ducati och inget annat. Missnöjet lär också bubbla bland fackföreningen över affären.

Dessa händelser låter som mycket tänkbara varför nu Zell verkar vilja och dra sig ur affären. En av de viktigaste frågorna återstår dock obesvarade: varför säljer Bröderna C ut Ducati överhuvudtaget ?

En tänkbar förklaring kan vara att man i.o.m affären hoppades kunna bli börsnoterade i USA (detta var ju Zell's mål) , och detta är viktigt, alla företag som önskar bli börsnoterade genomgår nämligen en mycket sträng ekonomisk kontroll. Endast företag med god ordning och ekonomi får bli börsnoterade. Alltså skulle man lätt kunna ta död på de envisa ryktena om Ducatis dåliga ekonomi.

Men varför har man då fått detta envisa ryktet om halsen ? Vi vet sedan tidigare att denna typ av rykten verkar uppstå lätt runtomkring Ducati och Italienska hojfabrikanter rent allmänt. Se bara det prat som gick nu senast i somras om att Ducati skulle vara på obestånd, det gick knappt att uppbringa en ny tillverkad Ducati allra minst den åtråvärda 916 !

Orsaken skulle varit att underleverantörer vägrade att leverera då man sade sig inte fått betalt, Ducati hävdade å andra sidan att det var underleverantörerna inte kunnat leva upp till de kvalitetskrav som man ställt ! Vem som hade rätt fick jag aldrig veta

Den andra orsaken varför Bröderna C vill sälja är av skattetekniska skäl, det är nämligen så i Italien att företag som har högre utgifter än inkomster slipper skatt. (Ja, det är sant, vad trodde du...?) Alltså nyinvesterar man allt vad det går bara för att kunna redovisa "förlust". Denna

möjlighet är på väg ut genom en förändring i lagtexten där man säger att detta får endast fortgå under en tre års period. Alltså tycker man att det är bråttom att sälja halva företaget för det finns, vad jag förstod, speciella regler för utlandsägda företag (Kom ihåg -Italien). Förutom skattetekniska skäl är nytt friskt kapital heller inte fel.

Hur som haver(i) har Ducati pumpat ur sig en anseelig mängd pengar i form av automatisering och nyinvestering rent allmänt, så det finns knappt något rörelsekapital kvar att pumpa i en nylansering av bl.a. ersättaren till Paso 907'an. Man har dessutom ett kostnadskrävande RR-team, nya förare osv. Lägg därtill att Cagiva har fullt schå att hålla sitt eget F4 projektet ovan vattenytan, ett projekt som ännu inte genererat en enda Lire, utan bara ett oändligt stort utflöde av pengar. Så Ducati kan knappast räkna med någon större hjälp därifrån. Fiat lär heller inte vara intresserad av att ta över Ducati då man tycker det bara är krångligt med motorcyklar. Alla återförsäljare har kallats till ett "informationsmöte" för att lugna i leden, något som Nordbeck inte känner till. Däremot ska ex. MotoCinelli i veckan (v.7) ned till fabriken...

Att bröderna C har haft svårt att räkna har vi ju sett tidigare, inga andra utom galningar och motorentusiaster hoppar på GP500 cirkusen utan att ha en endaste sponsor utifrån. Inte ens Honda som är världens största MC-tillverkare skulle komma på något dylikt. Denna satsning under flera år måste ha naggat i CRC ekonomi, fattas bara annat. Man erkänner

på fabriken att produktionen går på halvfart (andra källor säger stopp) men menar på att det enbart beror på inventering.

Jag tror dock att vi inte ska hetsa upp oss i onödan, även om det skulle vara så att Ducati har slut på kapitalet just nu, så skulle det vara otroligt om inte någon knösus skulle vilja investera pengar i ett företag med en produkt där efterfrågan är dubbelt så hög som utbudet. Inget företag skulle ge sig in i WSB med två fabrikslokalerna om man inte själva trodde att läget är under kontroll Mitt stalltips är därför att Ducati kommer att leva många år till, vad som än händer just nu.

För övrigt så äger fortfarande Bröderna C stora delar av det imperium som deras far startade och det vore väl konstigt om de lade ned tillverkningen av hojar för att återgå till bälten och spännen på heltid...eller hur !

/Redaktionen

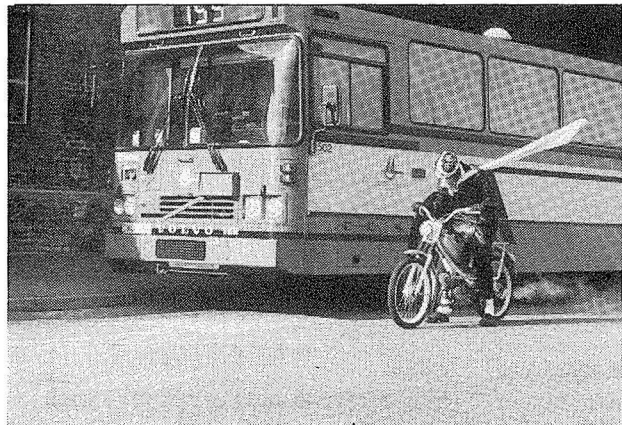
Men Micke visste hur det egentligen gick till:

*Ring *Ring (At mr Zell's office.)

