

# Cucciolo

*Quadrifoglio Verde*

**Nr 2/1996**

**Nr 62 sedan starten**



SVENSKA  
**DUCATI**  
KLUBBEN



Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 600 ex.

### Annonser

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  
Tel: 08-92 09 19, 08-767 89 45. Ev vid akuta tillfällen: 08-753 72 00 (Arbete)  
Skicka gärna bidrag i Word 6.0 på 3.5" Diskett / E-mail: anders.mansen@daab.se  
Sekundärredaktör Peter Hesterskog, telefon 0370-998 78, Ringvägen 2A, Gnosjö

### Styrelse

Ordförande/President: Rikard Nilsson ☎: 046-25 07 25

Adress: Jeppsgård 11, 245 45 Staffanstorps

Kassör/Cashier: Vakant

Sekreterare/Secretary: Magnus Mårlid Mimersg 3 371 38 Karlskrona

Kontaktmännansvarig: 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 500 members in the club.

### Adressändringar/New addresses

Magnus Mårlid, Mimersg 3 371 38 Karlskrona. Sweden

### Tröjor och dekaler

Beställs av Lars Källberg Email: larsk@ava.se, pg 60 44 52-3.

☎: 0226-111 39 Almgatan 16 775 52 AVESTA

### 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 ☎: 0322-711 24, pg 637 82 20-5,  
pris 58 kr och 76 öre / år.

### Bankommitté

Sammanställande: Peter Hesterskog, ☎0370-998 78 (Se "sekundärredaktör")

Lars Källberg, se "tröjor och dekaler"

### Lokala kontaktmän

Norr: Per Skogman, Tornedalsv 490 (!) 953 93 Karungi ; ☎: 0922-300 02

Öster: Tillsv: A. Mansen Ribbings Väg 5 A, Sollentuna, ☎:08-92 09 19

Väster:Ove Hvarfvenius Kapellplatsen 1 C 411 31 GÖTEBORG, ☎: 0303-649 29

Söder: Peter Essy-Ehsing, Vitermölleg 3G 214 42 Malmö ☎: 040 -97 65 08

Cucciolo

# BULLER FRÅN REDAKTÖREN

Så var ännu ett nr i hamn. Fortfarande inte felfria nr, men jag har slutat att jobba på dett. <= Ni ser.

Aldrig har väl så mycket varit på gång i klubbens regi som inför sommaren -96. Absolut bästa sättet att få mest utav klubbmedlemskapet heter engagemang. Testa. En helt ny värld kommer att öppna sig för dig om du bara vågar lyft luren och ringa styrelsen. "Kan jag hjälpa till med något?". Du ska se att ditt så tidigare innehållslösa liv får en ny mening.

Kalendern är inte på något sätt fullständig så ögna igenom detta nr noga så att du inte missar något datum. För mer information terrorisera din lokala kontaktperson, utom han i Öst för det har blivit jag själv.

Då glider vi osökt in på nästa nyhet som är en skandal som vida överträffar Niclas "HåDe" väst. Vår kontaktperson i Öst har avsatts med omedelbar verkan sedan det visat sig att han motarbetat klubben enda intresse. Han har mer eller mindre bestämt sig för att köra Honda moppe till nästa år. Det tunga argumentet var "att man bara behöver ställa ventilerna var 3000 mil" på dylika tingest. Vilken hjälte. Jag vill skjuta honom men ordis var mildare och lät honom löpa. Varför ska vi dras med ryktet som "mc-klubb" om vi inte ens kan leva upp till det ?

**Vi söker därför en ny kontaktperson öst** (Stockholm med omnejd Vi söker dig som

gillar när det händer saker, för klubben är i allra högsta grad en livaktig förening.

Det enda krav vi ställer är att du har ett genuint intresse för Ducati och Italien. Vi kräver inte att du kan Italienska, kör Alfa, eller bara lever på pasta (även om det är en fördel). Arbetsuppgifterna är att vara kontaktperson, arrangera lite vid evenemang som nu 1-maj ? Leta efter borttappade barn etc. Inte så betungande m.a.o. Information och material kommer regelbundet från styrelsen. Åra och berömmelse väntar.

Till ordningen. Det blev tillslut INGEN affär mellan Zell och bröderna C. Däremot har Aprilia senstationellt startat samarbete med Ducati. Den största nyheten är att de tillsammans skall bygga en fabrik i USA, närmare bestämt Huntsville, Alabama. Affären har gått enormt fort att genomföra så man misstänker att det skett i det dolda hela tiden tills nu. Man kommer att ha skilda transportband men utnyttja samma lokaler och "infrastruktur". Det kommer alltså i längre utsträckning att bli en s.k. USA modell och en Europa modell av varje Ducati. All design etc kommer dock fortfarande att skötas av Bologna kontoret.

Det är endast tillverkningen av de för USA avsedda Ducatis som kommer att ske "over there". De första spadtagen kommer göras första måndagen i April, m.a.o nästa vecka (när detta skrivs). Aprilia verkar insett vikten av de ideala klubbars arbete och har därför inbjudit två representanter

från respektive land att delta vid påbörjandet av bygget.

Ducatifabriken står för resa och logi. Som enväldig härskare har jag utsett mig själv och Peter Hesterskog som representanter och får därmed åka. En fullständig rapport kommer senare. Så nu vet ni varför vi inte svara i telefonen.

Tyvärr har vi förlorat en av tidningens "sponsorer". Det var Norr Poolen som inte blivit tilldelade en endaste Ducati. Man förstår att de tyckte det var onödigt att annonsera i Cucciolo. Till de gladare nyheterna hör att vi fått en ny annonsör i detta nr och att ytterligare en ny drake, MotoTech, är på G. Utan annonsörerna skulle vi inte kunna hålla denna klass på klubbtidningen, så stöd dem som stödjer oss.

Som bäst arbetar styrelsen på sammanställningen av den nya medlemsmatrikeln. Har du inte skickat in dina uppgifter ännu, gör det omgående. En nyhet är att det finns på förslag att ta med medlemmarnas "email" adresser, för dem som har sådan. Se sep info i numret.

Klubbsidan blir snart K-märkt om inte Källberg får fart på gumman där hemma.

**Som vanligt, tack alla som gjort detta nr möjligt. Kör vackert. Nu e' ändå våren kommen.**

**Detta nr, "Quadrifoglio Verde", - redaktören presenterar stolt namnet på sin nya vinterskoter. Alfa Romeo, bil med stil. Bra för mig, dåligt för Werkis.**

Medarbetare: (Som gjorde det)

Mikael Werkelin      Gnälliga insändare  
Hans Jartoft            (APE50 plus Buller)  
Niclas Cederlund      (Allt och inget)  
Per Skogman            (P.S)  
Carola Carlsson        (Isle of Man)  
Peter Hesterskog      (Skvaller, RR.....)  
TomasSandell          (Nurburgring)  
Styrelsen: Richard, Genestig mfl.....

Framsidan: Rose och Piaggon

Baksidan: Nr bana, Isle of Man TT.

Innehållsförteckning:

Styrelsen har ordet	Sid Sex , Fniss
Kalender	10
Skvaller, skvaller	11
Resultatlista, Ktk Go-kart	20
APE50	22
Buller från Generalen	24
Profilen	28
Nurburgring	30
Isle of Man forts	35
Ristorante rips	40
1-maj, Allt du behöver veta	41
Kungssidan	42
Buller från medlemmarna	44
MH's bike såld.	50
P.S	52
Borgio	61
Klubbprylar	63
Nr Bana	64
Nu är det faktiskt slut !	

**Nästa nr (3/96):** Benelli, Test: 900 SS å Monster. Massor av skvaller. Livet på landet. Info om nya 80 dB regeln så fort jag lugnat ner mig. Stoppa pressarna sista April.... Hejåhå.

# BULLER FRÅN STYRELSEN

1:A MAJ

MÄSSOR .....

SYD: Karlskronagänget träffas kl. 10.00 vid Mc Donalds i Karlskrona och kör ut på riksväg 30. Passerar Bredåkra kyrka (norr om Ronneby) runt kl. 11.30. Sedan stannar de till hos Ove's Motor i Olofström c:a kl. 12.30. Malmögänget träffas på Stortorget i Malmö kl. 11.00. Ungefär kl. 11.30 bär det iväg ut på småvägar ända fram till Café Annorlunda, i Kivik. Här träffas båda gängen och förhoppningsvis fler Ducatister kl. 14.00 då kaffet ska vara varmt. Ring gärna till Magnus, Peter eller Rikard i styrelsen och anmäl att du kommer, så att vi kan boka upp hela caféet. Möt upp på förmiddagen med full tank och varma däck.

VÄSTER: Boende i Göteborgstrakten träffas på Götaplatsen i Göteborg kl. 11.00. Eventuella frågor besvaras av kontaktmannen, Ove Hvarfvenius.

ÖSTER: **SE SIDAN 41 FÖR MER INFORMATION ANG 1 MAJ.**

NORR: Här träffas man hemma hos kontaktmannen Pelle Skogman så fort solen gått upp, det vill säga runt elvtiden. Därefter blir det operation "skotta fram verksta'n" där klenoden står. Detta ska enligt beräkningarna kunna vara klart innan "lampan" släcks igen ett par timmar senare. Medtag skyffel och stearinljus.

När första riktiga "vårkörningen" är planerad berättar Pelle bara på telefon, 0922-300 02.

.....har det varit på Ove's i Olofström, Motor Show i Göteborg och senast hos Claessons i Bromölla. Resultatet blev ju naturligtvis som vanligt när SDK är med, - vansinnigt mycket folk. Ett stort TACK till alla som varit med och släpat, burit, ljugit och skrytet.

## VÅRRESA

Kristiflygarhelgen, 16-19/5, ska vi dra ner till Tyskland och slita gummi på krokvägar, dricka en eller två pilsner, äta schnitzel och kanske till och med lägga några varv på Nürburgring.

Uppsamling sker den 15:e (på kvällen) på Stortorget i Malmö, i samband med "onsdagsträffen". Dagen efter tar vi oss via Danmark och Italmoto i Hannover ner till krokvägarna i Hartz, där vi oxå övernattar.

Nästa dag rullar vi ungefär 50 mil rolig väg ända ner till Adenau.

På lördagen inspekterar vi omgivningarna och hoppas på att Renntaxi'n är på plats. På kvällen blir det givetvis partaj i gammal god "vårresestil". Måste man därefter jobba på måndagen är söndagen lämplig att använda till hemresa. Vi bokar gärna båtar, övernattningar m.m. och då är senaste bindande anmälningssdag den 1/5. Är du sugen och har frågor, eller vill anmäla dig direkt, hör av dig till Rikard i styrelsen.

Ett litet tips, för dig som har gått om semesterdagar och D-mark, är att det helgen innan, 11-12/5, är Pro Superbike-race på Hockenheimbanan.

Detta är bara c:a 20 mil söder om "Ringan" och här ska Cralle köra skiten av alla gamla kompisar å några till.

## "ONSDAGSTRÄFFAR"

Malmögänget har under vintern träffats varannan onsdag, men från och med mitten av mars är ordningen återställd. Varje vecka alltså. Man träffas på Stortorget/Mellow Yellow för en fika mellan kl. 18.00-18.30. Därefter blir det som vanligt 10-15 mils åkning på goa vägar.

Ryktet säger att Göteborgarna oxå har någon sorts träff. Vill ni ha med fler Ducatister kan ni höra av er till kontaktman-väst, Ove, eller till någon i styrelsen.

De i öst har ju alltid varit lite säregna, kolla bara på kontaktmannen som vi trodde var en hyvens kille. Nu har vi ryktesvägen hört att han sålt sitt "Monster" och köpt en Höna någonting. 2/6 av styrelsen spydde i en hel natt nere i Thailand, när de nåddes av beskedet. Klart att han inte vågade höra av sig till oss, svansen sitter väl fastklistrad mellan benen vid det här laget. Fortare än kvick åkte han ut ur sida tre i alla fall. Primär-Redacctören tar över så länge. Tur att det finns säkrare kort (?), men vi längre söderut undrar ändå. -Har ni inget mer än McDonalds på Sveavägen i stan där knugen bor, eller ??

## VINTER-KUST TILL KUST

Du som inte var där missade verkligen något, här kan vi bara tillkännage att vinnare i gocarttävlingen blev Mikael Svalenius från Lund. Hade han möjligen

"tjuvtränat" ?? Vem som vann nattens race i baren blev aldrig utklarat !?

## VÄSTKUSTPASTA

"Mittemellanonsdagsträff" hålls den 29/5 på AL-FRESCO restaurangen i Varberg. Restaurangen är bokad från kl. 19.30 och ligger på Bäckgatan 36 mitt i centrum. Bor du i närheten så tanka hojen och kom hit och se till så att vi lyckas fylla hela stället. Göteborgarna samlas på Götaplatsen kl. 18.00. Frågor -ring Ove (kont.man väst). Malmögänget träffas på Milstolpen, utmed E6:an mellan Landskrona och Helsingborg kl. 17.30. Frågor -ring Peter eller Rikard (styrelsen).

## BANKÖRNING

Årets stora bankörningshelg där, vi själva gasar, går av stapeln den 15-16/6 på Anderstorpsbanan. Då är det egentligen "Allmänhetens åkning" då alltså även japshojar har tillstånd att yla fritt. För att råda bot på detta elände har bankommittén sett till så att endast ljuv ducatumusik är tillåten mellan klockan 9-10, 13-14 och 17-18 (båda dagarna). Däremellan spelas såklart Ducati-Passions. För att upprätthålla ordningen har vi arrangerat egna instruktörer. Dessa är Anders Sturesson på sin trimmade 916 SP, Peter Sköld på sin nyinköpta 916 fabriksräcer och förhoppningsvis även Christer "Cralle" Lindholm på DNL-Duccen. Teknisk coordinator, är som alltid, vid sådana här tillfällen Peter Hesterskog. Tag med liggunderlag och sovsäck eftersom en närbelägen storstuga med all övrig tänkbar lyx är hyrd för övernattning. Frågor besvaras av Peter i bankommittén. Obligatorisk Italiensk

anmälan är nödvändig, det vill säga -ingen alls.

## CLASSIC CAR SHOW

Samling sker hos Ove's Motor i Olofström kl. 10.00 fredagen den 5/7. Förmiddagens aktiviteter håller Ove's Motor i och de brukar ju inte gå av för hackor. Efter garanterat välbehövlig lunch (runt 13.00) bär det ut på krokiga vägar längs den skånska myllan. Lagom till kvällsmaten kommer vi sedan fram till ännu en storstuga. Denna är mycket vackert belägen på Hallandsåsens södra sluttning. Även här är det lämpligt att ha med sig liggunderlag och sovepåse. "Tidigt" dagen efter mullrar vi över backen och ner genom skogen på andra sidan åsen till Båstad. Inne på utställningen håller vi till runt vårt röd-vit-gröna skryttält och bjuder traditions-mässigt på musik varje heltimma. Frågor besvaras av Peter eller Rikard ur styrelsen. Anmälan görs senast den 15/6 till samma personer.

## KLUBBEN VÄXER

Sist vi kontrollräknade, i början av december, var vi 429 st. Tills idag, 7/3, har vi fått in 50 nya medlemmar. Detta betyder att vi totalt skulle närma oss 500 st. Men alla "gamla" har ännu inte betalt så den exakta siffran svävar. Deadline för er, om ni vill komma med i den nya medlemmatrikeln, har egentligen gått ut men om ni betalar direkt finns det en teoretare. Brådis alltså !! För er som inte pröjsar är detta sista påminnelsen och Cucciolo uteblir alltså också framöver.

## ÅRSMÖTE -96

Tidpunkten är sista helgen i augusti och platsen kommer så klart att bli någonstans centralt i södra Sverige.

## ÖLANDSTUR

Nu är helgen bestämd och det blir den 20-21/7. Johan (styrelsen) och Per Bronge i Kalmar (0480-123 89) planerar för fullt. Har du tips så roffa åt dig klykan och fingra lite lätt på knapparna. Båda har anställda svarare.

-96

## ÅRSMÄRKEN ....

..... att sätta på medlemskortet kommer att skickas ut med nästa Cucciolo eller med matrikeln om den skulle hinna före.

*Håll utkik efter en liten guling.*

## OTYDLIGT

Eftersom alla medlemmar fått ett nytt inbetalningskort, för -96, och vi inte varit riktigt tydliga har vi självfallet fått påringning. Följande gäller: Du som är ny färsk medlem och betalade din årsavgift sent -95 behöver självfallet inte betala 200 kronor till för -96, om du absolut inte tvunget vill. Detta gäller för alla som har medlemsnummer från och med 878 och högre. Fortfarande osäker, ring Rikard.

## Räcersvenskar på 916 -96

Som alla vet så sponsrar vi Anders Sturesson i Scandinavian Open/SM och Håkan Månsson i Classic. Hojarna kommer inte gå att ta miste på eftersom det blir stora loggor på sidokåporna. En annan medlem, Peter Sköld, har ju inte bara trimmat Sturessons hoj utan även köpt en riktig 916

Racing. Självklart ska den också luftas på tävlingsbanorna under året. Senast i raden att på hojen göra reklam för oss är Cralle i Tyska Pro Superbike.

Teamchefen för DNL-stallet, Wolfgang, gav sitt samtycke till idén och köpte sedan också några hundra cd-skivor. Bra påg. Av förklarliga själ är det inte de allra största märkena som kommer att pryda Cralles hoj, men det är de enda flerfärgade. Alla andra sponsorer ska enligt källorna vara vita. Gräde på moset är att serien kommer att direktsändas i TV under säsongen.

