

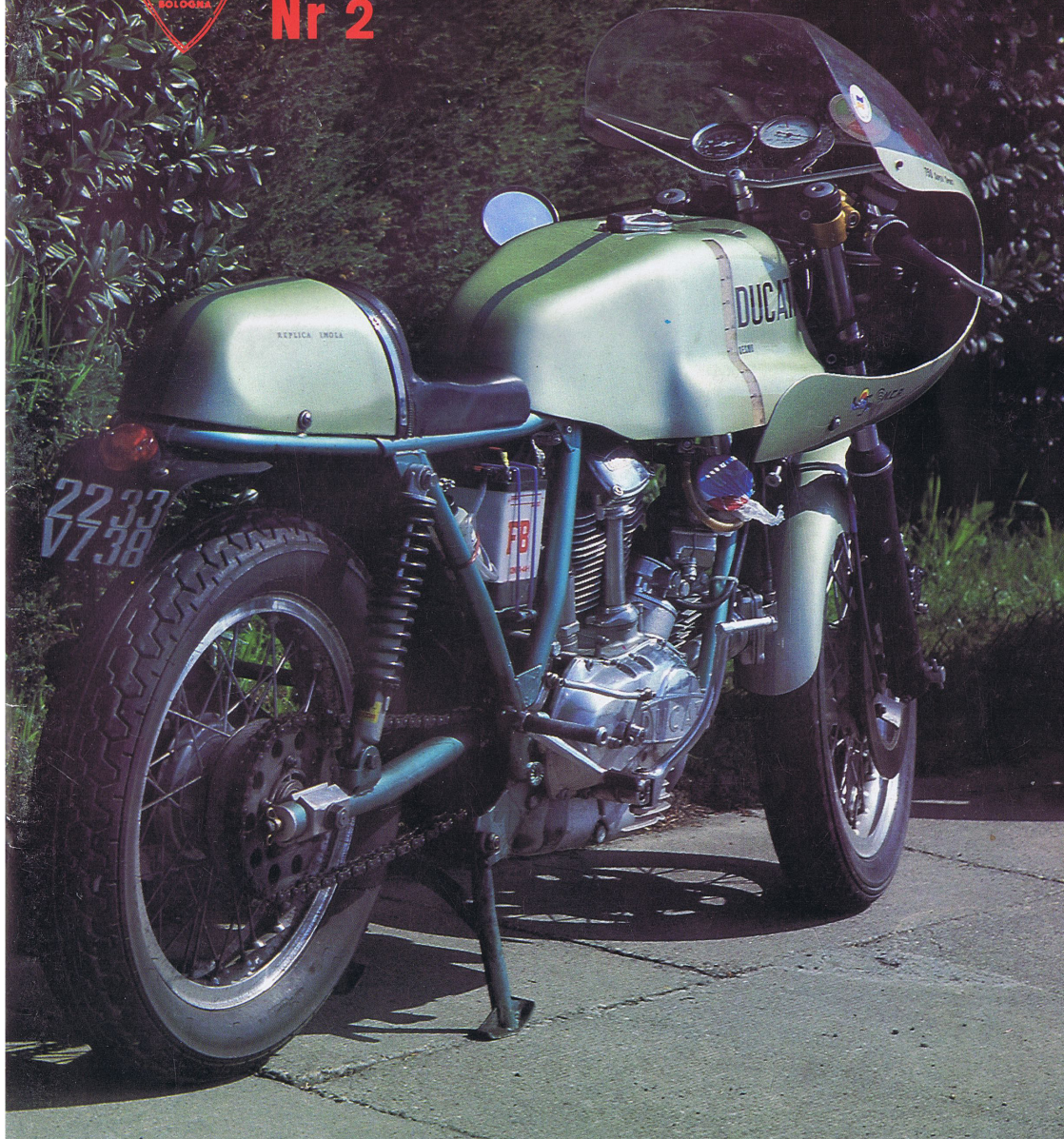
# DUCATI



ÅRG 2

Nr 2

**BLADET**



# ORD FRÅN NYA ORDFÖRÄNDEN

Ord från nya ordföranden

1985 var ett bra år för oss Ducatister. Klubben har varit mycket omtalad och p.g.a detta så har det blivit en ny Ducati-våg i Sverige. Har ni märkt det?

Ducati presenterade sin råaste modell någonsin, F1:an. Jag får gåshud bara jag ser den på bild, men hur får man råd? Hör av er om ni vet. Cagiva köpte Ducati. Hupp, det var väl inte bra säger ni? Jo, troligtvis var det det bästa som kunde hända. Det tycker t.o.m Fabio. Annars hade staten troligtvis lagt ned tillverkningen rätt snart. Det innebär att vi åker på hojar från världens 5:e största MC-tillverkare. Vilka trendmoppar !

Hur blir -86 för svenska Ducati klubben? Jo, vi har redan börjat smida planer i den nya styrelsen. Vi har fått många fina förslag från medlemmarna och ni skall givetvis fortsätta att ge bra tips och även vara med att förverkliga ide'erna.

Klart redan nu, är att vi skall ha en monter på MC-mässan i Älvsjö (Stockholm) i januari. Vi vet tyvärr inte mycket mer än så om detta, men vi behöver i alla fall frivilliga som kan ställa upp att jobba i montern. Hör av er till mig så ger jag bättre information om tider m.m.

Vi behöver också några riktigt fräscha hojar att ställa ut. T.ex en kamskaftstwin, en remtwin och en enstänka.

Hör av er om ni har en "fräsching" disponibel.

Ha en bra mekvinter ! !

Micke Werkelin  
Ord. i nya "tvängsstyrelsen"

# VIKTIGT MEDDELANDE

Vad har hänt med våra fina Ducati-rukkaställ? Folk klagar. Jo, det är sant. Trycket lossnar säger dom. Men nu har det kommit fram vad de har gjort. De har haft rukkastället utanpå skinnstället när de kört motorcykel. I REGN!!! Egentligen borde de få skylla sig själva. Hm... Okej då. Ni får nytt tryck. Har du ett av ställen gör då så här: Märk stället noggrant med ditt namn. Skriv namnet på insidan av stället. Skicka det till Charlie Linnaeus före första december. Under vintern trycks ställen om. Nytt fräscht och vattenfast tryck! Gratis! Som sagt, välmärkt, 1:a december, till

Charlie Linnaeus  
Auto Alfa  
Box 14103  
400 20 Göteborg



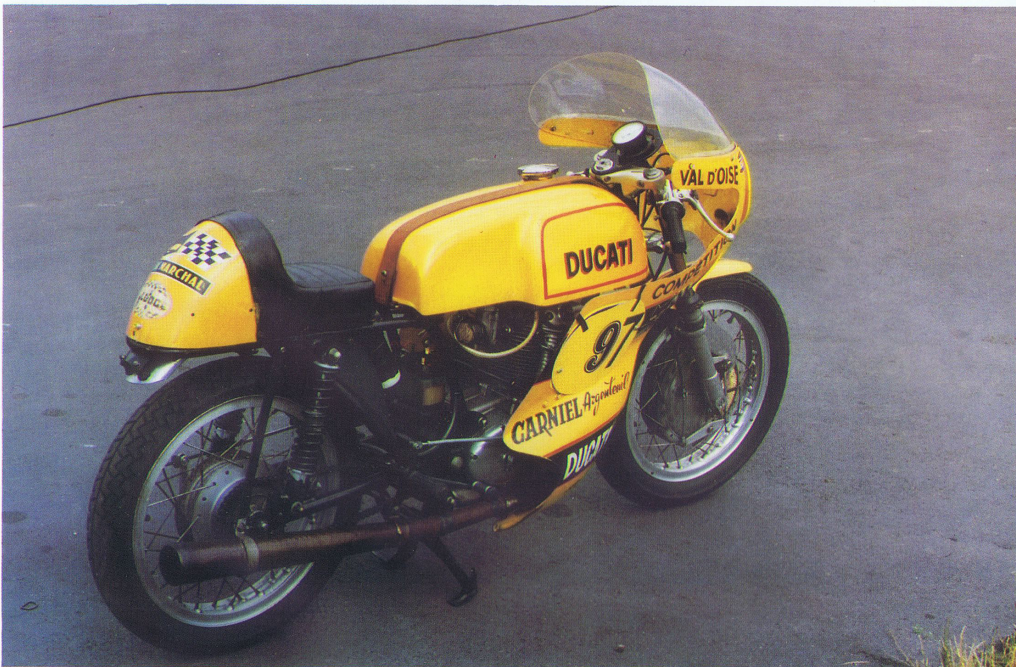
# INNEHÅLL

Ord från ordföranden		2
Viktig information om Rukkaställen		2
ENSTÄNKE SPECIAL		
Ducati Singles	av L Lindqvist	5
Experiences...	Insändare tagen ur Motorcycle Sport om Ducati 350	9
De tusen telefonsamtalens tid	av I Steinwall	11
Hur man blev fantastisk	av M Svensson	12
V4		
Nya styrelsen		14
Odds -sannolikheten att komma fram	av J Dahl	15
Bankkörning		20
Bärs i Bologna	av P Lindkvist	23
Blandat skvaller, lögner och liknande		36
Korsord		37
Mer lögner och skvaller		38
Dick Desmo		41
Foto tävling		42
Träffen -85	av M Werkelin	44
Nya böcker		46
Bullerfonden		47
Klubbens prylförsäljning		48
Isle of Man -85	av C Linnaeus	49
Isle of Man "mat"	av S Cullman	58
Tack till givmilda firmor		58
Markusplatsen		59
Foto tävling		60

Ducati-bladet är Svenska Ducati klubbens medlemstidning. Tidningen utkommer med 2 nummer per år. Bidrag till nästa nummer emottages tacksamt. Medlemsavgiften i klubben är 100 kr/år. Beloppet insättes på klubbens PG-nummer. Anteckna på inb. kortet namn, adress, ev. motorcykel, årsmod. och reg. nummer. Adressändringar skickas till Micke Sandström.

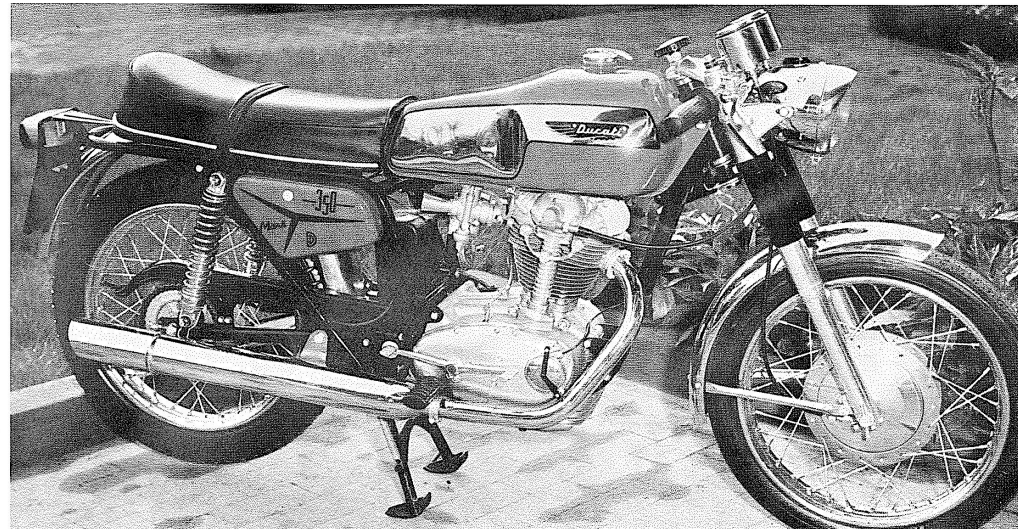
Ordförande	Kassör	Klubbens PG-nummer
Micke Werkelin Pyrolavägen 52 181 60 Lidingö Bost. 08-7662284 Arb. 08-7311181	Micke Sandström Nedergårdsvägen 12 147 00 Tumba Bost. 08-244640 Arb. 0753-33150	477 13 71 - 4



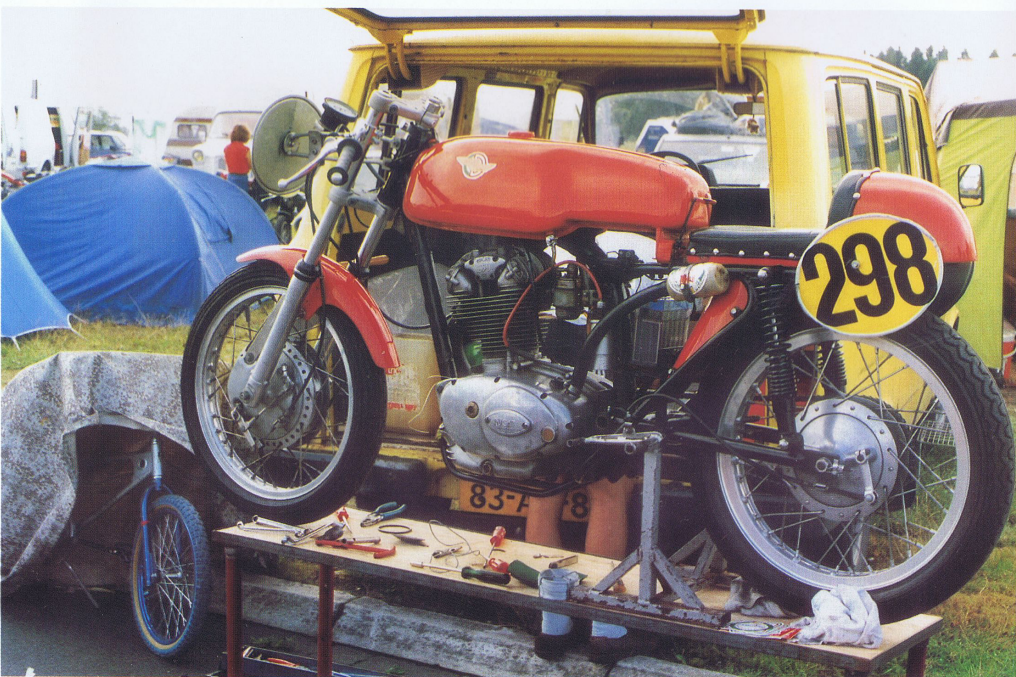


# DUCATI SINGLES

En artikel av testförare Bill Haylock, Classic Bike nr. 1 1978. Fritt översatt av medlem 147 Lars Lindqvist.



