

Cucciolo



Den lilla valpen, nu tio år

Nr Sex/1996

Nr 66 sedan starten



SVENSKA
DUKATI
KLUBBEN



Cucciolo är Svenska Ducatiklubbens medlemstidning som ges ut till samtliga medlemmar samt annonsörerna. Upplagan är ca 650 ex.

Annonsler:

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

Artiklar:

Bidrag till tidningen skall vara redaktionen till handa absolut senast den 20:de i varje udda månad. Skicka gärna bidrag i Word 6.0 på 3.5" Diskett. Material skickas till:

Primärredaktör: Anders Mansen Ribbings Väg 5A 191 51 Sollentuna
☎: 08-92 09 19, 08-767 89 45
E-mail: -

Sekundärredaktör: Peter Hesterskog Ringvägen 2A 335 30 Gnosjö
☎: 0370-998 78 (även som fax på förmiddagarna)

Styrelse:

Ordförande: Rikard Nilsson ☎: 046-25 07 25 / 0705-888 916
Jeppsagård 11 245 45 Staffanstorps
E-mail: rnmnesm@scc.se

Kassör: Henrik Berggren ☎: 040-44 93 00
Vildvinsgränd 26 230 40 Bara
E-mail: henrik.berggren@wilo.se

Sekreterare: Magnus Märliid ☎: 0455-808 68
Mimersg 3 371 38 Karlskrona
E-mail: magnus.marlid@karlskrona.mail.telia.com

Kontaktm.ansv: Peter Essy-Ehsing ☎: 040-97 65 08

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

PR-ansvarig: Mats Clementz ☎: 046-211 61 47
E-mail: mats.clementz@bkab.sydskraft.se

Veteransekt.ansv: Johan Genestig ☎: 0455-33 70 78
E-mail: 106053.1153@compuserve.com

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 570 members in the club.

Adressändringar m.m. / New addresses etc:

Magnus Märliid Mimersg 3 371 38 Karlskrona Sweden

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, email, websida, Ducatimodell, årsmodell, och registreringsnummer.

Klubbprylar:

Beställs av: Lars Källberg Almgatan 16 775 52 Avesta
E-mail: larsk@ava.se pg 60 44 52-3 ☎: 0226-611 39

Gamla nummer av Cucciolo:

Beställs av: Thomas Tallin (mazzzdaägare) ☎: 08-80 86 45

Bullerfonden:

Betala till: Hans Jartoft Simmenäs 8115 441 91 Alingsås
Pris: 58,76 kr/år pg 637 82 20-5 ☎: 0322-711 24

Bankkommitté:

Peter Hesterskog ☎: 0370-998 78 (sammankallande)
Mikael Larsson ☎: 013-13 95 81 Anders Ingvarsson ☎: 0370-220 44

Valberedning:

Jan Johansson ☎: 08-669 59 33 (sammankallande)
Niclas Cederlund ☎: 0455-155 66 Peter Hesterskog ☎: 0370-998 78

Grappautskott:

Gunnar Nuija ☎: 011-14 14 61 Lars-G Lindgren ☎: 011-667 35
Jan Johansson ☎: 08-669 59 33 Lars Källberg ☎: 0226-611 39

IT-ansvarig:

Niclas Cederlund Email: Niclas.Cederlund@epk.ericsson.se ☎: 0455-155 66
WWW-adress: WWW: http://www.micapeak.com/SDK/

Lokala kontaktmän:

N: Per Skogman ☎ 0922-300 02 Ö: Anders Mansen ☎ 08-92 09 19
V: Ove Hvarfvenius ☎ 031-20 39 77 S: Peter Essy-Ehsing ☎ 040-97 65 08

Cucciolo

BULLER FRÅN REDAKTÖREN

Cucciolo 10 år.

Mässnummer. Eftersom detta nummer av Cucciolo även kommer att finnas på Sollentuna MC-mässan, har vi gjort den extra tunn (56 sidor mot normalt 64). Allt för att alla snyltläsare skall få så lite som möjligt gratis. Snåljåpar !

Cucciolo är inne i en förändringens fas. Tidningen får fr.o.m nr 2 draghjälp av en extra försteradaktör. Niclas "IT" Cederlund blev utnämnd som frivillig av oss andra. Alla jämna nr gör Niclas och alla udda gör undertecknad. Alla nummer görs dock fortfarande med stor insats av RedaCC (Peter). Mer om det senare. Senare: Skicka därför dit bidrag direkt till Niclas om du vill ha med det i nr 2-97. Det oroar mig dock att Niclas hotar med att göra tidningen helt i datorn, d.v.s hoppa alla sena kvällar av klippa och klistra. I övrigt noterar vi att Ducati är världsmästare i år igen... i år igen...

Nu till en skandal !

Under semestern hände det att jag efter en lyckad hojtur låg och slumrade i diket utmed 276'an. Plötsligt avbröts fågelkvittret av ett omissigenkänligt ljud. Antingen en nedkabbad gammal pilsnerhäck full med aspackade raggare eller så var en GW (ej att blanda ihop med VW) på annalkande. Det var tyvärr det sist nämnda. Med Gyllenetider skränande ur högtalarna gungade jukeboxen fram som

om den vore på missionståg och förkunnade evangeliet. Allt fanns där. Från dubbla antenner och kromade läskhållare till GPS navigering och justerbara ryggstöd. Jag försökte låta bli men med skräckblandad förtjusning skådade jag alla blinkande neonlampor när ekipaget (jag tänker inte dumdrista mig och kalla den hoj) gled förbi. Man har ju hört talas om att folk limmar bokplast på tanken, men att behålla hela fraktlådan på är väl ändå en överdrift. Med spypåsen i ett stadigt tag tvingade jag mig själv att stå stilla. Då fick jag se honom. Stadigt förankrad i baksätet (eller va' fan det nu heter). Fumlande efter säkerhetsbältet, eller fjärrkontrollen för passagerar tv'n som var fastsydd på fånen som höll i rodret. Där satt självaste chefsredaktören på MCM - "Inge". Va ? Mitt på tronen satt han och kände på den luftassisterade handikappdynan. Jag kräver en fullständig redogörelse vad i hel***e du hade att göra på fordonet för ryggradslösa moduler. Ingen vettig förklaring är att vänta ? Kan det vara bränsle förbrukningen som spökar? Vi är ju inte så vana vid det där plusjordade skrotet från heltäckningsmattornas förlovade land. Men inte trodde vi att den skulle dra tre gånger så mycket soppa bara för att det var tre cylindrar. Jag förväntar mig en förklaring från vem som helst. Som alltid, tackar Oansvarige utgivaren tackar alla som gjort detta nr möjligt. Grazie !

ANTI-REDATTORE · *Mansen*

Nästa nr I Sju/96 eller 1-97 som andra vill kalla den kommer allt som inte kom med i sexan (det där låter bekant !). Å lite mer ba'. Äntligen någonting nytt ? Försent att stoppa vintern ? Redaktören färdig för trycket i slutet på Januari ?... Kanske vi också hinner med att artikeln om när vi sänkte redare ?

Detta nr: Se på den övriga MC-pressen, det har vi gjort. Har vi sagt att Ducati vann WSB igen ? Inte en rad om det senare !!!

Framsidan:

Bild: Fabio och Norina. Vi som var där och åt lunch kommer aldrig att glömma....

Text: Den lilla valpen - 10 år. Nu är det 10 år sedan Werkelin och grabbarna drog igång propaganda bladet som tog över efter den då borttynade "Ducati-bladet".

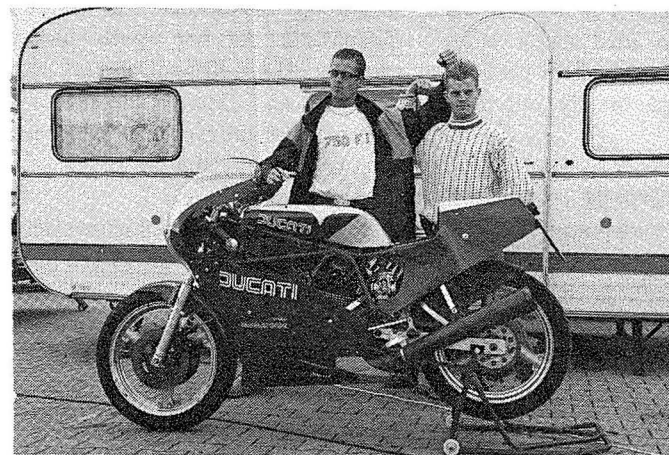
Baksidan: Nr. bana utgår i detta nr för ett viktigt meddelande. Pytteliten Bildkavalkad -96..

Medarbetare: (Som gjorde det)
Dieter Bergman Allt och inget
Micke Werkelin MC-pressen
Niclas Cederlund 1-e Redaktör #2,4,6
RedaCC: P.Hesterskog Skvall,WSB, SO
Styrelsen Bullr/kungssid: Johan Genestig

Innehållsförteckning:

Kalender	9
Nya medlemmar	10
Cucciolo scooter	11
Skvaller, skvaller	13
Folan. En historia för sig.	18
World Super Bikes	22
Köln	30
Kungssidan	31
Vi läxar upp MC-pressen (igen)	34
Skandinavien Open	42
Insändare (Inte så mycket gnäll)	45
Pelle Skogmans egna sidor	51
Borgo (Rekord mycket)	52
Klubbprylar	55

Fine !



☞ 1-e redaktörerna. Hockenheim framför den sista äkta Ducatin "Sempre Effe Uno"

Foto: Rikard Nilsson

BULLER FRÅN STYRELSEN

Ciao! Nu har stafettpinnen kommit till mina nätta händer.

ÅRSMÖTE

Vi satsade hårt på årsmötet då det är mycket viktigt att upprätthålla en demokratisk fasad i denna tvångsstyrda församling. Hoppas vi får mera ducatiser att dricka grappa denna underbart desmodromiska dryck (jag är lite tveksam på betoningen ...). Det kan också bli intressant att höra lite konstruktivt från de där andra

Som vanligt hörs lite gnyende över var årsmötet blev förlagt, men är det inte härligt att alla vill ha mötet på just deras bakgård. Här finns klart nya uppslag på mötesplatser ! Det går att skriva mycket angående placeringen av årsmötet men vi valde att ta det på vår hemmaplan för att det skulle flyta smidigt. Till nästa år lär mötet bli tillsammans med något annat arrangemang. Det mesta blir bara bättre & bättre med åren (grappa, brandy, ducar & minnet)

JULKLAPPEN

Årets julklapp är förhoppningsvis liiite enklare att förstå användningsområdet för. Men för säkerhets skull är det bäst att berätta att det är faktisk en tandborste ...

DUCATISTI

Svenska Ducati klubben är en märklig företeelse. Egentligen vill de flesta inte tillhöra klubben ! Klubben består av många driftiga individualister som ingen kan styra, även om vi försöker. Denna lösa

klubbstruktur hålls samman av en stark Ducatikänsla.

Nu kommer vi in på intressanta beteende och vetenskapliga spekulationer (att man kan så många långa ord !?)

Vad är utmärkande för en ducatisti ?

- humorn har klara drag av teknikerhumor. Torr & hjärtlös.
- få andra skulle få för sig att plocka ner en desmotopp, än mindre köpa en.
- bara dessa personer kan njuta av den speciella ducetonen.

Vad är då ducatikänsla förutom kurviga vägar & cyklar ? Vi hade detta uppe på årsmötet angående ett projekt vi sökte åsikter om. Ducatikänslan kan nog bara preciseras på italienska & efter mycken grappa.

Angående känsla fick man klart kluvna sådana när det här ryktet nådde mina antenner. HA i KöpenDanmark har börjat köpa ducar ! Detta rykte hördes från en heldansk här om veckan. Vad betyder nu detta har HA plötsligt fått ;

- god smak
 - gott om pengar till konstinvesteringar
 - insett att ducarna är tillräckligt brutala
- Endast HA HA vet

GRUSADE PLANER

Å nu över till något helt annat. Boule á la italia. Finns det något som heter så eller anlägger jag grusplanen förgäves ?

Med bärlagergrus nolltrettio kan detta inte bli något annat än bra, eller...? Finns det några värdiga sporter från Italien som kan

utnyttjas som anledning för inmundigande av fööör starka drycker ?

ANDRA PLANER

Nu börjar planeringen för nästa års evenemang & vinterns mässor. Styrelsearbetet fortsätter med möten var 6 vecka. Vi försöker spika så många evenemang som möjligt redan nu. Detta för att ni skall kunna få info i tid, samt att ni får något att se fram emot under de kalla månaderna. Ta gärna kontakt med era kontaktmän eller er styrelse med ideér & stöd . Trots att vi är en mycket ideell förening så siktar vi högst. Några redan bestämda datum hittar du på nästa sida.

KARTAN

Kartprojektet är ett stort projekt som vi försöker gå i mål med. För att inte riskera något ur klubbens kassa behövs det sponsor hjälp. Finns det ducatisti med insiderkunskaper på reklamavdelningar o.dyl. så är det bara att ringa kartspindeln Mats Clementz. Alla bidrag mottages tacksamt. För er som inte känner till vad detta jättestor projekt är för något kommer här en sammanfattning. Förra styrelsen började plocka hem information om var de rätta, kurviga mc-vägarna fanns. Obs ej att förväxla med SMC-touringvägar. Arbetet fortsatte & det bestämdes bästa tryck, skals mm. Det var här som en stor stöttesten upptäcktes, tillstånd ! Tillstånd krävdes för att reproducera kartmaterialet & detta är mycket dyrt.

MEDLEMSKORT

Ett lite mindre projekt är, Ni stackars nya medlemmar. Era medlemskort, de kommer vilket decennium som helst. Som ni förstär är det en mycket invecklad desmodromisk

tillverkningsprocess. Tillverkaren har haft stora problem att skapa de rätta förutsättningarna för produktionen. Men nu ska alla vara klara.

FYND PÅ NÄTET

För er som inte har tillgång till det mytiska nätet. Här finns det mycket ducati information. Bland annat de 46 vanligaste frågorna ställda om Ducatis .Här kommer dock något annat. En liten historia tagen från nätet som kan passa som juldekoration:

a RED Christmas by TJ "Bing" Noto:

I'm dreaming of a RED Christmas
with every email message I send
where the fairings glisten
and race fans listen to hear
that glorious v-twin roar
I'm dreaming of a RED Christmas
just like the ones I used to know
where the roads were twisty
and not so frosty and there
was no sign of early snow
Here we are
as on summer days
where the last lap frays
were won
By the Promotor Team, or
Ferraccis dream
Seems like yesterday once more
I'm dreaming of a RED Christmas
and every trip I make to the garage
fills my heart with wishes
of podium finishes
and checkered flag wheelies for the crowd
I'm dreaming of a RED Christmas
and dreams of late braking rear wheel
slides
May your tires be sticky and wide

and may all your valve clearances be right.

STYRELSENS GLÖGG

Tycker du att bolagets starkvinsglögg är till för japanåkare och andra mesar så gör som oss i styrelsen och blanda till din egen glögg. Vi använder oss av följande ingredienser:

1 flaska Renat (eller likvärdig vätska),
10 st Kardemummakärnor, 2 st Pomeransskal
6-10 st Sötmandel oskalade,
1-2 st Hela kanelstänger, 1 st Hel ingefära,
2½ dl Socker, 8-10 st Nejlikor, 1 näve Russin
och ev 1 st Fikus Fikon.

Låt blandningen stå i ca. 3 veckor för absolut bästa smak, men smaka ändå för säkerhets skull av då och då (skakas dagligen). Pomeransskalen kan ge för mycket smak så dessa kan man ta upp något tidigare (typ 1/2-timme innan).

När ni skall värma glöggen så kan detta med fördel göras i micro'n, men passa på så det inte blir för varmt, det är synd på dropparna.

CRALLES PRYLAR

Går du och hoppas på att jultomten kommer med en ny hjälm eller ett par nya fälgar? Skulle inte önskingarna slå in har vi två tips.

1. Cralle kommer att importera den hjälm som han tävlar med i Tyskland, Marushin. Enligt honom så är det en kanonhjälm och han borde ju veta. Den monteras för övrigt i Italien. De olika modellerna kommer att finnas på Sollentunamässan i januari. Värstingen kostar strax under 4 tusen.

2. DNL-teamet ska sälja av årets (-96) tävlingsfälgar (Marchesini i magnesium). De finns i 3,50 å 3,75" fram och 5,75 å 6,00" bak, alla 17" höga, men det är priset som är mest intressant. Runt 9000 kronor paret.