## STYRELSEMÖTEN

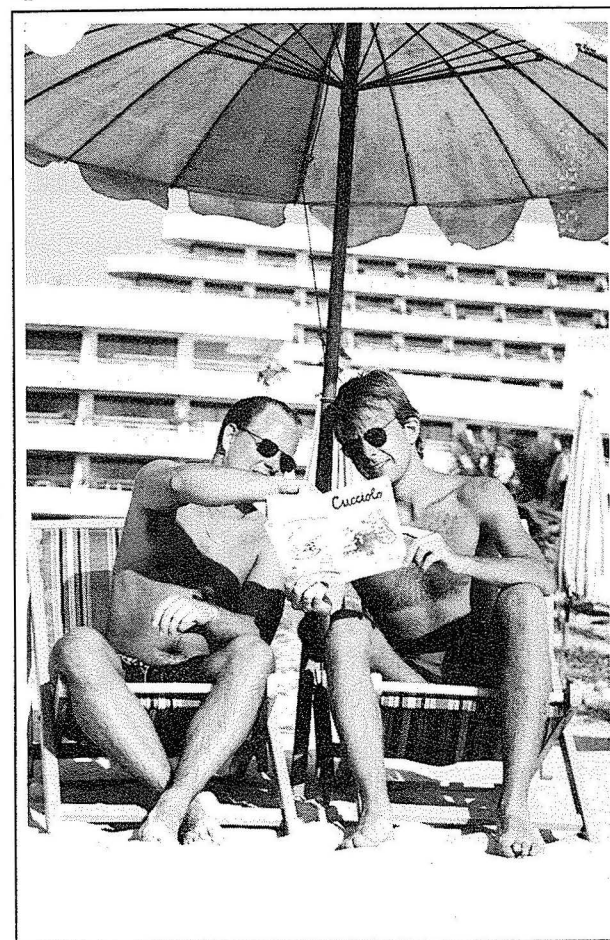
Eftersom klubben får en allt viktigare ställning i Ducati-Sverige blev styrelsen bjuden på (mut)resa till Thailand. Vi passade på att hålla ett x-tra styrelsemöte när vi ändå var alla samlade. Men styrkan var svår att hålla ihop trots det starka gemensamma intresset. Varför ? Jo, det fanns annat som lockade. Fattades väl bara oxå att vi skulle haft med oss Hesterskog för att få till fullständig förvirring. Varför ? (igen). Jo, det är nämligen så att han och en av killarna i styrelsen ofta slås om samma fruntimmer när

de är utomlands.

Vi som var med i Bologna -95 har inte glömt. Ni har väl inte heller glömt hans dementi i nummer 6/95. Ingen rök utan eld alltså.

I Thailand brann det oxå, -men bara i vårt rödbrända Skinn. Ett stort tack till sponsorerna.

↓ Styrelsemötet



# ?Calendario

## April månad

26 - 28. Alla Sveriges Ducatister inbjudes av den Holländska Ducceklubben att delta på deras samkväm. Platsen är Lauwersmeer, Groningen (Norra Holland).  
För mer info: Ben & Caroline van Teuligen. T: +31-224-533020

## Maj månad

### 1. Italienträffen runt om i landet.

Planering enligt bästa Italienska stilen dvs ingen alls. Mer information finnes på sidan 41 i denna tidning annars hos resp kontaktperson.

15 - 19 Vårtur till "Ringen", läs sep info i detta nr. För mer info kontakta Ordis eller Trollis.

18. Träff/Utställning Tjolöholm

25,27 Isle of Man, träning Classic.

28. Isle of man, Tävlings Classic

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

29 Mittimellanonsdagsträff Varberg. Ristorante AL-FRESCO kl 19.30 ? => Kontaktpers Väst. Se styrelse info.

## Juni månad

1-7. Tävlingar övr. klasser Isle of Man

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

15-16 Banträff Anderstorp. Se sep info.  
(INGEN föransmälan behövs.)

## Juli månad

5. Classic Car Show  
Norrvikens trädgård. Båstad  
Anmälan görs hos Peter eller Richard.

Man eller mes resa. "Kungen - Karungi resa". Faxirresa ett dygn för en kvällsbärs hemma hos Pelle i norr. Avresa från Kungliga slottet (gården). Mer info, dvs endast datum och tid, kan fås av I'e redaktörn. Preliminärt avresedatum är satt till Lördagen den 20 juli. vid gryningens inbrott.

20 - 21. Ölandsturen. ? => Johan Genestig och Per Bronge. Se info.

**Hyr din lokala mc klubb någon motorbana runt om i Sverige ? Behöver ni mer folk för att få det att gå runt ekonomiskt ? Annonsera här Var/När/Hur + kontaktperson.**

# SKVALLER OCH LÖGNER

## Inte släende ?

Några medlemmar i Sv Triumphklubben tyckte att man skulle ha "Helst Engelskt" som slogan, men vågade inte. Förstår inte.

### Italienskt ordspråk (Sagt om mat)

Bäst är:  
Timsgammalt ägg  
Dags gammalt bröd  
Årsgammalt vin  
och 30 år gamla vänner.

Roger Penske ägare av "Penske Corporation" (så originellt namn på firman) behöver inte gå till någon sketen bank för att köpa halva Ducati. Hans imperium befinner sig bland de 60 största företagen i USA. Helt privatägt. Penske stallet som är ett av de mest framgångsrika i Indycar har visat intresse att köpa halva Ducati av bröderna C. Månde det vara Lill-lövis farsa som ligger bakom detta tro ? Han kör ju 888, och grabben Indy. Hmmm. Som vanligt visste Cucciolo mest.

(Sådär nu var ännu ett rykte på väg runt jorden)

## Varning vissa 916 -95, ägare...

För den som vill veta mer om den tidigare varningen i Cucciolo av vissa defekter (fniss) på 916, kan läsa nedan. *Uppmaning: Snälla alla kamskaftsägare, undvik att göra er roliga på deras bekostnad. Tack.*

Cagiva North America  
Models: Ducati 916 Year: 1995  
Manufactured Dates:  
March 1994-June 1995  
Number of Vehicles: 1,000  
Recall Number: 95V145000  
System: Throttle cable.

Vehicle Description: Motorcycles.  
Description of Defect: The Teflon bushing for the throttle cable can slide out of the throttle cable housing.  
Consequence of Defect: This can cause the accelerator to stick open partially, increasing the potential for a vehicle accident.

Corrective Action: Dealers will modify the throttle cable assembly by eliminating the Teflon bushing inside the cable.

Note: Owners who take their vehicles to an authorized dealer on an agreed upon service date and do not receive the free remedy within a reasonable time, should contact Cagiva at 1-201-839-2600, extension 17 or extension 26.

(Eller sin respektive återförsäljare här i Sverige. /Redax)

## Dumpkoppf ?

Polisen i Sydney letar febrilt efter ägaren till en mycket speciell Shoei hjälm. Efter ett rån där en butiksägare dödades flydde rånördarna på två hojar. Polisen hittade sedan en mycket ovanlig Shoeihjälm som det endast sålt mycket få av. Chanserna att hitta mördarna är goda enligt Polisen. Rånarna verkar varit lika intelligenta som de som rånade konst här i Stockholm en snodde en Alfa Romeo Sportwagon. De kunde lika gärna flytt i en Ferrari ....

## Vanliga Svensson ?

Polisen i Geraldton, Västra Australien, har det inte lätt. Ett gäng på 100-talet "bikers" från MC-klubben Gypsy Jokers "ödelade" på två dagar ett mindre samhälle. Medlemmar från USA och England härjade på Hotellet och trakasserade invånarna. Massor av vittnen fanns, men det uppstod ett problem. Signalementet lød: "Han var stor och hade skägg samt bar en väst med klubbens namn på....

## Polisen gränslar Monster.

Bolognas Polis har köpt 28 Ducati Monster 600s lackade blåa och vita. Givetvis finns radio utrustning och blåljus monterat. Det kanske är slut på Guzzi dominansen inom Italienska poliskåren ?

## Magni

Det börjar ramla in information om Magni "Sfida", baserad på en Guzzi 1100 sport motor. Den lär påminna lite om MV men med en felvänd V-tvin mellan ramrören.

De fakta som finns är 190 Kgs vikt, 89 bhp ger 149 mph (obs enheten), chromoly rundrörsram, UppOchNed framgaffel, enkeldämpare bak (tänk, på en "Guzzi"). Priset är satt till 9575 pound i England, 70 stycken kommer att byggas men mer är att vänta (tror dom, ja)... Kort om Magni ger att firman startades 1977 av ex-MV Agusta chefen Arturo Magni när MV slutade med Roadracing.

Om du vill veta mer så hänvisar vi till en bok, för här får du i alla fall inte veta mer

## Smått om Cagiva F4'an

Som vi tidigare nämnt så blir det John Kocinski och Engelsmannen Neil Hodgson som kör för Ducatis SuperBike team. Men förvänta er inte att se dem på den efterlängtade Cagiva F4 750'an (Ja, jag vet men jag måste skriva så för att inte få skäll av Alazurra mannen Finnkopp i Götet). produktionen på den slanka dubblaöverliggandekamaxlar vattenkylda fyran har nämligen blivit ytterligare försenad. Därmed är det kört för säsongen 1996.

Fr.o.m nu gäller nämligen nya regler i U.S.A och Japan för "huvudlampan"

Castiglioni säger att "Vi måste designa om hela frampartiet på kåporna för att kunna möta de nya reglerna, som gäller i U.S.A, japan och andra länder. Detta påverkar produktionen av framlampan och just detta har den längsta ledtiden av alla delar på en motorcykel, vanligtvis 6 till 9 månader." Förvänta er att se den bränsle insprutade F4'an att nå gatan (i USA) runt mitten på 1996 som tidigast.

## Cagiva Canyon - 900 Twin ?

Det finnas en nästan färdig prototyp av en Cagiva Canyon med en 900 SS motor. Om den någonsin kommer att komma så långt som i produktion ska vara osagt (hoppas inte). Företagsledningen förnekar dess existens ihärdigt, men framtiden får utvisa vem som har rätt.

## Vi kräver - En kvarn till varje hus !

Husqvarna har lanserat en ny modell för 1996. Husqvarna 410. Skogs/Grusätaren baseras på fjolårets 350cc, 4-taktaren får en ny cylinder och motorblock. Till de största förändringarna hör fjädringen. fram sitter "Magnum" (Nej, inte glassen) som byggts av Marzocci emedan bakre enheten är en Showa (Skandal, hit med Öhlins !). Den nya fjädringen är tänkt att ge bättre känsla och minska den interna friktionen. Bla, bla, bl.a...

## Skvaller från Oves mc-mässa

-Hur får man en Harley att gå snabbt?

-Man kastar ut den från Eiffeltornet. Tyvärr går den ändå inte snabbare än 120

p.g.a. den enorma frontarean.

- Hur tung kan en Guldvinge bli?

Försäljaren: Så tung som du vill, men vid 6-700 kg nåt, så måste du typa om den!

-Kan man sätta på kromade järnvägsräls som kofångare? Eller gjuta fast en betonggris på tanken? Då borde den väga ganska mycket...

En representant för BMW's klubbtidning 'Bumsen' sågs smyga in i Ducceklubbens tält och köpa sig en CD. "ja det skulle ju bli lite enformigt att lyssna på BMW-ljud" försökte han ursäkta sig med. Vi vet sanningen...

/N.C

## Hemligt nr till Gio.Ca.Moto ?

I bästa Italienska stil så har Gio.Ca.Moto ändrat fax.nr men inte gått ut med någon allmän information om detta. I U.S.A svarade man heller inte på några fax ang. detta. Nåväl nu spricker bubblan för här får ni deras riktiga och senaste FAX nr.

Italien + 051-72 12 83. (Utelämna nollan om ni inte ringer inom Italy)

## Rättelse

Det var tyvärr inte ett stycke Camangolo framfälg som Per Kortebäck hade till salu utan ett par "vanliga" Ducati följar. Inte en siffra rätt m.a.o. Skit häppens.

## GOLDENEYE™

Den senaste Bondfilmen som säkert många av oss kommer eller har sett, kör en viss: "my name is Bondtölp, James Bönd" motorcykel. Cagiva är märket och är deras W 16, enstånka på 34 pållars off-road. Fyra stycken använde filmteamet, två har redan sålts medan två finns kvar och kan köpas av en engelsk firma. Vill ni köpa, ring primärredaktören för telenr.

## '69 - JAMIE WHITHAM



Fick i julklapp det fina beskedet att han har kurerat sin cancer - kommer att tävla under säsongen.29-

åringen som under fjolårssäsongen mitt i Cancerfri '69:a en tävling kände sig så svag att han var tvungen att avbryta en tävling. Efter läkarundersökning fick han beskedet om cancer. Vid tiden körde han en 916 i WSB för engelske Ducce-importören Moto Cinelli.

Glädjande kommer han nu alltså tillbaka och tävla, med vad, var, när, hur återkommer Cucciolo !! Om ni undrar över '69 i rubriken - Whitham kör med detta startnummer, har alltid haft detta nummer...

## TOBAK - WSB

Eventuellt kommer WSB promotern; Flammini Group att få en storsponsor i form av Winston's "puff-puff".

Det är samma bolag som tillverkar Camel's, de förhandlar om sponsring av Höna's superbike-team. Camel's som under fyra år sponsrat det amerikanska Höna superbike-team.

RJ Reynolds som äger bägge cigarettmärken förhandlar alltså om att "föra fram" 96-års WSB serie. Så "puffa på" ni som håller på med denna syssla, ni räddar RR:en på världsnivå...

## PUIG - GP 500 VM

Spanske Alberto Puig som -94 opererade sina underarmar för att få blod till sina muskler (ville klara av att styra ett fullblod som en GP 500 Höna är - 130 kg + 150 hästar) - nu skulle han lyckas till 95-års säsong. Tyvärr så "lade han sig ner" - naturligtvis - vid Franska GP:et och bröt vänsterbenet...

Men vid en testsejour på Shah Alam, Malaysia, var han tillbaka. Nu med växelspaken på höger sida och bakbroms som styrs av tummen...

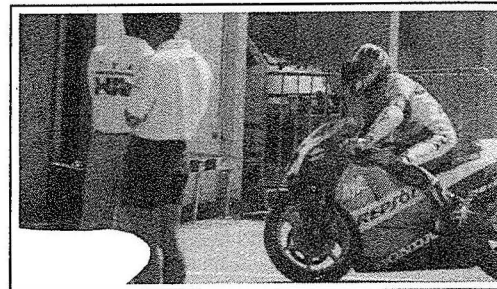
Puig: "Ju mer jag kör cykeln desto mer glömmar jag det gamla sättet att växla. Jag skulle inte vilja (vara sentimental ?) återgå till att växla med vänsterfossingen, även om det var möjligt..."

Körde bara fem varv under testkörning - är fortfarande inte i bästa konditionen efter sin krasch för sex månader sedan (Redacc fick veta detta i december, förra året).

Men "Abbe" lyckades ändå, på tredje och sista dagen köra ett varv på 1 min 26.28 sek. Jämför man med förra säsongens "Doohan-tider" (1 min 26.09 sek) så

ligger han bra till men säg den glädje som varar länge, Doohan körde själv under testsejouren på 1 min 24.07 sek...

## OKADA - HÖNA'S V-TWIN



Första bilden på Okada och Höna's 500 V, twin.

Höna kommer till i år att sälja en "produktionscykel", för privata team att köpa, 500 cc och en "enkel" V-twin men med 250:ns fördelar - 100° mellan cylindrarnas vinkel, 135 hästar och vikt 110 kg för säljcyklar, kan bantas till minimivikten för tvåcylindriga 500:or (Aprilia ni är på rätt väg)... Fabriken ser dock till att någon från eliten kör, i detta fallet kommer Tadayuki Okada (puhh..., japanska namn - värre än modellbeteckningar på deras cyklar) att köra denna NSR, heter precis likadant som den större system (läs V-fyran) dock med tillägget "V". Okada kör fortfarande i samma team som Alex Criville, Alex kör dock med NSR v-fyran.

Spanjoren som körde vid samma tillfälle på tider runt - bästa 1 min 25.6 sek. Okada

tog sig runt, med twinen, några tiondelar snabbare än Alex... Men då är Shah Alam-banan en knixig bana - tidigare skrivit vad Doohan körde för tider.

Vad manne detta bliva..., Aprilia 400 V-twin, Höna NSR 500 V/Twin, "vanliga" NSR:en, Skurhinks team, Yama Robert's och Rainey med ett team... - hela serien (tyvärr ?) utan Cagiva, dock !!

## NAGAI'S ERSÄTTARE

Yasutomo Nagai som så olyckligt förolyckades vid WSB tävlingen på Assen i september i fjol kommer att ersättas av ytterligare en japan i Yama superbike-team.

Wataru Yoshikawa vann det inhemska superbike mästerskapet 1994, kom fyra i år. 27-åringen har också kört till sig en fjärdeplats vid Suzuka åtta-timmars, nu får han alltså chans att visa framfötterna på internationellt plan.

Yoshikawa, från Tokyo kommer att ha Texasbon Colin Edwards som teamkompis, Edwards har skrivit på för Yama i två år.

Italienaren David Brivio kommer att agera teamchef efter Christian Sarron. Sarron som vill ägna mer tid åt familjen...

Yama superbike-team fortsätter att köra med Dunlop däck och "vår" egen Anders Andersson har gått över till "fiendelägre" igen, efter ett år hos Virginio Ferrari's Ducati-team (fabriksstallet).



## MICHELINTESTER PÅ...

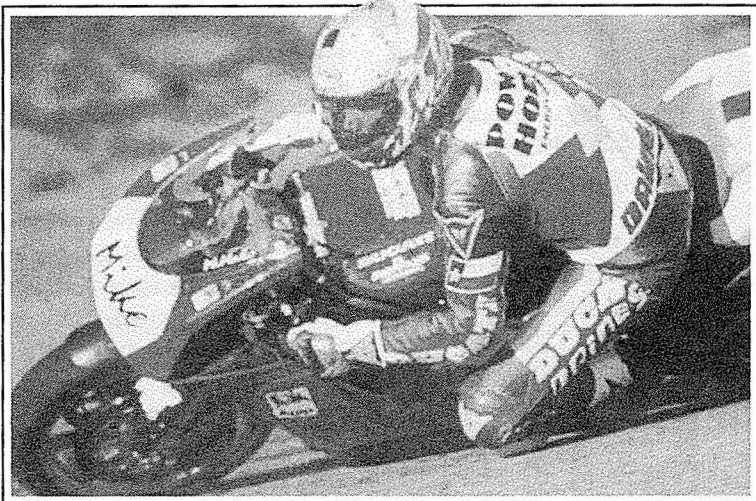
Daytona i Miami, Amerika't. Två WSB-team var där för att hjälpa Michelin, Promotor och Skurhink samt amerikanska Ferracci Ducati team (Ferracci skulle bestämma sig för en förare, tre amerikanska killar provkörde).