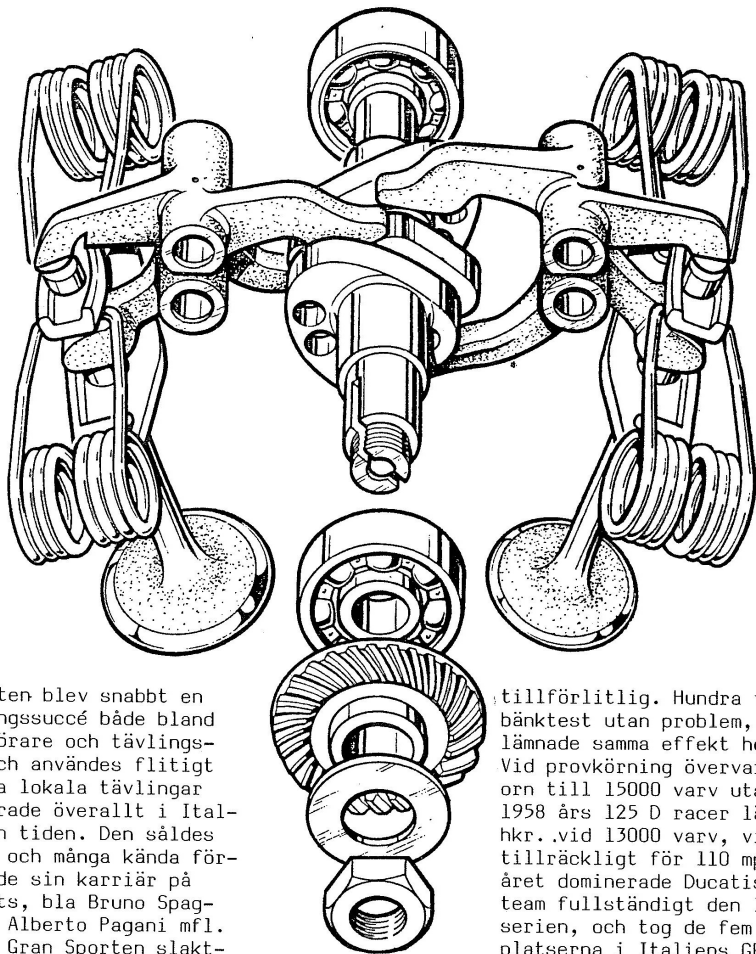
Den första Desmo roadstern. Detta är 350 MKIIID.



De depressiva år som följde efter 2:a världskriget då Mr. Honda lanserade sin motoriserade cykel, började också Ducati Meccanica sin haltande väg mot motorcykeln. Båda fabriker sålde sina landsvägsmaskiner efter att ha blivit berömda för sina tekniska innovationer på racerbannorna. Men där upphör också likheten. Medan Honda följde en radikal linje med multicylindrar, fyra ventiler etc. fortsatte Ducati den europeiska traditionen med encylindriga motorcyklar. Om än utvecklade med den unika desmodromiska ventilstyrningen. Den första Desmo modellen världen skådade, var en 125 ccm racer singel som gjorde en magnifik debut, genom att vinna sin premiärtävling, Sveriges GP 1957. Den inte bara segrade, utan varvade också alla övriga deltagare. Och denna succé har relevans för alla som någon gång kört en Ducati singel. För till skillnad från andra fabriker vilkas standardcyklar var ljusår från racermaskinerna, har ALLA Ducati singel producerade under två decenier, varit direkt relaterade till DEN historiska racern. Den motorkonstruktion och de tekniska lösningar som byggdes in redan i den första motorn, och sedan utvecklats under åren har gjort Ducati singeln till den Classic Bike den är idag.

Skaparen, konstnären heter som alla vet Dottore Fabio Taglione, och Ducatis historia är också Tagliones historia. Även om Desmo motorn med sin exotiska ventilstyrning är vad il dottore är mest känd för, så startade singeln sitt liv som en traditionell motor med överläggande kam. 1954 kom Taglione till Ducati med huvudet fullt av idéer som han inte kunnat förverkliga hos sin tidigare arbetsgivare (Mondial). Redan efter ett år, 1955 kom Gran Sport, en 100 ccm. fyrtaktsingel med kännetecken som sedan följde motorn ända till dess tragiska död 1976. T.ex. den vackra blockmotorn med kylflänsförsedd oljesump och vinkeldriven överläggande kamaxel, dock då med konventionella ventilfjädrar.

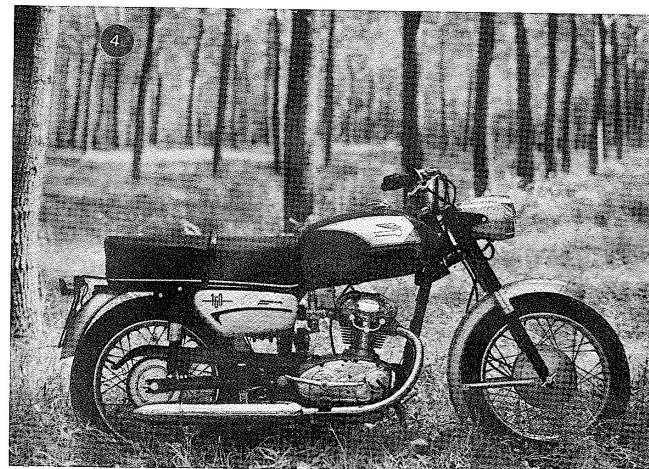




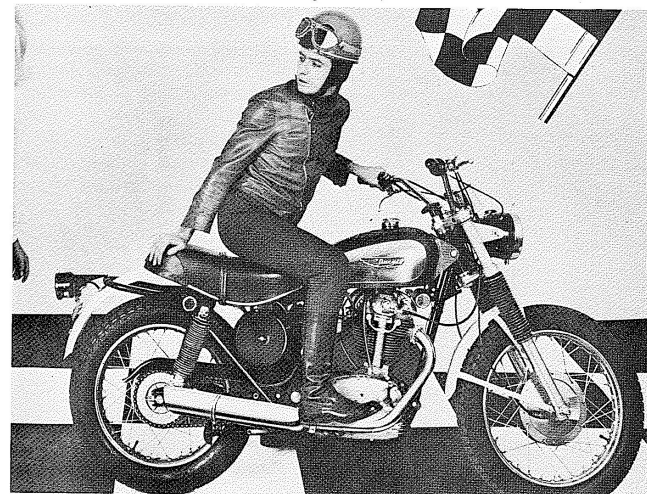
Gran Sporten blev snabbt en försäljningssuccé både bland vanliga förare och tävlingsförare, och användes flitigt i de många lokala tävlingar som florerade överallt i Italien på den tiden. Den såldes i massor, och många kända förare började sin karriär på Gran Sports, bla Bruno Spaggiari och Alberto Pagani mfl. Den lilla Gran Sporten slaktade också flera rekord. En trimmad och kåpförsedd modell slog 1956 en rad världsrekord på Monza banan. För 1 tim. 100 km och 1000 km, med över 100 mph för den kortare distansen och 96 mph för 1000 km. Desmo motorn kom efter att Ducati hade börjat deltaga i GP loppet med sin Dohc Gran Sport 1956.

Cylindervolymen var nu ökad till 125 ccm. Trots att den lämnade friska 16 hkr. var den inte tillräckligt snabb, jämfört med MV och Mondial som totalt behärskade 125 ccm. klassen. Taglione började då experimentera med desmodromisk ventilstyrning (tvångstyrda ventiler). Fördelarna med detta system, var möjligheten att kunna använda vildare kamtider utan risk för släpp. Detta var allmänt känt, men ännu hade ingen byggt in systemet i en Mc motor. Prototypen hade tre kamaxlar, där båda nockarna för stängningen satt på en central kam. Den lämnade 17 hkr. vid 12500 varv. Men än viktigare, den visade sig oerhört

tillförlitlig. Hundra timmars bänkttest utan problem, och den lämnade samma effekt hela tiden. Vid provkörning övervarvades motorn till 15000 varv utan skador. 1958 års 125 D racer lämnade 19 hkr. vid 13000 varv, vilket var tillräckligt för 110 mph. Det året dominerade Ducatis racerteam fullständigt den Italienska serien, och tog de fem första platserna i Italiens GP, och segrade i Belgiens och Sveriges GP. Men två av Ducatis toppförare skadades det året, och MV tog åter VM titeln. Inför säsongen 59 förstärktes teamet med en yngling vid namn Mike Hailwood. Taglione hade nu tagit fram en liten underbar 125 D twin som lämnade 22,5 hkr. vid 14000 varv. Men förväntningarna motsvarades inte, och det årets enda GP seger tog Hailwood med singeln. Fabriken drog sig ur tävlandet, men Hailwood fortsatte att tävla med singeln året ut. På standardsidan ökades cylindervolymen succesivt, från 100 till 125, 175 och slutligen en 250:a som lämnade 25 hkr. vid 9000 varv. Alla modellerna erbjöds både i landsvägs och racerutförande.



Den lilla 160 ccm. Monza junior, i Amerikautförande.



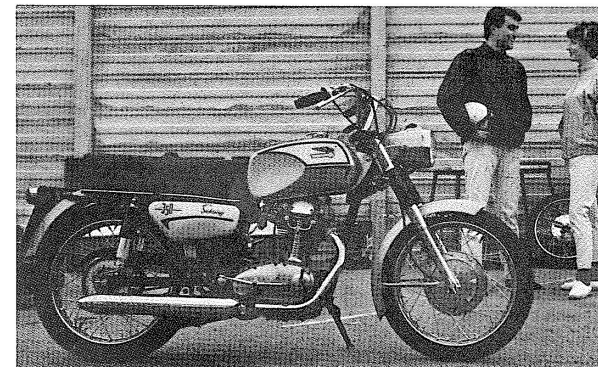
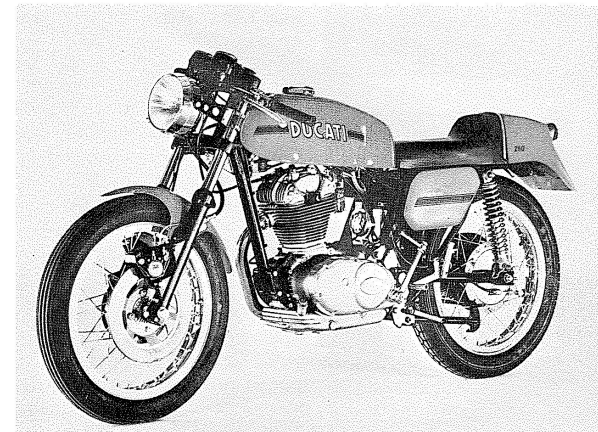
Jupiter 450 -69

vevhuset. Maskinerna hette nu MKIII, Desmon MKIIID och Scrambler, som också kom vid den här tiden. Scramblern hade MKIII motor med lägre komp. annan kam och utväxling. Alla tre modellerna fanns i 250, 350 och 450 versioner. Senare kom också en ren motocross-modell R/T 450. Iyvärr kom R/T vid fel tidpunkt, tvåtaktarna dominerade helt motocrossen och fyrtaktscuper o.dyl. skulle dröja ytterligare några år. Näväl, MKIII och MKIIID var identiska till 72, då MKIII blev en blå och guldfärgad "touring bike", och Desmon sportmaskin med ensitsdyna, tillbakaflyttade fotpinnar, clip on och Brembo skivbroms. Med undantag för just 72 då Desmon fanns i två versioner, sporten med fyrbackad trumbroms (och ev. några med skiva i slutet på året), och en modell med tvåmannsadel, standard styre och fotpinnar. De flesta 72:or var silverflake, och nästan alla Desmo efter 72 var gula. Utrustningen varierade, Ceriani eller Marzocchi gafflar, Motoplat eller Ducati elektroniska tändsystem (standard 73), Brembo eller Grimeca bromsar m.m. vilket bidrar till att göra Ducati singel extra spännande.

Motorerna till standardcyklarna som nu pumpades ut i tusental var mycket närbesläktade racern. Skillnaden var toppen som hade vanliga ventilfjädrar och singel och. De mindre maskinerna ökades till 160 resp 200 ccm. 200:a kubikarens borrning och slag på 74x57,8 mm ökades till 76x75 mm vilket gav en volym av 340 ccm. Senare borrades motorn ytterligare till 86 mm, och 450 MKIII med en verklig cylinder volym av 436 ccm. var född. Men det är inte bara motorn som härstammar från racer-epoken. Den suveräna väghållningen på den även med dagens mått, ultralätta roadstern har under åren begejstrat både ägare och testförare. När så Desmo roadstern äntligen dök upp 1968, var den ytterligare utvecklad. Till skillnad från femtiotals racern med tre kamaxlar, hade roadstern en kam med fyra nockar, där två och två vippor arbetade parallellt. Den hade också en ny och styvare ram, vilket förbättrade den redan suveräna väghållningen. Vevhuset var omkonstuerat med kraftigare ramlager, vevparti och vevstake. Från 68 talar vi om wide crankcase, och den tidigare narrow crank/c. Oljesumpen förstorades från 2,3 l till ca 3 liter. Fabriken fortsatte även att tillverka motorer med de traditionella ventilfjädrarna, dock med det nya kraftigare



Bill Haylock: Jag hade tidigare kört en 250 MKIII och blivit överraskad av känslan och den fina väghållningen. Men när jag testat en 350 Desmo, var jag förlorad. Efter att ha kört maskinen ca 5 mil, var jag lyrisk när jag lämnade tillbaka den till firman. Kärleken gick inte att besegra, och efter en vecka visste jag att jag måste skaffa en Ducati singel. En kort tid därefter blev jag ägare till en 450 Desmo. Ingen annan motorcykel jag testat har påverkat mig så, att jag måste rusa iväg och köpa en. Det finns billigare maskiner från de här åren, men Ducatin är så anorlunda att den inte kan jämföras med något annat. Jag har alltid tyckt om encylindriga fyrtaktare, och Ducatin har allt det thumping, pounding torque. Men med en mjukhet och civilisation som man inte väntat av en så snabb motorcykel. Och väghållningen! Jag åker snabbare genom mina favoritkurvor än jag tidigare vågat, och eggas att åka ännu snabbare. Då drabbas man lätt av den irrationella känsla som betecknas Ducatimania, och överser med det svaga elsystemet och den inte alltid perfekta finishen, i utbyte mot den superba motorn och den magiska väghållningen. Men ingen glädje varar för evigt, som bekant. Den komplimenterade motorn blev för dyr att tillverka, och elsystemet visade på ålderskrämpor. Fabriken hade att välja mellan modernisering och kraftig prisökning som följd, eller nedläggning. Tyvärr valde man det senare alternativet, och 20 år efter Gran Sportens



födelse, lämnade den sista Ducati singeln fabriken i Bologna.

Till sist några rader av undertecknad.

Vill du veta mer om encylindriga Ducati, så rekommenderar jag den Engelska "Ducativetaren" Mick Walkers nya bok, Ducati singles. Det är den totala informationen om alla encylindriga Ducati som tillverkats. Mer allmän Ducati historia får du i Alan Cathcart's bok, Ducati Motorcycles. Jag reserverar mig för att det kan finnas vissa fel och brister i Bill Haylocks artikel och min tolkning. Men för den vetgirige finns det numera rika källor att ösa ur.

Alla Ducati singles är idag väl värda att äga, så låt oss trampa liv i stånkorna.

Hälsningar  
Lars Lindqvist

250 Desmo -74

350 Sebring - 68

Följande insändare har vi tagit ur den numera nedlagda Engelska Mc-tidningen Motorcycle Sport's mars nummer -75. Här kan vi läsa hur Ducati-vardagen tedde sig när man sålt sin Stornello och köpt en sprillans Ducce 350.