De har inte så många och som vanligt så är det först till kvarn. Ring och anmäl ditt intresse till Rikard i styrelsen.

VINTERNS MÄSSOR å lite till

27-30/12: Claessons i Bromölla
Bosse o Co är som brukligt först ut och har sina dagar i mellandagarna.

16-19/1: Sollentuna / Stockholm
Årets största mc-mässa som ingen bör missa. Lördagskvällen = partynight. Kontaktman öst håller i trådarna.

25-26/1: MC-Huset i Malmö
Ett för oss glatt återfall eftersom MC-Huset faktiskt tidigare var vår generalagent. Nu som då har de stort intresse av Ducati, så det är väl inte utan att vi saknar den tiden ibland.

1-2/2: Oves i Olofström
Mässfinalen sker sedan som vanligt här med buller och bång. Som alltid är det välarrangerat och välbesökt av såväl agenter som konsumenter. En höjdare.

Styrelsen har fått lov att låna "Cralle's" vinnarmaskin från tyska DNL, vilket betyder att vi kommer att ha den med oss.

För att sedan blicka ännu längre fram på nästa år så är även dagen för den återkommande 1:a majträffen bokad!? Andra arrangemang som kommer är en form av Vårtur till Tyskland, eventuellt en Ringenkurs, minst två bankörningar, Classic Car i Båstad, Västkustpasta, Ölandstur, Tjolöholm, Kust till Kust men mer om det i nästa nummer.

Trevlig helg / Styrelsen

med Johan vid knäpparna

Calendario

*Text innanför ram sker i Svenska Ducati klubbens regi.
Skicka gärna in ditt eget bidrag, dock i mycket god tid. Tack.*

December

XX. Möte inför MC-mässan för alla inblandade. Förmodligen hemma hos RedaX. Pastakväll kanske med en liten tår Grappa som avslutning på en lyckad kväll. Entusiaster - Anmäl er idag.

Januari

MC-Mässa. 16-19.
Ducatister sökes.
☎ Kontaktm Öst - Mansen

Februari

Mars
23 WSB Australien/Philip Island

April
6 WSB Italien/Monza

Maj
4 WSB Storbritannien/Donington Park

18. Tjolöholm Classic Show.

Juni

8 WSB.Tyskland/Hockenheim

22 WSB San Marino / Misano

Juli

11. Lidingö MCK hyr Karlskogabanan, Gelleråsen. Kontaktman: RedaX (OBS Alla typer av förare och hojar. Begränsat antal platser !!!

13 WSB USA / Laguna Seca

19-20 Ölandstripp - Kontaktman Johan Genestig, Klassiker Amiral.

Augusti

3 WSB England/Brands Hatch

17 WSB Österrike / A-1 ring

31 WSB Holland/Assen

September

21 WSB Spanien / Albachete

Oktober

5 WSB Japan/Sugo

12 WSB Indonesien / Sentul

Nya medlemmar:

Sedan medlemsmatrikeln tryckte har följande nya medlemmar tillkommit.

Välkomna önskar vi andra.

1083	Niclas Karlsson, Lund.	750 SuperSport - 96
1084	Östen Johansson, Umeå.	100 Mountiner - 67
1085	Fredrik Hjalmarsson, Hanaskog.	900 SuperSport - 96
1086	Stellan Jordell, Gustavsberg.	906 Paso
1087	Bertil Jönsson, Klagstorp.	900 MHR - 83
1088	Pontus Sandgren, Malmö.	900 Monster - 96
1089	Mattias Kivikas, Lund.	
1090	Mikael Hansen, Trelleborg.	900 SuperSport - 96
1091	Thomas Rahm, Huddinge.	900 SuperSport - 96
1092	Mats Svensson, Löddeköping.	916EP - 96
1093	Lars Jameston, Vällingby.	C-a Elefant - 95
1094	Anki Hamlund, Rönninge.	600 Monster - 95
1095	Anders Gustavsson, Niemisch.	Cadet 100 - 68
1096	Kim Gustavsson, Göteborg.	900 SuperSport - 96
1097	Stefan Nilsson, Örskälljunga.	900 SuperSport - 96
1098	Joakim Bengtsson, Vellinge.	900 SuperSport - 94
1099	Åsa Arvidsson, Göteborg.	600 Monster - 96
1100	Johan Bengtsson, Karlskrona	
1102	Atila Kathy, Löberöd.	748 EP - 95

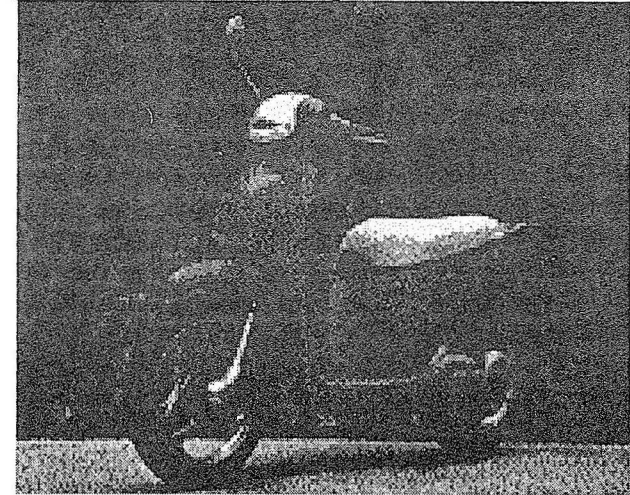


Söks:

Bärbar Videokamera "Hi8" eller "Super VHS".
För ett videoprojekt i klubbens regi. För mer
information:
Hör av dig till Redaktörn.



Cagiva "Cucciolo" is for an intelligent mobility, placing side by side the winning points of the scooter product a big improvement of his on-road performances and of the safety of march thanks to the tall wheels, to the anterior disk-brake and to the new propeller of 50cc. fully projected by the Cagiva. The quality of the project is felt in details of big aesthetical impact, like for instance the monolithic set headlight/instruments, the antitheft hook, the many antitheft vain for the small objects to which is added the large under-saddle helmet-carrier.



Cagiva Trading S.p.A. - Via Cavaliere Ducati, 3 40132 Bologna - ITALY - Tel. +30 (0)51 405049 All marks are Trademarks © © of Cagiva Trading S.p.A.. All rights reserved. © 1996 by WEB - World Entertainment Board (®) S.r.l. Any reproduction, partial or total, of graphics and/or text is forbidden without written permission of the owners of the rights. For info about WEBCITY's pages, please contact web.com@webcity.it

ORDLISTA

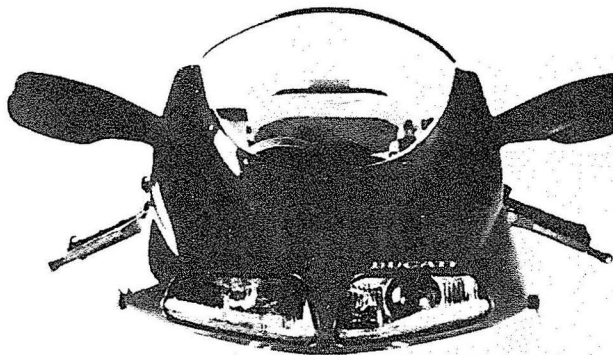
intelligent	intelligent	projected	planerad
mobility	rörlighet	aesthetical	estetisk
safety of march	säkerheten på mars	impact	inflytande
anterior	föregående	monolithic	gigantisk
propeller	propeller	antitheft	antistöld
		vain	fåfång

Sveriges största MC-VARUHUS



VI HAR DET DU OCH DIN MC BEHÖVER

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



Sugen på en ny Duce ?

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

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

Box 84 Besök oss på
 293 22 OLOFSTRÖM Ekhagsvägen 3

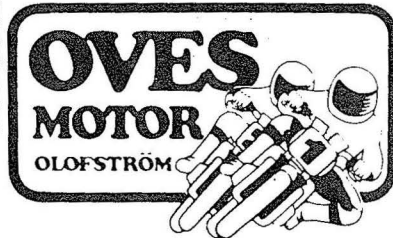
Försäljning 0454-423 55 ÖPPET: Månd. - Fred. 9 - 18
 Verkstad/lager 0454-418 00 Torsd. 9 - 20
 Fax 0454-407 38 Lörd. 9 - 13

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



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

96:ORNA HAR KOMMIT !!



PETTEGOLEZZO

EN MILJON FORDON

Höna har spottat ur sig sin miljonte cykel från fabriken i Amerika, en gullvinge Aspencade. Till och med TV var där och visade när cykeln rullade ur fabriken i Marysville, Ohio. Fotnot: fabriken öppnade 1979 !!

Fy fa*, en miljon...

I SPANIEN...

Har stormarknader invaderats av skoteråkare. Detta i samband med ett sponsorsavtal mellan Kellogg's och Piaggio där det i varje paket flingor skall finnas en tidning om skotrar !!

Kanske något för klubben — med varje såld Alfa (bil) så får köparen ett infoblad om Ducati motorcyklar och klubben...

I AUSTRALIEN...

Har nya regler fått importörerna för Ducati och Cagiva att bygga om toppkåporna på 916 och Mito-modellerna. Det är tydligen de båda "sneögd" strålkastarna på Duccarna som upprör myndigheterna, de är har inte tillräckligt kraftigt ljus. Importören sätter dit en enda stor lampa istället !!

Mycket snyggt... Inget är heligt längre inte ens italiensk design när den är som bäst !!

SKITSAK...

Äntligen har renhållningspersonalen som kört omkring på Piaggio Hexagon skotrar, med tank å allt för att suga upp hundskit i Frankrike, fått igenom sitt krav om nya fordon !!

Skall nu bytas ut mot Höna XT 250 off-roadare — skit skall skit ha...

Hönorna är modifierade med en stor vattentank fastsatt bakom föraren, tanken är så stor att de till och med har ett extrahjul (skoterhjul) för att inte cykeln skall stegra sig...

LAWSON SLUTAR MED BILAR

Heder åt den gamla världsmästaren, skall sluta upp med bilracing. Hans kontrakt med Team Galles i IndyCar har sagts upp. Ingen orsak har nämnts.

Men Cucciolo förstår Lawson — måste vara tristess...

CAGIVA DRAS MED SKULDER

Enligt våra engelska kollegor har Cagiva problem och dras med en skuld på 320 miljoner engelska pund !

Krisen har resulterat i att 243 av 388 anställda fått gå hem, med produktionen stoppad fram till januari...

Anledningen är samma som för Ducati, obetalda underleverantörer. Men enligt Cagiva's Martino Bianchi; "De anställda har fått gå hem mot en mindre ersättning medan vi återställer fabriken. Produktionen återupptas i januari."

AUSSIE IGEN

Där ett lagförslag som innebar att alla hojar skulle ha ljuset på, dag som natt — har skrotats. Knuttarna själva tog fram ett eget underlag som visade att ha lamporna påslagna inte minskade hojolyckorna.

Det ni SMC — som bara går i myndigheternas ledband...

NYA MEDLEMMAR...

Är ett kapitel för sig själva. På bilden ser vi en som fyller på tvåtaktsolja, av tvivelaktig kvalitet dessutom, i tanken — en hel liter...!!

Behöver jag nämna att han körde japshoj innan han skaffade Ducen ??

Annars varnas härmed alla älgjägare i Småland för en stackars älg som springer omkring med Ducati-färg på sig, tolvtaggare !! Naturligtvis är det dessa två nybakade Ducatister som träffat på detta motstånd...

Värre är att man kört tillsammans med SMC ansluten klubb (kortege i Jönköping) och till och med blivit omskriven som "flåbusar" (i näsan ?). Ordförande i ovan nämnda klubb skrev en ledare som skulle lugna den upprörda flocken !!

Heja, heja...

FÅR(AKTIG) HASTIGHET...

Får, ja just det den fyrbenta varianten (fanns det inte en VW som hette Variant). I ett område i Culemborg, Holland som är ökad för snabbkörande hojåkare har man placerat ut fem av dessa fyrbenta vänner för att knut(t)ar/knut(t)or skall sänka takten. Funkar det skall man skicka ut 95 självmordskandidater till...

Djurvänner har pratat om grymt... Men är det inte grisen som säger så... Jaa, se dessa "brassarökare".

Fotnot: detta är faktiskt sant.

(Varför inte skicka ut några får längs med vägen mellan Göteborg och Stockholm — Bike/Redax)

VIKTIG DATA SOM...

Firman RMD Dyno samlat in från Fogarty's och Slight's Hönor i WSB cirkusen stals på Brands Hatch för några veckor sedan.

Antagligen gatåkande RC 45-ägare som vill veta hur man skall göra för att få dem att gå långsammare...



PIER-FRANCESCO CHILI

Som i år kört omkring på en Gattolone Ducati i WSB cirkusen med bra resultat skall enligt skvaller vara på väg att skriva på för Suzuki's WSB-stall.

Den 32-årige italienaren tänker inte fortsätta för Gattalone-stallet därför Bröderna C. inte kommer att stödja dem med fabriksprylar till -97.

Cucciolo håller tummarna (och jobbar på/med) att Chili skall fortsätta på en Ducati — kan täppa igen Foggy's glappande käft inför nästa säsong !!

PIRELLI

D.I.D



Det bästa är gott nog!

Generalagent: 

NEIL HODGSON

Engelsmannen som är andreförare i Ducati's fabriksstall och inte lyckats ända fram under året som gått. Därför fanns det förslag från Ducati's sida att skicka över 22-åringen till Amerika för att köra deras AMA Superbike Championship på Ducati nästa säsong.

Men i och med Fogarty's övergång till Ducati kommer man nu att använda de bägge engelsmännen i WSB-serien.

Ducati (läs Castiglioni) vill gärna behålla John Kocinski trots att Kocinski klämde ur sig vid senaste WSB-tävlingen på Albacete i Spanien att han inte kommer att köra WSB nästa år !!

Förslag på olika stall som kan ta sig an Kocinski är bl. a. Team Alstare som kört med 95-års vinnare av 600-klassen (på Duce 748), Michael Paquay i WSB. Alstare-stallet är villig att ta emot Kocinski OM fabriken betalar hans lön på bortåt 11 svenska miljoner !!

Ett annat fabriksunderstött stall är P-F Chili's Gattalone team men vid förfrågan lär stallchefen Andrea Merloni sagt; "Kocinski är som Forrest Gump. Han kan springa fort men är inte riktigt normal..."

'End of discussion' som engelsmännen skulle sagt !!

Men det är nog inte slut på spekulationerna inför nästa säsong (italienare — ni vet, kan aldrig få ett redigt svar från dem) !!

Men för att återgå till det jag skulle skriva om; Neil Hodgson. Cucciolo träffade den tidigare GP 500-föraren på Albacete (när WSB kördes där).

Engelsmannen från Burnley berättade att han brände sina chanser att bli "försteförare" i stallet när han i början av säsongen kraschade — Kocinski fick "No 1-titeln".

Det var en av mekanikerna som berättade för Neil att han kunde bli bättre "behandlad" om han gjorde bra resultat. Ganska naturligt tycker jag personligen — visar killen att han kan köra så får han bättre prylar, enkelt !! Engelsmännen förstår sig nog inte på "oss" italienare !!

Neil fortsatte å berättade att efter det fick "Little John" både bättre däck och de bästa motorerna. "Folk såg upp till honom, fråga mig inte varför. Han var GP 250-världsmästare för sex år sedan, men inte gjort något vettigt efter det...!!"

Neil hävdar att han t.o.m. var tvungen att be amerikanen om hjälp om han skulle få saker gjorda. "När John frågar — får John !! När vi testkörde behövde vi en fjädringstekniker, så jag bad John fråga efter en — han fick en. Men nu är han John's chefstekniker och jag är inte tillåten att prata med honom, på John's order !!"

Neil fortsatte (när vi ändå var så dumma att vi frågade från första början); "Virginio Ferrari är en bra stallchef och var en bra förare men han är ingen tekniker."

"Jag blir lidande därför, när jag kommer in i depån ändras det för mycket på cykeln. Det är därför jag kör fort i ena loppet och inte i det andra. Visst viss inställning är bra för en flygande kvaltid men under tävlingen sliter det ut däcken."

Hodgson som ligger tia i mästerskapet mot John Kocinski's fjärdeplats... Kocinski har vunnit fem lopp och engelsmannens bästa placering var en tredjeplats i Amerika på Laguna Seca.

Men Neil är bestämd att komma tillbaka och vara en utmanare till nästa säsong.