Promotor var där med sina bägge förare Troy Corser och nykomlingen Mike Hale. Skurhink fick hjälp av ingen mindre än Scott Russell - som förnekar att han skall köra i WSB, fortsätter i GP på Skurhink's 500:a !! Russell körde tillsammans med engelsmannen Reynolds, ordinarie förare för teamet, på skurhinks nya "super"bike.. Promotor team som kör med Ducati 916 körde sekunden snabbare än skurhinks-förarna men det var inte Corser som hade de snabbaste tiderna utan det var den 23-årige amerikanen Mike Hale.

Att Reynolds anklagar Hale för att sabotera deras utvärderingar av cykeln, är ju något helt annat... Skurhinks-föraren Reynolds körde ut från Daytona depån och den unge amerikanen körde nästan på honom men lyckades väja för engelsmannen.

Klippte dock motorcykeln... (en skurhink mindre...) Tog teamets mekaniker tre timmar att fixa till cykeln... Fniss, fniss... Han verkar ha de rätta takterna den där'inga amerikanen !!

Mike Hale, Promotor team på en  
Ducati vid tester på Daytonabanan,  
↓ Amerika't.



## TOLVAN I ÅRETS WSB...

Piergiorgio Bontempi (bilden) kommer att stanna hos Bertocchi Kwak-team till -96. Den 27-årige italienaren kommer antagligen att paras ihop med ytterligare en italienare, antingen Pirvano eller Lucchiari (som enligt Ducati skall köra en 748 ??).

Teamets officiella sammansättning får dock vänta tills Bertocchi fixat ytterligare ett sponsor-kontrakt. De bägge förarna förhandlar även med italiens skurhinks superbike team...

## GP 125 OCH ÖVERVIKT...

Nu får kanske Håkan Olsson lättare att göra sig gällande i GP 125 världsmästerskapen, om han nu mot förmodan skulle köra något lopp ??.

Till i år kommer minimivikten att vara 134 kg för både förare och bike'n. Det har ju varit lite rabalder, de europeiska förarna kände sig för *feta* jämfört med de asiatiska "gladiatorerna". Om man tar tidigare minimivikt för hoj så blir överskottet för förarens vikt 64 kg. Det är bara inse att det *inte* var ämnat för oss vanliga dödliga...

## HÖNA'S V-TWIN

Höna som enligt rykte haft funderingar på en Ducati-kopia har börjat utveckla en V-twin på 1.000 cc; RC 65.

Enligt källor på Höna-fabriken kommer den att få sin debut på Suzuka åttatimmars Endurance i juli.

Tydligen kommer den i första hand att tillverkas för gatbruk både i mono- och bisposto-versioner, de är väl avundsjuka på Ducatis försäljningsiffror...

60° mellan cylindrarna, inte som "vår" egen - 90 grader, detta för att få en så kompakt cykel som möjligt. Hjulbasen, längden mellan hjulaxlarna, kommer att vara ett tiotal millimeter kortare än 916/748. Förskjuten vevtapp för att komma undan vibrationsproblem precis som "dubbel Africanen". Dessutom får den en tändkurva precis som en Ducce, då slipper man bland annat de problem som Aprilia har med sin 60° V-twin, läs: avgassystem.

Precis som vanligt kör japsen med dubbla aluminium-balkar fast denna gången är motorn en bärande del i bygget. Målet är en vikt under 916 samt ett pris för att locka till sig europeiska köpare...

Inget är heligt längre... - så länge det säljer !!

På racing-sidan kommer man att använda denna... denna... -"hybrid" (han är bara upprörd/försteRedacc) till -97 men inte i ett fabriksuppbakat team !!

## VISSTE NI...

att H-D på sin RR-hoj VR 1000, som gjort några framträdande i Amerika't, använder bland annat sensorer från Ford Aerostar (det är en bil) - enligt källor är det rena skiten...

Aprilia RS250 har uppdaterats till '96 och har numera 68 Hk på bakhjulet och en testad topfart på 137mph. Ruggigt.

En fransk tillverkare jobbar på en 500 V4 två taktare för landsväg och beräknas vara klar i slutet på '96. 130Hk och 320Lb är målet. Kanske det är en fransk explosionsmotor. fransmännen verkar gilla allt som smäller och förorenar....

Aprilia förväntar sig att exportera 500 av "RSV1000 V twin sporthojen" till USA under '97. Jänkarna har redan börjat lägga in beställningar. Vad det inte roligt med HåDes VR1000, Heheh

En Engelsk Formula 1 ("bil") motortillverkare arbetar på en 1000 cc V-tvinn för WSB. håll inte andan...

BMW har en Kust-om stiland F650 under test i Italien. Redax undviker att göra oss roliga över detta, tänk om skiten kommer hit.

WSB Nytt. "Promotor" kommer att låta Andy Meklau att köra de tre första WSB tävlingarna.. Emedan, Gio Ca Moto kommer att använda Paolo Casoli på sin 995 "Replica" Ducatifabriksräcer.

Kocinski körde 0.10 secs långsamare än Foggy's rekord på Sentul.

*Hodgeson låg 1.5 Sek snabbare än rekordet, om det inte vore om. Han behövde fyra styngn i knät innan han blev återställd. Ny Fallappa på G ? HJÄLTE.*

Endast 6 veckor kvar innan första kurvan på Misano kommer att utnyttjas. Flammini har fixat med tv sändning så missa inte detta.

Doriano Romboni klämde till med det snabbaste varvet på en Aprilia RSV400. 1m 43.67 att jämföras med Schwantz's 1m 44.16 varv rekord. Hans största problem (och för H\*\*\*\*d\* V-tvinn) är att hitta däck som "går utöver det vanliga".

CD-skivan Ducati passion är nu uppe i 6000 sålda ex. Vi har alltså tryckt upp den i ofattbara 6500 ex totalt.

Niclas Cederlund vill genast veta vilka som har e-mail adress för att kunna sammanställa dessa och trycka in dessa som extra information i medlemsmatrikeln. Niclas nås på epknice@kaepk.ericsson.se, alt niclas.cederlund@kaepk2.ericsson.se

## WORLD SUPERBIKE CHAMPIONSHIP (WSB)

Som tidigare kört EM 250 tävlingar mer eller mindre påtvingad av FIM, ingen annan ville köra klassen.

Men i och med den nya EM-serien (f.d. Ducados Open) så får man tid över. Flammini Group kommer att köra en s.k. Superstock-klass, liknande vår egen stor standard-klass. I Flammini's version får man dock ändra däck, avgassystem och fjädringen.

Fortsätter även att köra EM i SuperSport 600 (med 748) !!

Som en tredje supporterklass körs Supermono - kort å gott SoS. Vid vissa utvalda europeiska deltävlingar kommer BEARS-serien att få delta !!

Flammini Group som strular lite med de sista deltävlingarna i WSB. Finns risk att de större ställen i serien kommer att bojkotta tävlingarna...

Det är de två sista deltävlingarna, Malaysien som var satt till 27 oktober blir ändrad till **Indonesien den 10 november** (kallad Asia Pacific) och därför har tävlingen på **Philip Island, Australien** flyttats två veckor framåt i tiden till den **17 november**.

Arrangören irriterade alla de stora fabriksställen; Höna, Kwak, Skurhink och Promotor Ducati och deras stallchefer när man inte konsulterade dem om ändringarna. Hönas stall chef Neil Tuxworth: "Vi tycker det är olyckligt - vill inte tävla så sent på året när vi egentligen behöver utveckla nästa års

cyklar." Flammini Group meddelar enbart att FIM godkänt tävlingsdatumen.

## SUPER SINGLE CUP

Är namnet på en ny racing-serie tyvärr med tillägget SZR 660 - alltså endast för Yama-cyklar. Det är den Italienska Yama-importören Belgarda som kommer att köra fem deltävlingar enbart i Italien varav två samtidigt som WSB körs i samma land (Monza och Misano).

Betalar man bortåt 7.000 sv. kronor så ingår inte enbart start utan även en racingprepad Yama som alla förare måste använda. 5x7.000 = 35.000, och sedan skall man ta sig ner till Italien...

Intresserade kontaktar Belgarda Yama på 0039-39-609 64 06, inkl. landsnummer. Med risk för att bli solbränd eller var det sönderbränd...

Kanske något för ENSamSTÅeN(KA)de män och kvinnor ??

## TROY CORSER

Ducati's hopp i WSB-serien (??) berättar i en intervju att även han vill köra GP-cyklar.

23-åringens kontrakt med Promotor Ducati löper ut efter årets slut och skulle gärna vilja köra tillsammans med Doohan i Höna-stallet 1997. Corser: "Inte för att Doohan vinner utan helt enkelt för att han har det bäst organiserade stallet bakom sig !!"

Men först skall Troy ta sig an uppgiften att vinna WSB-titeln !!

**Cucciolo pubblicare risultato**  
**"Kust till Kust" Go-Kartrace Grande Finale:**  
 U.P.S (UpSideDown)

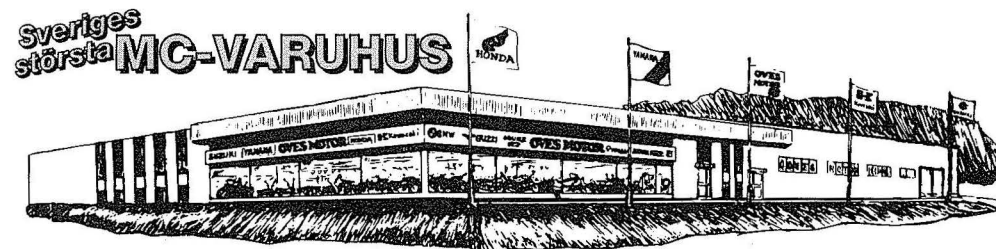
1. Gunnar "Bromsklossen" Nuija
2. Anneli Friman
3. Ola Lundblad
4. Jörgen Ahlgren
5. Thomas Linnarsson
6. Håkan Månsson
7. Henrik Berggren
8. Patrik Bergström
9. Trollis
10. Stefan Sandberg
11. Ola Billquist

**12. Cucciolo Redaktore**

**13. Matz Clementin**

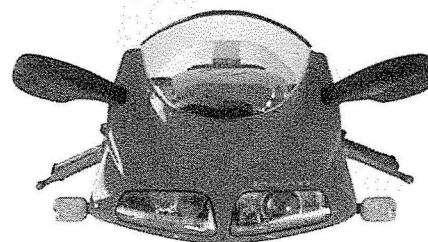
**14. Michael "Schumacher" Svalenius**

Något gick radikalt snett, för vinnare utsågs nämligen Michael Svalenius, en riktig paradox då han jobbar som Polis (inte trafikpolis hoppas vi med tanke på hans körning) Denna ordningens ordningsman var den som bäst utnyttjade anarkin som härskade på banan. Poliser ska väl inte ha några vinnar instinkter bara jakt, eller ? Redax skulle givetvis ha vunnit om inte Mats Clementz breda ar-le täckt hela banan och därmed effektivt hindrat varje omkörning. Fusk !  
 Vi kräver revanch eller hur Gunnar !?!



**VI HAR DET DU OCH DIN MC BEHÖVER**

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



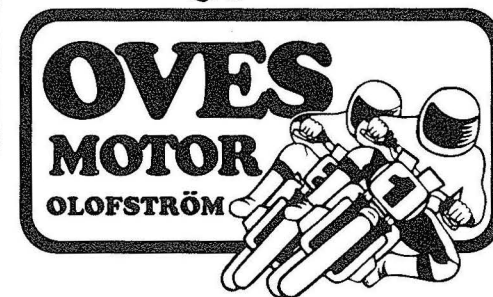
<b>Beg. DUCATI</b>	<b>OVES VÅR-KICK</b>
916 SP -95	Lörd. 27/4 09.00-16.00
900 SS -94	Sönd. 28/4 10.00-16.00
750 Paso -90	
750 Sport -89	
748 SP -95	
748 SP -95	
600 SS -95	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ÅRETS STORA PROVKÖRNINGS DAG</li> <li>- Minst 10 % på kläder &amp; prylar.</li> <li>- 20 % rabatt på olja, filter &amp; batterier.</li> <li>- DÄCKBYTARDAG. Extrapris och fri montering på löst hjul.</li> <li>- Vi bjuder på fika och tänder grillen.</li> </ul>

**916 SP och 748 SP**  
**OVES MOTOR RACING TEAM**  
 säljer förra årets race-hojar. Det som inte är oanvänt och fabriksnytt är noga genomgången och allt är återställt i originalskick. Fabriksgarantin gäller. En chans att omgående köpa det som "inte finns"!



Box 84  
 293 22 OLOFSTRÖM  
 Försäljning 0454-423 55  
 Verkstad/lager 0454-418 00  
 Fax 0454-407 38

Besök oss på  
 Ekhagsvägen 3  
 ÖPPET: Månd-Fred. 9-18  
 Torsd 9-20  
 Lörd 9-13



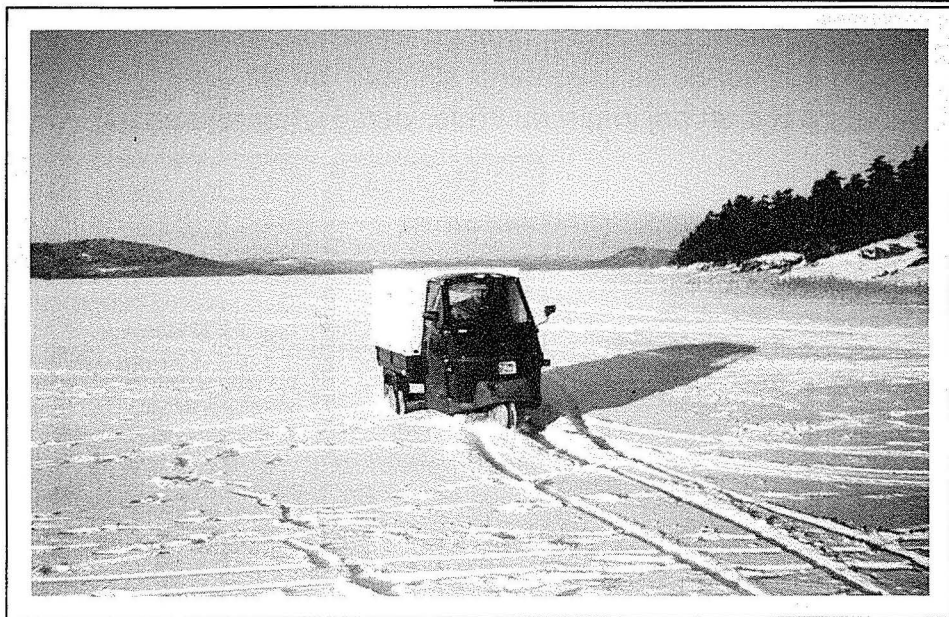
## ALTERNATIVET ?

Om nu olyckan skulle vara framme och lappen ryker så man inte ens får låna Emil i Lönneberga på biblioteket, än mindre köre bil eller hoj. Vad gör man då ?

Fodrar ner till 50 cc, skruvar på skidor, och sätter en strut på ansiktet ?

Ofta med en professionell tuch á la budbil eller helt enkelt med ett rejält lass grus. Glad i hågen ringer man så till närmsta Piaggio handlare....

☹ Är det inte självast bullergeneralen som fiser runt på en 2-t ? Pinsamt. /redac



Nej då inte alls .

Cucciolo har som vanligt svaren på alla tunga frågor. Man köper Italienskt !! 3-hjuligt med flak därbak, men utan trampor på framhjulet. De beresta drar sig genast tillminnes de små pickupper som puttrar fram såväl i Turins centrum som uppe i Grappabergen.

- Jaha, säger handlar'n, en APE 50, med kapell, rostskyddsbehandling och vinterdäck.  
-Få se, jag har en ny nittifemma här, med moms blir det ... 60 000:- ....Hallå ?  
När man vaknar några timmar senare och dämpat ångesten med lite Nebbiolo da Barolo, börjar man fundera.

Begagnat, det måste finnas nå't begagnat....

Som alltid vet Cucciolo lite mer. Sedan f.d. förste redaktör'n flytt till Vietnam efter affären med redaktionsbilen, ( 4/94 sid 11) som nu lär ligga på en skrot i utkanten av Trento, har redaktionen inventerat mer ekonomiska alternativ som t ex Piaggio APE 50.

I Sverige har 93:or har setts utannonserade för 35-38 tusen, men de är sällsynta.

Under "Automezzi.." i Secondamano kan man ibland hitta äldre APE:er för 15-20 papp men det kostar ca 5 till att få hem den på en tradare. Och då kör man egentligen inte riktigt lagligt eftersom moppar verkar omöjliga att typa in utan intyg från generalagenten, och varför skulle han skriva ut ett sånt ?...

Hursomhelst, har man lyckats hitta ett ex någonstans så måste man vara beredd på chocken...moppar är dj-ligt trötta !  
Att växla sig upp genom de 4 växlar till ca 35 km/h är ingen sensation precis. De

2,7 cavallosarna har med förare ca 300 kg att släpa på. Det märks när det går uppför. Nu är ju ducatister lite händigare än medelssvensson, ja många t o m nästan ingenjörer. Hästkrafter finns till för att bli fler, tänker många, och börjar genast leta efter den roterande filen.