## Experiences with a 500-4, a Guzzi Stornello and a Ducati 350

HAVING BEEN a regular reader of MCS for some years, I have read with interest riders' reports of machines purchased following professional road-tests. Their feelings seem to have been so intense, either endorsing or condemning, that they have just had to put pen to paper or burst a blood vessel!

My feeling is one of exasperation. With the Editor's permission (no blue pencil) a human element as a lead-in is of more interest than a couple of paragraphs of stark facts and a dirty great full stop.

I commenced riding in 1930, with the purchase of a 350 o.h.v. Blackburne-engined 1924 Chater Lea, and thereafter owned a succession of o.h.v. singles until the outbreak of war when I owned an Excelsior Manxman, and with but a short break carried on riding as usual daily to work on such machines as Ulster Rudge, Gold Star, BSA, KTS, Velocette, Super Clubman, Matchless, etc.

Then came the post-war machines out of the factories and I purchased my first brand-new machine, a 1946 Speed Twin Triumph, and from that date onwards, with the exception of a "Featherbed" Dominator Norton and a "jam pot" 350 o.h.v. Matchless, I owned practically every Triumph model made.

Looking back over the years (I have the running costs of every model carefully logged in *Motor Cycle* diaries to prove this) I can honestly say that every one of these British-built machines behaved well, needed only rider/maintenance, the usual valve spring and rear chain changes, and in all those years, there were only two road-side stoppages . . . a pulled clutch cable nipple on Exmoor on a Tiger 100, and a rear-wheel puncture on the Sussex Downs on a Thunderbird. In all, about 40 years of highly satisfactory ownership of British machines.

However, with Triumph's deterioration of finish, non-q.d. rear wheels (why, oh why!) and general Americanization of assembly and looks, I fell for the newly introduced into Britain Honda CB 500-4, and following this a British-looking Ducati single.

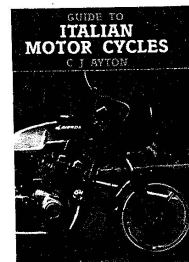
Titch Allen was right when he wrote about the CB 500, while in the IoM, that the throttle was connected to the engine via a lump of cotton wool! 60, 70, 80, 90, all felt the same. After I'd travelled for miles unbeknowing in fourth gear (not being

accustomed to five as yet) I'd go to overtake, change down to third and get the deserved thump in the posterior I deserved.

After 40 years of gear pedals on the right I was for everlasting stamping on the gear lever in emergencies (very few times even after 40 years, but we are not all perfect). Next, I found it a cow on ice, and I viewed the folding footrests and approximate £35 worth-per-side exhaust system with misgiving, coupled also with the idea of having to spend approximately £70 per crankcase half and £70 for a busted starter motor assembly if I slid up the road on the near-side. I've slid up the road on ice many a time on my old-fashioned singles, and only bent a handlebar and footrest and flattened one silencer, mostly repairable oneself, or at least repairable for a modest fiver.

My brainbox began to work overtime, so finally I decided the modern car on two wheels was not for me, particularly when I found it took far, far too long to clean all those nooks and crannies, some quite inaccessible, coupled with the biggest fright of my life on two wheels, when I was halfway past a fast-moving empty juggernaut one drizzly rush-hour evening in the dark, when both lights and engine cut out together. (Reader, just stop and work out that one for a minute.) Thanks to the quick-thinking motorist behind who slammed on everything. I was able, dead-engined and lightless, to ease across in front of him to my near-side kerb and stop, scared out of my wits. Black marks to Honda. One fuse goes and the lot goes! I bet the motoring world would not put up for long with that set-up. Next the modern disc brake. No disrespect to Honda this time, but 30 m.p.h. stop go, stop go on the busy A25 in heavy rain could be more than just disconcerting at times. Do we need discs on fast road-

### VI ÄR SPECIALISTER PÅ MC-BÖCKER OCH DEKALER



Två nya böcker om Ducati i **Osprey Collectors Library**, med historik, alla data, färger o dekorer etc. Böckerna är bundna och har 191 sidor o ca 165 foton var:

**Ducati Singles** (M Walker). Alla 1-cyl Ducati 1945 o framåt, 2- o 4-takts inkl spansk Mototrans. Pris 125:- Julpris 120:-

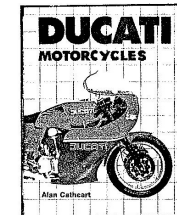
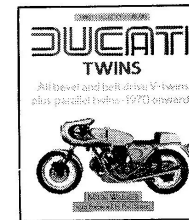
**Ducati Twins** (M Walker). Alla 2-cyl Ducati 1970 o framåt. Pris 140:- Julpris 135:-



**Ducati Motorcycles** (Cathcart). Ducatis utveckling från hjalpmotorer till fartvidunder. Bunden, 224 s, 235 foton. Pris 175:- Julpris 165:-

**Guide to Italian Motorcycles** (Ayton). Treviigt liten uppslagsbok, italienska mc ca 1945-85. Ducati, Guzzi, Laverda, MV, Morini Gilera, Benelli, Bimota osv. Bunden, 153 s, 180 foton. Pris 75:- Julpris 65:-

**Italian Motorcycles** (T Parker). Fotokavalkad med Benelli, Bimota, Cagiva, Ducati, Guzzi, Laverda, Morini, MV Augusta, Aer-macchi, Gilera. 128 sidor helt i färg. 100:- Julpris 90:-



MD 66a DUCATI tankdekal, rundel Ø 50 med vingar, 5 färger ..... 18:-  
MD 66b DUCATI tankdekal, rundel Ø 63 med vingar, 5 färger ..... 21:-  
MD 66c DUCATI guldtext 55 mm med sv kant, för bakskärm ..... 13:-  
MD 66d DUCATI 55 tankdekal guld/sv för 4-taktsmopeden ..... 17:-  
MD 66e Made in Italy för Ducati tankovansida ..... 10:-  
MD 66f DUCATI tankdekal med fågel 4 färger, vå & hö ..... 20:-  
MD 66g DUCATI vit text med svart kant, längd 200 mm ..... 18:-



**auto arkiv**

BOX 209 68600 SUNNE  
TEL. 0565/71080  
POSTGIRO 43957-8

Namn .....  
Adress .....  
Postnr. .... Postadr. ....

going machines? How many times, in all honesty, do we crash-stop at frequent intervals from 100 m.p.h. on the motorways? On a racing circuit, yes!

So from the sublime to the ridiculous. I purchased a secondhand 150-c.c. o.h.v. Guzzi Stornello. It navigated over ice like a dream, cruised all day with my 15 stone at 55 m.p.h. It was nicely put together and finished, and it never went wrong. I decarbonized it in two hours (try that on a Honda 4). It started first kick and did 92 to the gallon. Ye Gods! I was enjoying life again, and on a tiddler at that. That nice deep booming exhaust note . . . and although it "revved" far beyond the 1930s limitations I was indeed back in the late '30s when motorcycling was at its best.

Then came temptation! The April edition of *MCS* gave a road-test of a Ducati single. British gearchange and brake pedal set up, no superfluities. If I bought the 350 I'd have KSS Velo performance plus modern suspension.

So I placed one on order, traded in the little Guzzi and got it home.

With your tester's observations in mind, the plusses chiefly performance-wise, and the minuses visual, I stood and gazed at it.

And how right was your tester. The finished article does look cheap and shoddy. First, the spotlight did not work via the rear brake pedal. The operating peg was already bent as the unit had been fitted 180 degrees out. Next the rev-counter did not work, because there was no drive inner cable. The rear end of the tank rested on the frame tube. The sorbo rubber had slipped . . . not even anchored to the frame tube by a length of insulation tape. Next, two of the shortest possible lengths of plastic tube just shoved over the petrol tap ends and the carburettor banjo union. Any kid of three could have pulled them off with its little finger; not even crimped up as on later-day British models. I looked at the petrol and oil pipe lines on my three 1937 machines, a Cotton, Coventry Eagle and Manxman. Petroflex tubing all nicely re-chromed; and sighed for the good old days.

You amateur decorators know what "curtains" are; the tank had one on either side, fortunately in a position where I could cover them up in shame with a pair of Triumph knee grips, also sand grains left from blasting before stoving; excrescences I nicked off easily with the finger nail. The Marzocchi fork legs and crown could only have received one coat of matt black. The lighting cables looked like spiders' webs, and the control cables have a blotting paper-like outer casing, and after a few miles in the wet they were full of water. The four dome-headed nuts on the rear suspension units were pure 1920 vintage nickel plate. The exhaust pipe has the thinnest chrome I've ever encountered, and quickly turned light brown, then dark, at 500 miles, and no doubt will end up at 1,000 miles the colour of Fenland bog oak—black! There were no pillion footrests, but these came later—cheap, horrid, tinny things, and these cadmium-plated. The detachable end to the silencer is anchored to the main body by five self-tapping screws beneath which are five plain steel washers; result five streaks of rust after every rainstorm. After 1,000 miles and three

months it already looks two years old. Depreciation value? Ah yes, the speedo cable broke! Also, you cannot read the speedometer at night.

There are no 1974 instruction books available so you receive a 1970 edition. Can you imagine BMC or Ford getting away with that one?

Next, the riding position. I took one look at the "clip-ons" (the majority arrive with these fitted) but I was assured that the touring conversion sets would be readily available; the footrests are 5½in in front of the dual-seat nose and the rider's portion of the seat measures 5½in at the front increasing to 8½in by the strap—more suitable for a schoolboy scrambler. I climbed aboard, and immediately fell like Lester Piggott riding a Blackpool donkey. Up the road I went in my shirtsleeves, only to find that turning around in the road (port or starboard) both thumbs were trapped against the tank. Removal of both plastic plugs on the inner ends of the "clip-ons" gave sufficient clearance against the speedo and rev-counter cables to put this right. However, I soon learnt that Italians only ride in 90 degrees temperature and shirtsleeves, because on my first trip in the wet, fully kitted out in PVC over trousers and Belstaff jacket, after one and a half hours every muscle ached and my posterior was numbed beyond all feeling. So much for the riding position.

Having got on the road, the next phase of irritations commenced. The steering damper had no coil spring washer beneath the knob and everything flapped in the breeze. Then I spotted the front mudguard out of line with the front tyre, and I was just about to put a knee to the tyre and give a hefty yank to the guard when, being a "vintagent" accustomed to writing his own gold lines, I squinted at the wide gold and white transfer—yes, they couldn't even stick a transfer on straight. And as the parson says, "here endeth the second lesson". All I can mutter at this stage is that Ducatis, having landed a decent contract for sales in Britain last winter with the British agents anxious to sell something different from the hordes of petrolating two- and three-cylinder Japanese two-strokes, just emptied every available bin of accumulated junk over the years, slung everything together in great haste and off-loaded it on to the gullible British public. Added to which the 350 was immediately uplifted from £479 to £549.

Now to performance. Starting was a right cow. The lovely "slurp-slurp" of petrol being sucked in mentioned by your tester, never occurred until after eight kicks. By then it was too rich, so you followed the time-honoured method of getting rid of the surplus, up to 12 kicks, and by about 18 to 20 kicks it started. Day in, day out. After three hefty kick-backs, I landed up at the doctor's for an X-ray for suspected broken bones in the foot, but I had only severely strained tendons. This, together with the damned awful riding position and wearing full weather kit, aggravated a permanent "disc" trouble which landed me in bed for 10 days. At the 1,000-kilometre check, all the agent said was the ignition was two degrees out of maximum full advance.

After further ankle-breaking kick-backs, I took off the ignition make-and-break cover to check the points only to find no make-

and-break but electronic ignition, a revolving disc of metal with a degree mark, plus a sensor marked off in degrees from the 12 degrees static to way beyond the 40 degrees mark, which incidentally was clearly defined, so I borrowed my neighbour's stroboscope, and together we found that the ignition was static at 38 degrees full advance, at 3,000 revs, and when we shut off the lighted marks did not drift back to static 12 degrees. To prove that it should have done we stroboscoped my neighbour's Austin Princess which had fitted to it an updated transistorized ignition; at 3,000 revs his showed the correct 28 full advance and upon de-acceleration the lights drifted apart back to the Austin's static 8 degrees advance. I rang both my agent and Mick Walker and was told to put the "strob" on the drive/generator side and on this side only would any discrepancy show up. My neighbour, who is an electronics engineer, just laughed and said, as only the generator was on the drive-side and the electronics on the timing side, it was a waste of time setting up a timing disc that side and refused to waste any more time. The 1970 issue instruction book, naturally enough, did not include advice on Spanish electronic ignition, but it did prove that I had a carburettor as used on a "scrambler". All very illuminating. I must say. In addition, I could not get the machine to run more than two miles on KLG 100s, it would only run on 80s. The prop stand, on order since July, at the time of writing has not yet arrived. Next, both footrests kept vibrating loose. There was so much metal surrounding the nuts that short of chewing the nuts provided to pieces with the tin spanners provided, *ad infinitum*, the only solution was to grind off sufficient surrounding metal to enable a thin-nosed chrome vanadium spanner to be applied with force, and the job was done. But why, oh why, should all this be needed?

Performance-wise, Cortinas and Avengers left me standing on leaving 30 m.p.h. zones. Also, with my 15 stone well up forward with the "clip-ons" the rear tyre just locked and slid in the wet worse than any other machine I've ridden.

To sum up, having expected say 1938 KSS Velo performance, spring frame and telehydraulics added, of course, and at least 1954 "jam pot" Matchless finish, all I can say is: Ducati, you've a lot to learn, and I wish I had my 1937 Manxman back again, solid frame and all.

And one last word of advice to would-be purchasers . . . if you accept the machine with the "clip-ons" and wish to change to a touring set-up (and you soon will) it will cost you a further £20, and as the set-up is not as straightforward as it looks, it will set you back a further £16 to get the job done. Tot that lot up and then compare it with other 350s. Oh, and don't ask, as I did, for a handful of shims to pack out your tappet clearances; after five months there, don't appear to be any available.

So before you part with your cash for a single-cylinder Ducati take a damned good look at it and use your grey matter.

K. A. N. Hodgson

Motorcycle Sport, March 1975

## DE TUSEN TELEFONSAMTALENS TID HUR MAN SKAFFAR SIG EN 450 DESMO AV INGER STEINWALL

Det stöd en annons i GP om en 450 Ducati Desmo. -Vi kanske skulle skaffa oss en 450 Ducati? Danne tittade upp från tidningen tvårs över frukostbordet. -Ja varför inte. -Jag ringer så åker vi och tittar.

Sagt och gjort. Efter att Danne ringt, plockade vi med oss ett par kompisar och styrde Alfa-nosen mot Göteborg, närmare bestämt till Nordenskiöldsgatan. Där utanför ett hus (numera rivet) parkerade vi bilen.

Gossarna gick in, bara för att fem minuter senare komma ut igen.

-Flickor, det här måste ni bara se! Vi följde med in i trapphuset. Halvvägs upp fick vi hejda oss. Där höll nämligen två killar på att baxa en Harley Davidson uppför trappan, destination lägenheten, där också Ducatin fanns.