-Hello!
-Ello, dis is Claudio Castiglioni, I want Zell please !
-Do you want to sell?
-Yes pliiizz.
-How much do you want?
-Just Zell pliiizz
-OK, I'll give you 500 dollars

Jag blåddrar kvickt igenom dagstidningen och slår förstrött en blick ut genom det välputsade bussfönstret. Man känner sig lite överlägsen när man ser ner på de små människorna som släpar på alla sina plastkassar. Själv sitter jag bekvämt tillbakalutad i den luftkonditionerade intercity-bussen som snart lämnar Lund för Harlösa. Det är långlördag, så därav folkvimlet. Plötsligt delas folkmassan. Förskräckta blickar vänds mot en hotfull mopedåkare som vräker sig fram med en låg wheelie. Med ett potent tvåtakts-yl är han framme vid bussen. det

är Zorro, Robin Hood och Blixt Gordon i en och samma person. Det är Mr A ! Älskad av folket och hatad av trafikpolisen. Dörrarna pyser diskret igen och det dova lugnet stillar sig i den svala



...med ett potent tvåtaktsyl lägg märke till den kraftiga rökutvecklingen

kupén. Mr A nickar avmätt som hälsning. Herregud, tänker jag, det är kappkörning på gång. Han tänker köra ikapp med buss 155 från Lund till Harlösa! Mr A lägger sig på ett snitt som till och med skulle genera en polischef. Det är en solig

vårdag och luften som den otämjda Sachs-motorn andas är syrerik. Gasen ligger dikt mot stoppet och vajern är spänd som en fiolsträng. Bussen saktar in och niger majestätiskt. På kliver en regelrätt bonnläpp. Stoppet drar ut på tiden och irriterade affärsmän tittar otåligt på sina Rolex. Framme vid chauffören står fortfarande samme bonnläpp från

Signore A Primo Originale

Dyngarp och fumlar mer än lovligt med en sparbössa och en gaffel. 50-öringarna plingar mot golvet och djupa suckar hörs från passagerarna. Då går det upp för mig att det hela är arrangerat! Mr A's utstuderade list och i synnerhet hans otvättade nästkusin sinkar totalt bussfärden med 8 minuter. Mr A konstaterar nöjt att han ligger mycket bra till. Han kan kosta på sig en snabb fika i dikeskanten.

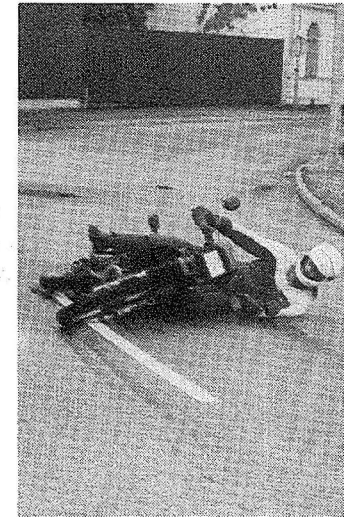
Hans racer står och knäpper i solskenet. För att inte ta ut segern i förskott, grenslar Mr A mopeden och med en van spark morrar Sachsen ingång. På ett ögonblick är han uppe i sedvanlig marschhastighet.

Efter en lång "flat-out" raksträcka, med vänster hand på gaffelbenet och hakan på tanklocket, överraskas Mr A av en färst. Blotta tanken på att korsa rillerna i överljuds fart, med en stelopererad moped med lågfriktionsdäck, svindlar. Mr A's

ögon smalnar när han vrider gasen i botten och snärtar till på kopplingen för att få upp framhjulet över hindret. Han misstar sig på den effekt Sachsen levererar och istället försvinner bakhjulet i en vanskligt bred "powerslide". Framhjulet försvinner ner emellan rillorna och han är fast! Nu är goda råd dyra. Mr A, som förberett sig noga, slår lite promillebooster i tanken. Med uppbärande av sina sista krafter tar han upp mopeden ur den förrådiska fällan och sparkar igång besten. Nu låter motorn som ett nykastrat vildsvin. Han försvinner i horisonten, under konstant acceleration med framhjulet hjälpligt touchande asfalten. Nu gäller det! Jag svischar förbi gårdar och skirt gröna åkrar som panoreras genom mitt fönster. I stolsfickan framför ligger ett utläst ex av Länsstrafikens "Hit och Dit". Föga kan jag föreställa mig hur samtidigt en ensam mopedförare kryper ihop och blir ett med sitt fordon under kampen mot klockan, överkörda igelkottar och Bengtssons Massey Ferguson. Bussen saktar strax ned och vi rullar in i Harlösa. Framme vid Grand Café syns en välbekant siluett. Det är bara att buga sig inför denne raketman som gör det omöjliga möjligt. Mr A har gjort det igen! På exakt 36 minuter och 49 sekunder. Drygt 4 minuter under 155:ans tid.

nr 661/MC

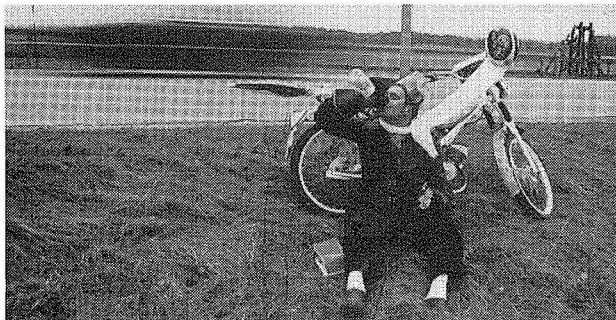
På nästa sida har vi sammanställt en foto kavalkad. Alla bilder är tagna av Cucciolos spionsatellit CRC



När den kommersiella tidningen SuperBall fick veta om denna körning försökte man göra om samma sak fast något värre. Det enda det hela resulterade i var en riktig praktvurpa. Enligt vår källa lär deras chefredaktör Jerry gjort allt som stått i hans makt för att tysta ned saken utan att lyckas. Vi har fått tag i bildbevis. Titta och njut. Foto: Fredrik L /S.B

Cucciolo vill åter igen varna våra läsare för att försöka att genomföra något liknande. Viktigt, använd alltid hjälm, motorcykelglasögon med tillhörande tratt och skyddande klädsel när du kör. Cucciolo vill att du ska köra säkert, med respekt för miljö och medtrafikanter. Bilderna visar professionella förare. Det krävs lång och dicyplinerad träning och kan medföra direkt livsfara vid försök att genomföra dylika evenemang. Använd också alltid kondom vid sex, skyddshandskar vid användandet av sax, glasögon vid hanhavande av pennor och hörselskydd vid tv-tittande. Kom ihåg, vi varnade dig ! /Redax.

PRIMO ORIGINALE SIGNORE A



"Mr A tar en kort paus och tillfredställer kaloriintaget med korvmacka och energidryck."