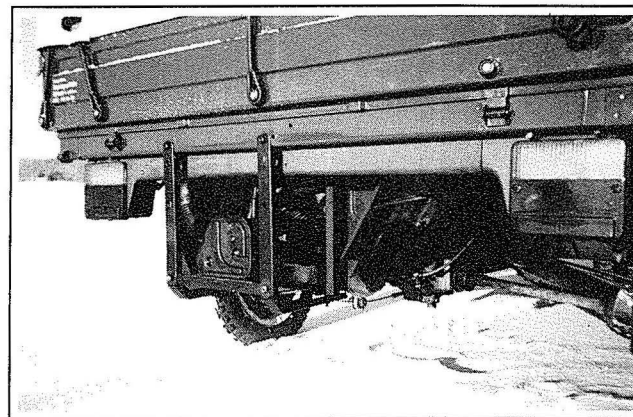
Men innan ni förstör alltför mycket själva, ring EM Scooters, 031-24 60 65. De har både gott om delar och kunskap. Ett exempel: 85 cc cylinder, 895 kr.

Till sist lite allmänna fakta:

0-100 km/h,	Sällan
Original helljus	Nej
Säkerhetsbälte	Tillval
Vindrute spolare	Tillval
12 V elsystem, minusjord	Ja
Backväxel	Ja
Defrosterkanal	Ja

Längd	2560mm
Bredd	1250mm
Vändradie	4800mm

Testpilot och modig: **HJ**



☹  
Jojo, svansmotor och bakhjulsdrift, mycket överstyrning för pengarna.

## BULLERFONDEN 1996

Snart är det dags att bestämma sig. Degenererat pysljud eller mäktigt Duccemuller.

Eftersom de flesta väljer det senare kan det vara skönt att slippa fundera på hur mycket en bullerbot med ombesiktning kan kosta.

Varför då ? Jo som alltid kan Duceklubben hjälpa till. Även 1996 erbjuds alla våra medlemmar den förmånliga buller- försäkringen. För ett mindre oindexreglerat belopp av endast **58 kronor och 76 ören**, öppnar sig

himmelriket. Betalas pengarna pengarna in till Bullerfonden, **postgiro 637 82 20-5**, kommer det ersättning om olyckan skulle vara framme.

Fondens medel utbetalas tills de är slut (har ännu ej inträffat i modern tid). Så är det inte absolut nödvändigt, skulle Bullerfonds- generalen uppskatta om man kunde låta bli att varva i kör alldeles utanför den lokala polismyndigheten, tack.

H.J

## Appropå Buller.

Så var det en Ducatist i västra Sverige som var ute på sin MHR mille med ett välljudande 2-2 Conti system.. Trots att mannen i övre medelåldern är en välaktad samhälls- medborgare utan olater som däcksvärmning utanför skräpmatsinrättningar, t ex, så skulle snuten på K 75:an mäta buller...

När kollegorna med utrustningen anlänt och börjat rigga, startades Duccen som fick stå på tomgång medan mickens position mättes in.

Nu var det ju inte vilken gummibandsduccer som helst utan en ädel kamskaftare...och som de flesta vet har

kamskaftare en obetalbar charm och karaktär.

Vad gör man när husse terroriseras av Lagen ? Jo man visar sitt missnöje och lägger av att tända på ena cylindern, den vars ljuddämpare är närmast micken förstås.

Enligt instruktionen varvar polisen motorn till rätt varvtal och läser av ljudnivån. Förmodligen sväljer han både en och två gånger och han harklar ur sig: - Men den är ju tystare än min BMW !?!?

Nöjd fortsätter Ducatisten hemmåt och efter en stund förstår kamskaftaren att faran är över och börjar tända på båda cylindrarna...

HJ

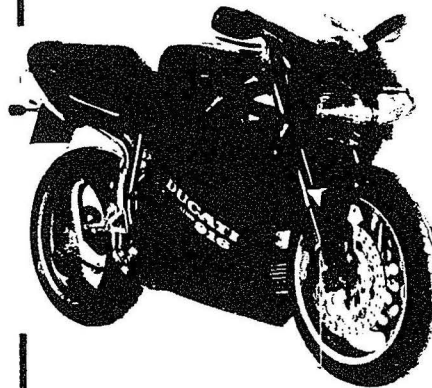
## SIGMA MC Racing

Skandinavisk importør af:

\* Fast By Ferracci tuningsudstyr

Dansk importør af:

- \* Texport lædertøj, Specielle ducati dragter
- \* Yes Hjelme
- \* Marchesini wheels
- \* Termignoni udstødninger



Pris eks. på Termignoni udstødning

**Ducati 748/916 slip-on**

**Komplet pris 6.085 D.kr.**

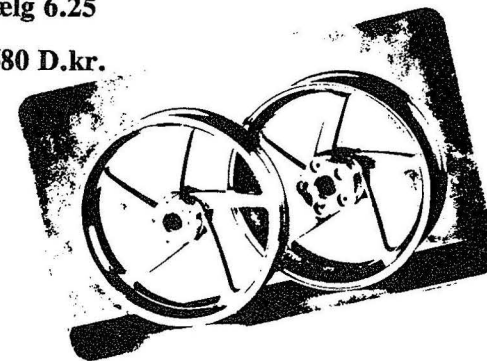
### MANGE CARBON & TUNINGS DELE TIL DUCATI

Tunings samarbejde med Fast by Ferracci USA, den førende DUCATI tuner

Pris eks. på Marchesini fælg

**Ducati 916, forfælg 3.75  
bagfælg 6.25**

**Komplet pris 11.680 D.kr.**



Til Salg:

748 SP, årg 1995,  
km. 3000. Pris.: **85.000 D.kr.**

916 Senna, Fabriksny  
Pris: **140.000 D.kr.**

**Vibevej 42, 4100 Ringsted, Danmark, +45 57 67 20 40**

## NUMMRETS MEKTIPS

Blir således: gör en dold inkoppling för urkoppling av tändningen. Kör du med 2-2 är det sen bara att stänga av cylindern vars ljuddämpare står närmast micken.

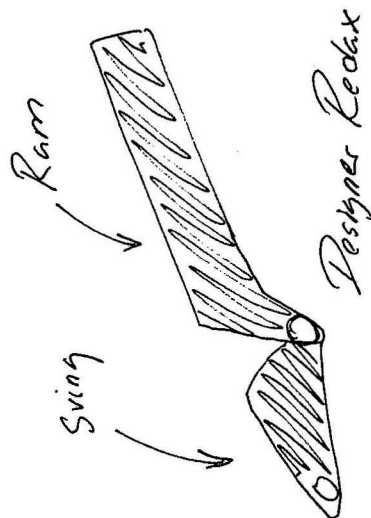
Biscaya är kanske intresserad av att ta fram en lättmonterad sats ?  
/HJ

## Fiberrika ramar till Ducati.

För den som tycker att kolfiber är det mest upphetsande som finns, och inte enbart en bensintank och ljuddämpare i kolfiber räcker, kan numera Hejira fabriken (Storbritanien) vara lösningen.

De lanserar nu ett ultralätt chassie där i princip allt är tillverkat i kolfiber. Ram, sving, kåpor, fälgar osv. Man beräknar att tillverka mindre än ett dusssin av dess s.k superhojar som skall säljas över disk. Ram och sving väger tillsammans 8.6 kg. Den första leveransen i serien kommer att ske på våren. Som första alternativ lanseras ett alternativ med den luftkylda 900 ss motorn men det finns även plats för fyrventilade 916 motorn komplett med insprutning och kylare. Man kommer att utnyttja en speciell kåpa (givetivs oxå i kolfiber) som pressar in luft i ramen och som sedan leds ned till luftboxen. Populärt kallat luffarturbo. Kolfiberfälgarna lanseras inte ännu på gatcyklarna men de själva är övertygande om att så kommer att ske, om än senare. Prislappen blir "bara" 25.000 pund. Beställ två tycker Redax.

Här skulle vi ha publicerat en bild men den var så kass att den inte dög !  
Däremot har vi ritat en avbildning i hur den ser ut i absoluta realiteten så alla mått stämmer (kanske) !



När du har återhämtat dig från detta bländande mästerverk kan du försätta att läsa Cucciolo. Vi förstår att du är stum och "hänförd", vi också.

# PIRELLI

# D.I.D



## Det bästa är gott nog!

Generalagent: **VARTEX**

# BULLERFONDSGENERALEN



**Namn:**  
- Hans Jartoft  
**Ålder:**

- 30 år  
**Stjärntecken:**  
- Vädur

**Bor:**

- Utanför Alingsås

**Hoj:**

- 900 Mike Hailwood Replica -

81Hjälm:

- Röd Nolan

**Hojfinansiering:**

- Licata Engineering AB

**Drömhoj:**

- Står i garaget

**Nästa prestandahöjande åtgärd:**

- Använder ett NCR 2-1 vid behov

**Favoritgummi:**

- Minns inte riktigt, lyssna på spår 12

Så vill du att din pojkvän skall vara klädd:

- Come ?

**Never leave home without it:**

- What ?

**6 tum är din:**

- Det räcker inte

**Vad lockar fram tigern i dig ?**

- När man får en chans att köra ifrån  
snu..

**Indragningar av körkort:**

- Som sagt, inget problem så länge man  
inte släpper gasen

**Senast vurpade japs:**

- H-da 650

**Ditt bästa Duce minne:**

- Superbike på Anderstorp -93 med  
press/foto tillstånd runt halsen

**Tankar:**

- Shell 98 verbleit (imp fr Tyskland)

**Definiera fullservice**

- Oktober till april

**Bojkottar:**

- Dansbandsmusik

**Favoritolja:**

- Kör på Belrey racing 20W-50

**Uttryck på vägen:**

- "Håll dig till höger Svensson..."

**Senaste haveri:**

- Sprucken remskiva utanför Venedig  
tysk "kvalite" i svensk bil..

**Vill gärna åka till:**

- Amazonas

**Dricker gärna:**

- Caipirinha

**Ditt motto:**

- Ju färre delar desto bättre

**Äter helst:**

- Tagliolini al Salmone hos Barolo

**Rymmer ditt skinnställe:**

- Ca 65 kg tror jag

**Idealqvinna:**

- Rose

**Bjuder helst upp till:**

- A mezza via

**Plöjde sist igenom:**

- Människor och flygande maskiner

**Kan inte säga nej till:**

- Det mesta som bullrar..

**Favoritducatist:**

- Fabio Taglioni

Svenska Ducatklubben ordnar som bekant resa ned till Nurburgring. För dig som står och velar så kommer här en liten Aptitretare. Skrivet av min gode vän Thomas Sandell, bosatt på Åland, för deras klubbtidning "Knutten". Danne som omnämns är hans klubbkamrat. Danne körde en fet och otymplig Skurhink GSXR750, givetvis tog det i överallt och skiten gick i backen. Tyvärr återuppstod denna i händerna på en ny ägare och gick direkt i backen i en av Karlskogas banans vänsterböjar. Tro det eller ej, nu ska den återuppstå ännu en gång. Dåliga repriser kommer alltid tillbaka. Hojar på bana ska vara smala ! Tänker du åka med (till) Ringen Sie Bitte Ordföranden

## NÜRBURGRING = "Rüngen"

**K**ontrollanten klipper två hål i mitt dyrbara varvkort och jag stoppar det innanför stället, jag har nu 20,8 km härligt böljande asfalt framför mig.

Från starten går det nedåt och åt vänster. jag accelererar ner mot den första kurvkombinationen som heter Hattenbach, vänster, höger, vänster med ett förargligt gupp i innerspår. Sen höger, vänster, höger och en vänster där jag börjar gasa ner mot första raksträckan. I c:a 200 km/h lättar framändan och min egen ända över ett krön i Flugplatz. Ett par högfartskurvor sen nästa raksträcka nedåt mot Scwedenkreuz, en högfartsvänster som följs av banans första riktigt hårda inbromsning före Aremberg. Det är en högfartskurva där jag höll på att köra av första gången, för den bara fortsätter och fortsätter.

### Varvrekordhållaren

Nu går det mycket bättre och jag gasar vidare ner mot Fuchsöhre, swosch ! Varvrekordhållaren Helmut Dähne svischar förbi på kantstenen så att hjärtat

slår ett extra slag, jag trodde jag körde fort men... Ner i svackan med hjärtat i halsgropen. Uuuuugh ! Huvudet trycks ned i tanken när banan kastar sig uppåt mot Adenauer forst. jag kramar bromsen hårt och slänger ner hojen i den snäva vänstern. Här höll Danne på att köra rakt fram men lyckades reda upp det. Skymtar lite publik vid staketet så jag försöker ta nästa höger snyggt med knät i backen. Ner mot Metzgesfeld, en högfartsvänster så jag drar H\*nd\*n långt in på rödmarkeringen för att impa på eventuella åskådare. Knäskrap igen före inbromsningen till nästa vänster. Jag kastar H\*n\*a\* till vänster, höger ner mot Kallenhardt. Banans äckligaste kurva för den lutar nedåt åt höger och är feldoserad. jag ägnar däcken ett tack före jag börjar gasa ned mot Adenau - Accelerationen känns grym när det går neråt. Vänster, höger, lååånnngg höger. Fan ! Fick inte rätt spår, nästa varv kanske ? I den knixiga vänster, höger ner mot Breidscheid gasar jag ordentligt för här är det mycket folk som ser på. I vänsterkurvan över bron gungar hojen till över ojämnheterna men jag hoppas att det

såg snyggt ut. In med hojen i den branta uppåt lutande högern.

### Över 180 grader

Sen gasar jag för fullt ner mot Bergwerk. Nu går det undan och jag lutar mig ned mot tanken. Kurvan rusar emot mig och jag bromsar allt vad jag vågar. Väntar, väntar länge innan jag lägger ned hojen i högerkurvan som känns så lååång. Nu gäller det för banan går uppåt i flera kilometer. 3:an, 4:an, 5:an fullgas, jag hukar mig ner och trycker armbågarna mot tanken för nu går det undan. I en lång svepande höger jabbar backdäcket en aning men jag bryr mig inte, för nu är det kul. Över ett krön och sen en mjuk höger. Ännu mer uppåt. Ner i karusellen så jag tar det lite lugnt. Konstig känsla det här, kurvan är över 180 grader men jag lutar ingenting tack vare doseringen nere i diket. Jag trycks nedåt och nedåt, tar kurvan aldrig slut ? Nu ! Ut ur diket oops lite på bakhjulet sen gasar jag vidare uppåt mot Hohe Acht. I högern bredvid det lilla skjulet börjar det gå nedför, härliga kurvkombinationer som sveper igenom en mörk skog. Ner i en svacka upp igen över ett krön och en lång vänster som lutar äckligt nedåt. nu kommer jag ner i brunnchen där står det mycket folk och tittar på. Jag försöker få det så snyggt som möjligt men jag hamnar bakom en bil. nu, på den lilla raksträckan gasar jag om bilen och klämmer förbi på utsidan. uppför högern med schysst lut och sen vänster (Eiskurve, där Danne kvaddade sin hoj, Suj\*ki, den är feldoserad och därav namnet) sen höger och nedåt igen.

### Kvällen är ung

Jag lättar från sadeln när banan plötsligt stupar nedåt i en svacka. Höger, följs av en vänster. Sen Pflangarten, ett krön där hojen lättar och ruskar till vid nedslaget. Sen gasar jag fullt genom ett par småkurvor, höger, vänster där gick det bra. Ner i den lilla karusellen som inte är så värst mycket doserad. Jag gasar så mycket jag bara vågar före den långa högern som leder ut mot långa rakan. jag gör mig så liten som möjligt, fullt på 6:an. Det sackar lite i den lilla backen mitt på rakan. nu jävlar ska jag hålla fullt i vänstern ner under bron, 245 ! Ja ! Nytt rekord. Hoppsan ! De sista kurvorna rusar emot mej. Bromsa. Bromsa. Höger, vänster och höger så är jag tillbaks vid start och mål. Svänger in i depån och stiger av. Puh ! Svetten rinner innanför stället och pulsen går på höghvarv. Försöker se så oberörd ut som möjligt men leendet kommer ändå. Fy fan vad det är roligt att köra hoj. Jag tittar på varvkortet, fyra varv kvar och kvällen är ung. Det är härligt att leva.

*Fotnot:*

*Vi kanske kan garva åt Thomas val av hoj men vi kan knappast flina åt hans meriter inom Finska mästerskapen i Roadracing. Förra året var första säsongen han provade på Roadracing och slutade bland de fem bästa i 750 B klassen av ett 20-30 talet deltagare.*

*Detta på en fem år gammal standard och otrimmad Honda CBR600.*

*/Redac*



# SKVALLER OCH LÖGNER (FORTS)

## Daytona

Bästa Duce kom på 9:e plats. En hoj fixad av FastByFerracci. Den killen fick dessutom hojen dagen innan kvalen började.

Miguel DuHamel vann för Höna med Daytonas genom tiderna minsta vinstmarginal: 1 hundradel ! 2:a kom Scott Russell på sin Sook. Miguel DuHamel vann 200 även 1991. Han vann i år även 600 SuperSport klassen med en Höna. Troy Corser ledde från början men fick bryta p.g.a. motorfel.

Ciao Niclas - med Ducati-bältet på mig på jobbet!

## Mer Daytona

Som en del av underhållningen på Daytona kördes "demonstrations varv" med Giacomo Agostini, Don Vesco, Jim Redman och Dave Roper på "Team Obsolete" race bikes. Agostini vann ju på Daytona 1974 på en Yama TZ.

Men nu körde han en MV han förknippas mest med den hojen efter sina insatser på 60-talet. Sällskap fick Ago av mästaren Jim Redman, sex cylindriga Honda Racer RC165 250cc 1964.

Snabbaste motorcyklisten i världen, Don Vesco körde en annan MV från sextioalet, och Dave Roper, Team Obsolete's dåvarande ledande förare, körde en ex-Dick Mann BSA 750cc triple, Hojen som vann 200, 1971.

Kommentaren för dagen måste gå till Hondas och ex MV mekanikern Nobby Clark, man pratade om den slirande kopplingen på Roper's hoj.

"That's really minor. It's the crankshafts breaking that's been a major deal."