Bl.a. skriver jag därför att lägenheten delades av tre killar och minst lika många MC. HD:n placerades i hallen. I vasken i köket samsades disk och motordelar. Övriga rum var dels sovrum, dels lagerutrymme. Överallt fanns hjul, ramar, diverse motordelar. Helt enormt! I vardagsrummet slutligen stod, förutom en BSA Gold Star, Ducatin.

Som en röd ädelsten stod hon framför den öppna eldstaden och glänste.

För undertecknad som nog aldrig förr sett en Ducati 450 i verkligheten tändes Ducatilågan. Det blev dock ingen affär vid detta tillfälle, men habegäret hade väckts. Väl hemma igen påbörjades en intensiv jakt på en 450 Ducati Desmo. Telefonen gick varm. Danne ringde på annonser i gamla tidningar, blev hänvisad från den ena till den andra. Det var ibland annonser som satts in för mer än 10 år sen!

Han ringde bilregistret för att få reda på ägaren till cyklar vars reg

nr. syntes på bilder i gamla Mc-tidningar och jagade därefter reda på dessa ägare. De flesta hade sålt sina cyklar vilket betydde fler tel samtal. Han sökte efter den cykel som testats i Teknikens Värld -71. Den hade dock exporterats. Han ringde folk som redan hade en 450 Desmo och pratade med dem. Det samlades tester och artiklar om Ducati. Det var en tid av långa ofta mycket trevliga telefonsamtal. Mer och mer klarnade bilden. Det fanns ett mycket litet antal cyklar som var intressanta, spridda över hela landet. Mer än ca 30 st 450 Ducati Desmo kom överhuvudtaget inte in i Sverige (enligt förre generalagenten som också kontaktades). Många av dem är försvunna.

Tillslut fanns bara ett par tre stycken cyklar kvar som var av intresse för oss. Bland dem stod den röda Ducatin i Göteborg högt upp på listan, bl.a. pg.a. en nästan ny motor + en extra motor, original tank + dyna osv. Den hade återigen bjudits ut till försäljning i bla Bike nr 2-79.

PÅRLA

Ducati Desmo 450 1970. Ny motor, drygt 400 mil. Electroniskt tändsystem, sporttank, -dyna, tillbaka flyttade reglage, clip-on. Nylackad-röödd.

Extra motor + originalbitar medföljer. Ev bytesaffär - engelsk single.

En ny kontakt med ägaren resulterade i att han var f.d. Ducatiägare och att vi var nyblivna dylika. Efter att ha gjort några korta provturer ställde vi av Ducatin för att bl.a. förse den med ett nytt elsystem + diverse andra justeringar och åtgärder.

Allt detta hände för några år sedan och nu skall den återuppstå igen. Att detta inte hänt förr förklarar av att tiden på något oförklarligt ?!



sätt gått åt till att köpa och sälja hus samt att bygga ett nytt. Vansinnigt, men nu har vi fått ett gudomligt garage på 60 m<sup>2</sup>. Dessutom kände vi snart att 450:n behövde en storebror. Alltså byttes "farbror" BMW R90S mot en Ducati 900 SS. I delar! Men det är en helt annan historia, som dock tog sin tid.

Nu är det iallafall dags att få fart på 450:n. Så vi hoppas att vi ses på nästa träff!

Bästa hälsningar

Inger Steinwall

Danne Jivenberg hälsar också

# Castrol

Skänkte vinster till  
lotteriet på träffen

## HUR MAN BLIR FANTAST

Ducatiäventyret började med att en granne på landet, en lång, lurig en som hete Dan, hade en 59-års Ducati 125cc Sport Special till salu för det facila priset av 180 kr. Mycket pengar för en var van att betala 20 kr styck för kompletta "enpetare". Den trasiga vevaxeln och svänghjulet fanns att köpa hos en firma i Malmö, påstod han. Jag slog till. Inte hade Jardenberg några delar till Duccen inte. Ett systematiskt ringande, från A till Ö inleddes i mc-tidningarna. Resultatet blev ett svånghjul inköptes av någon firma i Örebro, tror jag. Vevaxeln var hopplös att få tag i. Jag slängde in skiten i ett hörn av min "verkstad". Istället inköptes 2 st Ducati Mountainerer, en intakt, så när som på lysset. Den andra var en ILO skoter med en 98cc Ducati ditsvetsad, där ILO-motorn tidigare satt. Den sistnämnda Duccen hittades på en bilskrot. Skotern var en riktig däcksatare. Skotern slutade sina dagar när framgaffeln gick tvärt av. Samtidigt såg jag i MC-Nytt, som luslästes, en annons om nya vevaxlar till Ducati 125:a. Det visade sig att en Ducati-fantast hade

varit på Ducati-fabriken och köpt några axlar. Vevaxeln monterades. Nu var det dags, två år efter inköpet av Ducatin att starta. Grannen var också med, med ett skadegrin. Choken nedtrycktes, lite flödning. Ett bestämt tramp på kicken, och Duccen startade på första. Ducatin lade ut en ljudmatta över landskapet, som ingen hade hört, sedan Bosse i Aggarp (en annan granne) hade dragit jernet med sin Triumph Trophy. "Singeln" stod alldeles själv och vibrerade. Alla "mekaniker" runt i kring, föll på knä med knäppta händer, och tillbad Jungfru Maria. Tårarna rann, ett mirakel! Dan stod som en gravsten, ögonen ramlade nästan ur sina hålor. Det var som Fan, sade han, när han hämtat sig från första chocken. Den fungerade! Sedan den dagen var man Ducati-frälst! 860 GT:n kom, GTS, 900 SS. Första gången jag såg en 900 SS var 1977, på Högländsträffen i NÄSSJÖ. En 750 SS stod också bredvid, båda tysk-registrerade. När jag skulle byta min KAWA-750 trepip mot något italienskt, var Ducati varmt om hjärtat. Men effekten på Duccen var blygsam, och mina 198 cm över

marken var svåra att pressa ner bakom "kapellet". Valet blev en 1000 JOTA, sedan en RGS (misspostret som vibrerar fruktansvärt) byttes mot en K 100 RS, för att sedan bytas mot en V-maskin, en YAMAHA XZ 550, den med det italienska knäslutet. Gav bort den till en jobbkompis mot en rostig Scirocco, till salu föresten. När jag skriver detta sitter jag i en skola i LUDVIKA och drömmer tillbaka på alla fina år som knutte. Men nästa gång (om det blir några fler gånger) blir det en DUCATI!

Många Ducatiregards från MAGNUS SVENSSON Fagertofta 1:2  
571 00 NÄSSJÖ

PS: Mina gamla sålde jag igenom MC-Nytt's annons-sidor. Kanske någon känner igen sig som köpare? Priset på Sport Specialen var 600 kr. 98cc:arna såldes som två motorer och en ram, 275 kr.

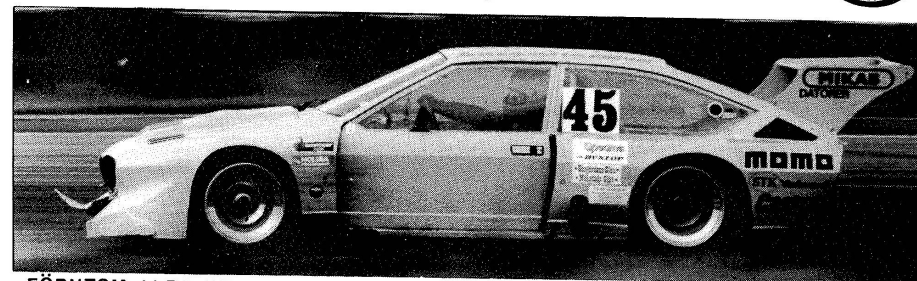
## V4

För dig som vill veta mer om v-4:an så finns det mycket att läsa i Engelska Bike nr 3 85. Där har Alan Cathcart skrivit en stor och intressant artikel om denna motor som "Dr T" beskriver som sin mest lyckade. Enligt artikeln så log Taglioni när han avslöjade effektsiffrorna på den oljekylade 1000 cc:aren. Vad sägs om 105 hk på bakhjulet med touring-kamaxlar och ljuddämpning som uppfyller all världens krav (dvs tom de hårda Californienkraven). Denna effekt uppnådes vid 9500 rpm. Med vassare kammar och öppet avgassystem uppnådes 132 hk vid 11000 rpm. Med insprutning skulle denna siffra stiga till mer än 150 hk på bakhjulet! Motorn som bara är 100 mm bredare än Pantahan, skulle placeras i ett chassie liknande F1:ans. Vikten på motorn var 98 kg med förgasare. Frågan är: skall Cagiva imponeras av dessa fakta och börja tillverka v-4:an?



# Auto Alfa

Tel. 031/830 930



FÖRUTOM ALFA-DELAR  
HAR VI:

- CASTROL OLJOR
- FERODO BROMSBELÄGG, ÄVEN DS 11
- SETRAB OLJEKYLARE
- MOMO RATTAR OCH FÄLGAR
- WEBER OCH DELLORTO FÖRGASARE
- LOTUS SERVICE OCH RESERVDLAR
- KONI STÖTDÄMPARE
- FÖRGASARTILLBEHÖR
- DU FINNER OSS PÅ MÖLNDALSVÄGEN 34



AUKTORISERAD VERKSTAD och RESERVDELSFÖRSÄLJNING



## ODDS - SANNOLIKHETEN ATT KOMMA FRAM

## NYA STYRELSEN

Vid årsmötet i augusti valdes en ny styrelse. Göteborgsgänget tackade för sig och Stockholmarna tog över. För att ni skall veta vilka ni skall skälla på när tillfälle ges och ösa beröm över emellanåt har vi här en enkel lista över styrelsemedlemmarna.

Wicke Märklin (eller som hans mor kallar honom Mikael Werkelin) är ordförande. Han började sin bana på en Husquarna 138cc. Ni vet, en sån där. Kom sedan tidigt in på special-byggen via en DKW 250 motor i en NV (Nymans verkstäder) ram. Sant! Efter lite H\*n\*a, Y\*m\*h\* och och sånt gled han in på något så sympatiskt som en Laverda 750 innan han hittade hem med sin kära GTS. Vid inköpet hade den faktiskt (flämt) högt styre.

Kassören i gänget heter Micke Sandström. Den intressanta hojen i historien är väl en BMW R69 S -58:an. En gammal snut-hink med Hosketank och allmänt cafe'stuk. Det hände något med motorn sedan, jag kommer inte ihåg vad, men det var något med en cylinder pekande mot backen. Eller var det bågge? En vråltrimmad Norton Atlas och en H\*n\*a senare blev det en SS som fortfarande hålls i ett otäckt fint skick.

Peter Lindkvist är ledamot och har haft en Rickman-Traja. Efter bl.a. en Laverda Mirage blev det en Hailwood -80:ia som vintern 84/85 fräschades upp å det grundligaste.

Sekreteraren Tommy Lindquist har plågat åtskilliga jappar i sin dar. Senast en CBX. Fråga honom gärna om väghållningen på den! För närvarande har han ett halvblod i form av en KB 3. KB 3:a. Han svettas av längtan att få sin beställda DB 1:a.

Mats Arborelius är ledamot och ålderman i samlingen. Han har avverkat H\*n\*a-fyrer och Y\*m\*h\*-stänkor i parti och minut sedan han började köra i slutet av sextioalet. För fem år sedan blev han på känt maner vrålkär i sin fortfarande ägandes Darmah. Förutom att han har en Duce moppe 55E i garaget har han en (när detta skrives) inte helt avslutad affär med England. Det handlar om något litet, rött, trimmat och allmänt elakt. Vi väntar med spänning.

Gladgasaren och ledamoten Jonas Dahl var även med i förra styrelsen. Hans MC-intresse väcktes när han blev erbjuden att köpa en Norton av en lumparkompis. Tanken var att choppa den. Men det fick bli en totalrenovering (Norton!) istället. Om du har undrat över hur de märkliga oljeränderna på vägarna runt Kungälv uppkommit, så vet du nu. Äger numer en SS.

I en lagom stor by någonstans i Sverige bor en kille som har en Ducati. Med vår omfångsrika fantasi kan vi kalla honom för Nisse. Nisses hoj är en Hailwood -82:a, vars Conti emellanåt förgyller luften i Nisses hemtrakt. Det var Duccen det. Nu till oddsen. Som alla spelare och de flesta andra känner till så kan (hur stor) chansen är att något visst skall hända uttryckas i odds. T.ex. 3 mot 1, 10-1 osv. Är oddsen 1-1 får man sin krona tillbaka och vid 10-1 får man en hel tia för sin satsade enkrona. Förutsatt att det man satsat på har inträffat naturligtvis.

Nisse skall på bio. Bion är belägen i grannstaden, ca 3,5 mil bort. Filmen börjar kl 21.00 och på vägen dit skall han hämta Emma. Nisse har varit med förr och börjar klä på sig vid sju-tiden.

19.00 NISSE ÄR UTE I SA OTROLIGT GOD TID ATT ODDSEN FÜR ATT HAN SKALL KOMMA ITID TILL BION ÄR 1-1. NÅGON SOM HÄLLER EMOT? INTE DET!

Han börjar som sagt att klä sig och när skinnstället sitter på plats kommer han på att han glömde att kolla oljan efter förra turen. Nåja, det är ju snart gjort. En halvliter senare slängs en allmän blick över cykeln och kedjan avslöjas direkt. Visst är den sliten men det är ju max 50 mil sedan sista spänningen och man tycker att den borde hålla sig bättre. Det verkar bli dags för en investering ganska snart. Men tillsvidare får det räcka med en sträckning. Snart gjort. 2 minuter högst. -"Hm", tog farsan ut mina verktyg till stugan? -Tur att man har kvar originalverktygen!

19.13 I SAMMA STUND SOM NISSE TAR FRAM ORIGINALVERKTYGEN HÖJS ODDSEN DRAMATISKT TILL 5-1.

-Nej men kolla, där ligger ju mina verktyg!

19.14 SÄKERT JAPANSKA VERKTYG. MEN DOM SÄNKER ODDSEN! 2-1

-Se där det gick ju enkelt. Var är nu avfettningen? (Nisse som är en

## AV JONAS DAHL

enkel själ har aldrig reflekterat över apotekens "för rengöring av grovt smutsiga händer och till skydd mot sprickor och rodnader"). Slut! Han ger sig in i bostaden på jakt efter något att få rent händerna med. Efter fåfängt sökande tar han i desperation syrrens franska parfymtvål. När hon kommer på honom måste han, ty hon är stor och stark, köpa hennes vänskap med en gemensam Mc-tur någon gång i en obestämd framtid.

19.25 DET VAR ETT HIMLA VELANDE BARA FÜR ATT BLI REN OM HÄNDERNA. TIDEN GÄR OCH ODDSEN BARA STIGER. 6-1.

Klädseln kompletteras och en nynnande Nisse går ut för att starta upp hojen.