"Jag vill inte verka vara en som gnäller (jaså du/Redacc), stallet har varit bra emot mig, suveränt bra !! Tack och lov har Ducati's boss Claudio Castiglioni sagt att jag kan få en engelsk chefstekniker nästa säsong."

Han ser även fram emot att ha sin kompis Carl Fogarty i stallet.

"Carl behandlar alla väl — även killen som torkar golven — men Kocinski behandlar alla som om de var de som städade..."

Vi försökte få en kommentar från Virginio Ferrari, stallchefen, men han ville inte ge någon... Men folk i stallets närhet som vi varit i kontakt med menar att han inte är nöjd med stallkonstellationen som den varit.

Cucciolo undrar om alla engelsmän är så gnälliga ?? Först var det Fogarty som inte var nöjd och nu näste engelsman !! Det lär ju inte finnas några män med hår på bröstet på Ö-riket, det är en sak som är säker !! Stackars kvinnor...

Nää, ge fabrikskörningen till P-F Chili och vår allas egen Cralle. Tyvärr har vi svårt att få kontakt med Claudio Castiglioni och Ferrari vill inte lyssna på det örat, bara nickar och säger "Se, se, se..." (när italienare är upphetsade blir deras "Si" lite uttänjt och det blir "Se") !!

THOMAS KÖRNER

Som kört lite stänka i sina dagar har det senaste kört med en 748 i Euro 600-klassen (kör samtidigt som WSB).

Tysken vann deltävlingen på Brands Hatch i England. Nu blev fabriken så imponerad att de lovat att han skall få köra med fabriksmaterial till nästa säsong.

POWER HORSE

Promotor Ducati-stallet med sin stallchef Alfred Inzinger (ägare av sportdrycken Power Horse) hoppar av WSB och skall börja köra GP 500 nästa säsong. Just nu ser det ut som Troy Corser skall köra tillsammans med Luca Cadalora på en Yama 500-maskin !!

Det var på en presskonferens under lördagen vid Albacete tävlingen som Inzinger avslöjade vissa detaljer kring historien.

"Affe" sade även på presskonferensen att fler detaljer kommer vid sista deltävlingen i GP VM (Australien) — då visas hela stallet upp för omvärlden. Promotor Ducati som nu är inne på sitt tredje och sista kontrakterade år i Superbike VM (WSB).

Men Cucciolo vet att Inzinger inte är nöjd med motorerna som han får från Ducatifabriken därför körde Promotor-stallet med motorer från TWR Arrows på Albacete.

TWR Arrows är ett F 1-stall som tydligen även kan trimma Italienska mc-motorer !!

Corser berättade för Cucciolo efter presskonferensen; "Cadalora har sagt att vi kan lära från varandra nästa säsong då han känner att våra åkstilar är likvärdiga (läs: hög kurvastighet) !! Är nog en bra lösning.

Den som lever får se... Cucciolo önskar dem i alla fall lycka o välgång !!

Folan eller Symetri är konstens värsta fiende

Tanken hade funnits där ett tag, om att bygga ett Bryggeri förlåt motorcykel. Generellt var konceptet klart, hojar som jag tidigare hade kanat omkring på var alla tunga, breda, och behäftade med

miljoner grejer som inte behövs. Dessutom såg dom ut som någon hade spytt blåbärsoppa över dom. Sa jag "inte behövs"? Självklart behövs dessa grejer kära konsttörer av standard motorcyklar.

Låt mig ge eder några exempel, dubbel väggiga avgassystem, gör man ett avgassystem till en motorcykel riskerar man ju att röret blir blått ivarjefall närmast motorn. Usch och tvivale vad fult säger nu alla, (låt oss för enkelheten kalla dom standardkonstruktörer) det är ju inte ens blixtar och flaschar i simpel blå färg. Det var elakt sagt tänker ni nu, grabbarna s.k. har ju uppfunnit en massa bra saker också som central broms, (för tjejer) gummi upphängda styren (för tjejer), el uppvärmda visir (för tjejer), våt koppling (för tjejer), motorer med fler cylindrar än två (för tjejer), HD sportster (för tjejer), Goretex vantar & trosor (för tjejer & böcklingar). Jag slutade vänta på att någon av våra kära (S.D.K) skulle få hjärnblödning och börja bygga en motorcykel utan alla dessa nödvändigheter.

1991 Införskaffades en hög med delar som behövdes för bygget. Jag satte igång med att rita upp motorcykeln på papper och bestämde mig för att försöka hålla ner vikten till 100 kg och använda en motor på 1000cc. Arbetet fortsatte med att rita upp profilbilder uppifrån

och från sidan för att kunna tillverka tank och bakram. De första plugg modellerna gjordes i högdensitets frigolit sedan införskaffades diverse tillbehör för att tillverka kol & aramid komposit. Vaccum pump, vaccum baggar, bleeder, breather, epoxy, och en del goda råd från min gode vän Staffan Toll, professor på institutionen Fiber baserade material Chalmers. Efter det satte det verkliga slitgöret igång shapningen av frigoltblocken. Det fick jag hjälp med av min andre gode vän Ola Arvidsson (man klarar sig dåligt utan goda vänner) som shapat en del vindsurfing brädor.

Det finns ingen genväg till finish var en ramsa jag säkert rabblade en miljon gånger under byggets gång. Motorn till bygget köpte jag från Folan i södra Sandby, hjulen hittade jag i en annons i gula tidningen, framgaffeln fann jag en begagnad i Västerås, plus en mängd delar som jag och Christer Karlsson, ytterligare en god vän, tillverkade i svarv och fräs. Shapningen ägde rum i nedervåningen i min förstående frus villa.



Monteringen av hojen skedde likaså på bottenvåningen, i monteringshall 1 (biblioteket). Härdningen av stora prylar som tank och bakram gjordes i autoclaven (bastun). Snart har jag gått igenom alla rum på

bottenvåningen ni kan förstå hur det såg ut? Och för er som inte kan, säger er "som fan" något? Detta ägde givetvis rum innan några som helst barn fanns till. Som ni förstår fort löpte inte projektet snabbare för att man får barn.

Jultomten Christer Glenning

Hur som helst blev cykeln något sänär färdig till januari 1995 efter en månads dygnet runt arbete. Med något sänär menas inte körklar, utan ganska långt ifrån. Cykeln ställdes ut på hojmässan i Sollentuna och jag blev som stolt byggare intervjuad av en person som jag först trodde var Jultomten men som visade sig vara Christer Glenning. Under utfrågningen undrade han vad jag använt för motor, Folan svarade jag. Det gick inte in eftersom Volvo aldrig gjort en motor med namnet Folan fick det på Tv bli "Svensk experiment motor". Han frågade efter intervjun om han fick sitta på hojen? Jag hade tidigare sett honom sitta på en Höna Rebele ni vet det där missfostret till 125å, till för 16 åringar som ska till Roskilde och enstaka turer till akutpsykologiska mottagningen.

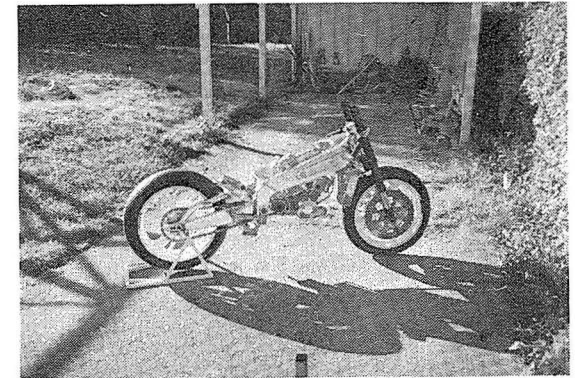
Fjädringen slog i botten så att hela Öhlins montern fick hammarskaft, svaret blev då nej, han undrade naturligtvis om jag inte trodde att hojen skulle hålla? Det enda jag kunde säga var att den stod på ett podium och det kunde jag ej ansvara för. Det var kul att vara med i Trafik Magasinet den inspelade video kassetten har jag som minne inramad hängande ovanför sängen.

Lång tid gick efter mässan utan att mycket

blev gjort. Utom ett barn till så klart. När jag i slutet av 1995 började närma mig uppstart så fick jag av Lasse & Fredrik Nilsson på Folan erbjudandet att uppdatera min motor rejält vilket i praktiken innebar en komplett ny motor. (STORT TACK)

Eld i berget

Den nya motorn är en stilig pjäs 964cc, 39kg. Första upp start skedde den 19 september 1996 först hade jag lite problem med några fellödda kablar på den nya 16 bitars digitala tändningen från Silent Hektik i Tyskland, som Krister och jag hittade på Köln mässan 1994. Efter det spann den som en katt eller närmare bestämt röt som en bastu klubbs medlem.



Ljudet som kommer ur den till yttre mått lilla motorn är imponerande, det måste upplevas. Svängmassan i motorn är liten vilket gör den väldigt rapp på gasen, vilket i sin tur gör den relativt lilla cykeln i 250cc format till ett veritabelt monster. Första provkörningen ägde rum på gatan utanför vårt hus. Jag undrar om det är anledningen till att grannarna slutat hälsa på oss? Krister dök en dag upp med en välkommen present, en 5m lång gummi avgasslang som hans pappas bilverkstad hade

bytt ut. Den dämpade ljudet väsentligt vid diverse stillastående motor provkörningar.

Provkörning

Andra provkörningen ägde rum på vägarna utanför Barkarby flygplats. Det var kul då det var första gången jag kunde gasaremsan lite. Den kastade sig så vilt upp på bakhjulet att jag bara kom på mig själv med att sitta och dumflina innanför visiret. Man ville liksom aldrig sluta köra, ja ni kanske vet hur det känns?

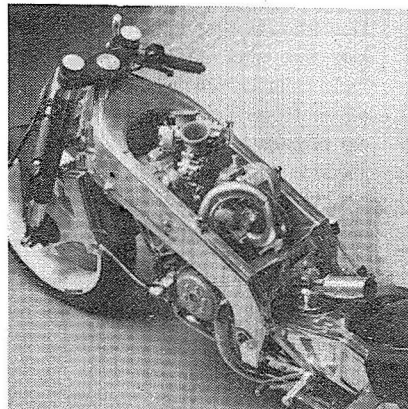
Sista provrepan för säsongen 1996 ägde rum i Linköping närmare bestämt på Sviestad banan. Det skulle komma att bli en stressig och intressant körning. Dagen då Krister och jag skulle åka började med att vi kom i väg ganska sent. Kvällen innan hade jag hyrt ett jätte boogiesläp och dragbil skulle bli min 8 år gamla trötta Mazda. Det visade sig bli snigel fart till Linköping med det tunga släpet och tre cyklar. Två Folan cyklar och min 748 togs ut ur släpet när vi sent om sider kom fram, stressen började genast för att fort komma ut på banan och köra.

Först hjälpte jag Christer i gång sedan fick jag hjälp med stöd och annat trassel. Väl på banan kändes cykeln ganska okej, kändes gjordes även avsaknaden av styrdämpare. Två varv gick väldigt lugnt, allt var ju nytt. Sedan ökades tempot något och jag kände att jag kunde ta mycket snävare spår än mina medåkare. Cykeln var så kul att jag hela tiden satt och fänlog innanför hjälmen. Till femte varvet i slutet av start och mål rakan då jag tog en något snävar linje, och la omkull cykeln i vänstern som resulterade i en highsider, som jag med nöd och näppe lyckades hålla upprätt,

missade en gul yama på yttren och galloperade ut i gräset.

Att bromsa med slicks i högt gräs förstår ni inte är kul, emot mig kom en asfalts skaftväg rusan och jag insåg att skulle jag få stopp på cykeln skulle det ske på dom 7-8 metrarna jag nu hade framför mig. Cykeln är fortfarande hel och anledningen till det lilla äventyret var lite olja från vevhusventilationen som kommit ut och kladdat in såväl vänstra sidan på motorcykeln som vänster sida på bakdäcket. Nya idéer om den optimala komposit mc ramen har blommat upp, självklart fortsätter nya äventyr med den "gamla" cykeln nästa säsong.

/#779.



DMC1000. (Dieters Motorcykel)

RAM: Varmpressad duraluminium 2.5mm
Hjulbas 1340mm Gaffelvinkel 22.5 grader
försprång 87mm

MOTOR: Folan/södra sandby. 2cyl.vink.60
grader. 964cc. Borr/slag: 95/68 mm. Komp:
11.9:1 Växellåda 6 växlar. Torrkoppling. Vikt:
39 kg. förgasare Kehin 2st 41mm. 8 ventiler.
Vattenkyld. Tändsyst.Silent Hektik 16bit
programerbart.

AVGASSYSTEM: Titanrör, godstjocklek
0.9mm

HJUL: Marvic magnesium 3.75*17" 6.0*17"

FRAMGAFFEL: WP inv.40mm

BAKFJÄDRING: Öhlins

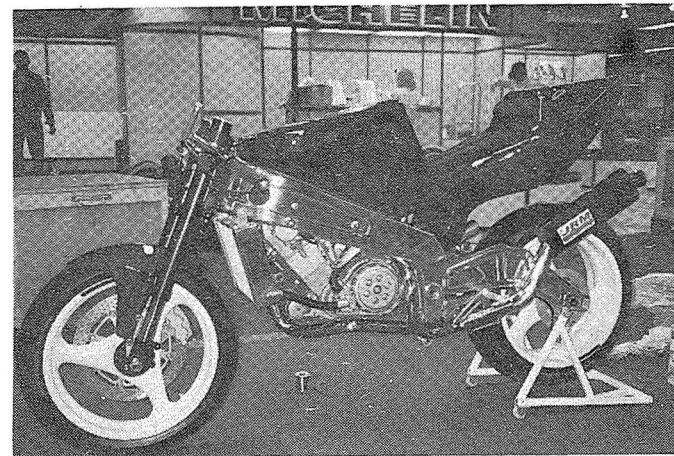
BROMSAR: Fram ISR 6kolv/320mm. Bak 2
kolv/190mm aluminium special hårdelox.
Bromssläng: kevlar omspunnen.

DIV: Fästen/Bakram/Tank/Framskärm
/Ljuddämpare: Kolfiber Generatorkåpa:
kölfiber/kevlar.

VIKT: 100kg.

TACK:
BYGGRÅD&KLOKAFUNDERINGAR:
Profesor Staffan Toll: Fiberbaserade material
CHALMERS. Ola Arvidsson. Christer
Karlsson. Lars och Fredrik Nilsson (Folan).

MIN FRU LOUISE.



WSB I JAPAN 25/8

Det såg dåligt ut redan på träningarna. Visserligen gjorde Troy Corser en heroisk insats genom att få snabbaste tid men vad hjälper det när de 17 snabbaste var inom 1,5 sekund !! Varav mer än hälften var lokala nötter (läs japaner).

Colin Edwards på Yama gick omkull på träningen och bröt nyckelbenet (fniss, fniss). Och Anthony Gobert var inte i Japan överhuvudtaget på sin Kwak för den skada han ådrog sig på Sentul/Indonesien.

HEAT 1 PÅ SUGOBANAN

Japaner, Japaner, Japaner !!

Jodå det stämmer precis, så såg det ut i resultatlistan efter första heatet !!

Höna, Yama, Yama — Sugobanan som ägs utav Yama...

Gråter man blod eller !?!

HEAT 2

Ja det såg lika dåligt ut i andra heatet när två japaner lyckades ta sig först över mållinjen. Som tur var diskvalificerades den andre japanen, förgaseriet uppfyllde inte reglementet.

Så nu lyckades Kocinski på fabriksDuccen ta andra platsen och Slight på Hönan tredje.

Promotor Ducati's försteförare Troy Corser hade problem hela helgen. I första heatet var det de lokala "hjältarna" som ställde till problem så han blev fyra.

"Jag trodde jag hade tredje plats fixad när en 'sneögd' f** gick om mig i det sista esset innan mållinjen. Han lämnade ingen plats över till mej, var tvungen att stanna eller köra av annars hade jag kört på honom ut ur esset. Det var dumt kört, jag kunde lätt kraschat," berättade 24-åringen för Cucciolo.

I andra heatet fick australiensaren problem med motorn och landade på en nionde plats.

Promotor Ducati-stallet som lade in en protest mot Kocinski när denne gjorde en omkörning under gulfflag, Paolo Casoli (Ducce) hade kraschat.

Protesten ogillades !!

Andreföraren i Ducati's fabriksstall, Neil Hodgson hade problem med däcken i första racet och tog 13:de plats. Killen kör fortfarande med smärtstillande injektioner från sin krasch på Sentul, så en 14:de plats i andra.