/Redax

## Notiser från AHRMA loppet.

På AHRMA (USA) racen sågs återigen, den senaste av John Britten's, V1000 mästrad av Andrew Stroud vinna den öppna Twin Klassen. Loppet flaggades av John's änka, Christine.

En väldigt special preppad Yamaha TRX 850 vann klassen "Battle of Twins, Formula 1". Den kördes av den inte helt obekanta motorjournalisten Alan Cathcart. De tvingades i sista stund att byta motor och blev klara sekunderna innan loppet skulle flaggas av.

# RYKANDE FÄRSKT

## CRALLE PÅ LEDENON

Vid de tidiga testerna, mitten på mars, nere i södra Frankrike, Ledanon, började pusselbitarna falla på plats för Cralle och hans DNL-team. Förra årets varvtider med Edwin Weibel, dåvarande DNL-pilot, slogs med 4,5 sekunder !!

Efter grundlig undersökning av person bosatt i Leimbach visade det sig att varvrekordet också tangerats. Detta med "bara" halvhyfsade däck. Därefter drog teamet vidare för nya tester på Paul Richard. Efter dessa franska tester bär det hemåt igen för kort vila och därefter kommer ytterligare en veckas tester på Misano. Allvaret startar helgen i vecka 15 då han gör sin Ducatipremiär i Suberbike-VM. Banan är lämpligt nog Misano. Veckan därefter är det premiär på, flygplatsbanan Speyer, i Pro Superbike, "hemma" i Tyskland.

## STURESSON TILL LEDENON

Svenskarna avlöper varandra i Sydfrankrike. Sturesson har antagligen tillbringat hela påskveckan med att köra mot Cralles snabba tider. Av naturliga anledningar har vi inga indikationer på hur det gått. Premiären i Sverige sker på Anderstorp den 27-28/4. Då är det ju som bekant dax att få in "Scandinavian Open" på hjärnhinnan. Antagligen kommer SM-serien att få en skymd tillvara utan både prispengar och tv-tid som SO står med. Precis som -95 sponsrar vi honom men i år kommer han att trängas med Peter Sköld på en fabriks 916 i vårt väl synliga röd-vit-gröna tält.

## SKÖLDEN

Han med förnamn Peter, ni vet, ska låta Bosse Jensén måla sin racingduccé. Ryktena säger att tidningen SuperBike's logga ska vara med men i en ny tappning. Loggobyte på gång alltså.

## LINDÉN PÅ DUCATI

Den annars så märkestrogna Viggenspiloten ska styra en racepreppad 916 i Tyska Pro Superbike. Hojen är en 95:a och tillhör den Tyska importören, DNL, samt kördes av Doug Polen under några enstaka race i fjol. Vän av ordning har redan lagt ihop pusselbitarna och kommit fram till att Lindén alltså blir teamkompis med Cralle. Två svenskar i samma utländska team tillhör ovanligheterna. För övrigt har vad vi på Cucciolo vet inte Cralle och Lindén kört "ihop" tidigare.

Om nu inte om funnits. Eftersom Lindén fortfarande är anställd av den svenska försvarsmakten har problem uppstått med arbetstillståndet. Trots att andra världskriget för länge sedan är över så har de tyska schnitzlarna fortfarande baktankar. Det hela har mynnat ut i att Lindén får köra premiären på Speyer den 20-21/4 på dispens som "Gastarbeiter". Därefter har man lovat att ärendet ska vara utrett. Risken vi får leva med är väl att om våra svenska grabbar kör skiten ur "de andra", puttar de säkert Lindén över gränsen illa kvickt. Cralle kan dock sova lugnt eftersom han sedan länge har saker och ting på papper. I år kör han för övrigt med svensk licens. Linköpings Motorklubb står det på den.

Ja, se vad gör man inte för pengar.

# SVENSKA DUCATIKARTAN

Lite information om DUCATI kartan.

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

## 661 Mats Clementz

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

## 128 Thomas Carlsson

Tällshemmet, Ledala  
331 93 Värnamo  
Tel 0370- 240 25  
Halland , halva Kronobergs län till Växjö och Jönköpings län upp till Jönköping.

## 511 Hans Jartoft

Simmenäs 8115  
441 91 Alingsås  
Tel 0322-711 24  
Älvsborgs län, Bohus och Skaraborgs län.

**Ansvarig sökes.**

**Tillsv. 49 Lasse Lindgren**

Se adress nedan  
Östra Småland upp till Västervik

## 49 Lasse Lindgren

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

## 120 Nils-Åke Jansson

Ågatan 3 Vibble  
621 48 Visby  
Tel 0498-264 208  
Gotlands län.

## 268 Tor Ljunggren

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

## 503 Lars Källberg

Almgatan 16  
775 52 KRYLBO  
Tel 0226-111 39  
Örebro län, Västmanlands län och upp till 61:a breddgraden.

**Ny ansvarig sökes. Tillsv vidare**

## 686 Anders Mansen, Redax

Södermanlands län, Stockholms län och Uppsala län.

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

Gör så här:

-Tag en fotostatkopia ur en kartbok i skala 1:250 000- 1:500 000.

-Markera de vägvagnsnitt som är intressanta.

-Skicka sedan kartkopian till kartsammanställaren i din omgivning.

LL (49)/styrelsen

Fortsättningen på Carolas Isle of Man resa...

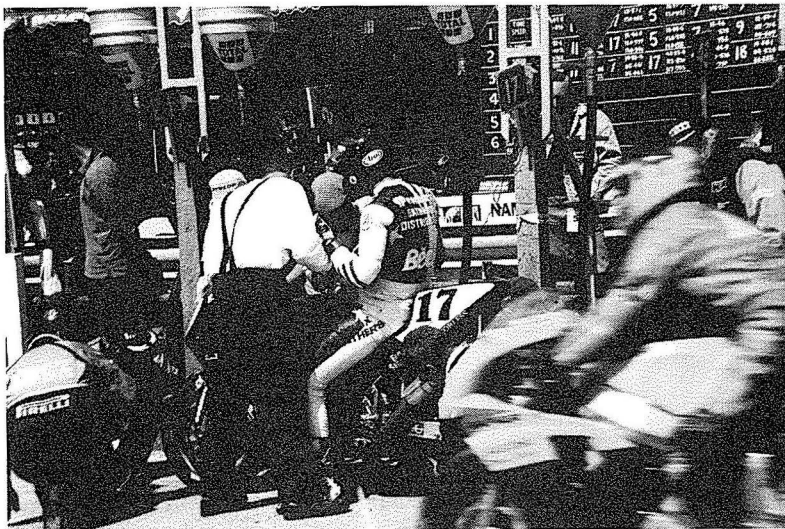
Nu har vi kommit fram till Måndag åter dags för tävling men först ned till Douglas för att hämta min Scott-oiler. Dagens tävling såg vi i Creg-Ny-Baa och det var singel som körde samman med Lightweight och ultra lightweight. I singelklassen vann Robert Holden på sin Ducati. Därefter ko Classicparaden 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. Onsdag dags igen och idag for vi ner till Grandstand och jag va in på pressoffice och pratade till mej ett pass åt mig och kjell så att vi kunde gå ut på startbanan och se när dom startade. man ser ju bättre där framme och det blir bättre kort också förhoppningsvis. Freddie och peo hade fixat pass på måndagen då Freddie skulle in på Dynon och testa plus byta ut lite grejor på sin 900 SS så dom hade fått pass som det stog copetitor på, på våra pass stod det media. Vi tittade på 600-racet som vanns av Iain Duffus kom ihåg det namnet. Sandra Barnett kom på 28-plats. Sidvagn kom sedan

← Så här lycklig va' Ian Duffus när han kom i mål som tvåa på sin Top Gun Ducati. (Grattis)

och det gick ju inte så bra för våran svensk. Jag fick autograf av Trevor Nation och Joey Dunlop innan vi begav oss därifrån. Idag har det varit strålande sol hela dag så nu kmmer väl värmen när det bara är en tävling kvar men vi blir ju kvar till tisdagsmornn så det är väl bra. Vi körde hemåt och skrev lite vykort till våra vänner i Sverige och det var några stycken, närmare ett tjugotal, man kan få kramp för mindre. Jag hoppas att redaktörns kort kom fram. Nu har det blivit torsdag och korten är lagda på lådan för transport hem till Sverige. Nu åker vi upp till Manx Leather i Ramsey sen körde vi banan ner till Douglas och gick en tur i butikerna för att köpa lite grejer med trebeningen på och lite annat. Efter shoppingrundan va vi hungriga såvi gick till P.G. och åt en pizza som sköljdes ned med öl. Efter det måste man bara ha en cappuccino så vi gick till en uteterass och njöt i fulla drag. Sen for vi mot Laxey, gjorde en avstickare ner mot hamnen och satte oss vid stranden en stund. Vi körde hem och böt om sen gick vi till New Inn och tog en öl och pratade en stund med ett par från Sussex som mindes oss från förra året. Dags att avsluta denna dag i mornn är det sista tävlingsdan så vi måste upp tidigt i mornn. Fredagenkom efter frukosten körde vi ned till Douglas och parkerae vid Grand Stand. Jag fick syn på Joey som kom gående så jag passade på att ta några kort på den levande legenden. Han kanske lägger av nu när han kommit så långt att han inte kan vinna så mycket mer och han är ju faktisit 43 år. Han funderade på att lägga av i vintras när han va på kominerad semester och körde nåt race i Nya Zeeland, men han kommer att köra så länge han tycker det är roligt har han sagt så vi får väl se.



↑ C Foggarty tittat på när Simon Beck får sin Pitstop-service, han kör Peachurst Ducati

Sen kom Carl Fogarty gående så det var bara att gå fram och få han att skriva i ett program som jag hade med. Troy Corser va också på ön men jag såg ej honom. Sen var det dags att gå frm till starten och ta kort på de tävlande när dom ger sig av. Ja nu var det så att Joey tog sin 19'e seger här men vem blev tvåa ? Jo Iain Duffus på en Top Gun Ducati 955. Robert Holden gick för nära muren vid Governors Bridge och körde omkull. Michael Rutter kom åtta på en McCulloch 888. Simon Beck kom nia på Peachurst Ducati. Trevor Nation fick avsluta vid Pitstop han fick problem med 888'an. Tysken Johannes Kehrer fick också bryta vid pitstop med sin 916. David Morris kom på sin Chrysalis 916 in som trettitrea. ja det var årets racing det, ganska många Ducati med i år och det gjorde det hela mer spännande och trevligt. Efter korttagning och autografer från de tre första så var det dags för en öl inne på pressoffice. "Esso2 och Irene dök upp och vi gjorde sällskap med dom till ett ställe som heter Bayr Garrow där vi åt mat och drack en öl. Vi avslutade faktist med en dessär bestående av jordgubbar och kakade va gott. Sen var vi med till deras hem här på ön och det låg verkligen fint. Där bodde även sju andra snubbar som körde omkring på gamla Classic-hojar och dom var rena rama underhållningen. Skitroliga alltså. Efter det åkte vi tillbaks till Douglas och gick upp på terrassen och drack en Cappuccino med kaka till, en bra avslutning på dagen tyckte vi allihop. Sen körde vi hem till Laxey och gick och la oss.

↓ Vilket slöseri med ädel dryck, och han som är pub-ägare i Ballymoney Nordirland.



På Lördag och det är race nere på Billown Circuit i Castletown så efter frukosten va det dags att åka söderut. När vi kom dit dök Irene upp hon skulle köpa burgare åt Harry och "Esso" som hade tittat på när Joey mekade med sin hoj, det va synd att vi missade det. Nåja vi åkte med dom bort till kohagen och såg racen. I tredje va det dags igen för dåkörde fem stycken ihop men lyckligtvis va de bara en som fick örs till hospitalet med lindrigare skador, tack för det. Joey vann ett av racen här också och vart trea ie ett sen va han nöjd och åkte hem han skulle ha kört ett till. Ja dom blåste av sista racet så det blev ett snabbt slut på den tävlingen. Vi tog adjö av "Esso" och Irene för dom åker hem tidigt i morron och Harry blir kvar ett tag till han. Sen for vi hem för det kom tvärtjock dima och la sej över ön så det fanns bara en sak att göra. Åka hem och byta om och gå upp till puben så det gjorde vi och det blev en New Castle Brown kväll, dom gör god öl. Sen gick vi hem och la oss. Söndag nu är det vår tur att köra banan runt en sista gång innan man ska ge sej av. Nu är det lungt och fint när dem flesta har åkt härifrån man behöver inte hålla ett öga i backspegeln hela tiden. Vi stanna till i Bungalow och va in till Pete Murray som har ett museum med mycke intressnta grejer. Harry kom så vi tog en fika ihop med honom innan vi gick in och skrev våra namn i boken på museet. Jag klistarde upp ett av våra klistermärken bland alla andra som folk över hela världen har klistrat dit. Jag hittade ett vykort ifrån en svensk kille som har kört och tävlat här på ön för några år sen. Han heter Anders Andersson jag undrar vad han gör idag ? *(Sitter hemma i Laxå och underar om det egentligen var så smart att lämna Ducatiteamet till förmån för Yamaha ? /Redac)*

Därefter for vi resten av banan för att slutligen hamna i Douglas igen. Vi for till ett ställe som heter Sissys och käkade sen körde vi till Laxey och tog en öl på New Inn sen hem. Måndag sista dagen på ön, suck. Vi åt frukost och sen körde vi ner till Douglas och hämtade ut en graverad zippo som Kjelles doter ska få. Vi gick upp på terrassen och tog en sista cappuccino. Vi åkte banan igen för vi ska upp till Manx Leather en sista gång. Efter de var klart körde vi ner gamla vägen till Laxey och va upp till Browns cafe och käkade mat, här kostade vi på oss en äppelkaka med vaniljsås som efterrätt eller avslutningsmåltid om du vill. De va gott... Efter att frossat i sej detta gick Kjell och jag till New Inn för en sista New Castle Brown och för att ta farväl av våra vänner för denna gång. gick hem packa bada drack lite vin med våra två värdar innan vi gick och lade oss. Jaha inte sov jag bra heller och nu är det dags att gå upp. Kl 05.00 Urk. Jag fick bara ner en kopp the sen packade vi hojarna och tog adjö och for ned till terminalen där King Orry väntade att ta oss över till Great Britain igen. Well back in G.B, igen. Vi drog rätt opp till Hexham där Kjell och jag bodde förra året på väg hem. En trevlig liten håla som har en fin liten Italiensk restaurang med äkta Italienare och där vi fick en äkta Cappuccino efter maten. Ja de var ett bra ställe. Vi hittade ett hyfsat ställe att bo på, dom tog 15 Pound natten inklusive frukost så vi slog till för dom hade ett stort fint garage med heltäckningsmatta och där fick vi köra in våra Ducar, fint va? Onsdag drog

vi in till Newcastle och gick runt i alla MC-butiker som låg på Westagte Road. Det var intressant. När vi kollat runt i alla som fanns tog vi en fika och sen for vi tillbaks till hexham och gick runt till "vår" Italienska restaurang och åt gott, ja till och med delade på en flaska vin. Sen va det dags att vända tillbaka och packa allt igen för imorronbitti bär det av igen. Torsdag morgon kl 07.00 åt vi frukost och sen körde vi mot Middlesbrough. Vi hitta en lagom kurvig väg och vädret va med oss hela vägen. Det tog en dryg timma bara så vi var framme strax efter tio. Vi träffa en svenska, Birgitte som va gift med Brian och dom var på väg till hennes släkt i Halmstad. Dom bjöd på en Whiskey i kaffet medans vi vänta på att få köra ombord. Dom åkte bil dom men Brian va intresserad av hojar så vi tittade på ett videoband som jag hade fått av Ellen, hon hade bandat av sex avsnitt som Border Channel sände när vi va där och det handlade om mototrcykeln födelse fram till idag och va mycket intressant. Sen hade vi köpt ett videoband som visa Joey och tre kompisar som började sin karriär på kostigarna i Norra Irland och då man ser dom köra på dessa kostigar så blir man nästan mörkrädd.

För övrigt så hade vi det ganska bra på överresan, det började blåsa bra när vi la ut ifrån kaj. Sen blåste det lite mer när vi kom längre ut så vi var ner och knöt fast våra ögonstenar lite bättre för säkerhets skull. Birgitte vart dålig så hon försvann *(överbord ? /Redac)* och det blåste så pass att vi blev tre och en halv timme sen in till GBG. Men hojarna klarade sig och vi körde iland med en inköpt liter Famous Grouse och några Öl. Packningen var en smula ansträngd nu så vi fick nöja oss så.

Hemresan gick bra och hemma väntade en kopp kafe och en hög med post samt en gräsmatta utan like. Det hade visst regnat en hel del mens vi va borta så nu var det bara att glida in i vardagen igen med allt vad det innebär. Nåja vi hade ju Sviesta och Knutstorp kvar och kanske nåt mera. Det visar sej. Tyvärr finns det nog inga mer pengar kvar att spendera på en långresa till i år så vi kan bara hoppas att "den resan" på nåt sätt blir framflyttad till nästa år för då har vi alla en chans att skaka fram lite pengar till den. Det blev ju lite hastigt påkommet med den då vi redan hade bokat vår Ö-resa redan i februari. Vi är ju inga miljonärer tyvärr, tyvärr...

För att nämna nåt helt annat så kan jag meddela att min Manx katt vid namn Douglas, efter huvudstan på Isle of Man, har roat sej med min katt-tjej vid namn tiger medans vi har varit borta så snart blir det flera svanslösa här, så kanske det är någon som är intresserad av en mycket kelen och go kisse så går det bra att höra av sig till mej på 070-575 44 18.

Flitiga Carola 628 och Kjell 589.

Tackar, tackar för ditt bidrag Carola. Jaha då är det väl bara att sätta press på styrelsen så att de ordnar en resa till Isle of Man sommaren -97, eller hur grabbar och tjejer !

## "Duo idea ristorante"

Om ni har vägarna förbi Lund måste ni stanna till vid Ristorante LA LUNA. Den här lilla restaurante ligger på en bakgård mellan Stortorget & Järnvägsstaten på Stora Fiskaregatan 6-8. Den öppnar vid lunchtid varje dag & serverar underbar italiensk "husmanskost". Ni måste prova deras gnocchi al gorgonzola. Det är läge att boka bord på 046-14 80 80

bild på någon kulinarisk sensation?