19.40 DET GICK JU GANSKA FORT. MEN MORSAN HANS HADE STÄLLT UT STÖVLARNA I PANNRUMMET FÜR ATT "FÜR EN GANGS SKULL FA DET LITE SNYGGT OMKRING SIG". AV TIDS-SKÄL STIGER ODDSEN TILL 13-1.

-Flöda. Flöda. Lite till... Så där. Satte jag inte nyckeln i låset? Medan han noga genomöker skinnställets 8 fickor lovar han sig själv att svetsa fast ett krocket klot eller nåt på nyckel eländet så man i alla fall känner vilken ficka den ligger i. När alla fickorna är genomletade minns han att nyckeln ligger i jeansen. Med stön och stänk kränger han till hälften av sig stället för att fiska upp nyckeln ur brallorna. Det är när den inte finns där den borde finnas Nisse inser att nyckeln och jeansen ligger inne på hans säng. Och att han just kört ner sina lind-



rikt rena näve i sina f.d. bländvita finbrällor. (Har ni någon gång försökt få bort gammal kedjeolja med parfymtvål förstår ni vad jag menar.) Att rusa in, hämta nyckeln, sparka på jeansen som hämnd och rusa ut igen går ju fort, men efter allt letande har tiden ändå rusat iväg.

19.54 RUSAT ÄR ORDET. 16-1. HÖGST HITTILLS.

Tur att man har en lättkickad poj tänker vår hjälte när ett ljuvligt Crobba Crobba sprider sig redan vid andra kicken. Som den kännare han är varmkör han länge och väl och ger sig sedan av mot staden. Eller...

-VA? Hade jag inte låst upp styrlåset? Till all lycka upptäcktes detta stillastående. Hojen stängs av, styrlåset låses upp och hojen sparkas i gång igen. Igång?? Är det någon som någon gång haft i avsikt att starta en nästan varm H.R.P.?

Det har Nisse och ändå börjar han övertalningsförsöken med hjälm och övrigt på. Illusionen brister vid 28:onde kicken och hårdhandskarna plockas fram. D.v.s tändstiftsnyckeln. 90 sekunder senare svängas cykeln igång med lätthet och lille Nils kan äntligen, äntligen, äntligen styra, lätt svettig, mot sin älskade Emma.

20.16 DET VAR PÅ TIDEN! ETT SÄNT SLARV. OCH ATT VARMKÖRA SÅ LÄNGE! HAN SLÖSAR BORT SIN UNGDOM DEN DÄR NILS! 26-1.

För att få upp humöret några grader och för att få valuta för strul-et tidigare så väljer han den lilla krokiga vägen som den Ducatist han är "medan man fortfarande är ungs-karl så att säga".

Medan det gamla vanliga krokvägs-smilet sprider sig på hans lätt kedjesprays färgade läppar börjar han räkna så smått: Få se.. en och en halv mil till Emma. Ett-hundratjugotre i snitt... Då är jag där... Här avbryts hans matematiska övningar av en motor som går på en cylinder, hans egen.

Den borde gå på två men den går på en. Sanningen drabbar honom som en Steinway-flygel. Soppa-tork i vildmarken!

20.25 DET VAR DET DET ! 312-1

Men vad är det där? En bensin-station! Ser man på. Sakta rullande tar sig Nisse in på ESSO-tappen.

20.25 DET FINNS VÄL INGEN SOM TROR PÅ SÄNT DÄR! BENSINSTATIONER I VILDMARKEN. LÖJLIGT!

Medan Duccen får så många oktan det står att finna står Nisse och gnolar. En sån lyckodag! Gamla bekymmer är snart glömda och att vara långsint är inget att sträva efter, eller hur? Han betalar bensinen till den trevliga (jo det finns såna också) mackgubben och funderar på att köpa en chocklad åt Emma. Han är en taktiker, våran Nisse och det var extra-pris på chocklad där datumstämpeln gått ut i höstas. Hmm...

-Ni får inte söla bensin på asfalten! Mackgubbens mindre trevliga hustru uppenbarar sig i dörren. Vad då, jag har väl inte..? En blick och han inser att han klantat sig igen. Det kanske inte sprutar men det rinner i alla fall, det droppar definitivt inte, jäsande ur tanklocket ner på den varma motorn och som damen mycket riktigt påpekade, på asfalten.

Ett vickande på cykeln och en trasa så är läget under kontroll igen. Förutom att den för fem timmar sedan nyvaxade tanken nu är lika blank som en ledsen filt. Nisse har varit med förr. Han suckar och kör därifrån.

20.38 VISSA LÄR SIG ALDRIG. TIDEN GÅR OCH ODDSSEN STIGER. 32-1.

Lätt muttrande om tingens ovilja till samarbete drar han åter ut på krokvägen, nu helt utan tankar på något annat än vägen. Det är kanske därför han avverkar 12 km innan han upptäcker att plånoken fortfarande ligger på disken i bensinstationen.

20.45 SÅ HÄR KAN VI INTE HALLA PÅ. 48-1

Han vänder. Är det någon som någon gång vänt en stor Duce på en liten väg nångång? Det är liksom inte femöringar det handlar om.. Medan Nisse trixar, backar och bökar stående tvärs över vägen närmar sig ödet i form av virkesleverantör Fingal Fura. Fingal ligger i hårdträning inför lastbils EM på Paul Ricard-banan och för att få träningen effektivare så tränar han med släp. Tuff kille. Men när han med 24 meter timmer och med uppställ får syn på en livs levande Ducati stående 12 meter bort tvärs över vägen är han inte längre så tuff. Han svimmar.

20.45 JAHA, DET VAR DET. INGA FLER INSATSER TACK! OCH SKULLE NÅGON MOT FÖRMODAN VILJA SATSA PENGAR PÅ ATT NISSE KOMMER I TID TILL BION SÅ ÄR ODDSSEN 50000-1. EN HALV MILJON PER SATSAD TIA. INTE ILLA.

Att Fingal svimmar medför nackdelen att han totalramponerar bilen och virket duger inte ens till pappersmassa efteråt. Fördelen är att han gör det brevid Nisse.

20.45 PUST! 50-1

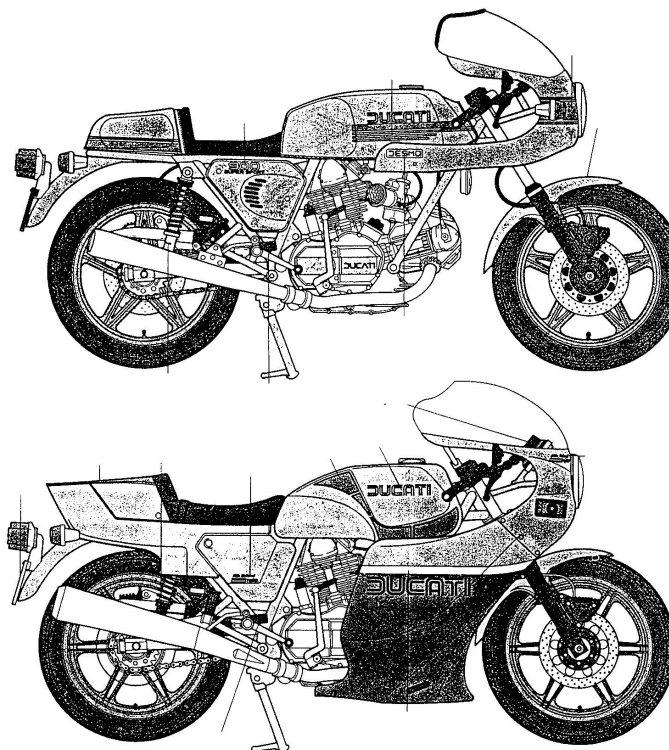
Nisse som är en rask och ärlig ung man slutar svettas, tittar till den sovande långtradarchauffören, skriver sitt telefonnummer i dammet på dörren och drar där ifrån.

20.47 SNO PÅ LITE NU VA! 52-1

Han hämtar plånoken....

20.50 RASKT MARCHERAT. 50-1

Och tar den breda, tråkiga, korta och snabba vägen mot Emma. Finesserna får denna gång stå tillbaka för rå fart. "Få se nu... 10 km.. 200 i snitt... (Veglia km/h. Objektivitet är inget för en entusiast!) ...



# DUCATI

## i BYGGSATS.

SKALA 1/12

110.-kr

\* 900 00

\* MIKE HAILWOOD  
REPLICA

VISA UPP DITT MEDLEMS-  
KORT I DUCATI-KLUBBEN  
SÅ FÅR DU 10% PÅ  
MC-BYGGSATSER.

WETTERGREN'S  
FRÖLUNDA TORG  
BOX 99  
421 21 V.FRÖLUNDA

TEL: 031-101060

.. då är jag där.. Som ni förstår  
hinner han inte räkna ut när han  
skall vara där innan han är där.  
Han är bättre på att gasa än att  
räkna. En sann hjälte! Efter  
att ha hållit "highway-ultra-plus"  
tempo ringer han på Emmas dörr  
20.52.

20.52 ODDSSÄNKNING, BRA GJORT!  
47-1

Ja visst ja det var ju ESSO bensin.  
Han ringer på Emmas dörr 20.53.

20.53 SUCK. 48-1

När Nisse ringer på är Emma (otrol-  
ligt, chock, fascinerande, revolt)  
färdig. För första gången i deras  
treåriga bekantskap är hon klar  
när han kommer...

20.53 TACKA PLANBOKEN FÖR DET  
INTE EMMA 44-1

Av med klossen, på med Emma och  
iväg. Hennes debattinlägg typ:  
Här har jag gått och blivit varm  
och klabbig i skinnstället och du  
bara... hör han inte alls. Få se  
nu.. 20,5 km till bion som börjar  
om 5 minuter.. då krävs ett snitt  
på... 246km/h.. hmm... kanske  
lite tufft med skjuts... ESSO ben-  
sin.. om vi skippar reklamen blir  
det... 175 knyck.. den tar vi.

20.55 DET DÄR HAR VI HÖRT FÖRUT!  
48-1

Med vind! Bion i sikte!

20.59.30 VA! ODDSRAS.  
19-1

Nisse skall just till att låsa hoj-  
en. Det är 25 sekunder kvar till  
bion börjar. Spänningen är olidlig.

20.59.35 ODDSEN RASAR FÖR VARJE  
STEG MOT BION! 17-1

Det är då Nisses polare Bättil Brög-  
ga från majjena kommer på sin Pantah.  
- Hallå! Är ni här? Skall ni med  
och hälsa på Fabio? -Vadå Fabio?  
Säger en lätt stressad Nisse.  
- Taglioni, ditt nöt. Han är här

och hälsar på sin brorson. Du vet,  
Fredrik Taglioni, han med Taglionis  
Frukt på Storgatan.

-Va är DOM släkt!  
-Visst, han lovade att jag fick kom-  
ma ikväll. Häng med!

20.58.55 HUVVA EN SAN THRILLER.  
100-1

Nisse tittar frågande på Emma och  
drar sakta på sig hjälmhuvan.

20.59.57 ANGEST. 400-1

Emma har likt de flesta andra kvin-  
nor ingen känsla för livets väsent-  
ligheter (kvinnorna i Ducati-klubben  
undantagna reds anm.) och springer  
med knakande skinnställe bort till  
bion. Klockan 21.00 uppslukas hon  
av bions mörker.

21.00.00 ANEJ, FÖRSÖK INTE! DET  
VAR NISSE DET GÄLLDE. 800-1

Med ett leende på sina läppar drar  
Nisse och Bertil igång sina hojar.

21.00.10 ODDS-DATORN FICK SPATT.  
ALL BETTING AVSLUTAD P.G.A. OFÖR-  
UTSEDDA HÄNDELSER! UTBETALNINGARNA  
STOPPADE. TACK FÖR INSATSERNA. DET  
MÅSTE VÄL RÄCKA TILL LITE NCR-PRYLAR  
I ALLA FALL.

Mullrande sida vid sida glider två  
Ducatisti mot Fabio och solen.  
Och har dom inte stannat så mullrar  
dom än.....

OBS! jag säljer NCR-prylar.  
NEPOTI & CARACCHI

Via Signorini, 16 - Tel. (051) 38 29 69  
40100 BOLOGNA

Codice Fiscale e Partita IVA 0053333 037

**LINDSTRANDS**  
LJUNGKVIST  
MC service Safety Shop  
126902-01

Spett. le 016-126902,-01  
LJUNGKVIST MC -SERVICE  
SAFETY SHOP -STENKILSGATAN 8  
63352 ESKILSTUNA SVEZIA

N. 125

Data

Quantità

3

1

1

5

3

1

1

1

3

1

3

3

4

2

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

1

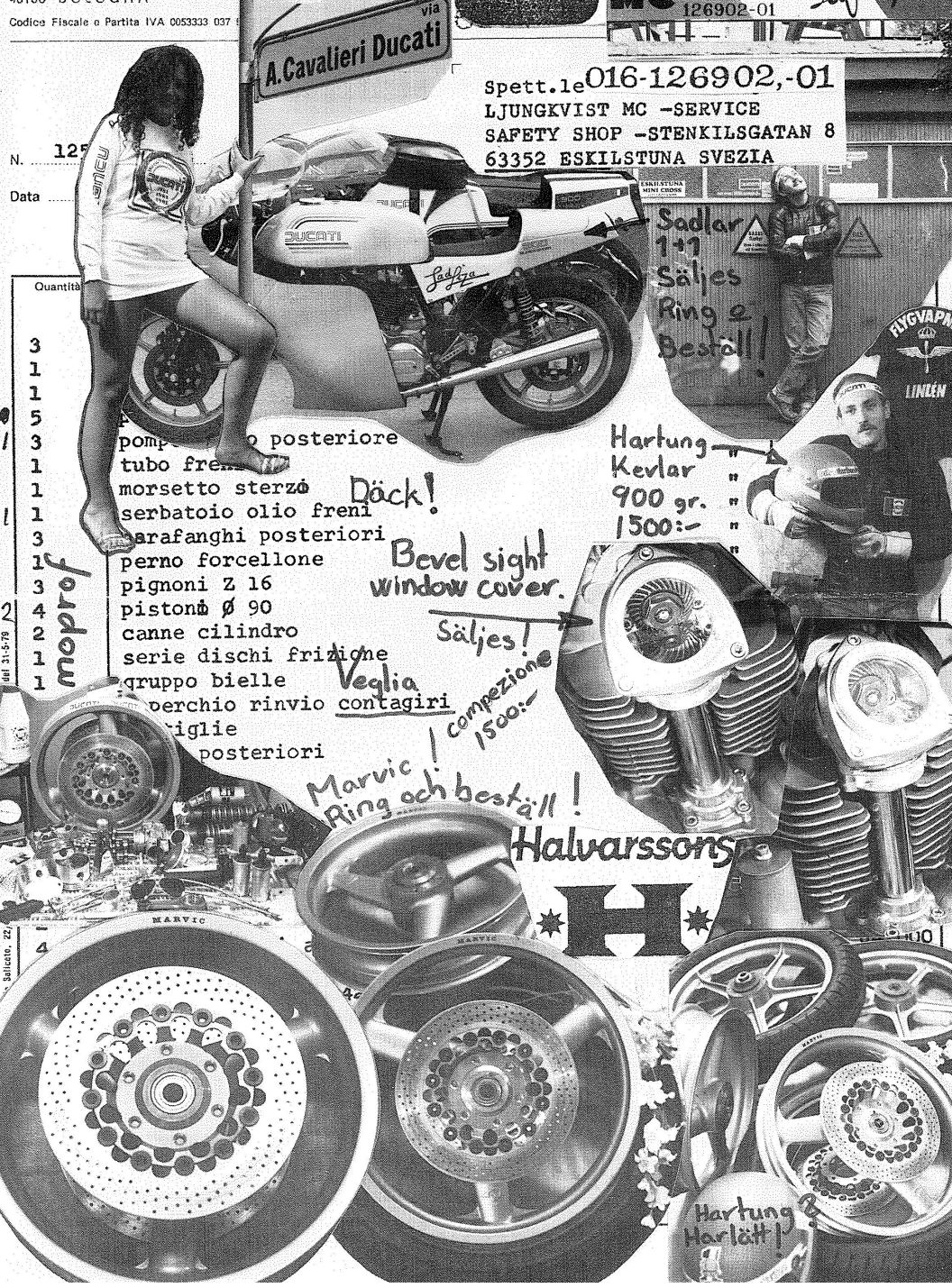
1

1

1

1

1



Codice Fiscale e Partita IVA 0053333 037

via  
A. Cavalieri Ducati

Spett. le 016-126902,-01  
LJUNGKVIST MC -SERVICE  
SAFETY SHOP -STENKILSGATAN 8  
63352 ESKILSTUNA SVEZIA

Sadlar  
1+1  
Säljes  
Ring e  
Beställ!