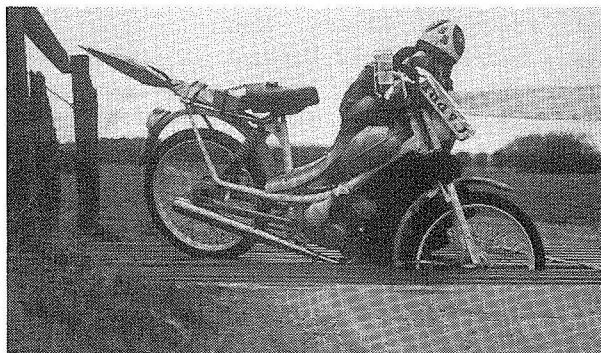


Originale Signore A har gjort det igen !



ILLUMINAZIONE/CONSIGLIO TECNICO

Esset i ärmen - Promilleboostern

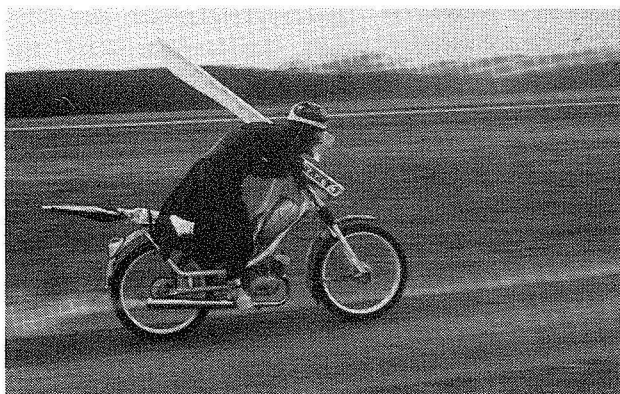


Dati Tecnico:

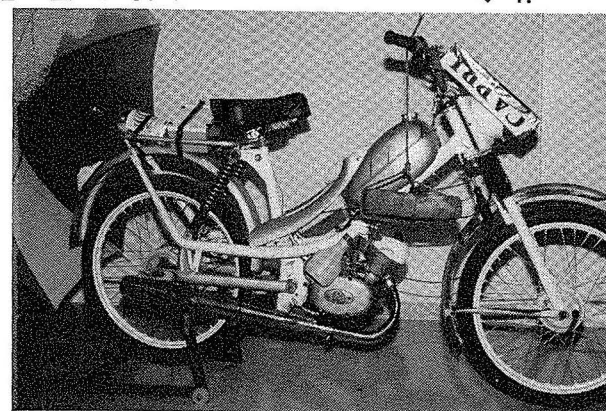
1. ↻ 2. ↓ 3. ↓

↓ 4.

↻ 5.



Struten gör sitt jobb i + 200



1. Bromsskärm
2. Promillebooster
3. Korvmacka (Salami)
4. Farthållare
5. Antilaser
6. Extrakylning (Vidareutveckling av CRC's vatteninsprutning)

↻ 6.

FOGARTY'S FAVORITER

Favoritdatum: Hans födelsedag naturligt-vis, 1 juli (-66).

Mat: Italiensk, kinesisk, Englands nationalrätt; Fish and chips. Men hans riktiga favoriträtt är Pig's trotters - grissfossingar !!

Frukost: Flingor, framförallt Cocopops och rostigt bröd.

Dricka: Öl på flaska -Bud eller Miller. Å jag som trodde att det bara var amerikanare som drack vatten !!

Hobby's: Motocross, fotboll (vad annars när man kommer från detta land ??) men även att spela squash.

Cyklar: Duce's nionde monster, Husqvarna och en Höna 250 cross.

Bilar: BMW M 3 och en 300.000 kronors husbil, som faktiskt är till salu. Världsmästaren funderar på en Porsche...

Musik: Han lyssnar på det som är populärt för tillfället, Oasis exempelvis.

Tv: För det mesta någon film på Sky's filmkanal men också sport på samma bolags sportkanal.

"Foggy" har svårt för att se road racing på "burken" för han vet att reportrarna får det fel, under alla omständigheter. Märks att han inte tittat på svenska sportsändningar -men det är klart det sänds ju aldrig något...

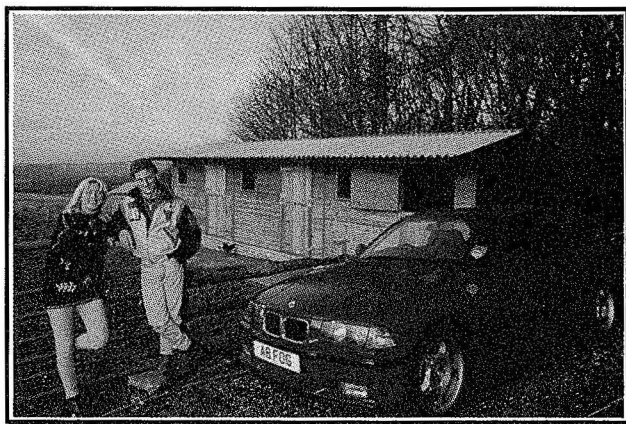
Film: Lejonkungen, vad annars...??

Namn: Colin, namnet har han gett en kackerlacka och sina tio grisar... Detta för att visa sin respekt (? !) för Colin Edwards som körde Yama i årets WSB.

Fotbollslag: Man United, som man säger i England. "Foggy" spelade själv och var riktigt bra - som hatade att förlora...

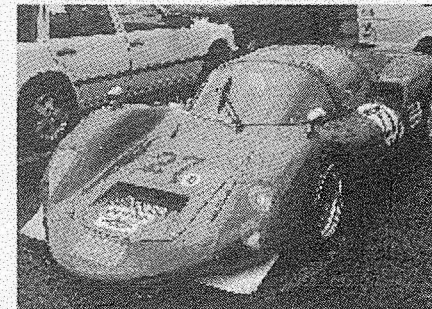
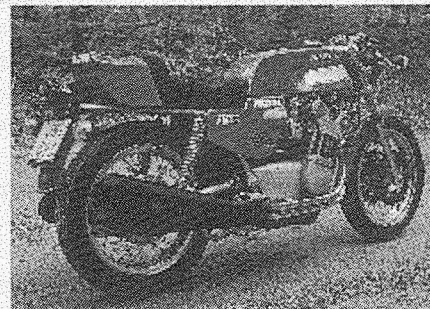
Drog: SEGER !!