Pier-Francesco Chili kraschade häftigt i slutet av sista tidsträningen. Så pass att hans Gattolone Ducce började brinna !! Bokstavligt talat gick en Ducce upp i rök på motståndarens planhalva.

Chili började köra första heatet men han skadade ett knä vid kraschen och det tvingade honom av banan. Körde aldrig andra heatet men stallet lovar att han skall vara tillbaks på Assen.

Resultat Race 1 (25 varv)

Ducatister:

4:a Troy Corser

5:a John Kocinski

13:e Neil Hodgson

Race 2 (lika många varv ↑)

2:a John Kocinski

9:a Troy Corser

13:e Y. Nukumi Japan på Ducce ??

14:e Neil Hodgson

Efter nio av tolv deltävlingar så leder nu Slight VM-tabellen med 283 poäng före Corser 270 p. Kocinski ligger trea med 254 poäng.

EUROPEAN ÖPEN 600

Ett European Open som går i Japan, undrar hur det går ihop ?? Nå, nu kördes det i alla fall ett lopp i denna klassen även där. Har antagligen med "de fyra stora" att göra !! *Fabrizio Pirovano* ledde loppet helt från start till mål !! Tacka f** för det, han kör ju en Ducati. Fabbe var förföljd av Yamaföraren *Meregalli* ända in i mål där det skilde endast några hundradelar mellan de bägge. *Lucchiari* rullade in som trea. *Pirovano* berättade för *Cucciolo* att han skrivit på för *Alstare*-stallet även till nästa år. Pirre vill att SS 600-klassen skall bli en VM-klass, köras över hela världen.

"Vi måste försöka få klassen till en världsserie. Jag vet nu att jag endast kommer att flytta över till *Superbike*-klassen om en fabrikscykel med toppdäck ställs till mitt förfogande. Och det kommer inte att hända till nästa år. Så jag vill att serien jag kör nu skall bli större och bättre," fortsatte Fabbe.

De bägge Ducatiförarna *Stefano Foti* och tysken *Thomas Körner* (vann loppet på Brands Hatch) var med om en kraftig olycka när italienarens motor skar i 160 km/h. Tysken "slipstreamade" *Foti* när bakhjulet låste sig, däcket exploderade och "hästen" kastade av *Foti*. *Körner* sade till *Cucciolo*; "Min telemetry visade att jag körde fortare än 155 km/h när jag träffade *Foti*. Vi hade tur bägge två att komma undan utan några skador !!"

Jodå det kan man nog säga.

I sammandraget ser det ut så här:

Pirovano	Ducce	175p.
Meregalli	Yama	128p.
Lucchiari	Ducce	81p.
Marriottini	Ducce	81p.

YAMA AVSLÖJAR...

När ändå WSB kom till deras egen bana avslöjar man att man både har en twin och en fyrcylindrig maskin som skall ersätta den gamla 750:n. Kommer att dyka upp tidigast 1998 enligt *Toshimitsu Lio*, chefen för Yama's racingavdelning. Det slutgiltiga beslutet tas nästa år, när reglementet har bestäms. Lio sade också att man är tillfredsställda med maskinutvecklingen under de senaste två åren — men inte 100 procentigt nöjda !!

Vad manne detta bli va ??

PROMOTOR DUCATI

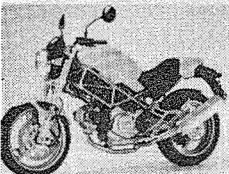
Ägaren av Promotor Ducati stallet, *Alfred Inzinger* har avslöjat att man bryter med Ducati-fabriken efter det att man haft problem med driftssäkerheten på de motorer man fått från fabriken.

Troy Corser har ju haft tekniska problem hela året med splitt nya motorer. 24-åringen från Australien berättar: "Den motorn vi använde på Sugo fick vi direkt av fabriken, körd endast fem varv på Sentul. Ändå vibrerade den så att jag trodde den skulle skära vilken minut som helst — precis som på Brands Hatch, innan i somras."

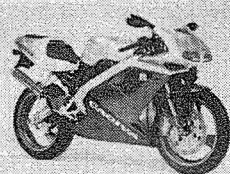
Alfred Inzinger håller stenhårt på att de skall ta hem mästerskapet, trots den osäkra driftssäkerheten; "Jag är fortfarande säker på att vi vinner mästerskapet — antingen med eller utan fabriken !!"

I *Inzinger* kontrakt med fabriken förbjuder den samme att öppna motorerna eller att man ändrar något i motorerna. Eventuellt kommer Promotor's stallets egna mekaniker att "pilla" med stallets motorer för att säkerställa Corser's seger !!

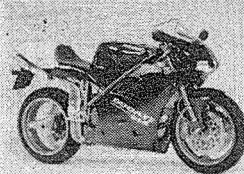
Inzinger avslutar med att säga att man kommer att sluta med WSB och starta upp ett GP 500-stall, med *Corser* som förare.



600 Monster, Biposto 99.700,-
600 Monster, Bicosto 67.500,-



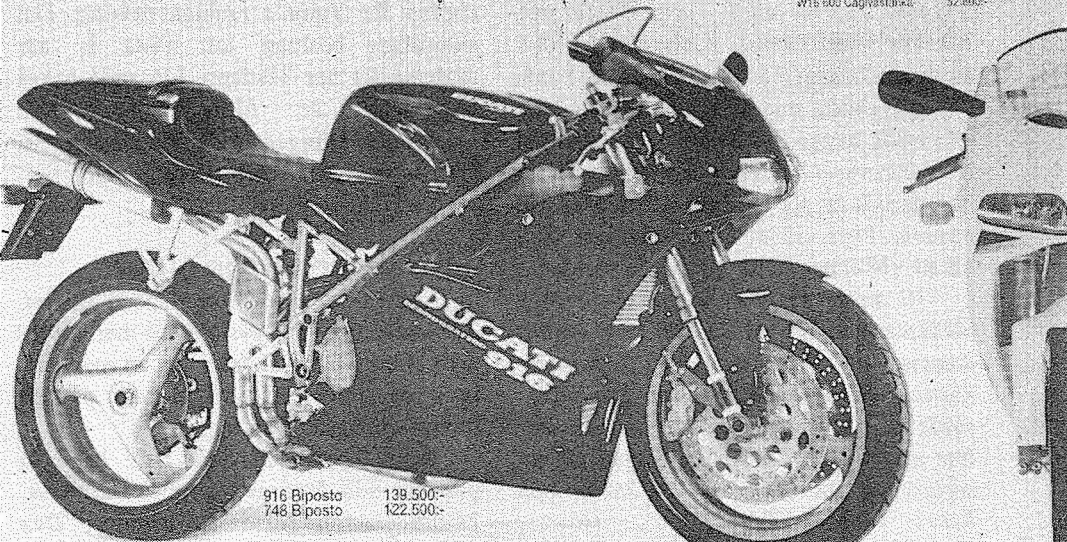
Mito Evoluzione 125 49.500,-



916 Sport Production, Monoposto 185.500,-



E 750 Super Sport, Biposto 79.900,-
E 900 Super Sport, Biposto 79.900,-
W16 600 Super Sport, Bicosto 52.800,-



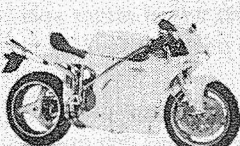
916 Biposto 139.500,-
746 Biposto 122.500,-

DUCATI

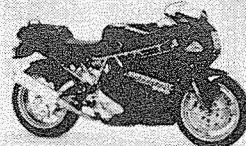
Många är sugna, men få blir utvalda!

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

Ring nu, när vi har 95:or kvar.



748 Sport Production, Monoposto 135.700,-



900 Super Sport, Biposto 96.700,-
900 Super Light, Monoposto 102.700,-
780 Super Sport, Biposto 81.500,-
690 Super Sport, Bicosto 68.700,-

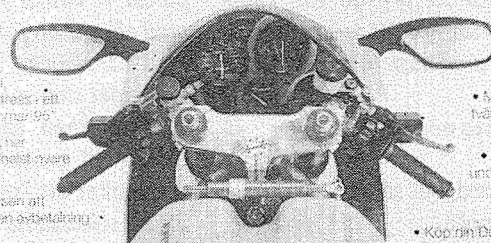
NY KATALOG!

Önskar du i vår nya katalog med modeller av sportbilar och maskiner till Ducati och Guzzi, så är det bara att skicka till namn och adress till butik, på skicka vi dig ett exemplar av "Ducati & Guzzi 95".

Vårans favorit hos Biscaya är Kawasaki. Detta har gjort oss till mer industrierna att byta in hojar, helst våra Ducati eller Guzzi.

Har du inte tidigt hela den ekonomiska mössan att överleva dina drömmar, så kan vi arrangera en avbetalning med bra villkor och låg ränta.

Priserna är preliminära listor för 94. Ring oss och kom med vår "Värdemeny" som ger rabatt på hojar och andra tillbehör till ett värde mellan 4000,- och 6000,- vid köp av en Ducati utan byte.



• Monoposto är enmansstol och -Bicosto är tvåmansstol. De flesta hojar är strypta för att få tilläggs försäkring.

• Avlåt och Tomas kommer att få tillgång under system, därför kommer vi också att vara lite snålberömda. Hopps du har tillräckligt med detta.

• Köp din Ducati hos Biscaya, vi sätter stann på att ha den bästa totalpriset 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 försäkringar och god eftervårdshjälp m.m.

Biscaya Racing

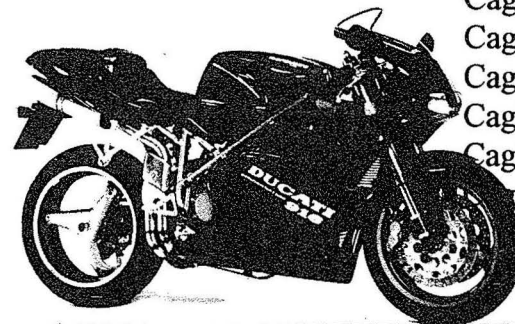
PRISER FROM. 951101

***** "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 Elefant	79.900:-
Cagiva 900 Elefant	88.900:-
Cagiva 600 Canyon	64.900:-



DUCATI • GUZZI • BMW

Biscaya Motor Racing AB
Hol 1257. Infart vid Hol's kyrka
S-441 93 Alingsås, Sweden, Svezia

Butikens öppettider:
Mån stängt. Tis-Fre 13-17
Lördagar 10-13

Telefon: 0322-301 24, 301 29
Automatorer dygnet runt: 301 59
Telefax: 0322-301 80

WSB ASSEN 8/9, ROUND 10 FOGARTY - FOGARTY

Mycket handlade om Carl Fogarty i Holland och den tionde deltävlingen i Superbike VM.

Engelsmannen har sedan 1993 vunnit alla loppen på Assen — tycker tydligen om banan. Naturligtvis lyckades engelsmannen även denne gången, två vinster för Höna-föraren som på en presskonferens under lördagen deklarerade att han skrivit på för Ducati till 1997.

Men de bägge loppen var mycket täta om man bortser från Fogarty's *ride away* i första, vann med tre sekunder till tvåan. Framför den 35.000 hövdade publiken skuggade Pier-Francesco Chili (Ducati) världsmästaren men lyckades inte riktigt hålla jämnt efter några varv och slutade tvåa. Bakom dessa två var det en tuff fight mellan Aaron Slight på den andra Hönan, Troy Corser med sin Promotor Ducati och fabriksföraren John Kocinski. Bara några tiondelar skilde dem emellan då de gick i mål.

I andra racet var det en verklig kamp mellan storheterna, Fogarty, Corser och Kocinski, de slogs om varje asfaltmeter in i det sista. I sista chikanen bromsade Kocinski om både Corser och Fogarty men "Foggy" hade redan motmedlet klart: "Jag visste att jag var tvungen att ha mer driv ut ur kurvan så jag trampade i ettan, reste cykeln och drog på för fullt," berättade engelsmannen på presskonferensen efteråt. Han vann med endast några hundradelar till sin fördel. Även Corser lyckades ta sig förbi Kocinski innan mållinjen passerades.

Amerikanen som var mycket besviken efter loppet över att (endast) bli trea.

"Jag förstod att det skulle bli en uppgörelse i sista kurvan mellan Kocinski och Fogarty så jag lade mig bakom och avvaktade och koncentrerade mig på att få maximala drivet ut från chikanen. Räknade med att det skulle vara perfekt om jag bara var några meter efter de andra..." berättade Corser, 24, på presskonferensen.

Stallkompisen till världsmästaren, Aaron Slight, rullade in på en femteplats med däckproblem.

Även Cralle körde på sin DNL-Ducce i Holland och körde in på en niondeplats i första loppet bara för att i andra ligga bland de tio främsta när motorn sade upp sig — nöp och tvärläste bakhjulet men 30-åringen klarade av att hålla sig på hjulen och köra av bananen utan att lägga sig ner.

EURO 600

Där Fabrizio Pirovano på sin Alstare Ducati 748 kunde ta hem den sammanlagda seriesegern på Assen, behövde minst en 13:e plats... Han gjorde allt rätt även denna gången genom att komma tvåa.

Italienaren slogs med landsmannen Mauro Lucchiari (fabriksducce) innan han föll bakåt till en tredjeplats i inledningen av loppet. Värste konkurrenten Massimo Meregalli på Yama körde in i depån redan efter tre varv när hans motor började gå sämre och sämre. Japs — *you know* !!

Men "Pirre" tog sig samman och körde upp på en andre plats efter Lucchiari när målgången gick av stapeln. Som tredje och femte man kom italienarna Marottini och Agnoletti, bägge på Ducati !!

Vinnare av Euro 600-titeln; Fabrizio Pirovano på Ducati. Precis som om vi någonsin tvivlade...

WSB ALBACETE/SPANIEN DEN 6/10

Med en publik på 10.000 och väder som liknade våran sommar, 13 grader, molnigt och blåsigt kan man nog inte räkna med fler.

Denne tävling tilldelades Troy Corser. Australiensaren som kör för Promotor Ducati-stallet drog iväg i ledningen i bägge loppen för att leda den totala ställningen.

Aaron Slight på Höna ledde mästerskapet innan denna elfte deltävlingen men desarmerades med hjälp av en influensa med tillhörande feber. Han rullade ändå in som nionde och sjätte man. Problem med däckens fäste i första loppet angav han som orsak. Hans stallkamrat Carl Fogarty var besviken på en femte- och en sjätteplacering, däckproblem samt överansträngd vänster underarm (!!) var problemen för världsmästaren.

Det är bra att ha anledningar...

I första heatet drog Kocinski iväg direkt efter start med P-F Chili i bakhasorna men efter ett tag "flöt" Corser ifrån. Som skrivet, vann han med 6.4 sek till tvåan Yama-föraren Colin Edwards som körde sin första tävling sedan hans axelskada från Sugo/Japan. Men även Troy drabbades av däcksfästets flyktighet; "Jag fick en hyfsad start och passerade Kocinski ganska tidigt. Efter det försökte jag bara dra ifrån men slet ut mina däck. Halvvägs in i loppet var jag tvungen att köra på säkerhet för att ta flaggan."

Men med närmare sju sekunder som säkerhet mot tvåan kallar jag personligen det för 'ganska' säker ledning...

P-F Chili som låg tvåa fick en highsider när han pressades av Edwards som kom bakifrån. I andra heatet utgick italienaren redan efter två varv med en cykel som bara gick på en burk, elfel. Synd !!

Yama-föraren Colin Edwards från Texas; "Det är härligt att komma på pallplats. Jag såg pallplatsen försvinna när Corser och Chili stack iväg i täten så jag pressade Kocinski och fick honom att missa lite i en kurva — gick brett. Sedan dunsade Chili i backen mitt framför mig — bara tacka och ta emot !!!"

Kocinski tog en tredjeplats med en lite större lucka ner till fjärdeman Simon Crafar på Team Muzzy Kwak.

I andra heatet stod förarna på griden och skulle köra iväg på uppvärmningsvarvet när Idalio Gavira, naturligtvis på en Höna, körde rakt in i Neil Hodgson, som rullade iväg lite långsammare. Den nu ganska andnödde engelsmannen linkade tillbaks till depån för att ta sin andrecykel. Men nu ville de andra förarna inte köra iväg utan Neil på griden så det blev två uppvärmningsvarv. Så andra heatet blev kortat med två varv till 26 varv. Hur det gick med Gavira ?? Jodå fick åka till sjukhus med arm- och handskador.