*Nej, det blev  
ingen bild!*

I Stockholm finns det en & annan bra ristorante. En som utmärker sig är Osteria Tre Santi på Söder. Mycket trevlig personal & maten är utsökt. Testa deras prisvärda menyer men missa inte deras Tortellacci al Carciofo.

Tyvärr är ägaren galen i fel typ av Italiensktfullblod-den 4-hjuliga men.... här är det lång kö om man inte har bokat bord på 08-644 18 16 . Adressen var Blekingeg 32 vid T-stn Medborgarplatsen

GENESTIG

## La Cavalino

Ett annat tips är La Cavalino på Södermalm (MagnusLaduläsg/Stockh.)

Det är en liten Italiensk restaurang med "Ferrari" som tema. La Cavalino står ju som bekant för "den stegrande hingsten". Experterna Ex Ordis och Ex. Suppl. godkände deras hemlagade Grappa, som bevis för detta sitter numera en triklar från oss på deras entredörr. Det är dyrt, ca 180 kr huvudrätten, att avnjuta en fullständig måltid här. Men har man bestämt sig att idag får det kosta, då är stället väl värt ett besök. Ducati Motociclitta T-shirt är gränsfall. Slips - Ja. På skalan "äkta Italiensk" får den 4,5 valp, för ägarens oborstade sons dubbelparkering med varningsblinkers, "familjens" egen lilla bordskonferans. Modersmålet var givetvis Italienska.

REDAX

Har du ett tips på din egen gårmees restis?

Ta köttfärsås eller ketchupen och skriv med fingrarna. Kladda ner på duken, klipp eller riv ur och skicka till den väldiga redaktionen. Som tack erhåller du förutom belåtenhet för att räddat oss från svält också en triklar att fästas på den godkända mathaket ingång. Raap.

## UNO MAGGIO - ITALIA INCONTRO (1-maj -Italienträffen)

**Region Söderut:**

1:A majtur... För er med "RÖDA" motorcyklar anordnar Svenska Ducatiklubben en ljudlig demonstration längs södra Sveriges orakade vägar.

Stockholmarna har i flera år haft Italienträff för bilar och mc på Skokloster 1:a maj, så i år tänkte vi i syd utvidga traditionen genom att träffas på Cafe Annorlunda i Kivik, kl 14.00

Karlskronafalangen av klubbstyrelsen startar från eMseDålnads (McDoln...) i Karlskrona (vid E22:an) kl 10.00 och via krokiga vägar tar vi oss till Kivik. Anslutningspunkter längs vägen blir Bredåkra kyrka (RV 30, norr Ronneby) ca: 11.30 samt Ove's Motor (Olofström) kl 12.30.

Alla italienska fordon är välkomna men har du en kompis med, vilket Gud förbjude, "GUL" (österländsk) hoj får han/hon följa med.

Eventuella frågor besvaras av Johan Genestig, tel 0455-33 70 78 Magnus Mårlid, tel 0455-808 68

**Region Väst:** ? Se styrelse info. i övrigt Ring Ove Kontaktpers Väst.

**Region mitt (Nytt):**

1:a maj. Vårtur på våra småvägar till flygmuseumet i Linköping. Vi träffas vid Holmentornet i Norrköping kl 11.00 - tiden. Vid snöväder tar vi en grappa på Guskelov. Guskelov ligger vid Holmentornet. Vid oklarheter ring 071-275050 (Värdertjänst).

Välkomna ö Gunnar och Lasse

**Region Norrut:**

"1:a maj" träffen som "vanligt" framflyttad till Juni pg.r av vädrets nycker i norr. Läs snö. Kontakta Pelle i norr för "var, när och hur".

**Region Österut:**

Lämpligt nog dagarna innan planeringen skall vara klar så får man veta att vår kontaktman i Öst har sålt Duccen och beställt en Hynda. Ingen ny kontakt person är klar för tillfället. Därför bestämmer jag att vi i Stockholm träffas på OBS parkering i Rotebro kl 11.00 för vidare färd till Skokloster (framme ca 12.00). Andra åker direkt till Skokloster? Visa att Duccefanan fortfarande vajar högst i Stockholm och att Malmöiterna fortfarande befinner sig i skuggan av oss.

/Redax

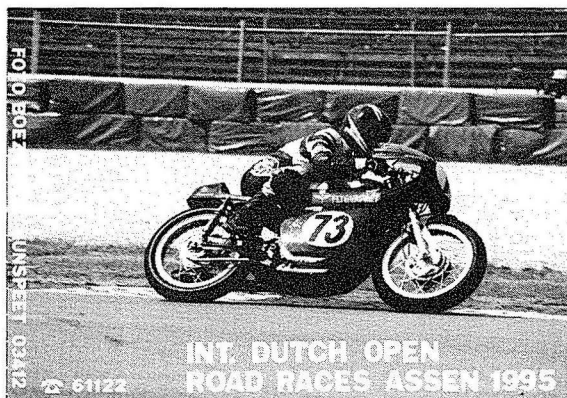
## KUNGSIDA

Jag hamnade hos Håkan "Måns" Månsson. Det är väldigt lätt att hamna där bl.a. för att få assistans med kamskaftaren. Denna gång handlade det mest om racing.

Måns började sin tvåhjuliga karriär med en Gilera 125 som strippades & utrustades med megafon. Han tourar numera med sin silvriga 900SS runt Sardinien & Korsika. Han är svag för det italienska, äger en Alfa 164 & en 1750 GTV, dricker gärna Chianti till sin favoriträtt Scallopini med svamp i vitvinsås. Måns har hus i Kallinge med en fin verkstad till. Där kan han, den noggranne flygteknikern förverkliga det mesta.

Måns har kört Classic racing sen -87 på sin DUCATI med stor framgång. Cykeln byggdes ihop av "överblivna" delar från två landsvägs 450 samt vissa direkt-importerade delar från ITALY (packåsan var 900SS-77). Bygget fortskred i lägenhetens sovrum & var en vinnare direkt från & med första säsongen.

Sedan starten har Måns antingen vunnit eller kommit tvåa i 500-klassen. Cykeln har utvecklats, allt efter bitarna har behövt bytas. Den körs nu med bl.a. torrkoppling & 42,5mm Malossi. Enligt Måns är ramen



Måns på Assen

för tung så till året införskaffades en crommoly som väger 5kg mindre. Under säsongen är det meningen att det skall bli två kompletta cyklar att alternera med. Det är troligt att det blir en upprepning av förra årets utflykt till Assen som gav mersmak

Förutom Måns kör ett gäng Ducatister Classic racing. Det finns definitivt utrymme för flera speciellt kul vore det med några L-tvinnar i Forgotten Era klassen -78. Här kan alla kamskaftare köra förutom "Millen"

### Classic ducatisti

**Ingmar Blomqvist** 125 GP-56 originalracer

Aktiv även då det hände sig  
**Sven Olsson** 250 mark3-67  
Narrow case  
Snabbast i 250, med gått om idee'r

**Kjell Gäf** 250 mark3-67  
Narrow case  
2a säsongen, cykeln går mkt bra

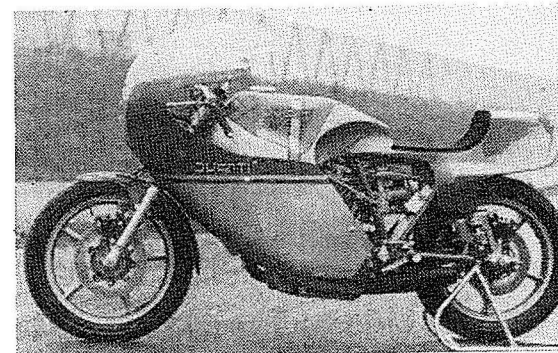
**Kjell Saläng** 250 mark3  
Wide case  
Original italiensk racer  
Scuderia Brappa Pasta

**George Wessman** 250 mark3  
Wide case  
Roll-Royce försäljare

**Erik Andersson** 450 Desmo  
Flying finn med hembyggd ram

**Nicolas Hogstraten** 450 Desmo-72  
Silver Bullit  
Flyttgods från Frankrike som skall trimmas

**Karl-Erik Månsson** 450 Desmo  
Italien import som blir bättre &...



Här kommer nya klassiska datum att fylla dälbo med ;

### CLASSIC RACING

27/4	Banträff/ kurs	Sviestad
11/5	Banträff	Malmby
25-26/5	Tävling	Sviestad
15-16/6	Tävling	Våler
6/7	TT	Hedemora
13/7	Banträff	Gelleråsen
2-4/8	31 års racet	Sviestad
10/8	TT	Helsinge
24-25/8	Tävling	Falkenberg
21-22/9	Tävling	Knutstorp
5/10	Årsmöte	Sviestad

Banträffarna/årsmötet är till för medlemmarna av racingsektionen av

MotorCykelHistoriskaKlubben

Veteransektionsansvarig: **Genestig**

← Numrets andra Kung NCR

# BULLER FRÅN MEDLEMMARNA

## Numrets ris:

Till Niclas Cederlund för att han bränt sina sista stålar på riktigt skit istället för att åka på KustTillKust rallyt. Slut på pengar kan man drabbas av, men inte för att köpt en HåDe väst ! Som det dessutom står "Racing" på. Skäms du inte....?

Hemlig Redaktör och alla andra i klubben.

## En dåres försvarstal:

HD-väst? Jag vet inget om en HDväst! Det var en skinnväst som det stod 'RACERS' på. På ena sidan av dragkedjan stod ett jätte-H och på andra ett jätte-D... Men HD gör ju inga racers...! Nej, det var enbart för att det var en Duce-röd prislapp på den med det magiska talet 748:- på!

/Niclas

Erkänn - Du HAR gått på reklamen. Du är ett levande bevis på att allt går att sälja med mördande reklam. Skäms.

/Redax (igen)

Hela hösten och halva vintern har jag stillatigande noterat den stundtals hånfulla debatt som förts om hur den numera avsatta styrelsen förflyttar sig till sydligare breddgrader, men nu får det vara nog. Det är klart att vi åkte RENAULT, alla som har en chans på en dylik upplevelse bör ta den. Fransmännen kan inte bara bygga bomber som smäller ordentligt. Hur många av alla motorcyklister som orkade masa sig ner till fosterlandet lyckades egentligen få sin framfart kontrollerad och värderad av officiella funktionärer ? Sedan har vi också ett matematiskt problem : om 100 procent av gamla STYRELSEN deltagare på årsmötet, varav åttio procent har tagit sig dit per Ducati, hur kan det komma si att nya styret, som representerades av knappt femtio procent, varav knappt hälften hade ork att gränsla sin båge fick 100 procent av rösterna. Låt rätt vara rätt och rösta tillbaks gamla STYRELSEN, vi visste i alla fall vad vi gjorde

Sempre Effeuno

Styrelsen svarade:

Öhh, det var en fasligt massa matematik, vi återkommer när vi räknat klart.

/Styrelsen



Minns ni Creede som hade problem med laddningen på sin F1'a ? Fritt översatt.

## Hejsan Anders (å Cucciolo)

Jag tänkte låta er få veta att jag har fixat laddningen på min F1'a.

Jag använde en voltregulator ifrån en 916 som egentligen är satt till 350 Watt (Mot 300 W för andra Ducatis)

Hemligheten bakom detta är att endast använda två av regulatorns tre kablar. Den gula och röda. Alternatorns utgående styrka förblir oförändrad eftersom 916's regulator är av "full-wave" versus "half wave". Enhet kommer förhoppningsvis att vara mer tillförlitlig. Jag har upptäckt att Ducati har slutat att sälja 900SS regulator därför att 916 enhet är bättre och kommer att fungera.

Hur som helst, jag tror att 916's enhet kan användas på vilken Ducati twin (två eller tre kabla) utan att det påverkar alternator styrka.

Ta gärna kontakt med mig om du har frågor. Will Creedon

San Diego, CA. USA



Attenzione Cucciolo.

Jag har ett stort problem. Problemet gäller väckarklockan jag fick i julklapp av Duce-klubben för ett år sen. Klockan användes i ett par månader, sen gick den sönder när den var inställd på väckning 05.00 så att jag skulle hinna med morgonflyget till Sthlm. Som ett under vaknade jag ändå och hann med flygplanet. När jag granskade klockan fick jag till min stora förvåning se att den var tillverkad i ett tvivelaktigt land i öster. Det föranleder min första fråga: Är det meningen att man skall använda klockan ?

Jag drar mig till minnes de första regnställen som Ducatiklubben tog fram med DUCATI-logo som regnade bort vid första regnvädet. Svaret till de som köpt regnstället var kort. HAR NI ANVÄNT DET ?

Jag hade tänkt slänga klockan när min fru lyckades laga den. hon hittade ett hårstrå inne bland kuggarna som gjorde att urverket stannat. Hur har detta hårstrå (blont) hamnat där och hur kunde min fru hitta felet ? I morse vaknade jag halv fyra när jag ställt in väckning på 05:30. Väckningsvisaren felade en timme och klockjäveln var ytterligare 1 timma felställd. Hur bär man sig åt för att kunna lita på klockan ?

Morogntrött öbo.

Cucciolo svarar på nästa sida ↗

### Cucciolo svarar:

Nämen är det inte Herr Mikael Werkelin som gjort bort sig (igen), oss lurar du inte med signaturen "öbo". Ha. Inte ska du vara ledsn för det, Gunnar Nuija i Norrköping har också gjort bort sig. Han hällde nämligen bensin i frugans nya bensintank från Italien, som monterats på hennes Pantha, det vet väl vem som helst att en bensintank inte tål soppa och givetvis gick skiten sönder. Se där. Såja torka era tårar det blir värre !

Nu ligger det i sakens natur såsom följer.

Det börjar bli tjatigt om dessa regnställ, de var avsedda som investeringsobjekt, inget annat. Peter Lindqvist här i stockholm har låtit vaccumpacka sitt regnställ och lagt det i sitt bankfack. Senaste värdenoteringen är 21,25 % ökning i snitt, väl investerade pengarna m.a.o, sedan fanns det givetvis idioter som använt dessa regnställ och dess marknadsvärde torde vara lika med noll (0) ? De använder säkert 1800-tals servisen till frukost också - eller ? Så var den saken utagerad.

Så vad beträffar klockan är det som du mycket riktigt påpekade inte av den ädlare tillverkningslandet. Alltså - litar du på en japansk motorcykel ? Behöver jag påminna om viss herres Yamaha XT600 ? Det var väl det jag tänkte. Det blonda hårstråt ingår givetvis i smart marknadsföring från sneögonas land. Meningen är givetvis att den tekniskt händigas ställning i familjen skall stärkas att genom sin heroiska insatts lyckats återställa ordningen i urverket. (Läs

meningen en gång till så förstår ni säkert vad jag menar) Att din fru hittade felet får stå för er.

Så det enkla och konkreta svaret är således HAR NI ANVÄNT DEN ? Åhå - Jag förstår.

Klockan är och var bara en symbolisk handling från styrelsen, som en påminnelse om de svåra TIDERNA då klubben inte hade råd med bättre. TIDER då hårt kämpande medlemmar lade grunden för den välfärd som nuvarande styrelsen kan frossa sig i. Men klockan är också ett budskap om att inget från öst är att lita på. Inte ens en sketen klocka kan de bygga hur mycket de än försökt kopiera Veglias koncept med vit bakgrund. Men framför allt. Vakna NU. Framtiden är här snabbare än man anar.

Torka dina tårar det blir värre, snart upptäcker Axel att du sålt NCR'en. Då lär inte välling hjälpa...

/Redac

**Nästa insändare gäller den notis som fanns i Cucciolo nr 6/95 "Fiat käkar gräs"**



**Dementi SUBITO !**

Så här ligger det alltså till. En nära bekant till mig frågar om jag är intresserad av att hjälpa honom att få igång en "konstig gräsklippare" Vis av liknande

förfrågningar lät jag hela saken falla i behaglig glömska tills jag bryskt blev påmind med ett "äh du kan ta skrotet" Nyfikenheten tog överhanden och jag åkte pliktskyldigast iväg för att om möjligt slingra mig ifrån en resa till skroten. Döm om min förvåning när jag får se att det är en FIAT gräsklippare. Visserligen rostig (som alla riktiga FIATer) och med en bensintank som läcker,(det enda sättet att få bensinförbrukningen till en rimlig nivå), men ändå en riktig FIATklippare.

En strax utanför Norrköping bosatt Ducatist med FIAT som sin specialitet vidtalades ( han har för övrigt låtit min MIGsvets få ett andra hem ute i Åby, tack Lars ) och renoveringen påbörjades.

Bensintankar lagas ju som alla vet bäst med plastic padding, varefter ett intensivt ryckande i snöret vidtog. Till slut startade underverket med ett rytande och höljde in hela kvarteret i tjock vit rök . Perfekt, skrek min kollega och FIATexpert , precis rätt ventilslammer, bullrar ordentligt och med vissa inslag av kokspartiklar i avdraget.

Nu väntar jag bara på att han ska ha övat sig färdigt på sin Croma, det var något om några balkar som "skulle vara roligt att förstärka litet" så ska vi svetsa igen dom största hålen och ge oss på grannarna igen.

SEMPRE EFFEUNO

**Dementi no 2 kommer från Cederlund. Ang säljes annonsen i Borgio 6/95.**

OBS! Det var inte min kropp som var till salu. Lokalblaskan ville väl få till en mer trovärdig version av min mening - "Jag säljer hellre min själ". Men du vackra flicka som har ett motjuck... flåt, en Montjuich, får gärna låna kroppen gratis! /Niclas mä' F(Censur)an

Ciao /Niclas

Redax:

Bl.a, bl.a. bl.a, dra den med rödluvan oxå.