Efter att ha läst detta inser vi alla varför han skall köra tillsammans med Aaron Slight i Höna's stall nu under -96. Lycka till hälsar vi från redaktionen -för vi vet vem som kommer att kör Duccen nästa år, den Fogarty får kämpa emot... /Redacc



På bilden ser vi "Foggy" med fru BMW M trean samt grishuset !!

The Legends live on!
Chequered



Tidningen för dig som gillar

Klassiska Sport- & Racingfordon

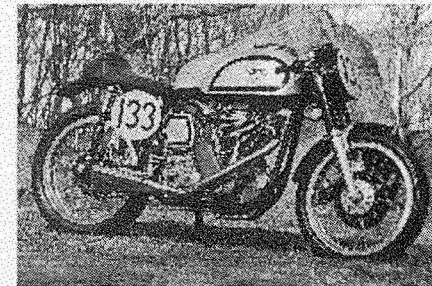
Den enda motortidningen som enbart skriver om klassiska sport och racingfordon, både bil och mc!
Tidningen som går på djupet när det gäller källforskningen!

Prenumerera nu
till det låga priset

210:—/år
4 nummer

Pg. 634 94 77-7

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



KUNGSIDAN

Tyska är inte ett vackert språk men ett ord har dom lyckats med **Königswellen**. Därav kommer namnet på denna sida **Kamskaft** är det svenska namnet på detta mästerliga system som är så mycket bättre än gummirem. Denna sida är tänkt som en åter-kommande inlägg för att de äldre cyklarnas väl. Välkomna att skicka bidrag.

Andra som håller de äldre konstruktionerna under sina beskyddande vingar är Australien & Nya Zeeland Detta märks tydligt i tidningen **STREETBIKE**. Den store motor-konstruktören Britten-salig i minnesade tidigt att **DUKATI** gjorde ett stort misstag när de lade ner kamskaftserien. VEE-TWO är en firma i PERTH som också delar denna mening & gör mycket godis till kamskaftare.

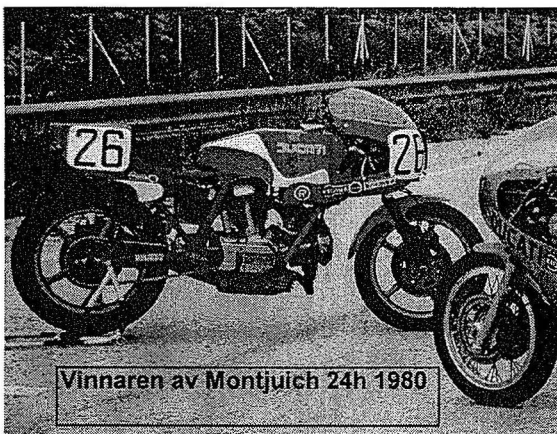
Själv har jag ett "enduranceprojekt"

för min **SPORT DESMO**. Nästa steg i bygget är att byta flygtanklocket till dubbla tanklock à la endurance. Har du ett "gammalt" tanklock liggande så ring. Jag har även sett en MHR i Stockholm med en snygg endurance-lösning på

oljafyllning, han får gärna komma med lite praktiska tips.

Ett svårare steg till endurance replika är att bli av med den hemska startmotorn. Så är det någon som har en kick över så är jag mycket intresserad **Evenemang** speciellt lämpliga för kamskaftare r förutom alla Classic race ;

- Ölandstripp med besök hos Torbjörn Lindgren ?
- Båstad Classic "car" show
- Classic träff vid Tjolöholm, Göteborg



VI HÖRS Johan Genestig

DUKATI
(DUCK - ANKA)

Det fanns tydligen ett intresse angående Kortebäcks bygge eftersom jag fått samtal där man frågat hur det går för Herrn. Ramen är som jag tidigare skrev helt byggd och designad av Pelle själv. Han har dock lånat boken "The untold story" av undertecknad (Meddelande till Pelle - jag tar gärna tillbaks boken ...hrm). Så källan och inspirationen kommer av andra Ducati modeller.

På rekommendationer av besiktningsmännen på SFRO har han valt att inte använda kromolybdenrör då dessa måste efterbehandlas i ugn. Därför har vikten på enbart ramen blivit "höga" 15 kg, 19 inkl sving.

Peter Lindqvist har gjort det mesta av svetsjobbet, han hade dock det ganska tacksamt då Pelle hade gjort ett utomordentligt förarbete. Bensintanken är specialbeställ "F1" tank, modifierad redan från fabriken av Harris efter Pelles mått, en mycket snygg historia ! Två stycken uppsättningar sadlar kommer att finnas, en skjuts (ja, han håller på prasslar) och en renodlad monosadel.

Ljuddämparna, två stycken Lafranconi, är egentligen avsedda för att sitta på en MotoGuzzi, ger bygget ett modernare utseende. Svingen som modifierats kommer ursprungligen från Suzuki's GSX750EF den har kortats i båda ändarna för att ge rätt hjulbas. På den sitter en Marzocchi stötdämpare. Även framgaffeln är av den stenhårda fabriken märke.

Fälgarna kommer tyvärr också att bli Sujukis, från en tidig GSXR. Han har därför ett stycke Campangolo framfälg till salu ! Förknasarna (som vi kallar dem) är Dell'Ortos PHM40'or med transparenta flottörhus, då Pelle är inte så lite glad i plastatriljapper.

Glädjande nog är Pelle med undantag av Svingen och fälgarna noga med att enbart använda Italienska prylar, vilket borgar för att högen kommer att fungera i sommar. Vi återkommer när det är dags för det först steget in i byråkratins outgrundliga väg.

/Redac

POLISENS LASERPISTOL

Under -95 har polisens laserpistol använts i större utsträckning och det märks; 150 000 har åkt fast i fartkontroller...