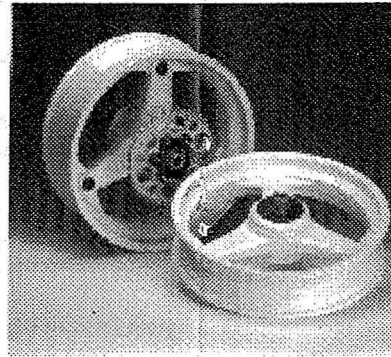
Fogarty tog starten före Corser men redan i inbromsningen var australiensaren före engelsmannen. Och vann så småningom med över sju sekunder mot tvåan Kocinski. "Jag använde ett hårdare däck i andra heatet och det var bättre," förklarade Corser. Denna gången kom Kocinski före Edwards som fick nöja sig med en tredjeplacering. Samma fyra som i första, Crafar på sin Kwak.

Mototech

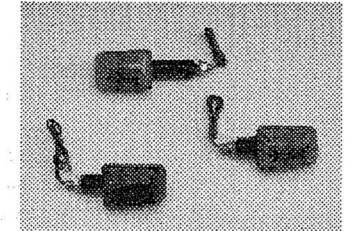
Range of products includes the following:

- Full Range of High Quality Carbon parts (you name it - we've got it...!!!)
- Carbon Accessories (Tank Pads, Top Yoke Protector and Instrument Surrounds...)
- Carbon Look Mini Indicators (various types...SEK 249.00)
- Mini Indicators (various types... SEK 229.00)
- Termignoni Exhaust Systems (Check out those prizes...!!!)
- Marchesini, Marvic and Dymag Magnesium Wheels
- Krontec Alu - and Stainless Steel Brake Line Kits
- LSL Steering Damper (Available in Round and Oval)
- LSL Bandit Bolts (High Quality - Red, Blue and Purple)
- Uvex Gear (Call for a Catalogue on the full Uvex range...)
- Aluminium Foot Pegs (Race and Road version - Available in Black, Blue, Red, Green, Purple, Silver and Gold)
- Full range of Motorcycle Screens (Coloured or clear - even for early models...)
- Paddock Jackets in Ducati Red or Yellow...

and loads more stuff is available - Call us with your requirements. We will be glad to assist you...



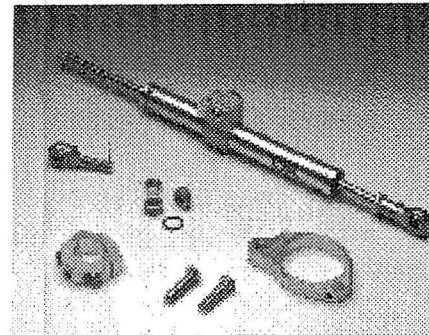
Marchesini Magnesium Wheel for the Ducati 748 / 916
Front 3.50 x 17 SEK 4060.00*
Rear 6.00 x 17 SEK 5999.00*
* - Prices exclusive of Moms...!
Magnesium Wheels are also from **Marvic** and **Dymag**.



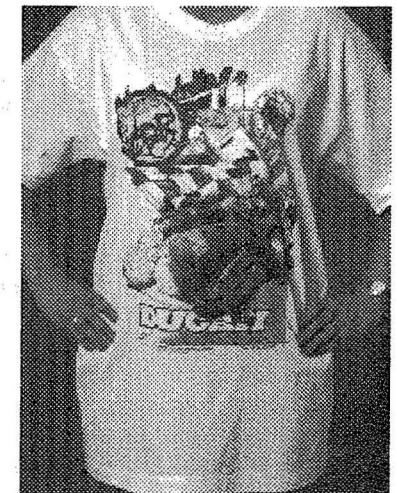
Carbon Mini Indicators
From SEK 249.00

Check this out!

Om Du vill har mer information, tveka inte att kontakta oss.



LSL Steering Damper Kit for most **Ducati** models.
From SEK 1975.00



Ducati T-Shirt SEK 199.00

Mototech

Sweden	040 - 466 488	Fax 040 - 466 433
Denmark	62 63 27 72	Fax 62 63 37 72
Norway	soon to come...	

EURO 600 ALBACETE 6/10

Fabrizio Pirovano hade redan tagit hem mästerskapet vid tävlingen innan på Assen men vann på Albacete med stil — 1.8 sek. före Guareschi på en Yama "Dunderkatt".

Loppet började med en masskrasch där seriens tvåa Meregalli (Yama) körde in i Mauro Lucchiari på fabriksduccen. Meregalli lyckades komma iväg igen och slutade åtta, men inte Ducati-föraren !!

Carmillo Mariottini var tvungen att bryta två varv innan mål med motorproblem när han låg och fajtades med Pirovano och Guareschi. Och det var tur det för då fick den nu rasande Mauro Lucchiari sin bronspeng i jakten på mästerskapstiteln !!

EUROPEAN SUPERMONO

Kördes också på Albacete och för klubbens två bockar, tillika Katja-fans kan jag berätta att hon gjorde bra ifrån sig på sin BMR Skurhink.

För att förklara lite, två medlemmar som var med nere på Pro Superbike-finalen på Hockenheim i Tyskland såg gästföraren i DNL-stallet (som Peter Linden var tidigare i somras) — Cralle är ju försteföraren — just de' ingen mindre än den 19-åriga tyskan. Utspärrade ögon och saliv som rinner från mungipan kan inte misstolkas... (galen ??), Katja Poensgen heter orsaken och är den tyska Skurhinksimportörens dotter !!

(Tack RedaCC för att du inte nämnde Niclas Cederlunds och mitt namn i artikeln. / RedaX)

För att återgå till verkligheten så ledde hon stort när två varv återstod av loppet och Skurhinkens växellåda valde att säga upp sig... Annars vanns denna deltävling av tysken Richter på en MZ, efter sig hade han en japan som heter Minoda på en Yama.

Den samme tog hem hela mästerskapet två poäng före Alan Cathcart på sin Duce-stänka (när det väl är en Euro stänka-klass så vinner en japan hela klabbet !!). Om namnet Cathcart låter bekant så bli inte förvånade...

Alan C. kom fyra i själva loppet, hade problem med ett misshandlat (japanskt — Bridgestone) framdäck. Journalistens problem fick en kvinna (en till) att ta tredjeplatsen; Elli Bindrum stallkamrat med vinnaren — alltså körde även hon en MZ. Tyskan som faktiskt tog bronspengen i mästerskapet...

GP VM

Ännu mindre förare på startuppställningen kommer det att bli i fortsättningen när GP 500 VM körs. Till nästa år kommer endast 24 ekipage att få starta mot årets 30.

GP-cheferna berättar att man tar detta steg för att säkerställa att endast toppförare på bra materiel kommer ut på banan för en ännu bättre "show".

Stallen kommer också att få upp till 50 procent mer i prispengar och reseersättning till nästa år, för att kunna satsa mer pengar på bättre cyklar och utrustning.

Nog om detta...

NÄR VI ÄNDÅ ÄR INNE PÅ...

GP-cirkusen så kan jag nämna det att Rallyesst Carl Sainz fick provköra Alex Criville's NSR 500:a mot att Criville fick prova Sainz fabriksford (rallybil).

Skedde härom månaden på Catalunya nere i Spanien vid något jippo. Efteråt lär (enligt våra tivivelaktiga källor) Criville sagt att det var bra tryck i "burken" men inget som den missilen han själv sitter på.

Avslutar me' att säga: "Tacka vet ja' min egen maskin..." !!(Cucciolo: TACK) !

KÖLNMÄSSAN, BIMOTA

Visade äntligen den omskrivna tvåtakts V-twinen på 500 cc. Cucciolo träffade Sergio Robbiano (bilden) som designade cykeln. Killen har gått i Massimo Tamburini's skola — jobbade två år på CRC. Det var ju Tamburini som "skapade" 916. Med andra ord ingen dålig läromästare.

"Jag jobbade tre år tillsammans med Tamburini, två år av dem på Cagiva Research Centre i San Marino och vad mig anbelangar så är han guden !!" Robbiano fortsätter berätta om 500:an; *"Målet var att få den sportig och aggressiv men ändå gjord för en normal människa och utnyttjande av allt utrymme på hojen. Som exempel är sittställningen bekväm och luftboxen är integrerad med toppkåpan.*

De senaste två åren har Robbiano jobbat på konsultväg för Bimota, i början mest med grafiken på hojarna innan han fick en förfrågan om att designa den nya 500:an. *"De lyssnar noga på varje idé från oss formgivare och mekanikerna hos Bimota arbetar hårt. De var ofta uppe till tre på morgonen när vi arbetade på 500:an."*

Är det konstigt att de är dyra, när man arbetar dygnet runt, de där Bimota ??

INDIAN ROYAL ENFIELD

Visade på mässan en "dikesrensare" (läs off-road) med dieselmotor !!

Vikten var 175 kg och motorn med sina 325 cc pumpar ut otroliga 6 hästar vid 3 600 rpm...

Ett måste, eller hur !!



LAVERDA

Visade tre modeller, Ghost Strike och Ghost Legend. "Strike'n" har en aluminiumram a la japs och Laverdas twin-motor samt dubbla lampor, liten toppkåpa och kolfiberljuddämpare. Legend(en) däremot hade en fackverksram, målad orange, annan lampa o ingen kåpa annars mycket kolfibergodis nästan överallt. Samma motor, 668 cc's twinnen.

Den helt nya 750 Sporten (fast det fortfarande är 668 cc) använde aluminiumramen och lite sportigare beklädnad.

Med andra ord, gammal skåpmat... Sverige ? — knappast.

APRILIA DÅ ??

Där var de med en ganska stor monter men som alla andra tillverkar man många skotrar och "höghjulingar" (läs = off-road) men de visade i alla fall en "mock-up" av den nya glidarhojen som skall innehålla Aprilia's (Rotax) V-twin — Shiver skall den heta. Om man översätter från det engelska språket; darra... Antagligen är det en "skrivbordsprodukt" som tänkt sig vibrationerna från twinen... o.s.v, o.s.v.

KÖLNMÄSSAN DEL TVÅ

Såpoperan fortsätter...

TRIUMPH

Visade sina nya tripplar, T 595 Daytona och T 509 Speed Triple.

T 509:an är så när en helt naken hoj fast en liten "plastflärp" ovanför instrumenteringen ser till att skyla det värsta. Rörram som i alla fall ser bättre ut än deras gamla variant — man ser ju denna ramen, 11 kg!

I stället för att (som Ducati) fästa oljekylaren nertill, bakom framhjulet för att kunna ta emot allt grussprut (*vem fa* har sagt att man skall ut på grus/Redax*) sitter oljekylaren på högersidan och på höjden — lite bättre. Och det som verkligen är på modet just nu; enkelsving och konventionell gaffel, 45 mm.

Det enda som skiljer Daytonan mot Triple'n är beklädnaden — helkåpa och motorn. Lotus har varit i motorregionen och rotat runt lite, framförallt huvudet (toppen) har de tittat på. 595:an har annars 955 cc och mindre växellåda med mindre yttermått som följd, bägge har balansaxlar. "Sprutet" som kommer från den franska firman Sagem ser till att aluminiumcyllarna och kolvarna får rätt mängd "föda" att trycka "till" med 11.2:1 för det stora hjärtat och 11:1 för lilla.

79 x 65 mm är måtten för 955:an respektive 76 x 65 mm för 885 cc:an. Fyrventilat gör att man pressar fram 128 och 106 (brittiska) hästar ur dessa mått. För att (för)föraren skall kunna engageras finns *sex* lägen att få farten att öka i äktenskapet.

Kondomerna runt de 17 tum stora fälgarna håller måtten 120/70 och 190/50 — stora saker... För att kunna slita på desamma håller skivorna feta 320 mm och greppas av Nissin fyrkolvsok — om nu något i äktenskapet skulle gå galet.

Hjulbasen på Daytonan är 1440 och vågskalan hamnar under de magiska 200:a.

För Speed Triple'n är samma mått 1437 och två kilo mindre.

Märks det att en före detta Ducatist jobbar hos importören...

JAPANER, JAPANER

ÖÖÖrrrk inne på toaletten — övriga Cuccioloredaktionen.

Skurhink visade sin TL 1000 V-twin och Höna sin "Eldsvåda" också V-twin som Cucciolo skrivit om (nr 5).

Personligen tycker jag att TL:en var snyggare "live" — fast vem fa* bryr sig...

Fotnot: Har de japanska tillverkarna fått slut på sina mer eller mindre galna bokstavskombinationer ?? Skurhinken kallas för enkla TL och Hönan VTR och ett namn (fjöntigt sådant men ändå...).

Kanske äntligen fattar de att körglädjen inte finns i bokstäverna. Endast i bokstäverna; D(ana), U(tsocknes), C(arat), A(nnorlunda), T(illförlitlig) och naturligtvis I(talien) !!

PERSONLIGEN...

Alla andra i klubben och Cucciolo har ju sågat den nya *Ducati ST 2*:an (vid knäveckan). Men personligen tycker jag att det nog är som med *Pason* när den kom, vänta i ett, två år och ni kommer att inse ljuset i tunneln. En Ducati är aldrig dålig...

Vem fa frågade ??/Redax.*

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

CLAESSON'S

MÅNGA AV NÄSTA ÅRS HOJAR REDAN PÅ PLATS

E22 INDUSTRIGATAN 11 · BROMÖLLA. TEL. 0456-230 30. FAX 0956-292 31

Cucciolo läxar upp Mc-pressen (igen)

Vi minns alla med glädje hur dåvarande chefredaktören Tommy Bernqvist på MC-Nytt nästan ständigt gick med vita mungipor på novalucol spons på grund av de då då ständigt närvarande redaktörerna för Cucciolo (Lars Höjer / Micke Werkelin). En intressant fråga är dock aktuell igen.. Har det egentligen blivit bättre bland soptunnejournalistiken ? Svaret är lika klart som säkert.

ETT RUNGANDE JASSÅ!

För att förstå hur illa det är med Svensk MC-press gör vi först en kort tillbakablick från förra granskningen gjord i herrrens år 1989 i nr 5 av Cucciolo. Varpå den nya ungdomsligare panelen gör en bedömning av idag. Det finns fyra betyg: Underkänt, Tveksamt, Godkänt och i Cucciolo klass.

”MC-Folket”

Då -89 skrev man: Den eviga jumbon. Enligt vad vi hört skall den vara lika dålig idag som den var förr. Då ingen i expertpanelen är medlem i SMC är det liksom lite svårt att kontrollera. Vad som alltid utmärkt MC-folket är att Detstorapekfingret talar om för dig vad du skall göra och tänka. De som kan tänka själva är inte speciellt impade av detta, och antagligen är det p.g.a. statsbidragen som tidningen lever vidare. Dessutom har tidningen sålt sig till försäkringsbolaget Hand i Hand Holmia. Här nedan följer ett roligt exempel på tpsik MC-folket journalistik (det är en ungdomssynd av Gerry Nordström från -83): I en hjälteartikel får vi veta hur man bygger en dunderhoj, och hur man får råd att göra det. Poserande i guldmaligfärgat säkerhetsskinnställ berättar ägaren att han köpt ett färdigt kit, satt på ett 4-1 system (”tystare än original”) och (tyvärr) designat lacken själv... Men artikelns kärna kommer fram när SMC’s moralnuna tonar fram; På kvällarna visar han upp hojen på ungdomsgårdar och berättar följande:

- jag talar om att det verkligen är värt att jobba och slita och minska ned på dåliga vanor som sprit och rök. Det är bättre att jobba och skaffa sig ett ordentligt intresse, så hittar man inte på andra dumheter.

Dåvarande betyg: Underkänt

Nu: MC-Folket har Inte blivit bättre men annorlunda ! Sedan den nya förmågan Henrik Åslund tog över har tidningen radikalt ändrat stil. Flashiga bilder på bakhjulsåkning och dyngsprättning skall förhoppningsvis locka till sig de yngre läsarna. Mycket omoraliskt. Speciellt med tanke på att det är förbjudet i det här landet att åka på bakhjulet. Nä, expert panelen saknar den gamla stilen av pekpinnar och förmaningar. Att allt som är roligt är antingen förbjudet eller redan provkört av Alan Cathart och gjort av John Holmes. Vad hände föresten med ”Bjucken”. Han som gillade att skrika sig hes på våra tidigare redaktörer. Jag väntar med spänning, ska han få med sig BMW åkarna och kasta ut Henrik för en återgång till det gamla hederliga du ska inte tro att du är något !?