Hartung  
Kevlar  
900 gr.  
1500:-

Bevel sight  
window cover.

Säljes!  
compezione  
1500:-

Marvic!  
Ring och beställ!

Halvarssons

Hartung  
Harlett!



# BANKÖRNING

Jo, visst har vi hunnit med att känna på lite bankörning också under den gångna säsongen. För de flesta av oss som var där var det väl premiär även om en och annan banröv syntes i leden. Både Benny med sin nya 750-racer och Piero Selerup med sin engelskbyggda dito har varit med, vilket naturligtvis höjer temperaturen på tillställningen flera grader. Att det blev Kinnekulle ring båda gångerna får väl skyllas på hyfsatt pris, centralt (för styrelsen alltså), och minsta motståndets lag. Nästa år blir det bättre geografisk spridning. Bergis! Kinnekulle har, om sanningen nu skall fram, dessutom ganska knölig beläggning vilket kanske inte stör bilarna som brukar härja där, men som känns ganska ordentligt på en Ducati med "semi-stelbensfjädring".

Första gången det begav sig var den artonde Maj. Värdet var perfekt och efter att ha sopat grus som rallycrossbilar (eller nåt annat skitigt) hade dragit ut på banan gav vi oss ut. Förutom att det var första bankörningen för många var det dessutom nybliven sommar efter den osedvanligt sega vintern/våren. Det var m.a.o. några mycket mycket lugna varv innan självförtroendet började visa sig. Så småningom infann sig flytet och det gick enkelt sagt, fortare och fortare. Arrangörerna var lite oroliga innan och visste inte riktigt vart det skulle barka hän, men som väl var visade sig Ducatisterna vara lika trevliga på en bana som bredvid.

Även den andra körningen, den fjärde Augusti, gick allt lugnt och städat till. Det är klart, lite skrap blev det väl båda gångerna men alltid med oskadda förare. Den "galne gutten" Arne Bøe lade, till exempel, ner så grymt i en höger att han slipade bort cliponet på sin S2:a. Vilken vinkel! Härigt gjort! Vad kör du på för däck, Arne? Han sågs fö. senare i en något mer moderat hastighet glatt pilkande i riktning mot Oslo. Men som sagt, det var väldigt lite

tillbud och finessen med bana är ju att kunna närma sig gränserna under relativt trygga former. Och så var det regnet. Den sista körningen bjöd på lite av den varan men inte gjorde det nåt. När en skur dragit vidare var det alltid någon som inte kunde hålla sig och sen var det snart ett torrt spår. Inte får man hänga upp sig på något sådant som regn! Vi fick ju bara chansen att vara lite sociala och att höra vad folk sa när man pratade med dom, där vi stod under regnskyddet.

Kinnekulle bed and breakfast heter en bekväm inrättning som förvånande få utnyttjade. 90:- för säng, sängkläder, frukost, varm dusch och tillfälle att sitta och ljuga med bröderna är billigt. Hoppas det går att fixa nåt liknande i fortsättningen! Hur många det kom? Tja, en femti-sjuttisju per gång, eller nåt. Intresset var i alla fall större än väntat så det blir väl liknande historier i framtiden. Och du som tycker att det inte är något för dig som bara kör normalt skall veta att rejsgubbarna är i minoritet. Vi andra kör ändå trots att vi bara tuffar runt. Det är nämligen vrålkul!

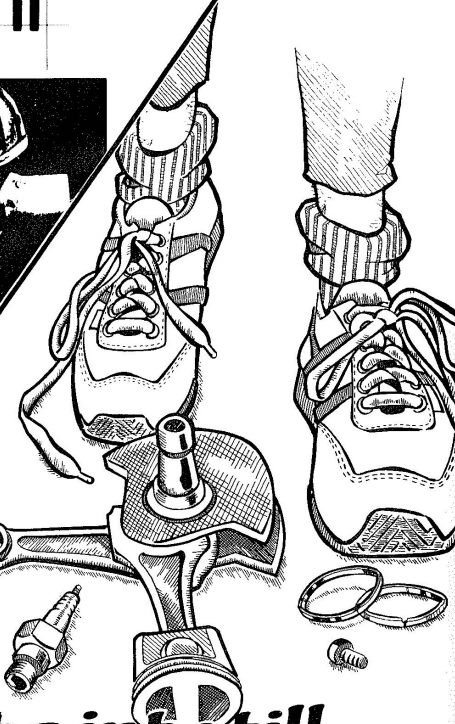
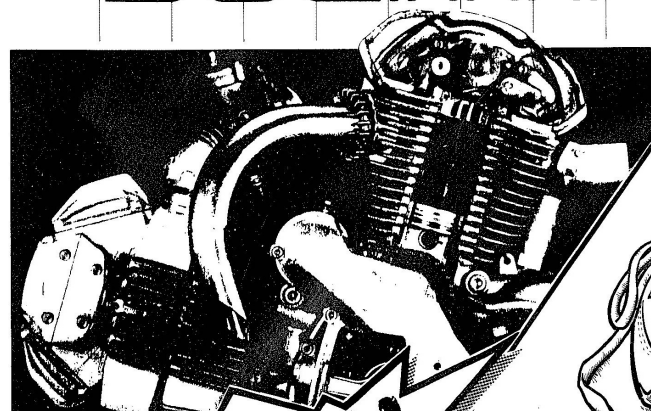
Ducatister gör det med banan!

PS. Det finns funderingar på att ordna nåt i rakt-fram-stil. Som ett komplement till allt runt-runt. Drar Antons trimmkamrar verkligen så bra? Om Kaj vägrar att köra på något annat än Dunlop TT 100-bakelit, så blir han ingen match! Eller? Snacket om 2-1, NCR och annat har pågått länge nog. Upp till bevis! Om H-D-gubbarna vågar sig ut på strippen så borde väl vi? Men det är klart, det gäller att våga gasa också... Hör av er till "de styrande" om intresse för rakt-fram-köra! Kopplar ni? (Fantastiskt roligt dubbelsyftning apropå vissa Duccars slirande kopplingar. Skratta!) DS.

# eddes **MC**

Besöksadress: Prinsgatan 15 · Postadress: Box 474 70106 ÖREBRO · Telefon: 019-111138

## DUCATI



### POWER!

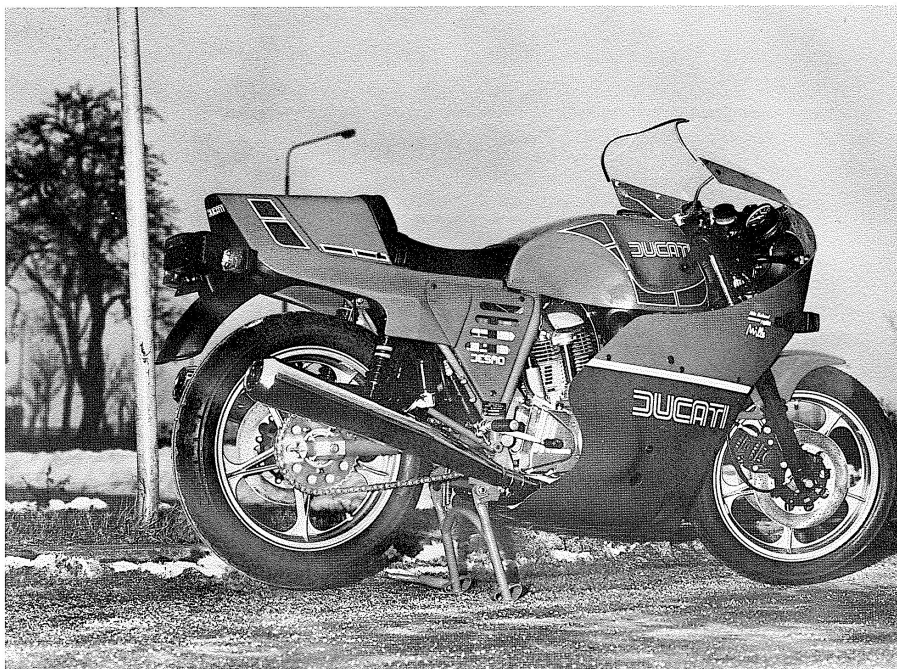
NYA DUCCAR-RESERVDELAR.  
SERVICE-POSTORDER

### Vänta inte till våren!

VI KAN SERVA OCH REPARERA DIN ÖGONSTEN REDAN NU.  
VI HAR ÄVEN VINTERFÖRVARING TILL HUMANA PRISER.

# MC VERKSTA'N

MANILLAGATAN 5, ÖREBRO, TEL 019-127008



Vi har två st Ducati 1000 Mille replica 1985 årsmodell kvar och en (1) st Ducati 750 F 1 85: årsmodell med flytande skivor och torrkoppling. Sedan är det slut. Så varför vänta? Ta kontakt med någon av våra Ducati återförsäljare för närmare information - men gör det nu för imorgon kan det vara slut, och sedan blir dom bara dyrare.

PS. Vi håller på att jobba med en liten godis katalog över massor av Ducati special-special prylar, vi skall ha den färdig till jul så håll kontakt med Roland.

Generalagent för Ducati

# MC-HUSET

Försäljning - Motorcyklar  
Tel. 040/21 04 35

Reservdelar - Tillbehör - Service  
Tel. 040/21 53 00  
Telefontid 10-12, 15-17

## BÄRS I BOLOGNA

En historia av ducatister, med ducatister, för ducatister.  
Det mesta är sant, en del halvsant, en del är ren lögn.

Jag tittade ut på regndropparna på fönsterblecket, glömde avsikligt att titta på termometern, suckade djupt och satte mig vid köksbordet.

Jag gick än en gång igenom lappen med vad som skulle med. Jag, min bror Matti och Mats Ljungkvist hade kläckt en idé i våras, och skulle nu om någon vecka förverkliga den. Vi skulle åka till Italien!

Mats och jag är ju ducatister ända in i själen och vad vi skulle göra där är väl självklart; vi skulle köpa delar och åter delar för vinterns obligatoriska ombyggnad. En del delar skulle Mats sälja genom sin mc-firma och på det sättet få resan lite billigare. Vi skulle även hinna med ett besök på Ducati meccanica spa.

Min bror fick följa med av helt andra orsaker. Han har ingen Ducati och kommer förmodligen aldrig att skaffa någon heller. Däremot har han en stor plånbok, och med tanke på dagens bensinpriser så.....

Vi skulle åka i farsans Volvo 245. På det viset hoppades vi att inte behöva avbryta semestern redan i Danmark med motorhaveri, vilket säkert skulle bli fallet om vi hade tagit min vinterbil.

Mats föreslog först att vi skulle åka hoj ner. Javisst, vi kunde ju ta NCR-ramen över axlarna. Conti-dämparna lägger man på bönpallen och trimkolvarna på tanken. Efter en rejäl omgång med ett gaffelben fick jag honom på andra tankar.



Dagen D närmade sig raskt och resfebern steg. Vi hade varit mycket ambitiösa i våra förberedelser inför resan. Jag hade köpt resecheckar, växlat pengar, kollat färjetider och priser, preparerat bilen (inhandlat 10 liter billig olja) och borrarat lätthål i tandborsten. Mats hade haft fullt upp med tullpapper, EUR 1:or, T 2:or o.s.v för klara sig på legal väg genom tullarna med grejerna. Vi hade även letat upp min pappas italiensktalande kompis för ett samtal med Caracchi (Caracchi med c som i NCR).

Vi ville förvissa oss om att han hade prylarna hemma. Det hade han givetvis. Vi fick även veta att en monoshockram till 900:an kostade 3000:- Som hittat!

Resdagen var då äntligen här och min bror och jag tog oss upp vid 6-tiden, duschade, åt frukost och lyssnade på morsans förmaningar. Vi packade bilen och lämnade henne insvept i ett blått avgasmoln och uppfattade bara svagt hennes hojtande om långkalsongerna som vi hade vägrat att packa ned.

Jag hade beordrat uppställning kl. 8 på kaserngården med full stridspackning för Mats, och när vi <sup>sånade</sup> in 5 över 8 i Eskilstuna stod Mats bredvid 4 900:a toppar och hoppade upp och ned. Innan jag han säga godmorgon hade han slängt in topparna, hjälmen, stället, en stor väska och satt sig bredvid förarplatsen. "Åk för tusan" skrek han, "vi har bara 12 dagar på oss".

Vi körde så fort bilen gick och på hela vägen till Göteborg blev vi bara omkörda av postverkets gula Volvo-lastbilar.

I Göteborg, eller rättare sagt Kungälv, hade vi bestämt möte med klubbens egen omutlige materialförvaltare, Lars Höjer. Hos honom skulle vi hämta Ducati-tröjor och dekal för att kunna smörja våra eventuella leverantörer. Vi räknade med att äffärerna skulle underlättas om vi hade mutor med oss. Italienarna är ju enligt ryktet jobbiga att ha att göra med.

Så här efteråt vet vi fortfarande inte om de var till någon nytta, men de resulterade i alla fall i lite byteshandel på Ducati-fabriken.

Något försenade efter diabilsvisning (Isle of Man) och kaffe hos Höjer lämnade vi Göteborg åt dess öde och satte kurs mot Helsingborg. I Helsingborg skämde vi bort bilen med den första litern olja.

Molnen hade tätat under eftermiddagen och när vi körde på färjan föll de första regndropparna tungt mot vindrutan.

Vägen genom Danmark till Rødby gick i lufsfart, både med tanke på trafiken och den danska polisens benägenhet att sätta böter för minsta felsteg.