1994 var det "bara" 120 000 personer som fastnat i polisens lasernet.

För dem som kanske inte läser alla svenska mc-tidningar, Mc-nytt hade tillsammans med ams - biltidning, testat laser'n.

Laserpistolen ger automatiskt en "rabatt" på tre km/h från det som mätts. I Tyskland har ams systertidning, med samma namn, lyckats mäta upp hus som "kört" i 17 km/h... Polisen i Tyskland har slutat använda dessa pistoler efter det avslöjandet.

Den svenska polisen använder en snarlik (lite mer avancerad programvara) !! Men vi skall vara helt på det klara med att laser'n är **kusligt exakt**, när den väl fått "kontakt" !!

Två sätt att klara sig från att "fångas av en röd prick i pannan"..., enl. dessa tidningar.

Kortfattat; med bil skall man ha starka, kraftiga extraljus (Bosch Profi med 100 watts lampor). Dessa skall vara påslagna, då klarar inte laser'n av att ta mätpunkt på bilen. Ljuset gör att laserpistolen's strålar (250 st. per sekund) får svårt att hitta en yta där den kan mäta. Har man dessutom en låg rundad front som ex:vis Citroën eller Porsche så blir det ännu svårare

(märk väl att jag inte skriver ordet: *Typ*, detta ord som någon haft den dåliga smaken att börja använda i alla konstiga sammanhang. Det har INTE i den svenska vokabulären att göra !!).

Är det istället en fyrkantig låda så har laser'n det lättare att mäta på de stora plåtytorna. Kanske ett bra argument för att byta bort volvo'n ??

Det andra sättet är att skaffa sig en illegal laseravskärmare, ca 2.500 pengars...

Motorcyklar är ännu svårare att mäta i och med den mindre yta man kan mäta mot. Vid halvljus mätte man skrämmande exakt hastigheten och det var lätt att finna mätpunkt (vid testen använde "M-Nytt" ett femte hjul på mc:n). Vid helljus fick polismannen mäta på hjälmen för att överhuvudtaget kunna få mätpunkt. Om man då lägger sig ner bakom kåpan och har helljuset på - ingen mätning. M-Nytt testade på två olika cyklar, en Kwak och Bumsen's enstånke-höghjuling !! Bägge var lika svåra att få mätpunkt på vid helljus och liggande förare...

Snabbfakta:

*Böter för att köra med helljus, man bländar mötande är 600 kronor !!

*Böter fortkörning upp till 40 km/h - 1200:-

*Körkortindsdragning; 21 km/h för fort på sträcka med 30 km:s hastighetsbegränsning.

*Stopplik som inte följs kostar 1.000 pengar.

*Omkörning vid obehäkat övergångsställe kostar också tusen kulor.

*Trafikljus som lyser rött och om du då överträder detta så blir det tolvhundra kronor till staten.

*Antal laser i Sverige: 234 stycken. Kostar 70.000 och mäter upp till 480 km/h...

Ams intervjuar även en polis som själv tycker att laserpistolen är ett "dåligt" vapen mot fortkörarna. Hans argument är följande:

Relativt sett, en person kan köra slarvigt och orsaka en olycka men klarar körkortet...

Kör han däremot 31 km för fort - hejdå körkort.

Om en tjuv begår inbrott, misshandlar en person, snor en bil och drar från scenen för brottet samtidigt som han kör för fort, blir fortkörningen *avskriven* i väntan på rättegång för de övriga brotten...

Blir tjuven då inte fälld för de grövre brotten är fortkörningen fortfarande avskriven (vilka signaler ger det till folk i samhället ??/Redacc) !!

Äldre förare (gäller inte alla äldre förare/Redacc) som kanske har långsammare reaktioner och sämre syn kan ställa till det i trafiken. Tyvärr vill de folkvalda inte införa läkarkontroller, var trafiksäkerhet det viktigaste målet skulle detta vara ett enkelt sätt att "ta dem ur systemet".

Sen kommer vi till den mer tvivelaktiga punkten; Andra brottslingar (läs grova) skyller mer än gärna på varandra för att förhålla rättegångar och göra det svårare för polisen. Herr polisen menar att alla som åker fast skall överklaga - systemet kommer i gungning.

Berättar också om poliser som "gör karriär" på antal fortkörare man tagit...

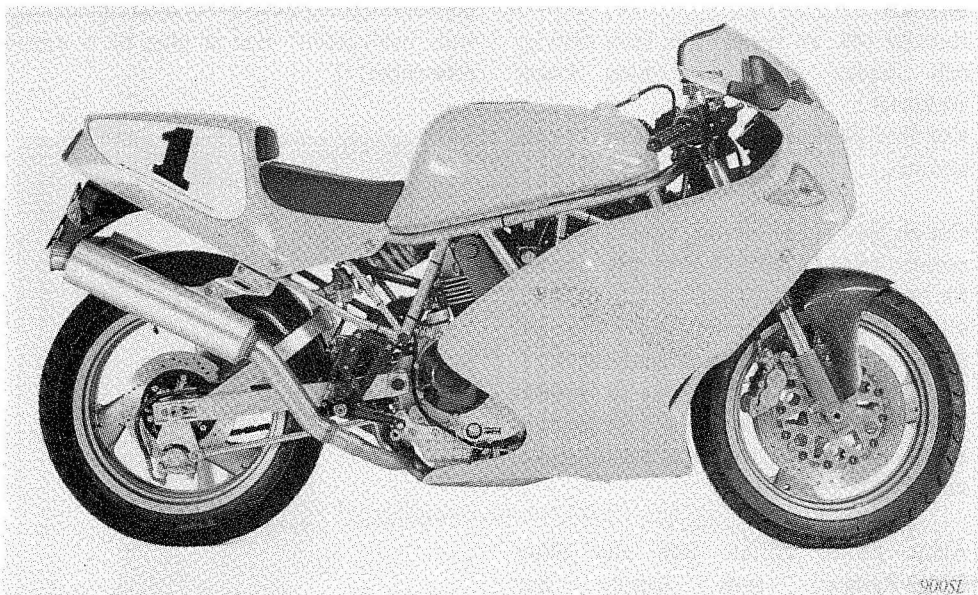
Om nu medlemmarna i denna hederliga klubb följer dessa "råd" är upp till var och en (tack å lov/Redacc) !! Men det är först efter indragning av körkort man upptäcker vad "bakbunden" man är utan kk (- egen erfarenhet) !!