Målgrupp: Alla. Tidningen genomluder ömvänd pubertet. Från gammal till ung. Framtiden får utvisa vad det blir för kategori som dominerar.

Betyg: Tveksamt. (Det som trots allt räddar MC-folket från en jumboplacering bland andra är att de numera satsar på Roadracing och bjuder alla sina medlemmar på halva inträdet i Scandinavian Open. BRA !!!)

Allt om MC:

Då -89 skrev man: En kär gammal favorit. Att de -precis som oss- aldrig kan bättra sig, det borde vä'l inte vara så svårt från deras utgångsläge. En av våra absoluta älsklingsartiklar är Samurai Samba. I den artikeln vill redaktionen visa att man kan få en modern värsting till halva priset. Projekthojen tog form utifrån en gammal Honda 900. På den monterades en stor Pichlerkåpa, ett av svensk bilprovning godkänt 4-1 system, stora moderiktiga backspeglar, asbestfria bromsbelägg (för 408 kr) samt en total omlackering av cykeln. Avslutningen av reportaget:

Intresset för ”Samurai Samba” blev överväldigande och köparna ställde sig i kö redan på Älvsjömässan. En av spekulanterna har fått köpa den, mot löfte att vi får följa motorcykelns fortsatta öden och äventyr....

Hallå Allt om MC ! Hur gick det sen då ? (GU VA SPÄNNANDE / Panelen.) Vi har ju inte fått veta ! Samba Samurai är en av de få artiklar som bara blir allt roligare för varje gång man läser den ! Dock ska vi inte bara klanka på Allt om MC. Tidningen har allt sina goda sidor. De är nämligen också fixerade vid flickor. De enda som behövs för ett reportage är att de kan fotograferas i närheten av en hoj.

Cucciolos betyg: Underkänt.

Nu : Allt om MC är en klassiker. De håller i alla fall stilen. *Ingenting* har förändrats. Pichler kåpor och OM möjligt färgblint utvalda lackkombinationer är fortfarande honnørsordet. Vilka minns inte den blåa / oranga Yamatutsun XJ900 (?) med ståkåpa, som journalisten från Allt om Mc dök upp på med på vårt årsmöte på Gotland. Om ni av misstag blir tvungen att läsa tidningen rekommenderar jag starkt reportagen om klubbar runt om i landet. Avklippta Jeansjackor täckta med klubbblem ,tokspinnande Gonzo medlemmar som är för feta för att köra, verkar vara melodin. Skratta dig inte fördärvad det kan vara din granne. Emellanåt dyker ovanligt bra artiklar upp så det är värt att åtminstone skumma igenom tidningen. Nu senast "Köpråd Ducati" slog mig med häpnad även om jag irriterade mig över att man "inte" kunnat rekommendera vissa av våra modeller. En av få tidningar som brukar ha mektips. Kundkategori: Knuttar som kör "färdigt". Drömmer om att våga byta oljefilter själva men tötötörs inte, bytte ju just den slitna nyckelringen på tändningsnyckeln med instruktion från tidningen. Vi ingår definitivt inte i deras kundkategori...

Betyg: Underkänt.

SuperBike

Då -89 skrev man : Det nya Mc-folket - SuperBike. Då tidningen Bike bytte namn till SuperBike hoppades vi alla att tidningen skulle bli som Bike var en gång i tiden. Men tyvärr fick vi tji. Varför ? Sedan Jan Leek fått allt mindre utrymme i tidningen, hjälper det föga att bilderna är av bra kvalitet. I sammanhanget har vi den smärtsamma plikten att meddela att folk från SMC lär tagit över tidningen. Finns det då inget som är bra ? Jodå man har haft en mopedbilaga. Stort plus. Intressant är att de hela tiden lyckats med att köra sönder våra nästan oförstörbara Cagiva-motorcyklar. Detta tvingar oss att ta upp något som vi trodde alla fick lära sig i körskolan:

Låg växel - låg fart
Hög växel - hög fart
Tag inte förgivet att alla fordon har varvtalsregulator.

Tänk på detta vid nästa test, tack. Vad gäller journalistiska exempel från SuperBike - Se Mc-folket.

Cucciolos betyg: Underkänt.

Nu: Vad har hänt med SuperBike idag då ? Jo. Dackevall har tyvärr fått två hjul till. Den kulmagade ordningsmannen har gått Kalle Ankas fotoskola och bestämt uniforma glassgubbeoveraller och blivit chefsredaktör. Nästan desperata försök att tvätta bort alla spår från SMC-tiden är något som kännetecknar tidningen. Även Gerrys polare har blivit lite rundare om hullet, kulmagarna snor så mycket skinn från framsidan av skinnstället (möjligt är också att kulan eller den förstörade prostatan tar i tanken) så tidigt att de verkar ha riktigt svårt att böja sig framåt. Ålder sätter sina spår. Det kan inte vara lätt med kulmage, förstörad prostata och ledgångsreumatism. Vidare konstaterar vi att det är nästa pinsamt hur mycket pengar man lagt ned på att banka in i folks medvetande "Vi är bäst, vi är bäst...." De saknar helt självironi. Förstör fortfarande våra motorcyklar gör de också. Se dagens ris i nr 5 av Cucciolo. En sak som jag retat mig på är denna "Ringens" hysteri som råder i tidningen. Klart att de kör fort på "ringen" om de inte gör något annat. De är väl inte hjälplösa. Finns det då inget snällt att säga om SuperBike ? Jo de har fortfarande moppebilagan och Jan Leek han finns också kvar. Även de har insett att inte slakta guldkalven.

Kundkategori: Småfjuniga tonårs och hemorrojld stinna återfallsknuttar som trodde de köpt "Allt om Mc".

Betyg: Underkänt.

MC-Nytt

Då -89 skrev man : Se senaste 20 numren av Cucciolo. Vi vill bara belysa en rolig detalj man har en lustig sida som heter MC-tankar, där sådana storheter som rockstjärnan Fredrik får skriva något tankvärt. En förklaring till MC-Nytt's bistra förflutna kan vara att den tidigare chefredaktören rekryterades från tidningen "Soldat och Teknik". Alan Cathcarts tester liksom Dan Gustavssons kommentarer är dock intressanta. Vi vill nämna att sedan Alazzurra-testen, där MC-Nytt fastslog att man måste åka orakad när man kör Alazzurra, är Mc-nytt alla Cagiva-åkares favorit. Cucciolos betyg: Topp. (Fotnot: De fick också. "...numrets ros för sitt ställningstagande emot MC-klubbar med kriminalitet och våld på sitt program....")

Nu: mC-NYTT då ? (JA JAG HAR CAPSLOCK INTRYCKT/rEDAx) Här har mycket hänt. SuperBike köpte upp MC-Nytt och flyttade redaktionen till Stockholm, närmare bestämt samma lokaler som de själva sitter i, de har dessutom mage att gå ut med att de inte har något gemensamt med varandra. Ha. Att en av redaktörerna tidigare jobbat för den Tyska propellerfabrikens generalagent här i Sverige är givetvis ingen

merit. Dock ska det sägas att han räddar hakan något genom att var en ovanligt bra kåsör, trots att han gillar svarvar ?? Herr Laver är lite roligare, inte nog med att han kör RR själv, han gillar Ducati också (vilken kombination !). Det måste dock påpekas att denna Laver jobbat hos importören till ett MC-märke som är mest kända för sina musikinstrument. Inte heller det är någon merit. Till redaktionen hör även Alan Stjärtkart som knappast behöver någon närmare presentation. Han håller väl inte journalistisk toppklass men det kompenseras väl av att han är en djävul på att köra fort samt att artiklarna inte lämnar något i övrigt att önska när det gäller tekniska specifikationer. Tidningen är ett klart lyft från tidigare period, för detta skall de belönas tycker vi och de slipper jumbo placering i detta test. Dock med viss reservation, får se vad som händer i framtiden.

Betyg: Godkänt.

MCM

Då -89 skrev man : Rena motsatsen till övriga pressen, med riktigt entusiastisk skrivna artiklar där man vet vad man talar om. Tyvärr passar inte ämnesområdena våran smak alla gånger. En fråga: Vad är det för skäggig person med solglasögon och svällmage som förirrat sig in på nästan alla bilder ? Fler reportage om Clip-on maskiner, gamla som nya vore önskvärt, tycker vi.

Cucciolos betyg: Topp.

Nu: MCM av idag är i en förändringens fas och går mot mer Racing (bra). I bland blir man dock helt matt när ännu en "Biker" visa upp sin nya postorder HåDe. Ord som S&S, Arlen Ness och Custom Crom är numera psykiskt påfrestande. Samma förvirrade biker med flottigt hår och svällmage lämnar fortfarande feta avtryck på fotografens lins (film). Suck. Den riktiga entusiasmen har nu lagt sig och tidningen placerar sig nu bland de övriga "seriösa" tidningar vars kännetecken är riktigt grammatiks uppbyggda meningar helt fria från felstavningar. Ni ser. Det är synd för skrapar man lite på ytan visar det sig att de inte alls är så seriösa. Inbördes har de en "ratbike competition", "Inge" lär enligt utsago ta "grandslam" varje år med sin oootroligt grisiga Kwaka. Den enda i Sverige som fått anmärkning vid S.B på gravrost på ramen ? Clip-on hojarna lyser fortfarande med sin frånvaro men däremot har de intressanta Sound of Singles hojarna fått en rättmätig del i tidningen. Inte att förglömma var man också ivriga påhejare av BoTT klassen när det begav sig. Dock skall allvarlig kritik lämnas åt självaste chefredaktören. Det har skådats en "struts" , med tafatta försök att gömma ansiktet, sittandes på en Gåldwings bönpall. Hur skall detta tolkas ? Se dagens ris ! Inge är dessutom lättlurad. En av våra mer kända medlemmar, inga namn då Gunnar

Nuija vill vara anonym, lyckades pådyvla denna man en välanvänd gammal Ducati Cadet (?) för länge, länge sedan, undrar vad som hände med den ?

Betyg: Godkänt

Chequerd Flag

Då: Fanns inte tidningen !

Nu finns inte tidningen ? Chequered Flag kom tio år för sent. När första numret kom hade tidningens målgrupp försvunnit för flera år sen i dimmorna efter valutakrisen i början av 90-talet. De första numren var urursla, men fick läsarens kropp att bågna i våldsamma skratkramper. Det var som att läsa någons privata fotalbum med massor av halvtaskiga bilder i en stökig layout. Skratkramperna utlöstes av de pinsamt dåliga bildtexter som verkade vara skrivna av en sjuåring. Tidningen höll så dålig kvalitet att man omöjligt skulle kunna läsa den på kommunala färdmedel utan att skämmas. Men något hände. En bra artikel om Ducati publicerades och tidningen var helt plötsligt bra. Flera läsvärda artiklar dök upp i det kommande numren, sen försvann tidningen ! Denna nykomling som Cucciolo så länge hållit under armarna i hopp om att den skulle rädda Svensk MC-press försvann. Vi hittade de nuvarande redaktörerna och fick då veta att Chequered Flag inte alls på något sätt lagts ned utan bara tagit "andningspaus" i samband med en omorganisation ! Men ett år ????? Skärpning. Nu kräver vi att den nya redaktionen kommer upp till bevis innan vi tar deras namn i vår mun igen.

Betyg: Underkänt

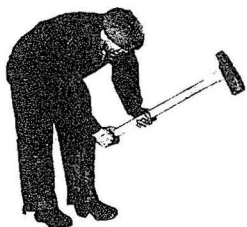
Race (Svemos propaganda tidning)

Race är en utmärkt tidning (i "kvällstidnings format") som ger snabba och aktuella rapporter över vad som händer inom och utomlands när det gäller motorcykelsporten. Man behandlar områden: Roadracing, "Skogsmaskiner", Speedway samt Dragracing. Journalisterna är duktiga och kan sina saker. Det debatteras också flitigt, tyvärr ibland med hårda ord. Tidningen lämnar inte så mycket i övrigt att önska (förutom ett lägre prenumerationspris). Fotnot: Tidningen delas ut till alla som har aktuella RR-licenser. Målgrupp: Aktiva tävlande inom hojsporten oavsett "gren".

Betyg: Godkänt !

Varför, varför kan inte svensk press med SuperBike i spetsen göra riktiga sågningar utan hela tiden mjäkar om att "det beror på". Se och lär av Engelsk mc-press test av Ducati Indiana "Det snällaste man kan säga om Indiana är att den är billig. Köp den, behåll motorn. Släng resten.". Det kallar jag opartisk bedömning.

Detta var ännu en jätte opartisk artikel av Mansen / Werkelin och # 779



Delar av den synnerligt kompetenta juryn som gett helt rättvisa omdömen. Grattis.

Sökes:

Ny redaktör till Cucciolo. Tillträde omgående. Hör av er till Rikard Nilsson eller SekundärredaCC Peter Hesterskog.



Ernie. Klipp ur Motorbörsen, tillägnas Lasse "Fiat" Lindgren

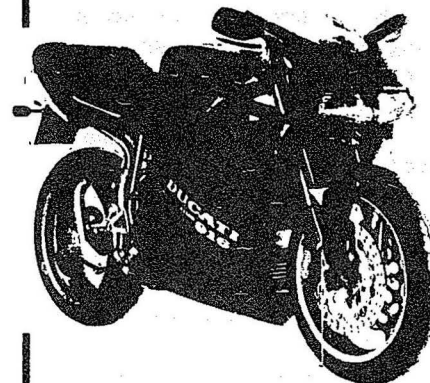
SIGMA MC Racing

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

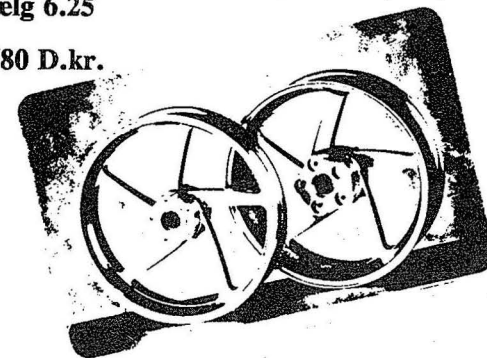
Ducati 916, forfælg 3.75
bagfælg 6.25

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

SCANDINAVIAN OPEN

S.O. VÅLER NORGE 25/8

Med våra två "gladiatorer" Anders Stuesson och Peter Sköld fortsatte till Norge och banan Våler för fjärde deltävlingen. Våler mäter bara 1.420 meter, med andra ord en väldigt kort bana och snabb, Superbikekillarna gör ett varv på 35-38 sekunder !! Banan som sådan har en längre sträcka på gång men den hann inte bli asfalterad innan S.O. kom till sta'n.

Tyvårr måste jag erkänna att jag inte var där själv utan bara refererar med hjälp av våra förare. 35 varv skulle man köra och snabbaste killen (pole position) var Pär Johansson på en Kwak, dock svensk.

Starten går och redan efter tre varv valde en Skurhink att lägga sig ner på asfalten så att hojen blev skrot (bl.a. gick gaffeln av !! Föraren klarade sig utan en skråma), tyvärr mitt ute på banan så förarna valde själva att bryta loppet.

Efter att arrangörerna sanerat alla japsdelar valde man att köra 30 varv och omstart skedde. Stuesson som hade fått sjunde träningsstid stod alltså i andra startled med Sköld direkt efter sig.

Starten går och bägge våra förare kom iväg hyfsat och bevakade sin placering, sjua och åtta. Som vanligt handlade det om en kamp för Skölden och Sture att försvara sina platser och kämpa sig närmare japsen som de har framför sig. Det rullade på och svenskarna på japscyklar jobbade i täten för att närma sig den snabbe finnen Maikola på Kwak (1994 EM trea i Superbike). Det var på 21:a varvet som det hände något med Duccarna och som vanligt var det Sture som rullade av banan. Skölden kämpade gott men halkade slutligen ner

till en nionde plats när målgången avslutade även denna tävlingen.

Enligt Anders Stuesson tvärdog maskineriet totalt så det fanns inget att göra än att bryta. Nu var det inte det vanliga strulet med att maskinen hackar i högerkurvorna (vilket den gjorde även under träningen) utan denna gången var det en liten slang i bensinpumpen som hade behagat hoppa av.

Samtidigt som man hittade detta felet tror man sig ha hittat det felet som Anders lidit av hela säsongen. Man hittade glapp i huvudbrytaren (japansk). Så vi får se om inte Anders kan komma igen på Karlskoga den 14-15/9.