I Tyskland öste regnet ned och det var mörkt. Eftersom ingen av oss hade lust att sätta upp ett tält i regn bestämde vi oss för att leta rätt på ett rum, vilka är ganska vanliga längs tyska småvägar. Men tji fick vi, inte ett rum i hela nordtyskland. Efter en öl och lite goda råd i Heligenhafen beslöt vi oss för att köra vidare hela natten och på så sätt spara en resdag. Smart som jag var tog jag första 2-timmarsspasset och fick på det sättet sova hela 4 timmar i sträck i baksätet.

Frukost åt vi i Sinsheim. En liten by full med små värdshus, precis som alla små tyska byar. Frukosten kostade ungefär 30:-, men då fick man påfyllning av både bröd och dricka efter eget behag. Vi kunde efter en tid konstatera att frukostar kostade 30:- vare sig vi var i Tyskland, Schweiz eller Italien. Ganska dyrt egentligen.

Efter en händelselös resa genom Basel och Luzern kom vi till Vierwaldstätter See. En otroligt vacker insjö som ligger inklämd mellan bergsväggarna. Vid dess södra ände ligger en liten campingplats i bun Flüelen. Här hittade vi en trevlig restaurang där vi åt middag och som vi vill rekommendera. Vi klistrade nämligen Svenska Ducati-klubbens dekal på servitrisens plånbok. Vi gjorde även klart för henne att det inte var någon ide att ta bort den eftersom alla svenska ducatis på genomresa skulle titta in och kontrollera att dekalen finns kvar. Restauranten heter Hotella Tourista, 6454 Flüelen. Den ligger mitt emot campingen och går inte att missa. Servitrisen heter Carmen Valsecci. Passa på och hälsa från Matsini och Pietro när ni ändå är där.



Morgonen därpå styrde vi kosan mot S:t Gottard.Vi ämnade ta gamla vägen över passet för att undvika den relativt nya och tråkiga tunneln under bergsmassivet.Efter en hissnande färd längs serpentinvägarna kom vi till slut upp till toppen.Vi klistrade givetvis dit ett visitkort(ducatidekal) på skylten som talade om att vi befann oss på 2108 m över havet.Efter den obligatoriska fotograferingen började vi nedfärden på andra sidan.även den vägen liknade en korkskruv.Om jag någonsin ångrade att jag inte åkte Ducati i stället så var det nu!

På eftermiddagen åkte vi över gränsen till Italien i Como och fortsatte mot Milano.Från Milano till Bologna var det raksträcka nästan hela vägen.En och annan svag kursändring varannan mil för att man inte ska somna.

Vi anlände Bologna mot kvällningen och fick snart klart för oss att det inte fanns en ända campingplats i hela staden.Vi fick i stället åka till Sasso Marconi ett par mil söderut.

På kvällen letade vi rätt på det lokala matstället för att äta middag.Jag beställde en äkta italiensk pizza (utalas pissa och smakar precis som i Sverige).Under hela middagen hade vi sällskap av en smutsig haltande pudel som rotade i matavfallet vid köksingången.

Vi överlevde natten trots 25 grader varmt och vaknade fastklibbade vid sovsäckarna men vid gott mod.Idag skulle vi ju besöka Ducati-meccanica!Efter en snabb dusch och frukost begav vi oss av mot Bologna och Borgo Panigale.

Klockan hade blivit 10 när vi upptäckte att vi av en slump,medan vi tittade efter en kiosk att köpa en karta i,hade hamnat på Via Ducati.Det var bara att svänga in och parkera.I vaktkuren vid grinden blev vi väl mottagna och eskorterade upp till Nadja.På vägen upp passerade vi en ankomsthall med två Ducati och fyra lösa motorer uppställda på podier.Nadja fungerade som besöksmottagare och guide

vid fabriken.Vi hälsade på <sup>henne</sup> ~~Nadja~~ och blev lovade att få skaka hand med självaste Fabio.Det här råkade nämligen vara en av de få dagar per vecka som Fabio befann sig på fabriken.Han är ju som alla vet pensionerad och arbetar inte officiellt för Ducati längre.

Efter lite småpratande om allt möjligt begav vi oss iväg på en rundvandring på fabriken.

Vilken syn;radvis hylla efter hylla med Ducati-motorer.Inte bara 900:or och 600:or utan även marindieslar och små snurror för roddbåtar.Jag tappade snabbt orienteringen när Nadja irrade fram och tillbaka mellan lokalerna.Efter en hastig genomgång i motoravdelningen hamnade vi i en avskild del av fabriken.Här lämnade Nadja oss för några minuter och försvann in genom en låst ståldörr.När hon sedan kom tillbaka och släppte in oss visade det sig att det var racingavdelningen vi hade kommit in i.Nadja förklarade att vi hade tur.Det var enbart för att vi hade blivit lovade att träffa Fabio som vi fick komma in.Fabio befann sig nämligen i racingavdelningen(var annars).I vanliga fall släpps obehöriga inte in.Och där,i dörren ut mot testområdet,stod han som en svart siluett mot den klarblå italienska himlen,Fabio!

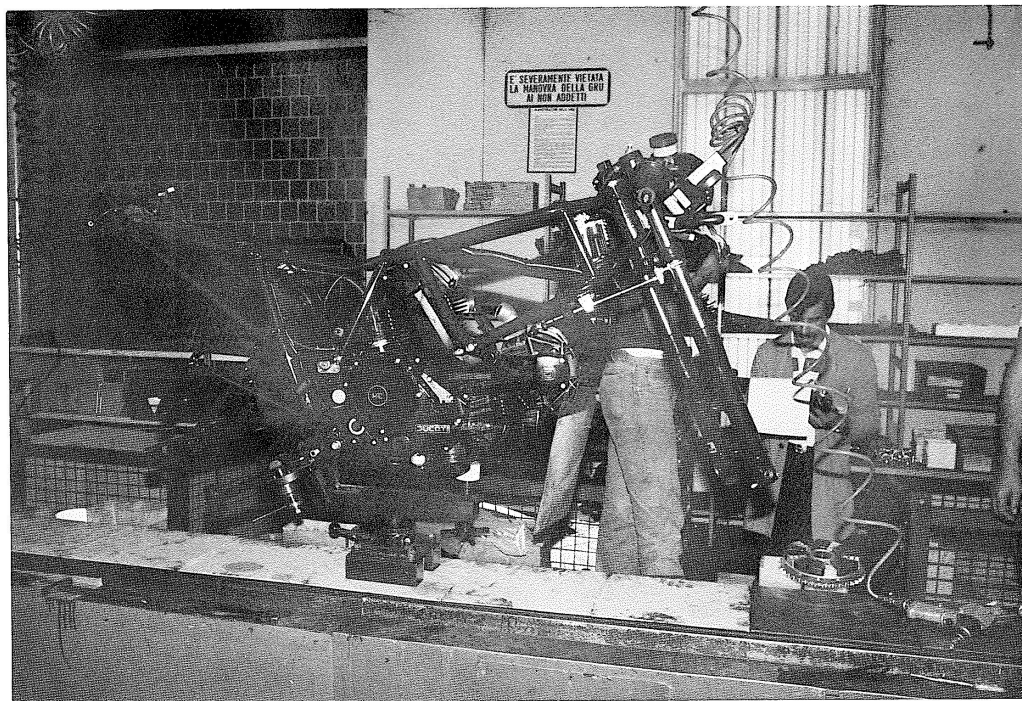
Mats kunde naturligtvis inte behärska sig utan utbrast "PAPA", medan han skakade hans hand.Mats och jag bestämde oss för att aldrig mer tvätta våra högerhänder,medan min oförstående bror tittade sig om efter ett handfat och mumlade något om P.G Gyllenhammar.Samtidigt förbannade jag Nadja som hade lurat mig att lämna kvar kameran i besöksrummet.Nu missade jag chansen att föreviga Fabio på foto.

Efter bara några minuter med Fabio släpade Nadja oss vidare till Franco Valentini,Ducatis direktör.Vi passade på att tala om för honom vad vi tyckte om Nippon-Denso instrumenten.Nadja hade blivit stressad och släpade tillbaka oss till besöksrummet.Medan vi satt och pratade och bl.a blev tilldelade Ducati-sjalar av Nadja,dök det upp en ljushårig figur i dörren tillsammans med Ducati meccanicas andre guide.Det visade sig vara Tore Håkansson från Malmö som hade

letat sig till Bologna. Han var tyvärr ensam eftersom hans kompis hade blivit kvar i Sverige med motorras. Värden är bra liten i alla fall. Eller rättare sagt; ducatisterna är många. Nadja berättade för oss att de har många besökare varje dag och största delen av dem kommer från utlandet.

När vi kom på förmiddagen hade vi ju faktiskt sett 2 tyska ducatister vid grinden som var på väg därifrån.

Vi passade givetvis på och följa med Tore på hans rundtur i fabriken och den här gången hann vi se betydligt mer av <sup>fabriken</sup>. Vi hade en ingående diskussion med en mekaniker som monterade toppar och även i monteringshallen dröjde vi oss kvar en stund och studerade "löpande bandet" med nästa årsmodell F1:or. Muséet med bl.a V4:an fick vi däremot aldrig se.



Det hade blivit dags för lunch och Nadja erbjöd oss att äta i personalmatsalen. Utan att tveka tackade vi ja och blev förda till en nästan kvadratisk sal på ungefär 25x25 meter och med en självservering i ena hörnet och systembolaget i ett annat. Systembolaget som vi kallade det, var i själva verket en stor bar som var öppen hela tiden som det fanns folk på fabriken. Även i serveringen stod vinflaskorna uppradade som lättölsflaskorna i Sverige. Inte undra på att det finns måndagsex. Vad maträtterna bestod av behöver jag knappast tala om; pasta och åter pasta. Vi betalade 12:50 var och tog för oss av tortellini och spagetti och medan vi åt som bäst kom Fabbe och satte sig vid bordet bredvid vårt (detta är faktisk sant). Vi försökte behärska oss och kysste inte hans fötter utan lät honom äta i fred.

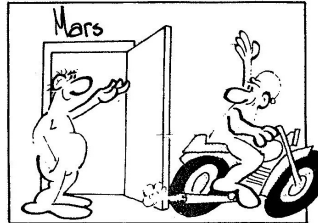
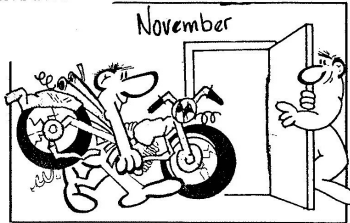
Efter lunchen skulle vi åka till NCR som bara låg ett par kilometer från fabriken. Nadja hade talat om för oss att alla delar vi behövde, inklusive Ducati originaldelar, skulle inhandlas via NCR. Direkt från fabriken fick bara återförsäljarna handla. Klockan 3 när siestan var slut svängde vi in vid NCR och parkerade framför en strippad vespa i lila flake. Den hade dock inget med NCR att göra utan tillhörde ett gäng moppeyngel som höll till i ett närliggande garage.

Lite trevande klev vi in genom dörrarna och konstaterade att lokalerna var mycket mindre än man skulle kunna tro, med tanke på vilket rykte NCR har. Inte heller Nepoti och Caracchi sog ut som vi hade väntat oss. Båda två i 45-50 års-åldern. Nepoti med stort grånat hår och pigga ögon som plirade över glasögonen och Caracchi med snickarbyxor och sandaler. Problem uppstod direkt när vi öppnade munnen; varken Nepoti eller Caracchi pratade engelska. Vi fick i stället använda fingrarna och Mats redan luggslitna lexikon.

När dagen närmade sig sitt slut hade Mats och jag fått ihop varsin stor hög med delar. Det var bara betalningen kvar. För att det hela skulle gå smidigt hade vi skrivit ut 2 checkar, en på NCR och en på Ducati. Ducati-checken fick vi aldrig någon användning för eftersom

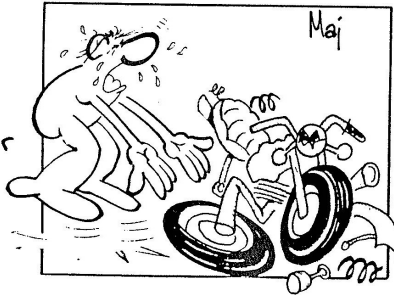
Som alla vet kommer sommaren 86 att bli solig, varm och underbar. Därför tycker vi att det vore fint att undanröja alla hinder som kortar av DUCATI körningen. Nu när regnet 86 är avklarat, så återstår ett tyvärr ganska vanligt irritationsmoment som stjälar ljuva ljumma sommarkvällar på DUCATI för både dig och oss. Och som ofta överaskande upptäckts vid vårservisen på din DUCATI under hektiska April. Som bekant är tidschemat på verkstaden hårt pressat under vårmånaderna, och följaktligen rinner härliga somrardagar iväg innan vi hinner laga din OTÄTA VENTIL.

Det har visat sig att stora motorers ventilstyrningar slits onödigt fort och detta resulterar i bränd ventil.



Detta är som regel enda problemet om du sköter dina oljebyten, och kör på en högklassig olja tex. BEL RAY. Vi föreslår att du själv demonterar topparna och skickar dessa till oss, för kontroll av ventiler, styrningar och säten samt justering av ventilspelet. Ett ännu hetare förslag är, att om ventiler och styrningar är slitna, så passa på med vårt portningspaket, innehållande 2mm större ventiler med passande portning nya stålstyrningar, inchimsning av ventiler samt pakningar. Efter behag kan vi sedan komplettera med högkompkolvar, racekammar, större förgasare, modifierat oljesystem mm. Pantamotorn är som bekant i det närmaste utslitlig, men lämna gärna in hojen för service under hösten istället för första soliga vårdagen... Vi kan även erbjuda modifierad SSKåpa, en och tvåmansadlar avgassystem, konti, skärmar, styren, mm.