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 ÅR 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

Smått om Moto Guzzi - 96

Informationen baseras på en intervju med Arnold o Sacchi, chef på "GBM Moto Guzzi".

För att muta in oss hade vi först skickat ner en låda hemkört och skrivit Grappa på lådan. Eftersom Arne var väldigt glad när vi ringde antar vi att han ännu inte smakat på skiten.....Detta hann vi iallafall få ur honom innan telefonledningarna till Italien gav upp.

* 1100 Sport. Insprutade versionen kommer att finnas tillgänglig fr.o.m april. (trodde vi redan hade släppts, men vi ville inte verka dumma och fråga så elementära saker. Kan det vara så att den högra handen inte vet vad den vänstra....)

* "V10 Centauro" och den uppdaterade "California" (Bromsar och fjädring) kommer att lanseras i september.

* En bränsleinsprutad 750 Custom hoj kommer att visas i Köln, baserad på deras "aereonautic engine"

(? Redac har ingen aning om vad han menade men höll god min....)

Detta skall iallfall vara startskottet för "all purpose" fordon.

* 1997 kommer en ny GT.

* Mr Sacchi säger också I intervjun att Guzzi jobbar för att bli ISO 9000 certifierade och detta skall vara ett bevis på hur mycket kvaliteten förbättrats.

Antalet hojar som lämnade bandet '95 var 5500 stycken. Detta skall ställas mot de 3900 stycken som lämnade fabriken '94. Målet är att tillverka 7000 hojar år '96.

Om det är något du undrar över ?

- Ring inte Redac !



**Jag har också gjort så där !
Vaddå ?**

**Tappat Guzzin så att
den blivit stående på Moto(r)
Cylindern.**

/R rRrRedax

Tjena!

Här kommer ett bidrag till tidningen. Ett recept, klippt och skuret för att passa en DUCCE-biker.

Cucciolos expert panel bestående av garvade Ducatister förstod först inte insändarens avsikt. Det var inte förrän vi slutat söka efter ordet "kaka" och "recept" i våra verkstadshandböcker och Karlebo handbok, vi höll faktiskt på gick igenom hela Svemos motorkalendrar från 79-94 då min käresta som vanligt skulle spela Besserwisser och givetvis nämna att saken som å syftades - dvs "kaka" gick att äta, och kunde med fördel tillagas i rummet som jag aldrig förstått nyttan av. Nåväl efter en noga genomgång av fröken så skred vi till verket (vad får man inte genomlida). Huruvida vi lyckades eller ej går inte att bedöma eftersom vi i den övrigt så experta panelen helt saknade referens ramar. Sådär när vi tittar tillbaks kan vi bara konstatera att en varningensfinger är på sin plats. Det går åt en anseelig mängd verktyg, tålmod och kunnande. Har ni t.ex. inga som helst erfarenheter av att ställa lyftventilerna på 888 SP4 - SP5 så bör ni avstå. Emellertid bjöd vi senaste gången min svärmor på skapelsen och det är exakt tre månader och fem dagar sedan hon var hit sist. Det finns alltså en hel del att tjäna. Till spriten använd gärna Grappa ! Ett annat tips är att inte använda bunke i slagfast ABS Hammarplast som en i vår panel först gjorde, typisk 916 åkare. Nåväl här kommer det.....

EN HELT VANLIG JÄVLA KAKA

Delar av Cucciolos expertpanel

Ett ägghelvete

1 dl. sur kakao

så lite smör som möjligt

socker

ingen jävla mandel iallafall

2 dl. bakpulver

1 pkt. fula russin

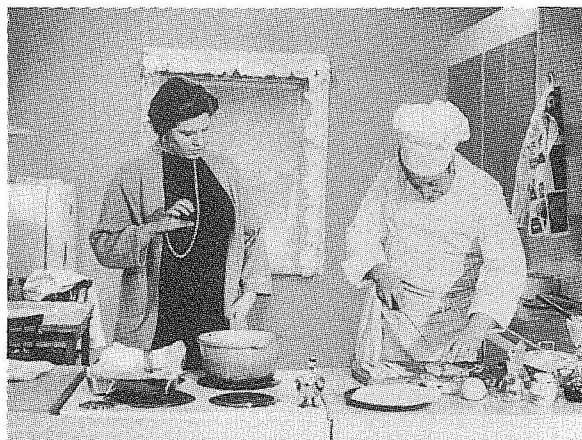
1,5 dl. allerginötter

Fyllning:

1 dl. tradigt vaniljsocker

1 melon eller något

Sprit



Håll nästan allt i en bunke och kör med elvispen (eller

slagborrmaskin /Redac) i en kvart.Grädda direkt i bunken. (OBS tidigare varningen / Redac). Skit i att smöra och bröa, kakhelvetet fastnar ända! Dunka ut skiten på matbordet om du kan... Ganera med krossad melon och sprit.

Om den går att äta? Prova och smaka... //Magnus

**DUKAT FÖR ITALIENFEST
I BROMÖLLA...**

CLAESSON'S

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

MÅNGA AV NÄSTA ÅRS HOJAR REDAN PÅ PLATS

BULLER FRÅN MEDLEMMARNA

Hejsan Cucciolo !

Jag skriver med anledning av "Micke på Mickelgårds" artikel som handlar om småflickor som p.gr. av den för i övrigt ypperliga serien "Beverly Hill" skulle bli betuttade i Ducati samt dess förare. Vad jag inte förstår, vad är problemet ?

Helmer Pedo Fil. Doktorand

Cucciolo:

Inte den allsvetande Redac heller så vi lät frågan gå vidare till MW själv.