Anders Stuesson som skall ha en eloge för sin körning. Fick nämligen inte ledigt från jobbet på fredagen när fri träning körs, utan vrålkörde upp till Norge på fredagsnatten och kom fram tidigt på lördagsmorgonen för att sova några timmar. Sedan direkt ha två tidsträningar under lördagen och får ändå sjunde snabbaste tid !! Det blev ju inte bättre av att han blev stannad i tullen där tjänstemännen ville ha reg.papper på cykeln. Sture letar lite i bland alla sina lådor, trodde han hade det med sig, men... Klockan två på natten ringer han hem till sin familj för att få det uppfaxat då säger tulltjänstemannen: "Om vi får ditt personnummer kan vi leta genom datorn..." Vi skall vara glada att vi inte läste om mord vid Norska gränsen i kvällstidningarna.

I sammandraget ligger Peter Sköld på en åttonde plats med 78 poäng. Anders Stuesson i sin tur som har haft problem och inte kommit i mål på alla tävlingarna ligger på en trettonde plats med sina 48 poäng.

S.O. I KARLSKOGA 15/9 — USCH !!

Jaha..., inte var det Duccarnas helg. Sköld stod still i depån och använde högerarmen flitigt (hävarmsprincipen) istället för att dra i gashandtaget på sin racinghoj.

Redan på fredagen hittade Skölden metallspån i oljan när han tömde ur densamma. Varför han tömde ut oljan (det behövs väl inte) ?? Han har haft problem med att vattenpumpen läcker vatten, och till och med alla Ducatister vet att det inte är nyttigt med vatten i oljan — eller ?? Senare visade sig att det var ett ramlager som sagt upp sig.

Nu var det bara två kvar, Sture o Gugge. Jodå Sture körde bra och kom iväg som åttonde man, samma plats som han hade på griden. Nu började han jaga placeringar och går om två man men på varv sex, när han verkligen fått upp tempot och körde på bra tider, får han ett häftigt släpp... (highsider). Så nu tvivlar vi inte på Sture's förmåga att ta en plats i det svenska gymnastiklaget för OS !!

Det var med *sorg i hjärtat* som vi såg funktionärerna ta hand om en demolerad hoj och vår förare gå och plocka utspridda delar. En kolfibertank här... snyft, snyft, en kurts där... o.s.v, o.s.v.

Typiskt nog hade vi fint sällskap i depån i form av *Ordförande* och medföljande *trålar* från klubbens sida, till och med försteredax var där. Som jag började (överskriften); usch !! Gunnar Bruhn rullade in som elva, men helgen var ju redan fördärvad.

Så alla ni Ducatister som vill se även detta *anrika* märke vinna på svensk mark, hör av er till Duceklubbens racingavd.

och tilldela oss era förmögenheter så vi kan se till å få slå japsen på käften även när det går runt-i-runt.

VID ITALIENSKA...

Nationella mästerskapen i Superbike vann Paolo Casoli de bägge loppen på ett regndränkt Mugello. Casoli som skadade sin axel i en krasch på uppvärmningsvarvet (!! men klarade ändå av att ta hem segrarna. Naturligtvis på Ducati.

STOPPA PRESSARNA...

Man har kunnat läsa i svensk press att **Pier Francesco Chili** skrivit på för Skurhinkarnas fabriksstall.

Men nu kan Cucciolo lugna alla, vi vet att den förre GP-föraren **skrivit på för Ducati till nästa år !!**

Claudio Castiglioni tänkte först inte ge fabriksstöd till Chili's stall för -97 (som står skrivet på annan plats i tidningen) men efter kraftiga påtryckningar från den italiensk pressen och Cucciolo övertalades "Cladde" att behålla 32-åringen.

Man ersätter förlusten efter Promotor Ducati-stallets avhopp till GP-cirkusen med ett all-italienskt stall.

Chili: "*Jag har alltid sagt att jag vill köra för ett stall som kan ge mig en möjlighet att bli världsmästare. Min lön är inte så viktig, maskinen är !!*"

Cucciolo säger: **Sann mästare och entusiast !!**

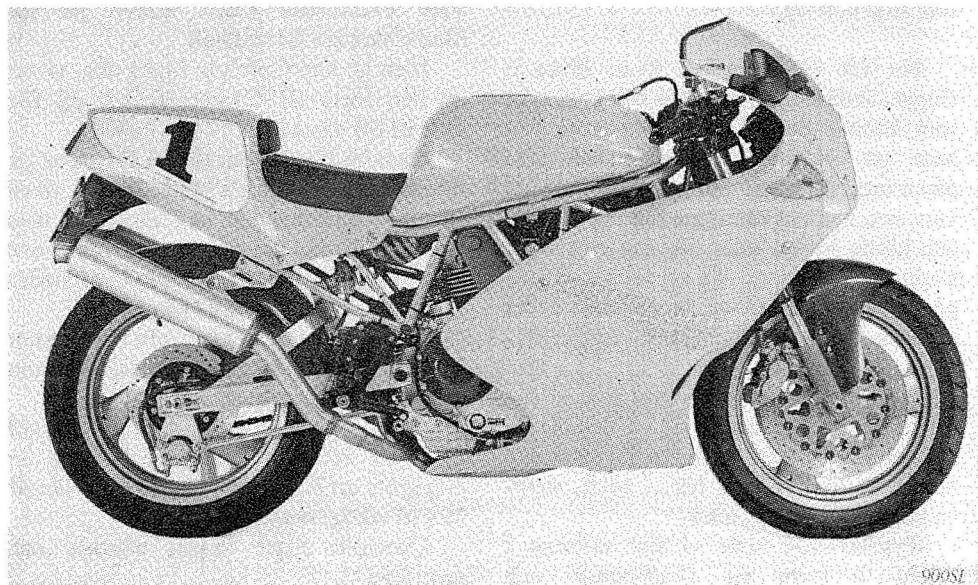
Eventuellt kommer Mauro Lucchiari, trea i European SS 600 mästerskapet, att ingå i stallet men Cucciolo försöker få italienarna att se åt ett visst tyskt håll...

Cucciolo återkommer...om ni återigen betalar in medlemsavgiften till SDK !!

25 ÅR MED DUCATI

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

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



MC-HUSET

i Malmö AB

Jägershillgatan 6, 21375 MALMÖ

Tel. försäljning 040/21 04 35

Reservdelslager 040/21 53 00

BULLER FRÅN MEDLEMMARNA

Varning:

Alla insändare är jätteäkta och inte på något sätt påhittade eller frampressade av redaktörn. I alla fall så kan det inte bevisas. Vi ansvarar heller inte för de eventuella följder som kanske uppstår direkt eller indirekt efter vad som framkommit här. Vi förbehåller oss rätten att korta ned insändare p.gr av utrymmesbrist. Eder Oansvarige:

I'l Reddatore !

Lidingö 960916

Bäste arg traditionalist !

Konstaterar, något förvånat, att jag är ägare till en cykel som kan anses höra till de "machotyper som vansinnes kör". Jag kör en 600 ss. Är insändaren enbart menad att provocera så har du lyckats, annars föreslår jag en ändring av signaturen till "Arg regressionist".

Kontaktannons:

Stor kolv söker Cylinder.

Svar till "Vi två".

#895 "Vad är ventiler"

Fotnot/RedaX: Regression enl lexikon: Bakåtsträvande. Önskan om återgång till det gamla. Barnsligt uppträdande vid motgångar.

Nummrets humorpris:

Går till den Italienare som gjort översättningen av "Cucciolo Scootern" till Engelska. "Stöldsäkra krokar" och "säkerheten på mars". Vidare läser man om den "nyutvecklade propellern"...

Micke svarar:

Bäste Lidingöbo

Jag känner till den där ön. Där bor bara en massa avskum, men jag skall bemöta ditt svar i alla fall. Din 600 SS lämpar sig bäst för sömmerskor över 50 år. Du har tydligen missuppfattat min insändare helt. Det har inte byggts en vettig Ducati sen 1980!

Insändare:

Jag kräver att Redaktören omgående publicerar min genomgående artikel "Så tuktas en kvinna att bli undernådig sin man Ducatisten". Du erhöll artikeln redan i våras och nu har jag väntat tålmodigt och länge nog.

Ännu argare traditionalist

Styrelsemedlem "T"

RedaX svarar. Humhumhum...

JAHA DÅ VAR DET DAGS IGEN !

En stackars ensam Ducatist är ute och yrar med två backar pilsner i bilen och vet ej vem han ska rikta välgörenhet emot. Gråtmild sitter han och funderar, Killen vid NCC lastbilen som de senaste 4 månaderna smekt hans favorit väg med svart goj var ett självklart mål. Ur egen kassa köpt pilsner överlämnas, då faller NCC gonzon i gråt samt dyrt och heligt lovar att sopa bort mackadam skiten efter sig.

Sagt och gjort vägen blev fin och dög till fina tider (5:20) på den 1 mil långa vägen. Lyckan var kortvarig, med bärs och rallyharry fyllda NCC tjommar sladdade i sina karetor genast upp skiten igen. Jag hade nu kört bättre tider om bärsen hållts direkt i ducen. "Ett muntligt avtal är inte ens värt pappret det inte är skrivet på".

Något tack väntar sig denne ädle medlem ej.

Cucciolo svarar: Tack ?

Bäste Redaktör !!!

Hur kan det komma sig att det var ett annat datum för ÖLANDSTUREN i just "mitt" exemplar av Cucciolo ? Tidigare var det den 21 - 22 / 7 -96 som gällde. Hemska tanke, tänk om någon ändrat datumet bara därför att jag "gnällt" i tidningen ? Den 21 - 22/ 8 är jag åter på mitt arbete i syfte att

vila upp mig efter 3 veckor med Fru och barn. Då kan jag inte var med. Synd.

Eftersom jag är ny i klubben och det inte är så långt mellan Borgholm och Oves Motor i Olofström så åkte jag dit för att träffa några medlemmar från den Södra Regionen. Dessa skulle vidare till Båstad men det kunde inte jag därför att min äldste son fyllde år den dagen. Med tanke på hans högtidsdag så skulle han få åka en sväng med mig på motorcykeln. har man lovat så har man.

Just när jag kommer fram till Oves Motor så åker den Engelska Delegationen i väg mot Båstad. kanhända det tar lite längre tid för dem att komma i mål. Turligen så är de "riktiga" motorcyklarna kvar. När jag så stannat. letat upp friläget (ibland svårt), stängt av motorn, fällt ut sidostödet demonterat handskarna, glasögon och hjälm så kommer de församlade fram och hälsar. Mycket trevligt ! Tillfrågas så om jag hinner åka med till Kristianstad för att äta lunch. Självklart !

Efter att vi väntat på någon som ingen visste var någonstans han var så kommer den saknade äntligen tillbaka efter att hämtat en summa pengar ??? Var då någonstans ??? Han var både anfädd och stressad ??? Ljudet från en Ducati är alltid härligt men det är ingenting emot när ett femtontal Duccar åker iväg samtidigt. För ett ögonblick höll nog Olovström andan. Resan till Kristianstad gick stundtals lite

för fort. Omkörning av bland annat lastbilar i skynda kurvor och krön kan om turen ej finns, sluta olyckligt. Visserligen var farten ganska bra (130-150) så omkörningen tog inte så lång tid.

Efter det att lyckoruset skingrats en aning och efterklokhetens vishet drabbat mig så får jag nog i eget fall skylla på dåligt omdöme som vanligt. Problemet kan ju lösas med att platsen och tiden bestäms i förväg så får var och en åka i sin egen (läs långsammare) takt men självklart är det roligare om alla åker tillsammans. Eftersom just någon kallade mig för Stockholmare så förstår alla att min lokalkännedom är obefintlig i regioner söder om Globen.

Eftersom rädslan för att åka vilse var större än föståndet så hänger jag med. Nu finns det möjligheter att påverka intrycket av för hög fart så tillvida att den instrumentverkstad som utför arbeten åt mig kom med ett förslag att modifiera min hastighetsmätare så att den inte visar högre fart än 120 km/h oberoende av hur fort det går. En så kallad "spinn off effekt" är att jag inte ljuger när så den elaka Polisen säger att: Det här gick väl alldeles för fort ? Skitprat !! Det har gått 120 km/h hela tiden. Missuppfatta ej det här om den ibland höga hastigheten, den är ren omtanke om mina gelikar, de som tycker om att åka motorcykel och då speciellt Ducati. Farbror Nisse i Volvo 343'an fattar inte att han hamnat på racerbanan. Om hojen med Mikuni fjuckar (inte fuggar) är svårstartad efter vintersömnen

så prova följande: Fulladdat batteri, nya tändstift och färsk bensin. Tag bort eventuellt luftfilter så att handen kan hållas för förgasaren men spreta "lite" grand på fingrarna. Ingen Chocke. Förösk nu att starta motorn utan gaspådrag. Så fort motorn tänder till tag bort den lilla handen och gasa försiktigt.

Har just startat den Bimota DB1-SR som står här på verkstaden. Vilket ljud !! Grannen kom in och frågade om något flygplan störtat eller vad det var som fick puts och tavlor att rasa ned från väggarna.

Hälsningar från "Stockholmaren"
Ducati 915.

DS Vad står datumet i en kvinnas förlovningsring för ???
Visste Ni inte; Bäst före ! PS

Hej Cucciolo

Jag är en nybliven medlem som undrar lite om Ducatis nya touringcykel ST2. Har du någon information om denna. Tack på förhand.

mvh Johan.

Cucciolo svarar: Touringcykel ? ST2 ? Jag vet ingenting om att Ducati skulle släppt någon touringcykel. ST2 ? Det låter mer som om du sett någon efterträdare till Hönas Minigullwingemoppe - ST 1000. Touring ? ST2 ? Cucciolo är helt fel forum. Skriv till SuperBike istället de sysslar med touring.

Grande finale de classico racing

Finalen som gick av stapeln på Knutstorp var dramatisk. Hyllinge sällskapet drogs sig ur arrange-manget i ett sent skede. Lands-krona räddade situationen genom att samla ihop ett manskap som genomför en förenklad men lyckad final.

I 250-klassen körde Lasse Gunnarsson mycket inspererat! På Knutstorp får de snabba tve-taktarna inte så stor fördel utan det är mer upp till förarens skicklighet. På lördagens race så ledde Lasse länge...men i loppets slutskede lyckades Köla Ohlsson TD1 gå om & förbi. Köla är klassens suverän med överlägset bäst maskin material. Pentti Elo på sin tjugusiga Aermacchi Ala Verda tog sig till slut också förbi Lasse. Därmed slutade vår man på en mycket hedrande 3..e plats. Även Kjell Saläng hade bra snurr på sin Mk3 & slutade på en lovande 7.e plats.

Inför söndagens race så tyckte Lasse att han hade gjort sitt för helgen??Lasse tourade in på en respektabel 5.e plats & Mikael Kyander Mach3 visade sig på 13.e plats.

I 500-klassen så har vår Måns bestämt sig efter mycket experimenterande för den gamla rigida ramen. Så det blir att stroka motorn för att kunna rå på Lars Sandberg & hans nyproducerade Matchless G50. Måns kom på andra plats båda dagarna efter omöjliga Sandberg. Trots bra starter

kunde Måns inte hålla ledningen. Dock är de här förarna i särklass i Sverige & det är nog bud på att visa upp sig internationellt. Andra ducatisti som är med i klassen är Månsson senior & Nicolaas "Hogis" Hogstraaten. Hogis som nöjer sig med att "bara" vara med om starterna??

Övrigt att notera var att Team MCMs Laverda än en gång är med i toppen & kämpar men det låter inketting...Till nästa år skall deras VEE TWO round case projekt vara igång så då lär det bli bättre ljud-ridå. Ryktet säger oss att de tom har lyckats sälja den gamla skördetrösken.

Imola vetaran shop meeting

Under oktobermånad går den berömda Imola marknad. Hela den berömda banan är fylld med försäljare under en helg. Det är här man hittar den saknade delen till kamskaftaren Problemet är att man blir yr av alla saker till försäljning så det är svårt att bestämma sig.. Här fanns kompletta Scramblers för 15000kr !

Nästa år evenemang

Den 18 maj är det dags för Tjolöholm Classic Show , den här gången med bra väder. För säkerhets skull kommer jag ändå att ta med det berömda tältet. Förhoppningsvis kan vi visa upp ett shjysst spektra av cyklar. Observera att temat för denna utställning-15km söder om Kungsbacka-är att visa upp klassiker. Då alla Ducatis är levande klassiker så är alla välkomna.Ring mig eller Ofve vår kontaktman väst för plats

Teknik tips

Om ni liksom jag har haft problem med olja som läcker ut vid växelföraren så finns det bote-medel. Original packboxen som skall stoppa detta är i smalaste laget så man får ta hjälp av svensassvenska kvalitetsprodukter! SKF har en packbox med måtten 12x19x5. Finns i väl sorterade järnaffärer.