**Ärade Cucciolo.**

Jag dras med ett stort bekymmer. Utav min firman erhöj jag en elegant väska. Så långt var allt frid och fröjd tills jag upptäckte spännet. Det var tillverkat av "Franzen" m.a.o Tyskt. Jag vill ha Cagiva spännen på min väska. Vet ni någon som kan eftermontera de önskade spänna ?

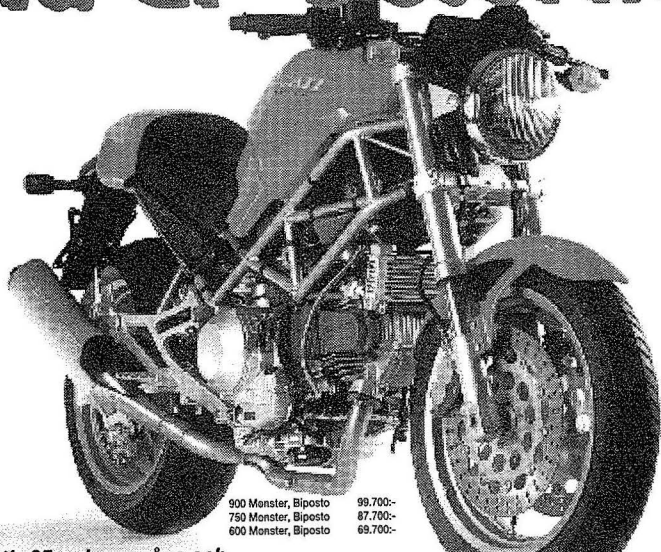
Med vänligaste hälsningar Alazurra mannen Finnkopp.

**Cucciolo:**

Det var ett j-kla tjtande om dessa spänna. Nej, jag vet inte, kanske någon läsare har svaret. Finnkopp, sluta skriva en massa kort. Jag vet att du inte tror att telefoner kommer att bli var mans egendom, men det här är ju löjligt....



# Nu är -96:orna här



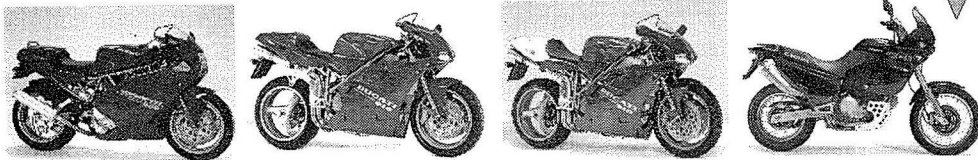
900 Monster, Biposto 99.700:-  
750 Monster, Biposto 87.700:-  
600 Monster, Biposto 69.700:-

**Ducatis 95:or kom, sågs och försvann innan de flesta fänga en.**

Nu har 96:orna börjat droppa in. Slå till nu om du vill förverkliga din dröm. Lejonparten av nästa års sverige-tildelning kommer att bli såld nu under hösten. Vänta inte till våren, vissa modeller kommer bara att räcka till de första. De snabbaste får också sin höj till årets pris, så ring nu, **96:orna är här!**

## DUCATI

*Många är sugna, men få blir utvalda!*



900 Super Sport, Biposto 99.700:-  
900 Super Sport, Biposto Nuda 97.900:-  
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:-

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

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:-

### KATALOGEN

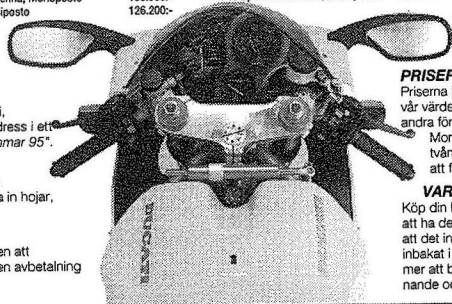
Önskar du vår nya katalog med massor av sporttillbehör och mekaniska till Ducati och Guzzi, så är det bara att skicka 60:- och namn och adress i ett kuvert, så skickar vi dig ett ex av "Delar & drömmar 95".

### FÖRSTÄRKNINGEN

I år förstärktes Biscaya av Kenneth och Benny. Detta har givit oss lite mer tidsutrymme att byta in hojar, helst nyare Ducati.

### FÖRVERKLIGANDET

Har du inte riktigt hela den ekonomiska resursen att förverkliga dina drömmar, så kan vi arrangera en avbetalning med bra villkor och låg ränta.



### PRISERNA

Priserna kommer att höjas. Ring oss och hör om vår värde meny\* som ger rabatt på hojpriset 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.

### 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.

# Biscaya Racing

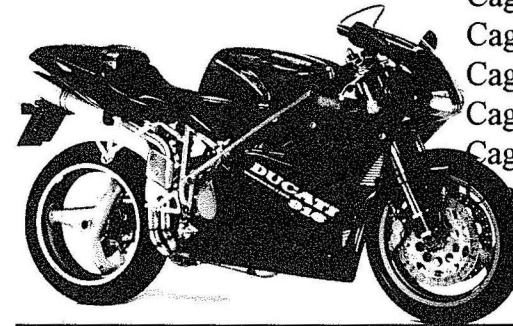
**PRISER FROM. 951101**

**\*\*\* "Värdemeny" 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 Elephant	79.900:-
Cagiva 900 Elephant	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  
Automatorer dygnet runt: 301 59  
Telefax: 0322-301 80

# Biscaya Racing

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

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

Det har varit försäljning på Petersen's auktion i USA nyligen. Bland annat så auktionerade man ut Mike Hailwoods Isle of Man TT Ducce '78 samt en MV Augusta Räcer men även Tony Rutters TT2 Pantah från '83.

"Mike the Bikes Hailwood" gick under klubban för \$105.000 Nog för att man trodde att den skulle gå för betydligt mer. En av MV's "grand prix" hojar gick under klubban för runt 150 till 165,000 dollar.

Det råder en hel del myter runt "Mike the Bikes" hoj, nej, nej, nej inte Werkis scrambler utan Hailwoods, den sågs nämligen brinna upp Isle of Man några år senare.

Det var Steve Wynne som skruvat ihop Mikes vinnar hoj en gång i tiden och sedan plockat ur det som var kvar av original motorn, som mer eller mindre mer eller mindre totalrasade efter den berömda segern. Det som var kvar av motorn använde han sedan som reservdelar. Resten av ramen sålde han för att finansiera en del av tävlingskostnaderna. Det som då nu sågs på auktionen kan mycket väl varit en av Mike's hojar fast utan original motorn.

Det som talar för att det verkligen är så, var Steve Wynnes enorma nästan desperata försök att "ropa" tillbaka hojen från auktionen. Han hade tydligen varit beredd att betala "hurmycket som helst" för den cykeln som nu auktionerades ut.

## "Mike the bikes" SÅLD!

Nu gick den, tusen dollar för mycket, till en f.n okänd person i New Jersey.

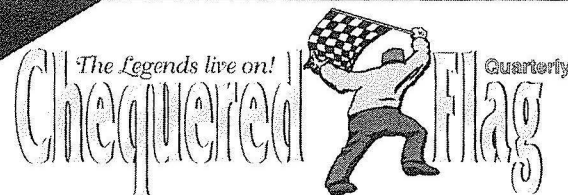
Hur som helst är cykeln i väldigt dålig kondition precis som när Steve en gång i tiden sålde den. Det var det som gjorde att han hoppades att den skulle gå för ett överkomligt pris. Original motorn är enligt honom själv nu renoverad så förhoppningsvis skall ramen och motorn någon gång ännu en gång mötas.

Då vi konsulterade Werkis i denna fråga framkom följande information. Det sägs existera TRE äkta Mike Hailwood TT hoj. (Inte hoj-ar). Som vi tidigare nämnde brann hojen upp, det finns också bildbevis på att så skedde. Så det troliga är att de som idag säljs som äkta hojar bara innehåller delar från den riktiga men att ingen utav dem är den ursprungliga. Hur mycket original är det dessutom på en renoverad motor kan man fråga sig.

Men man kan ju alltid drömma och hoppas. "Fördelen" är Steves intresse, men och andra sidan skojar det om att så fort Wynne haft dåligt med pengar har han sålt ännu en äkta TT hoj...

TT vinnaren i all ära men nog hade jag satsat Ankis päls mot Tony Rutters TT2'a.

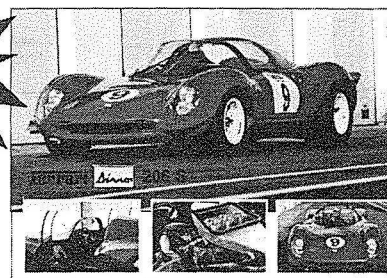
**Brådskan!**



## Erbjudande till alla medlemmar i Svenska Ducati Klubben!

Vi har reserverat A3-posters\* i 4-färg till alla klubbmedlemmar som tecknar en prenumeration på Chequered Flag.

Vid köp av poster  
**59,-**  
inkl. porto



**Gratis**  
till alla nya  
prenumeranter!

\*Erbjudandet gäller  
t o m 960331.

Den enda motortidningen som enbart skriver om klassiska sport och racingfordon, både bil och mc! Garanterat ej tidigare publicerade artiklar!

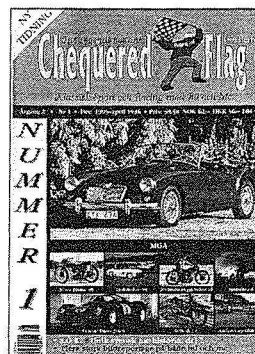
Tidningen som går på djupet när det gäller källforskning!

Stor artikel om Ferrari 206 S i nummer 1/96

Vi skriver även bl.a. om:

MGA Roadster, Anderstorp Oldtimer Festival, 30-årscaet på Sviestad för att nämna en del av innehållet.

**Extra! De som prenumererar före 960331 får dessutom fem utgåvor till priset av fyra!!! Skynda dig nu!**



Prenumeration - **210,-/år** - 4 nummer

Du kan också köpa lösnummer direkt från redaktionen:

**Chequered Flag**

Stora Rör 7138

S-386 95 Färjestaden

**Tel. 0485-56 57 93**

- Ja, jag vill prenumerera från nr. 19 och får då poster gratis.  
 Ja, jag vill endast köpa A3-poster med Ferrari Dino 206 S å 59,-

Namn .....  
Adress .....  
Postadress ..... Ort .....

Ducati

Vi konstaterar kort och gott att blyad bensin är ett minne blott, och sedan kort tid tillbaka, tom i lag förbjuden. Inte bara i detta, det bästa av länder utan också här och var i det övriga Europa. Det är en naturlig följd av ökat miljöansvar, vilket slutligen lett till tvingande lagstiftning.

Hur drabbar då detta oss med, i lagens ögon otjänliga fordon. Vi har vänt oss till det multinationella bolaget med den välkända snäckan, shell på utrikiska, för att utvärdera vetenskapens nuvarande ståndpunkt.

Redan i slutet på tjugotalet började man tillsätta blyföreningar i bensinen för att höja oktantalet. Dvs motståndskraften mot knockning. då kunde specifika effekter höjas vilket var önskvärt ur många synpunkter. Man fick effektivare motorer som tex möjliggjorde flygets allt snabbare utveckling. Högre varv medförde större effektuttag ur mindre, alltså lättare, motorer. Praktiskt om man flyger enligt principen "Tyngre än luft"

Samtidigt började motorvarven öka och då upptäckte man att det bildades tunna skikt av blyföreningar på ventilsätena och tätningssytan på ventilen. På så sätt förhindrades direkt kontakt, stål mot stål mellan ventil och säte och livslängden ökade väsentligt.

Redan 1929 hade normer fastställts för knockbeständighet. Knockning är okontrollerad förbränning och utsätter i synnerhet motorns lager för enorma påfrestningar vilket alltså är mycket oönskat. Högt oktantal är nyttigt för att förhindra sk knockning eller pinkning på annat språk.

## BLY I BENSINEN?

Bensinens oktantal anges på en skala från ett till hundra. 95 oktantalet. Värdet fastställs experimentellt i en encylindrig provmotor på två sätt. RON och MON. "Research octane number och Motor octane number". Lufttryck och temperatur liksom luftfuktighet är bestämda. MON körs vid högre temp och varvtal. På macken står RON- oktantalet.

I det stora landet i väst har blyfri bensin och katalysatorer förekommit ett bra tag. Det som händer med ventiler när en motor körs med blyfri bensin kallas mikrovetsning. I synnerhet avgasventilerna kan ha så hög temperatur att små partiklar smälter fast vid, och sedan slits loss ur sätet. Det inträder oxidation och så har vi fått en liten hård värt på ventilens tätningssyta. Som bekant roterar ventilen i sitt säte och så småningom bildas flera värtor och sätet förstörs i accelererande takt. Det säger sig själv att ventilen inte heller tätar och det ökar temperaturen och snart är katastrofen fullbordad.

Det här kallas "valve seat recession" och vi kallar det i fortsättningen VSR. Våra vänner har undersökt detta fenomen noggrant. Åtskilliga faktorer påverkar skeendet och rent allmänt kan vi säga att en genomsnittlig V-åtta, over there, under senare sjuttitalet var utförd helt i gjutjärn som traditionen bjöd. Låg effekt i förhållande till volymen. Ventilsäten bearbetade direkt i toppen och vanligen hydrauliska ventillyftare. Service är inte så högt skattad i vissa kulturer.

Detta genomsnittliga fordon körs med 96 knutar och stadig lunk på låga varvtal utan hets. Den VSR som blir följd är måttlig och kompenseras av de automatiska (hydrauliska) ventillyftarna. Men i den gamla världen är allt annorlunda.

Små högkomprimerade motorer som körs med mycket högre varv, och på sina håll höga farter. Med fel bensin kan en motor reduceras till ett reparationsobjekt och ett minne blott. Det kan gå hastigt dessutom. Om ogynnsamma omständigheter sammanfaller så kan femti mil räcka. Här finns kurvor och diagram som förklarar varför. Nu gäller detta fyrhjuliga fordon så vi försöker ta det lite kortfattat.

Bilparken är sammansatt av gamla och nya fordon i en salig blandning som dessutom skiljer sig åt i de olika länderna. I Frankrike är andelen bilar som kräver blyad bensin särskilt hög. I Österrike tvärt, om eftersom blyad bensin

varit förbjuden ett tag redan. Alla nya fordon har katalysator och måste köras på oblyad bensin. Man kan uppskatta andelen bilar som kräver blytillsats, och den antas vara ca 20% av hela bilparken i Europa 1995-96.

Det förekommer alla varianter av material och kombinationer därav, i motorerna i Europas bilar. Min gamla skrotopel, som barmhärtigt nog gick hädan under vissa omständigheter som en och annan Ducatist kanske ännu erinrar sig, kan framhållas som exempel på föråldrad teknik. Ventilsätena bearbetade direkt i toppen av gediget gjutjärn. Ändå var dessa toppar kända för att spricka.

Motorn hade hydrauliska lyftare. Släktskapet med moderbolaget over there är tydligt framträdande.

Så finns det, vanligtvis röda, fordon från Milano med motorer helt i lättmetall. En teknik som denna fabrik använt sig av, nästan sedan tidernas gryning. Sedan ungefär tio år tillbaka kan dessa motorer köras på blyfri bensin, bara denna håller 98 okt.

Den tredje kategorien får väl sägas omfatta katalysatorbilar, som är förbehållna personer med ordnad ekonomi. Vi lämnar den raskt, ty vår hjälp är obehövlig.

Med skrotopeln förhåller sig ungefär som med gamla amerikanare. Om man tankade blyad bensin var sjätte gång så

hölls blyskiktet intakt och katastrofen på avstånd.

Den röda bilen från Milano har ett hårdare material i ventilsätena och fördrar oblyad bensin, precis som katbilar. Förbränningsrummen är fortfarande hemisfäriska och ventilvinkeln tämligen stor, vilket kräver högoktan. Många moderna motorer har topp av lättmetall och detta kräver antingen ingjutna eller ikrympta säten av hårdare och vanligtvis härdat material. Detta kan göras på olika sätt och en regelbunden form med ganska liten massa som ett ventilsäte kan oljehärdas. Det blir då genomhärdat. Induktivhärdning går också för sig. Skillnaden mot den gamla skrotopeln är att hårdheten, uttryckt i Brinell är, ungefär dubbel eller runt 400 HB.

Härmed kan vi dela fordonsparken i fordon med mjuka eller hårda ventilsäten. Dom hårda lämnar vi åt sitt öde, eftersom dom tillhör en kategori som uppstod för ca tio år sedan när det stod klart att katalysatorn var ofrånkomlig. Omställningen till motorer för blyfri bensin började alltså redan nu.

I den mjuka kategorin återfinns åkdon som ligger oss särskilt varmt om hjärtat och som säkerligen skulle få oss att lida allvarliga men om de inte skulle kunna användas.

Vid den tid när fabriken i Milano gjöt sina första motorer helt i aluminium och med dubbla kamaxlar och avsedda för

den intresserade allmänheten så hade mången trafikant hemfallit åt ovårdat språk vid vägkanten när han satt och avlägsnade loppa från tändstiftet. Det var blyinnehållet i bensinen som bildat denna loppa och eftersom bly är ett elektriskt ledande material så blev följden den beskrivna. Mogna personer kanske kommer ihåg en SHELL-tillsats som fanns för länge sedan under namnet "ACI". ACI var en sk blyspolare som skulle förhindra loppor på stifen.

Alltså började våra vänner med snäckan att fundera på 96-2-28 om det skulle gå att ersätta blyet och ändå bibehålla funktionen. Man provade andra sk alkalimetaller och fann att fosfor hade bra effekt. Men så kom katalysatorerna och då fann man att fosfor förgiftade dessa och så fick sökandet fortsätta.

Det var inte rena metaller som tillsattes utan salter av dessa. Vanligen naftenater men andra också. Nu har vi dillat så länge så vi får påminna oss om att detta pågår för att hitta en möjlighet att använda våra klenoder utan dödsfara.

Småningom, efter otaliga prov med bänkkörning och på rullande landsväg och i levande livet så finner man att natrium och kalium är verksamma ämnen. Återstår att finna den optimala mängden. För europeiska förhållanden har man fastställt att ett blyinnehåll på 0,05 g/liter ger fullgott skydd. För körförhållandena över there räcker 0,026g/liter.