MW:

Bäste herr Helmer P.F. Att det skulle vara ett problem att småflickor attraheras av Ducati är en uppfattning som får stå helt för dig själv. Har du provat? Problemet uppstår endast om man har en en-sits. Dessa hojar har en hög imp-faktor. Men vad hjälper det när man får stå där ensam när polarna drar iväg med brudarna?

Micke från Mickelgårds

Bästa styrelse

Jag har en längre tid givit Er mitt fulla förtroende för Edert sätt att sköta verksamheten. Jag har betalt medlemsavgiften och varit en god medborgare och make. Barn tycker om mig och chefen tryckte min hand på julfesten. Jag måste framhålla att Er förträffliga tidning är alltid till stor glädje och förströelse

/Anonym

Cucciolo:

Normalt tar vi inte in anonyma brev men då personen ifråga så rättrådigt säger sanningen om Cucciolo så är det väl bara att acceptera detta. Om jag inte visste bättre skulle man kunna tro att detta har styrelsen själva skickat in för att bättra på sin image, den verkar vara viktig om man ser på tidigare nr av förra redaktörn, hrm..

Redax

Insändare:

Idoler i klubben har det funnits genom tiderna, och när vi nu fått en ny styrelse att dyrka vore det väl på sin plats med lite idolbilder. Kanske några rader om vilka fruntimmer styret tycker ser bra ut och vilken kost den föredrar. Framför allt bilder. Kanske några teckningar kunde vara ett nytt grepp att presentera styrelsen på, om nu någon skulle (mot förmodan) tröttna på att se vår nya styrelse i bild.

En okänd beundrare

Cucciolo

Det här är iallafall ingen anonym insändare, bara okänd ! Visst, vi på redaktionen vänder också våra mattor mot Malmö... Men idolbilder? Det är väl ändå att ta i. Du ska passa på att beställa dubletter av nr 4'a och 5'a-95. Styrelsen har för säkerhets skull sett till att trycka upp extra många ex. av dessa, utifall någon råkat missa hur de ser ut. Vilken tur du har ! Beställ genast av TT. Däremot kan vi tänka oss att utöka servicen gentemot våra läsare genom att publicera nakenbilder, som posters, på utvalda styrelsemedlemar, om så läsarna kräver detta. Ring Hesterskog så fixar han detta. Kom ihåg, styrelsen jobbar för dig.

P.S

RYMDMATERIAL

I en kultur långt borta i väst anser man att "nothing substitutes cubic inches". Så humpar man i en ännu större motor och när inte det räcker så borrar man lite till. Att en stor motor väger mer än en liten hör liksom inte till saken. För att bli värst bland rivstartarna så tar man till knep som att syradoppa karosserna tex. Det anses att bästa sättet att reducera vikten är att minska lite grann överallt.

Det kan behövas med tanke på vad de använda motorerna väger. Man kan ju vilja minska vikten på sin tvåhjuliga klenod. Ett enkelt sätt är att byta ut alla skruvar mot andra av lättare material. Stål är tungt men billigt och förekommer överallt. Rostfritt stål kan passa i vissa applikationer men det

...gillar färger har hittat rätt...

medför ingen viktbesparing så det hoppar vi över. Aluminium väger bara omkring en tredjedel jämfört med stål. I synnerhet eloxerad aluminium är korrosionsbeständig, och den som gillar färger har hittat rätt material här. Tyvärr är hållfastheten inte jämförbar. Sträckgränsen, dvs den belastning där

materialet blir plastiskt, ligger ca 25-50% lägre än för en ordinär stålskruv. Det utesluter användning vid högt belastade förband, men motorkåpor skall ju endast vara oljetäta och där finns många skruvar så det är en given användning. Alldeles enkelt är inte bytet. Man får använda fingertoppskänsla vid monteringen. Högvärdiga verktyg är en förutsättning annars drar man lätt nyckelgreppet runt. Rejsare använder aldrig aluskrivar.

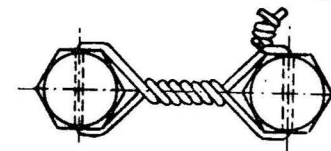


Fig. 2:43. Säkring med låsstråd.

Inget är väl förargligare, mitt i stridens hetta, än en avdragen stump som måste borraras ur. Dessutom åter dom på gängan så preparering med grafit eller MOLYBDENDISULFID anbefalles.

Om allt görs vetenskapligt så kan lättningfetischisten glädja sig länge åt sina vackra skruvar. Priset kan vara vad som helst mellan 7,50 och 15 kronor för en insex M6x30. En känd leverantör är Poggipolini. Inom flygtekniken är titan, numera vardagsmat. Lätt, starkt och fullkomligt korrosionsbeständigt. Till höghållfasta skruvar legeras titanet

med aluminium och vanadium. Vikten är ca 40% lägre än stål. Draghållfastheten uppgår till 1250 N/mm² vilket är jämförbart med högvärdigt stål. Sträckgränsen ligger så högt som 800 N/mm². Förnämligt material alltså.

Bearbetningen är dock ett kinkigt kapitel. Skärande bearbetning är mycket grym mot verktygen. Att säga en titanskruv med bågfil blir mycket dyrbart. Ett par tag och bladet är kaputt. Skallarna på skruvarna kallstukas därför och gängorna rullas. Riktigt förnämliga skruvar eloxeras. Titan äter inte bara verktyg utan också gängor. Eloxeringen minskar denna nackdel. Poggipolini försörjer F1-stallen med högvärdig skruv.