CRITICA DE LIVRE

Äntligen har jag hittat den. Boken om Endurance racing .

Den här boken rekommendera jag varmt då bla Ducatis historia inom denna typ av racing skildras här..Detta beror nog mycket på att en inte helt obekant författare -Mick Walker- varit med & skrivit denna bok. Även om man skulle vilja veta mer ...tex om vad de hade gjort för modifieringar på cyklarna

För övrigt är boken fylld av vackra bilder ,även från Anderstorp -93. Den tävlingen har man med bla för att beskriva vilka hårda villkor som är under ett race. Ni som var där kommer ihåg skyfallen & den gröna 888:an som fullföljde.

Boken heter World motorcycle endurance racing av Mark Wernham & Mick Walker. Jag köpte den från Connoisseurs car books England för 11£ men Auto-arkiv i Sunne 0565-137 60 eller Lafri böcker i Karlskrona 0455-189 30 har den.

VI

HÖRS

Johan Genestig

Ferrari-Cardano -Cardano

Ferrari,Ludovico

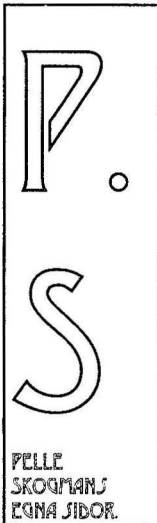
Italiensk matematiker, elev till G, Cardano, professor vid universitetet i Bologna. Som Cardanos förtrogne blev han inblandad i kontroversen mellan Cardano och N Tartaglia rörande vem som ägde prioriteten till den allmänna tredjegradekvationen. F. läste den allmänna fjärdegradsekvationen på uppdrag av Cardano; läsningen bestod i att reducera en fjärde-gradsekvation till en ekvation av tredje graden.

Kardanknut.

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

Kardansk

Egenskap hos en koppling eller lagring mellan två vridbara system att bibehålla ett bestämt läge oberoende av systemens inbördes rörelser. Benämningen härrör från Italienaren Gerolamo Cardano (1501-76), som konstruerade en upphängningsanordning för skeppskompasser. Kardansk upphängning. Kompassen är fäst i en ring som är vridbar kring två diametralt motsatta axeltappar. Ringen är i sin tur vridbar kring två andra axeltappar lagrade vinkelrätt mot de förra och fästa vid ett stativ. Man gör små upptäckter tom i matematiska lexicon. *Pelle Skogman*



Vikingarnas sjukvård

(Medicinska hörnan)

Våra förfäder för ca tusen år sedan var mycket begivna på resor vida omkring. Därvid hände att okunniga utlänningar i främmande länder satte sig till motvärn när dom hövligen anmodades att dela med sig av sitt överflöd. Konstföremål, smycken, mynt, osv. Olika uppfattningar om ersättningen vid rena affärstransaktioner kunde också leda till handgemäng och detta gjorde att förfadern var väl insatt i hur man stillar blodflöde och behandlar andra skavanker. Om man tex blir smekt av en yxa kring huvet så är det kanske mindre skada skedd om skallbenet fortfarande är helt. Huvudvärk får man räkna med i främmande länder. Punktering i buken är ju rätt allvarligt. Om tex tarmarna rinner ut så kan man snubbla. För att konstatera om sådana patienter var värda att kosta på vård så gav man dom soppa med lök att äta. Om det luktade lök ur såret så visste man att det var dags att åkalla Oden och hoppas att det fanns en valkyria ledig. Bukhinneinflammation kände man inte

till, men "grötsot" var välkänd. Frankerna hade särskilt skarpa svärd och en fot kunde lätt tappa kontakten med benet. Stumpen desinfekterades i kokande olja och sedan kunde man tälja till en träklamp. Balansen och snabbheten blev kanske lidande, men hellre det än att färdas krypande. I våra dagar är resorna kanske inte fullt så äventyrliga men Ducatistens väl prövade förmåga att hitta utvägar har kanske längre historiskt perspektiv än man inser i förstone.

Missfärgning av kolfiberljuddämpare

Garantiproblem

En herre i das Vaterland var lite upprörd, eftersom hans dyrbara kolfiberdämpare blivit missfärgade. Han måste ha råkat ut för en välvilligt inställd generalagent eftersom han fick dom utbyta tämligen smärtfritt. Döm om hans fasa när också de nya dämparna blev missfärgade på ganska kort tid. Den ena mer än den andra dessutom. Han vände sig till den jättelika hojblaskan som lät meddela att allt var i sin ordning. Kolfiber BLIR missfärgat av värmen. Precis som kromet blir blått på gammaldags avgassystem. Under vissa omständigheter. Fullgas nämligen. Dragningen av avgasrören på Ducati (här gällde det en superlight) gör att dom får olika hög temperatur och därmed

inte samma missfärgning. Personligen kan jag inte tycka annat än att han använt sin Ducati på alldeles rätt sätt och då gör det väl inget om det också sätter vissa spår.

Glennings angrepp på Pirellikalendern BOJKOTT

Härmed uppmanas alla sanna Ducatister att bojkotta, helt enkelt inte medge att Trafikmagasinet finns. Detta eländiga program förtjänar inte ens att stavas med stor bokstav. Följ vår tappra ordförandes exempel och se det inte. Gå omvägar runt våglängds-mottagaren. Skruva ur proppen. Betala inte licensen. Använd skyddsglasögon. Varför ett sådant elakt och hästskt angrepp? Herrar Glenning och vadhannuheter har skymfat och chikanerat en kulturinstitution å det allra grövsta. Dom har på ett fjantigt och löjligt sätt med ett snett leede kallat ett högtstående kulturellt konstbidrag för en "pinupkalender". Endast okunniga och

grovt okänsliga personer kan göra ett sådant fatalt klavertramp. Hur kan vi nu återupprätta Pirellikalenderns vanhedrade rykte, som släpats i smutsen på ett ofattbart brutalt och okänsligt sätt? Och tänk om dom ger sig på Rolf im Brahms Ducatikalender? En sån skymf skulle vi knappast utstå utan allvarliga men för framtiden. Vi får förlita oss på att Ducatikalendern är okänd för dessa nidingar.



Pelle konstaterar nöjt att Ducati modeller kommer och går men vissa saker består...Foto: L.Lindgren

BORGO PANIGALE

Här kan du som medlem och privat person annonsera gratis (ej japancrap).
Tyvärr tar vi ogärna emot annonser per telefon. Vi är också helt oansvariga rent allmänt när det gäller insänt bidrag/bilder etc...

Köpes ej:

Delar till Paso

Org. baklykta, Paso med inbyggda blinkers. Pris 700:-
org toppkåpa, paso någon lite spricka id skruvhål (Obs ej den krockade). Pris 1400:-
Koppling, blåstrade lameller och stålskivor. Fungerade bättre än någonsin innan krocken. Pris 1500:-
Backspegelglas Pris 600:- resp 200:-. Org avgassystem Svartkromat, Paso -90, med org krökar i bra skick. Pris 1400:-
Bränsletrycksregulator, tidigare monterad tillsammans med Weber. Inställbar mellan 1 - 5 psi. Endast anv 1 månad. Pris 400:-
Håkan Persson Tel: 0660-82660 # 782.

900 SS - 95 (Nuda)

Nyservad. Dynojet. Stålomspunna bromsslängor. 1000 mil. 85.000:-
Thomas 040-49 30 28
979 010-286 34 58

Röd/vit Paso 906 årsmodell -89 Har gått 3500 mil. Bestyckad med Dellorto 40'or och rostfria ljuddämpare (Le Mans) Mycket bra skick, inga vurp eller

vältskador, mycket välvårdad orginallack. Däcken klarar även nästa säsong utan problem, likaså o-ringskedjan och drev. Kamremmar är 400 mil gamla. Alla originaldelar medföljer. Hojen kommer att vara nyservad vid försäljningstillfället. För detta objekt hade jag tänkt mig 56.000 :-

Bytes/köpes

En annan möjlighet är att du som tröttnat på att åka ensam byter in din 851:a eller 888:a singel (eller dubbel) sadel, möjligen kan jag tänka mig en 900 SL Är även intresserad av ovanstående som rena köp.
Bengt 0303-221629

Selges:

Jeg har endel Cucciolo deler til salgs. Dersom du behøver Cucciolo motordeler, ta kontakt. Bl.a bryarspetsar, kolvringar, motorblocker, kamakslar, gearkasser, lysspoler, kondensatorer, forgasare osv. Noe er begagnad, noe er nytt (NOS).

Anders Hørtvedt.

Se næste køpesannons længre ned for tel nr et cetera.

Antwerpen - Belgien. 916 SP. July 1994. 12000 KM. Full Carbon (Except Tank) Very Slight tank damage. BREMBO Racing

Calipers DUNLOP 364 Fore + After Brandnew Front Wheel Stand Spare Right Wing and seat Priced to sell 22.000 USD Should you be interested, E MAIL me: VanPeteghem@innet.be or phone 32 3 454 18 37 GREETINGS, KOEN VAN PETEGHEM

Christer "Cralle" Lindholm har ett par flång nya 916 SP -96 till salu. Dessa står f.n i Tyskland och säljes packat och klart för 160.000 kr styck här hemma i Sverige. (Ny pris 172.000 :- ?) Även Cralles gamla Magnesiumfälgar, passande till 748 å 916 säljes. Pris: 9000 kr / par.

+

916 Senna -95. 2000 mil. Hör av er till Rikard på 046 25 07 25 eller 0705-888 916om du menar allvar.

Alfa 33 Sport Wagon 4x4 Kombi 13000 mil. Något defect lack. Har varit stulen rep kvitto på ca 35.000 kr 1.7l motor på 118 Din går bra S o V däck, S-däck på fräsiga fälgar 205/50 däck. Pris 35.000 :-
Tel 031/96 13 83

Ducati 900SL II -93

C:a 2300 Mil Mycket bra skick, vårdat den som en ovärdelig familjemedlem. Säljes p.g.a. nya projekt inom den Italienska floran av 2 hjulingar.

Tillbehör påmonterade:

Frästa och svarvade fotpinnar, unika. F1 Kolfiber-ljuddämpare. Ventilerad kopplingskåpa. Dynojet kit. KN Luftfilter. 888 Styre. Modifierad sadel modell ULTRA TUNN. Delar som följer med:

Orginal fotpinnar. Org. ljuddämpare. Org. kopplingskåpa. Org. munstycken till förgasare. Org. styre. Org sadel. Har aldrig borrarat efter olja med hojen, med andra ord aldrig tappat den eller vurpat.

Magnus Johansson Medlem 719

070-511 3297, 08-750 7373

Arbete: 08-757 2192

Du glömmer väl inte att anmäla ditt intresse för att ställa upp och jobba i vår monter på MC-mässan ? Anmäl dig presto till RedaX el. Jan Johansson.

Ducati 748 SP -95. 1000 mil. Gul. P:126.000 Tel 044-103315, 070-5840408.

Till Pantah 600 :

Ett par originalkammar med remmhjul och lite annat som hör till kostar 1000:-
En bakre topp som är ok förutom några trasiga flänsar (lätt att fixa) Kostar 1000:-
Till 900SS Kamskäft :

Komplett växellåda med en del användbara grejor på Kostar 1500:-

Ett par GT kamaxlar Kostar 500:-

Ett par övre vinkelväxlar till 900ss, de som sitter på kamaxel/topp

Kent Jörnevall.

Har fått en lista med hojar som är till salu i USA. Vet ej priset än, men det bör

hamna runt 20% under 'marknadspriserna'
här i sverige, registrerat och klart.

1990 Ducati 851, 1995 Bimota SB6
1995 Aprilia RS250 Reggiani Replica
1996 Aprilia RS250 Biaggi Replica
1996 Aprilia RS50 Biaggi Replica
1995 Cagiva Mito 125, 1995 Ducati 916

Kan även fixa andra typer av hojar..
Micke "lekakula" Larsson 013-13 95 81

1994 Cagiva Elefant 750

Blå. Säljes p.g.a. utlandsflytt. Endast
1700 mil, utomordentligt bra skick.

Extrautrustning: F1 ljuddämpare (klarar
besiktning). Centralstöd. Toppbox "Elite",
30l. Pris: 55.000:- Kontakta: Henry,
08-6643564(hem) / 08-6815216(arb).E-
post henry.gessau@abc.se

900SS -96, 860 mil, servicebok, helt
original, 89.000 Kr, med Laser SlipOn
91.000 Kr, Telnr. 0418-180 47 Joakim

Monster 600 -95. Gul, 1.200 mil. I ny
skick! 55.000:- Tlf. 0707-299269,
046-137854 (fax arb.)
Niels Holm # 1111

Japscrap säljes av vilken anledning som helst.
Y*a SRX6. SuperSingleStänka säljes till överpris. I
behov av lite kärlek. RedaX Tel: 08-92 09 19 eller
767 89 45.

Nu dj-vlar e' det vinter.....

Säljes ej

Et bredere enn originalt bakhjul til Mille
S2, helst Marvic Streetline 3.5"x18, men
også andre hjul av interesse.

Anders Hørtvedt

N-3640 Skollénborg, Norge tlf Norge-
32769378 privat. Email
anders.hoertvedt@ks-t.no
Fax +47 32736965

Hej. Har du eller ev någon annan på
klubben en moped framgaffel över. Inget
sånt där som sitter på cykel moped utan
regjåla doningar skall det vara. Typ Honda
MB 50, Cobra 5000 eller liknande gärna
med framhjul.

Ulf 0587 - 120 87, 070-630 88 98

Org. Kamaxlar till 900 SS - (Rem Johan)
söktes för montering på jordfräs av
motsvarande fabrikat. Jonas # 922 Tel
040/78217.

Till Kukiolo
Fin Ducai Paso 750/906, RÖÖÖÖD,
köpes oförskämt billigt !!! 0415-70191
Jens.

Monster 600. Helst gul. Billig ?
Tel: Rikard 0455-256 76.
Rikard ring Niels !

KLUBBPRYLAR

DEKALER & TYGMÄRKEN

DUCATI 5-märke 40:-

KLUBBDEKAL röd/vit/grön 5:-

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

DUCATITYGMÄRKE svart/vit/grå 25:-

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

Broderat RYGGMÄRKE 20 x 30 cm

"Bologna-märket" 160:-

ÖRGNPROPPAR EAR 5:-



MÖSSA 70:-

VARM OCH
GO

RÖÖÖÖÖD



CD-SKIVAN:

20 min låg-
frekventa vibbar
för bara 60:-

NYHETER NYHETER NYHETER

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

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

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

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

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



© Cucctolo® 6/1996

Racingavslut - 96

Hockenheim. Som enda svenska tidning var vi ned för att få se Christer Lindholm bärga sin efterlängtnade pokal. Det blev en resa att minnas, för Cralle...



Svenska fanan vajade högst. Jublet hos oss nedre supportern gick inte att ta miste på när Cristi Flygare med foten vinkade till oss i publiken mitt under pågående race. Det tystades effektivt ned i tysk press men vi syntes och hördes verkligen. I depån träffade vi de ständigt uppdykande Finländarna Erka och Berner. Trots pressad budget kör de Daytona m.m, så även Tyska Pro Serien. De var ledsna för att de inte hade några nedre supportern. Ansvarstagande som vi i Svenska Duceklubben är vevade vi således även med finska flaggan i nästa race. Dagen efter kan man i den lokala nyhetstidningen läsa om den Finländska stjärnan Christer Lindholm....



Grande Finale S.O Karlskoga. (Bild 6)

Mannen med de genomskinliga glasögonen och som inte var med på festen försöker förklara för mannen med de jättetjocka solglasögonen varför han själv inte satt kvar på klubbens räcermaskin när tanken flög av. *Hesterskog*, klubbens racingoansvarige, undrar om racet verkligen är över bara för att han håller i en lerig och trasig 955'a inne i depån. *RedaX* är övertygad om att det ordnar sig ändå bara man byter ut några siffror på tavlan... Foto och numera någorlunda nychter: Rikard Nilsson *RedaX*, *Sköld*, *Stuesson*, *Hesterskog*.

(Trollis trollade bort sig själv)

Fine

☞ "Katja" träffade oss och var sååå lycklig.