Omfattande prov har visat att VSR ökar med, approximativt, exponenten på varvtalet. Hög belastning ökar den ytterligare främst pga högre temp vid ventilsätet.

Provmotorer har körts i bänk med varvtal som motsvarar vissa hastigheter på väg. Ökar man hastigheten från 96km/tim till 137 så ökar förslitningen i runda tal TJUGO gånger. Alltså. Från 96 jämn fart till järnet och 137 km/tim.

Håller man jämn fart och 128 så stannar ökningen vid nio gånger. Så här kan vi räkna upp siffror i långa banor. Vi nöjer oss med att konstatera att praktiska prov som utförts bla i Sverige visar att blyersättningsmedel kan ge ett fullgott slitageskydd under normala körförhållanden. Det är endast blyet som ger fullgott skydd under *alla* tänkbara körförhållanden. Sorgligt.

Man fann att om man tillsatte för höga halter av kaliumbaserat additiv så fick man problem med fastnande insugsventiler. Här gällde det att hitta balansen mellan önskat skydd och fria ventiler och det kan man lova nu.

Tyvärr så hänför sig alla prov till fyrhjuliga fordon och dessa arbetar inte obetingat under samma förhållanden som den silverfärgade trotjänaren på väg till någon centralt liggande ort. Assen, Bologna, Croix-en Ternois, eller måhända il Capo Nordo.

Hög hastighet med stor belastning och långvarig dessutom, var onyttig. Dvs autobahn. Lite varierad körning låter ventilerna svalna en aning och skyddsskiktet får en möjlighet att byggas upp på nytt. För Ducatis del så gäller att motorer nyare än omkring -87, är avsedda att tåla blyfri soppa. Men högoktanig skall den alltjämnt vara. Därefter är materialen förbättrade vid minst två tillfällen. Man vill uppnå längre serviceintervall.

I Sverige har vi inte så stort urval av raffinaderier. Det Shejkägda bolaget använder natrium i sin tillsats. Våra vänner med snäckan baserar sin på kalium och bolaget med bajskorven kör också med kaliumtillsats, fast inte identisk med den tidigare nämnda.

Själv hade jag i vanlig ordning huvet under armen, när topparna renoverades för ett par år sedan. Trots tillgång till den tama Tekniska Byrån. Det hade varit ett utmärkt tillfälle att smälla i hårdare säten. Under tiden får vi väl använda den gamla trotjänaren desto flitigare så blir det snart dags för översyn igen och då kan misstaget rättas till.

Men hur avhålla sig från den där sista lilla vridningen när hornen växer? Kanske om man redan nu, liksom Smälänningen, börjar intala sig, att det där allra sista är en umbärlig utgift. Åtminstone tills vidare.

## Några detaljer att begrunda.

Vi har inte berört det sk "blyminnet" annat än i förbigående ovan. Det innebär, mycket kortfattat, att när blytillsatserna avsatts på ventilerna och dessas säten så behålls detta skikt intakt en tid, trots att motorn körs på helt blyfri bensin. Somliga tillverkare drog fördel av detta och rekommenderade tankning av ömsom blyfri och blyad bensin Glöm allt sådant!!! Blyet är borta och därmed också "blyminnet". Ersättningsmedlen har nästan försumbart "minne" vilket innebär att om man har en motor med mjuka ventilensäten så tankar man bensin med blyersättningsmedel ( svart slang ) om man vill utnyttja hela dess livslängd. Eller äkta blyad bensin om man färdas i vissa länder på kontinenten där den ännu är tillåten.

En modern motor avsedd för blyfri bensin tar troligen ingen skada av blyersättningsmedlen. Det har förekommit fall där ventilerna fått beläggningar på tätningsytorna med extra stora ventilspelet som följd. Nu talar vi givetvis om desmodromiska ventiler. Beläggningar på tätningsytorna spolierar shimningen helt och hållet. Detta kan lika gärna bero på otäta styrningar som fått till följd att tillsatser i oljan bränt fast, som att bensintillsatser ställt till det. Avgasventilen är, om inte vitglödande, så i varje fall mörkröd, dvs drygt åttahundra C °.

För att med bestämdhet kunna avgöra belägningens beskaffenhet krävs analys och tills dess detta skett avstår vi från alltför tvärsäkra kommentarer.

Om någon läsare har analysobjekt tillgängliga så är vi självfallet intresserade. Här rör vi oss i ett ovisst gränsområde och visshet är bättre än tro och tyckande.

Modern tillverkningsteknik med de ytterst fina toleranser som medges har gjort ett begrepp som "inkörning" överflödigt. En maskinbearbetad yta är emellertid aldrig helt jämn, oavsett om den är slipad, fräst eller svarvad. I en motor skiljer en oljefilm de rörliga delarna från direkt metallkontakt. Tom kolvringarna surfar fram på cylinderväggens oljefilm. Endast vid vändlägena är hastigheten så låg att filmen bryts igenom. Särskilt det övre, där trycket från förbränningen utgör en extra belastning.

Ventilens tätande yta har ingen skyddande oljefilm. Där är ren metallkontakt. Därför finns skäl att ta det lite försiktigt med en ny eller renoverad motor, så att ytorna får en möjlighet att sätta sig och ge blyersättningsmedlen en chans att bilda det eftersträvade skyddande skiktet.

Vi har nyligen befunnit oss i den tid då man väcker den tvåhjuliga klenoden till liv. Någon har kanske fått högt blodtryck, eller använt kraftfullt språk pga

startsvårigheter, trots det högteknologiska utförandet. Samma sak när gräsmaskinens anakronistiska motor, ibland förgäves, förmås börja göra tjänst igen efter vintervilan.

Det finns en förklaring. Bränslet, bensinen, består av en blandning av kolväten med olika flyktighet. Om man försöker starta med resterna av den gångna säsongens bensin så har de flyktigaste beståndsdelarna förenat sig med atmosfären och kvar återstår de mera svårförångade beståndsdelarna. Då blir det högtidliga ögonblicket vid återstarten kanske lite naggat i kanten. Många extra kickar eller omladdning av batteriet. Särskilt om temperaturen är normalt varmlig för förhållandena i fäderneslandet.

Om uppehållet varit långt och fordonet vistats i en någorlunda varm lokal så kan det ha bildats hartsliknande beläggningar i flottörhuset vilket kan ge problem. Igensatta munstycken tex. Tanken är ju avluftad och om all bensin avdunstat så har fordonet stått oanvänt alltför länge, och på botten finner man en seg gummiliknande rest som är svår att avlägsna.

Vid säsongslutet så tömmer man tanken. Är man förutseende så håller man i konserveringsmedel och kör en liten sväng. På våren startar man med färsk, nydestillerad bensin.

Den som fångats så oemotståndligt av ämnet att vidare studier känns

nödvändiga, kan höra av sig så har vår kontaktman på det multinationella bolaget lovat att skaffa fram kopia av den ursprungliga undersöknings-rapporten varur detta utgör ett sammandrag. Språket är Engelska.

Till sist en filosofisk fråga som diskuterats i Ducatistiska kretsar. Är det skadligare att köra bana än att nöta autostrada i hög fart? Tyvärr. Frågan kan icke besvaras eftersom just dom omständigheterna inte undersökts. Kom ihåg att det rörde sig om fyrehjulingar i den citerade undersökningsrapporten. Man kan inte gärna jämföra med Foggy och hans kompisar. Dom kör inte ut med en motor med tveksamma ventilspelet. Där tillämpas nog förkortade serviceintervall. Dom håller sig med händiga meckar i dom kretsarna . Motorbyte tar en kvart.....

Men vad som blivit än viktigare i dessa moderna miljömedvetna tider är att hålla skarp uppsikt på ventilspelet. Om den förhatliga "VSR:en" sätter in så kan det gå mycket fort. Slitaget är en exponentiell funktion av varvtalet. Alltså. Lite högre varv, mycket större slitage.

Just det. Nu kan vi med tillförsikt omsätta alla nyförvärvade kunskaper i praktiken inför den stundande säsongen. Buller är f.ö nödvändigt för livskvaliteten.....

Med benägen hjälp från SHELL..... Vid maskinen eder P.S (371) 960103(Slutlig version klar för publicering. 960131)

## BULLERMÄTNING

(Slump eller precision vid bilprovningen ?)

Min ärrade trotjänare är högt älskad av den ganska närliggande provanstalten. På annat sätt kan man inte förklara att den nästan alltid hälsas välkommen tillbaka inom en månad. Ack ja.!

Senaste besöket förbereddes genom att stoppa ljudsamlingsburken full med dämpande fibrer.

Trots detta fyllde trotjänaren bullernormen med råge. 106,7 dB uppnåddes. Helt stilenligt. Nytt besk således. Därvid hade Tekniska Byråns skarpaste innovatörer uppfunnit en ljudburk som inte kan visas i mera seriösa kretsar, men här gällde det alltså att komma hem utan anmärkningar och då får man offra sig.

För att avståndet till mikrofonen skulle hållas konstant så fick mätobjektet stå på stödet och det krävdes alltså bara en hand på gasen för att öka varvet till mätvärdet. Döm om min förvåning då mätaren smäll upp i 109 dB innan ens fulla varvtalet uppnått. Hjärtstilleståndet var inte långt borta, det försäkrar jag. Förhandlingar vidtog. Förklaringar avgavs etc... Till saken hör att rent subjektivt så uppfattade öronen den extremt dämpande burken som skyhögt miljövänligare än den tidigare mätta Santa Monicadämparen. Vägfarande för argumenteringsförmågan.

Resultatet blev mest huvudskakningar, men lite intryck gav nog förklaringarna ändå, eftersom mätpersonen började slå i pärmar, och tog slutligen fram kalibreringsmojen. Kalibreringen tycktes okej, men för säkerhets skull tillkallades

en kollega och procedureren med avståndsställning och gasande gjordes

om. På precis samma sätt som förut. Men till min häpnad visade mätaren ynkliga 101,7 dB!!!

Självklart följde lite meningsutbyte som slutade med att mätvärdet infördes i protokollet, med kommentaren att om det hade varit en ny höj så hade dom inte kunnat godkänna bullernivån.... En vanlig människa skulle kanske vänta sig att man mäter bullret vid det varvtal som motsvarar högsta tillåtna hastighet i Kungariket Sverige men det är antagligen alldeles för enkelt. Nu gäller i stället en viss kolvastighet som mätpersonalen inte kände till, utan använde en fastställd tabell. Totalt i blindo, alltså. Fö. motsvarar mätvarvet 140 knutar i trotjänarens fall. Byråkratiskt och ologiskt, men bestämmelserna måste följas.

Om samma höj, med låt säga tio minuters mellanrum, kan prestera så olika värden som i det här fallet kan man ju verkligen

ifrågasätta meningen med hela mätproceduren. Och inte nog med det. Gossarna i blå overall vid vägkanten säger sig ha ett större ansvar än bilprovarna med sina fasta testapparater. Själv har jag varit med om att få halvljuset underkänt av en tomte som stog och siktade med en tumstock !!! Det gällde visserligen ett tjänstefordon, men likafullt visar det inställningen. Om det skulle hända igen så skulle nog tingsrätten få höra en del förklaringar. Aldrig, aldrig, skriva på förelägganden. Så korkade bestämmelser är till för att opponeras mot.

PS 950927

### *Numrets Byråkratinsats*

En person fick parkeringsböter på snömoppen. Den hade varit felparkerad på Tegelbacken i Huvudkommunen. (Måntro hur snömoppeleden var utmärkt?) Vars moppens ägare, Kurt, bor framgår inte.

Någonstans i de norra landsdelarna uppenbarligen. Skotern har i varje fall aldrig färdats söder om Boden. På betryggande avstånd från Tegelbacken alltså. Dagen innan hade vår vän Kurt läst om en person långt söderut som fått böter trots att det bötfällda fordonet hade stått helt fredligt hemma i garaget.

Vår vän tyckte att detta var ännu värre men ringde upp och förklarade. Han möttes av gapskratt i den byråkratiska änden av förbindelsen och vederbörande förklarade att det nog förelåg en tabbe. **Därmed var saken avklarad.....!!!!!!** Kan man inte ens lita på byråkrater längre??

PS  
960131

### *KULTURHOPP*

När jag nyligen, enbart med fötterna faktiskt, färdades förbi kyrkan vid bron över den strida, ännu oreglerade floden, nådde ett mycket diskret putter mina öron. Häpna spaningar lokaliserade ljudkällan till ett nästan mikroskopiskt, glänsande illrött trehjuligt, fordon som passerade på väg upp mot bron.

Ännu ett kulturföremål som funnit sin väg till den karga norden. Men att vänta sig att sådana tingestar skulle bli lika vanliga som i hemlandet är nog fåfängt. Tänk bara på floran av bestämmelser. Bär man hård hatt i trehjuligt kulturfordon tex ? Eller säkerhetsbälte ?

PS / 951007

# BORGIO PANIGALE

---

---

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

## Köpes ej:

Oanvända ISR-reglage säljes pga ny/äldre inriktning på bygge. ISR-huvudcylinder 17,5 mm RACE med handtag samt mekaniskt kopplingshandtag. 600+400 kr

0455-33 70 78 J.Genestig

900 Super(fin)Light -94  
780 mil. Kolfiberljudd.

Ulf Claesson., Nora 0587-12087  
(Se till att den snåle f-n blir medlem...)

Ducati 750 F1 -86'a. Specialgrejor och tillbehör. P 65.000 Svenska Pengar.

Sven Cullman 033- 24 21 45  
070-555 36 40

Snöfordon

Ford Fiesta 1100 cc -80 Röd/Lättrostat. med svarta stripes och Pepita klädsel (fin) Redaktörns Vinterbil säljes av vilken anledning som helst. Liten, trång och djävlig. Sextontusenåttahundrasketnamil. Motorn servad. Nytt batteri. Startar jämnt,

aldrig blivit stående ! Lite rost finnes men lagad i golvet, resten kosmetika. Sportratt! Om du prompt måste se skiten slå en signal till 1-redaktörn.

Pris: Tja. 5500 kr. (Antenn medföljer)

Hundkoja Cooper -66  
Lotus Europa S2 -69

Mikael Svalenius  
Tel 046-855 27

MHR Mille 86 Röd/Silver Biscaya byggd Isle of Man kåpa. Fabriks Imola kam. Putsportad, Lucas Rita tändning, 900 SS Ram. Säljes av ekonomi och tidsbrist. Robert Frantini, #260, 0586/31697

Ducati 750 F1 -87  
Dubbelsadel medf.  
3100 mil. P: 52.000 kr

0302 / 40326 Lasse Medl.nr 566

Div delar, Div Ducatis.

Org kammar, remhjul mm till Pantha 600.

Startmotor mm till GTS.  
Ventilfjäderskammar GTS

Alutank till 900 SS med Monza tanklock polerad, passar kamskaftare. Modellen är kopia på orginal SS. Ej använd.

Växellåda till kamskaft.

Kent 031 - 38 17 17

Ducati 851 STRADA -89

Ensits, Orginal, Pedantskött, Biscaya servad, 2300 mil. pris 83.000 kr.

Magnus Svennson, Nässjö.  
Tel: 0380-12 503

## Säljes ej:

Jag söker en "tanklockhals" till min "Endurancetank". Halsen skall passa till ett tidigt SS-lock med snäppöppning.

0455-33 70 78 J.Genestig

Delar till kamskaftsmotor 900 SS 76-77. I första hand kick och delar till växelmeckanism. Söker även det mesta till en NCR ram. Ring så spånar vi. Inga fantasipriser tack. Eder snåle redaktör som skall bygga en Scuderia NCR 900 SS Desmo Endurance (R).

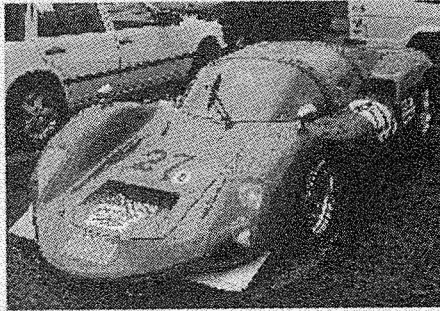
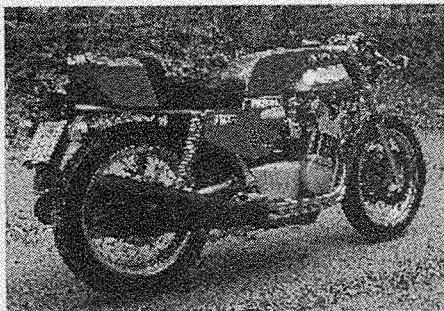
900SS i fint skick med helkåpa.  
93:a till 95:a.

Roger, 0457-16924  
(OBS Grabben är inte medlem så den som säljer sin hoj till honom säger åt han att bli det !!! /Redax)

Körde sönder farsgubbens båt i sommrar.  
Så köpes ett stycke Utombordare.

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

The Legends live on!  
**Chequered**



Tidningen för dig som gillar

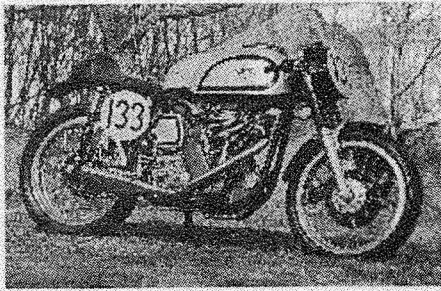
## Klassiska Sport- & Racingfordon

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

**Pg. 634 94 77-7**

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

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



# KLUBBPRYLAR

DEKALER & TYGMÄRKEN

DUCATI S-märke 40:-

KLUBBDEKAL röd/vit/grön 5:-

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

DUCATITYGMÄRKE svart/vit/grå 25:-

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

Broderat RYGGMÄRKE 20 x 30 cm

"Bologna-märket" 160:-

ÖRGNPROPPAR EAR 5:-



MÖSSA 70:-

VARM OCH  
GO

RÖÖÖÖÖÖD



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.....