De italienska firmorna motostar och LLS använder just denna typ. Priserna varierar. En M6x30 insex kan kosta 65 kr. (Poggipolini) Men det finns en intressant variant. Ryska skruvar till mindre än halva priset (Revifax). Byter man alla skruvar så blir viktbesparingen ändå inte mer än något hekto. Betänk priset. Större verkan har det om man ger sig på hjulaxlar tex. Kolvarna i bromsoken skulle med fördel kunna ersättas. Varför inte gaffelben. Tänk på DET priset.! Detta har naturligtvis en filosofisk aspekt. Om man iakttog lite återhållsamhet vid matbordet så kanske viktminskningen uppgår till flera kilon. Och med besparad kostnad. Men då har man inga rejsmässiga detaljer att visa upp förstås....

ps 950930

Resor ger något att berätta

Den som reser får något att berätta. Empirisk erfarenhet visar att det stämmer. En inventering, vid säsongens början, gav vid handen att enda huvudbonaden i hushållet utgjordes av en ful tingest som till yttermera visso hade ett emblem från en framstående järngjutande firma på andra sidan västerhavet. Det kostade på att bära den, men nöden har ingen lag. Om man färdas i landet alldeles söder om alperna så finner man snart att kulturen tar sig mångahanda uttryck. Stora travar av maltdrycker på snart sagt alla bensinstationer. Så gott som alltid en bar i anslutning därtill. Mycket praktiskt om man behöver överlägga om lämpligaste färdväg tex. Söder om alperna är det otänkbart att samtala med torr strupe.

På hyllorna i själva bensinavdelningen hittar man inte enbart acqua minerale utan ibland tom huvudbonader med rätt logotyp. DUCATI nämligen. Inte ens Ducatiklubbens regalieavdelning har lyckats anskaffa sådana klädesplagg. Man kan knappast föreställa sig vilket lyft det är, för själen, att uppträda i ett anständigt plagg. Ryggen raknar automatiskt och blicken blir klar och fast. Välbefinnandet ökar kolossalt. Slutsatsen är given. Ut och res!!!

ps 950910

Prövning för själen

Den årliga pärsen närmade sig med stormsteg. Den silverfärgade trotjänaren avsynades i alla viktiga detaljer och så gick färden mot det tämligen närbelägna provstället. Oron gnagde under färden. Skulle bullret räcka? För säkerhets skull hade Tekniska Byrån, med en kraftansträngning, applicerat Santa Monica dämparen i stället för den mera tvivelaktiga dämparen som en del av bekantskapskretsen kallar "besiktningsdämpare". Det finns personer med ovärdiga åsikter i min omgivning. Till all lycka visade sig självaste "verbeseiktaren" och tillkastationschefen ha hand om ruljangsen just denna beaktansvärda dag. Men det såg ut att alldeles spåra ur. Inte ett ord om blinkersens placering. Signalhornet förblev okollat. Passagerarfotpinnarna sadkom inte en blinkning. Inte ens passagerarens sittplats behövde mätas. Oron steg. Det höll på att gå galet. Skulle han inte ens provköra? Nä. Det anlände ett fordon med väldigt extrem cylindervinkel och då anmodades jag att starta och köra rakt fram på planen och låsa bakhjulet. Helst i tiofemton knutar.????!! Lyckligtvis hade jag glömt åt vilket håll växelspaken skulle tryckas så det bar iväg på femman och då stannade motorn. Oddsen steg! Så bänglade jag med choken och fick starta en gång till. Bättre och bättre. Men bakhjulet gick att låsa och när framgaffeln sjönk ihop vid inkörningen i det heliga utrymmet så var pärsen så gott som överstökad. Framgaffeln satt fast och det blinkade både bak och fram. Tom ramnumret stämde. Då!! äntligen

hade "vercheffen" sysslat färdigt med det felkonstruerade fordonet och hämtade en ställning med något som såg ut som ett garnystan på. Och så var äntligen den stora stunden inne! Jag fick starta igen och vrida på, hela fyratusen varv. Med lite råge tom. När detta pågick stirrade chefspersonen intensivt på något som såg ut som en mobiltelefon. Jag hade fel på den punkten. Det var bullermätaren. 106,7 dB sade den blåklädde mannen. Så gick han mot pulpeten och återvände med ett papper och hälsade mig välkommen tillbaka. Saligheten riktigt sken från hans anlete. Tänk att Ducati är så omtyckta tom bland myndigheter att man bereds återbesök sgs omgående. Äntligen visshet. Trotjänaren hade uppfyllt bullernormen med råge. Protokollföraren noterade mätarställningen och utbrast att den har gått långt! Jo, sade jag men vägmätaren har vilat sig vid några tillfällen så autentiska sträckan är drygt 13 000 mil. ETTUSENtrehundra menar du? Nä, 130 000 km då. Den är ju faktiskt född 1980. Jaså, jaha det var långt det. Så tackade jag för att jag fick vrida så häftigt på gasen. Ute på vägen hade körkortet ryckt för ca tretti knutar sen. En tom blick blev hela reaktionen. Ågaren till det konstiga fordonet ryckte liksom till när motorn tände och kom närmare, fast med en undrande blick. "Det var en ovanlig motor. Har nog aldrig sett något liknande." Efter att ha böjt sig ned kom så frågan. "Är den vätskekyld?" Hemvägen valdes att äga rum efter "krokivägen" En mycket lyckad dag. PS / 950618

BORGIO PANIGALE

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

Köpes ej:

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

Pelle: 0922 - 30 002

Tillfälle !

Ducati 900 SS -94, RÖD. 1600 mil.
Nyservad. 2-1. Garanti t.o.m 960622
Nu endast 85.000 kr
Ronny Andersson T.031-84 92 29

(Får jag föreslå att du ringer Per ? >)

Köp inte Thomas Tallins superfina och
dyra Harris-Ducati 750 för då får han råd
att köpa en japansk sportbil, Matta Miata.

Redaktörerna !

Beg. Hydralisk MC-lyft. Lyfter ett ton,
lyfthöjd 1 meter. El-hydralisk. OBS 3-fas.
Pris: 4000 kr.

Bosse Ek Tel: 0581-62 12 00

Säljes ej:

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

Utombordare.
Kortrigg. 60-75 hkr.
Nyare årsmodell.
redax 08-92 09 19

600 - 900 SS
Per # 671 Tel: 031-16 69 14

(Per - Ring Ronny /Redac!)

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:-

ÖRGNPROPPAR EAR 5:-



MÖSSA 70:-

VARM OCH
GO
RÖÖÖÖÖD



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.....