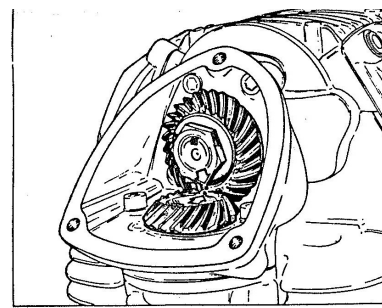
Sköna Maj kommer snabbare än du tror



# Biscaya motor

Hol Alingsås Tel 0322-301 29  
Små – men störst på européer

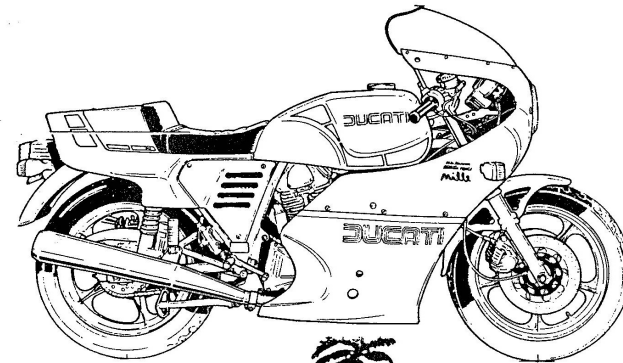
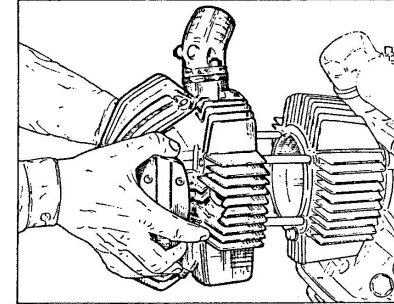
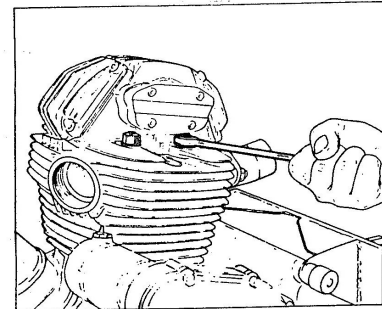
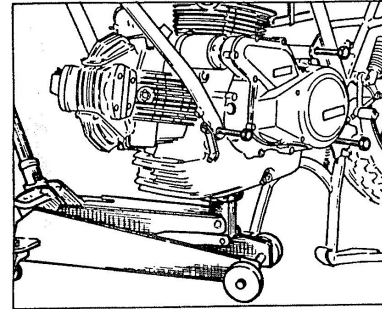
MOTO GUZZI  
BMW  
DUCATI



DUCATI manual för demontering av topplocken

Demontera tändstiften och dra runt motorn med bakhjulet på femmans växel, tills punkterna på kamdreven stämmer enligt bilden, på båda cylindrarna, då är även bakre kolven i övre dödpunkt. Demontera avgasrör, förgasare, kedja, elkablar, mm.

Placera en gragedomkraft under motorns framkant enligt bilden, ta sedan bort främre och övre bakre motorbultarna. Sänk sedan ner motorns framkant c:a 10 cm. Se upp så att du inte skadar elkablarna från tändning och generator, lägg gärna mellan ett par lämpliga träbitar vid ramrören när du sänker motorn. Skruva bort de fyra toppbultarna enligt bilden. Sedan är det bara att draloss topplocket. Låt Cylindern sitta kvar, om du inte skall ha bort den också, så slipper du byta cylinderfotpakningen. Kamskaftet glider isär av sig själv. Var rädd om kylflänsarna. Lycka till.



Biscaya proudly presents:

Ducati: Pantah - 82  
Hailwood - 83/84  
S2 Mille - 85  
750 Fi - 85 ny

Guzzi: Le Mans II - 84 ny  
Le Mans 1000 - 85  
V65 Calif. - 84  
Lario - 85 ny

BMW: K 100 RS - 85  
R 100 RS - 83  
R 100 RS - 77  
R 100 RT - 79  
R 80 - 7  
R 75 - 7

# Biscaya motor

Hol Alingsås Tel 0322-301 29  
Små – men störst på européer

MOTO GUZZI  
BMW  
DUCATI

Laverda 500 ultra - 78



man som sagt inte fick handla av Ducati direkt. Inte heller kunde Mats lösa in checken på banken trots att det var hans pengar. Den måste lösas in i svensk bank. NCR-checken däremot gick bra att betala med. Det var bara det att den också måste lösas in på bank medan vi var där eftersom NCR ville vara säkra på att det fanns täckning. Endast kontant betalning gällde. Det var fredag och banken stängde klockan 7 och klockan var kvart i. Det blev plötsligt väldans brottom. Missade vi banken blev vi tvugna att vänta till måndag med att hämta prylarna. Men hur skulle vi hitta rätt bank på en kvart idetta myller av vägar och gator.

Caracchi förstod situationen, kastade sig på mopeden och vinkade åt oss att åka efter med Volvon. Han gasade iväg så att håret fladdrade och bromsade sig förbi bilarna i korsningarna så att trumbromsarna glödde samtidigt som han spanade in cyklande brudar som han körde om.

När han försvann in mellan en Fiat skåpbil och en stor turistbuss trodde vi att vi hade tappat bort honom men hittade honom igen ett kvarter längre fram. En stund senare bromsade han in framför banken med skrikande däck. Mats och Caracchi slängde sig på dörren, bara för att upptäcka att den var låst. Bankpersonalen, som fortfarande var kvar i banken, öppnade inte trots Caracchis vilda gestikulerande. Det var bara att åka tillbaka igen. Vi fick nog finna oss i att hämta våra prylar på måndag.

Vad skulle vi då göra över helgen? I Bologna fanns inte mycket att se. Vi enades om att åka efter Tore till Rimini. Tore hade tagit sitt pick och pack och fortsatt till Rimini efter att ha hälsat på Nepoti och Caracchi.

Vi rev tältet i Sasso Marconi och satte fart mot Rimini. Vid elva-tiden hade vi hittat en av Rimini's 76 campingplatser, men den var fullbelagd. Även den andra och tredje var fulla. Vid den fjärde campingplatsen provade vi en ny taktik. Vi försökte helt enkelt se ut som om vi hade bott där i 2 veckor och körde helt sonika förbi vakten. Vi hittade en ledig gräsplätt och smällde upp tältet illa kvickt. På det sättet klarade vi oss hela helgen faktisk. Det var aldrig någon som orkade fråga efter passerkortet.



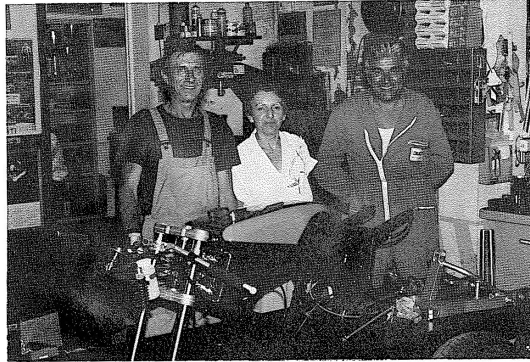
Restorante Conti

På söndag lyckades vi faktiskt springa på Tore igen. Han hade bl.a hunnit med att bli bestulen på 2000:- som han hade haft gömda i tältet.

Efter 2 dagar på playan och en kväll (natt) på puben var det dags att börja åka mot Bologna igen. Vi tog vägen över San Marino, lilleputtlandet som består av ett enda berg. Alla infarter lutar i 45 grader! Vi gjorde ytterligare en avstickare vid Imola för att titta på den berömda racerbanan. Den var faktiskt öppen för allmänheten även när det inte var tävlingar.

På måndag morgon befann vi oss åter på NCR och efter ett struligt bankbesök började vi packa bilen. 3 ramar, 3 svingar, 6 Conti, 2 Marvic-fäljar, bromsok, tändspolar, kolvar, vevstakar, kopplingar och mycket annat åkte in. Tro mig, bilen blev full. Vi lastade t.o.m på den lediga platsen i baksätet. Lasten täcktes sedan <sup>med en pressning</sup> med den något felplacerade texten; "TILLHÖR POLISEN". Hur Mats hade fått tag i den förtäljer inte historien, men inte hade han köpt den, så mycket är klart.

Med avgassystemet släpande i marken tog vi oss långsamt upp för garagedofarten och ut på gatan. Vi vinkade till Caracchi och satte kurs mot Genua.



Caracchi, sekreterare och Nepoti efter betalningen hade ägt rum

I Genua tänkte vi bada och slöa ett par dagar innan vi var tvugna att börja åka hemåt igen. På det sättet skulle vi också slippa den otroligt tråkiga vägen mellan Bologna och Milano.

Av badandet blev det ingenting, för ju närmare Genua vi kom desto molnigare blev det. Så när det även på tisdag morgon var molnigt bestämde vi oss för att börja åka hemåt. Men vi hade trots allt haft nytta av att besöka Genua. På campingplatsen träffade vi nämligen Maria DeVanna. En äkta italienska som numera är utsedd till Ducati-klubbens speciella fotomodell. Om inte cencuren har gått för hårt fram finns det en bild av henne (med Ducati-tröja) i Matsinis annons i detta nummer.

Mot kvällen kom vi till tullstationen i Como efter ett misslyckat besök på Cagiva-fabriken i Varese. Den hade redan hunnit stänga för dagen när vi kom dit. Att vi blev sena berodde på att vi körde 3 mil fel inne i staden trots att vi hade karta. På stående fot utnämner jag härmed Varese till den stad i Italien som är lättast att köra bort sig i.

Vi hade tänkt passera tullen på kvällen för att slippa det bekymret på morgonen, men inte heller det gick enligt planerna.

I tullen upplystes vi om att vi var tvugna att ha ett speditionstyg och speditionsfirmorna var inte öppna så här dags på dygnet. Vi skulle bli tvugna att vänta till morgonen därpå. Eftersom det inte

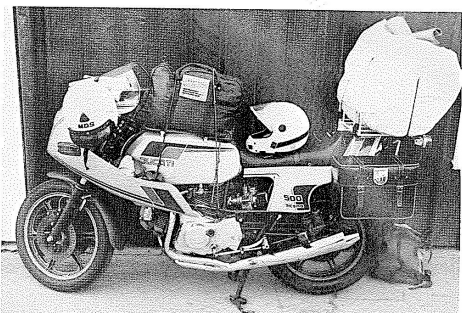
var alltför sent ännu bestämde vi oss för att leta rätt på en speditionsfirma redan nu men efter ett par timmars irrande på mörka bakgator gav vi upp och ägnade i stället ytterligare två timmar till att hitta ett hotell som inte var fullbelagt och som inte kostade mer än 500:-.

Vi klev upp vid 8-tiden och fortsatte leta efter speditionsfirman och när vi äntligen hittade kontoret vid 10-tiden talade man om för oss att vi var tvugna att plombera lasten om vi ville ha något intyg. Då var vi nära att bryta ihop. Hur i helvete plomberar man en Volvo 245? Nu fick det bära eller brista. Vi åkte genom tullen ändå. Det innebar dels att vi skulle kunna bli stoppade för smuggling i alla tullar vi passerade på vägen hem eftersom vi inte hade några papper på att vi verkligen skulle till Sverige med prylarna, dels innebar det att Caracchi kunde bli anklagad för att ha sålt prylarna i Italien utan att ha betalt moms (vilket han också blev, fick vi reda på några veckor efter att vi hade kommit hem, men den saken redde ut sig så småningom med hjälp av italienska konsulatet). Otrolig nog klarade vi oss genom alla tullar ända hem utan att någon intresserade sig för vår last.

Mot kvällen närmade vi oss Hannover där vi hittade ett zimmer till överkomligt pris. Efter en bastant frukost som ingick i priset fortsatte vi norrut mot Danmark och ytterligare en nervpirrande tullpassage. Tack vare att svenska industrisemestern började närma sig sitt slut fick vi sitta i kö till färjan i drygt en och en halv timme både i Puttgarden och Helsingør. Klockan hade blivit mycket men vi bestämde oss för att köra ända hem istället för att betala camping en natt till. Vi skulle inte vara hemma förrän vid 4-tiden på morgonen, men vi fick ju turas om att köra medan de andra sov.

Jag sträckte ut mig i baksätet, lade fötterna på en trave Conti och somnade sött med huvudet på en Marvic-fälj.....

## SKVALLER · LÖGNER



Den futuristiska Bimota DB-1 har vi ju redan sett bilder på. Den lär enligt rykten kosta ca 75000 kr och kommer i ca 3 ex till Sverige till -86. Troligtvis finns den att beskåda på mässan.

Matsini som skall stå i vår monter på Älvsjömässan, fick för ett tag sedan en ide. En mek-overall skulle färgas -ja just det- röd-vit-grön. Ett tryckeri fick uppgiften. Totalkostnad 2500 kr! Men.. den enligt färg-tillverkaren italiengröna blev liksom lite åt det turkosa hållet. Reklamation! Och se, NITOR betalade hela kalaset. Kanske får vi se Matsini i röd-vit-turkos overall, Ray-Ban glasögon (precis som Franco Ucini), Ducati scarf, Ducati pannband och utan strumpor i montern. (Inga riktiga Italien-freaks använder strumpor, bistert när Svenska vintern slår till, men så är det).

Det ryktas om att fabriksracern får 3-kams Desmotoppar till nästa år, precis som på den gamla 125-racern.

Kanske släpper Cagiva ut sin Custom-Ducati till nästa år. Vad säger ni om det?

En ny modifierad Pantah väntas någon gång -86. den skall ha vattenkyllning och 4-ventilstopp. Fd Bimotakonstruktören Massimo Tamburini (TA i Bi-Mo-Ta) jobbar numera hos Cagiva. Där jobbar han med att ta fram ett monoshock-chassie till Millen.

Det har redan visats bilder på Cagivas nya 350 och 750 med Pantah-motorer. de får ett mycket modernt utseende och får en ny monoshock-ram. Hjuln blir 16" fram och bak, med lågprofils 60-däck. Designen är mycket stilren.

Tävling. Tävling. Genom ett intensivt detektivarbete och andra metoder som vi av olika anledningar inte kan gå in på här, har vi lyckats komma över dessa kort. Men vad innehåller "rullen" frågar man sig.

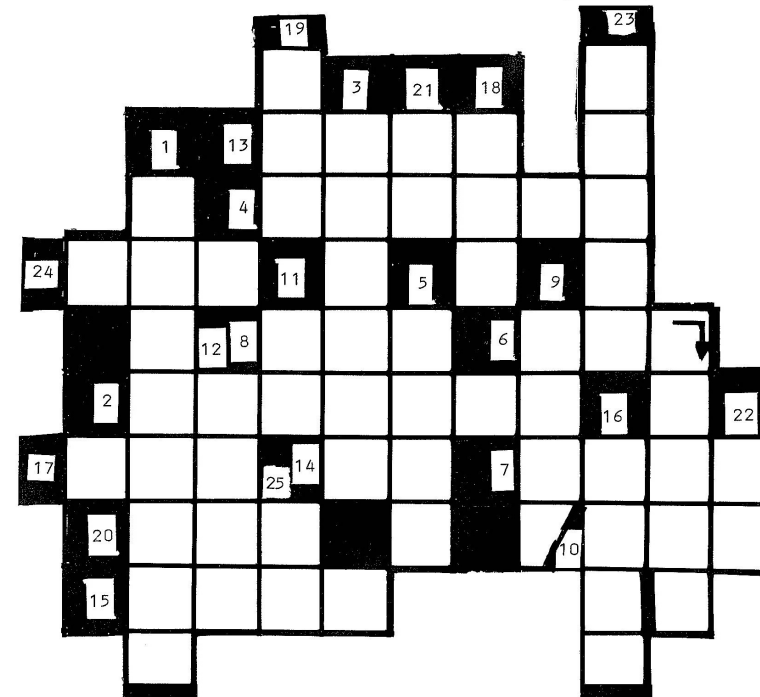
Ronny hämtades upp från sitt jobb, men trots ett hårt förhör fick vi inte några fakta ur honom. Då överumplade vi tjejen på bilden med ett telefonsamtal. Och hör, nu kom det fram. 2 sovsäckar. 2 stora kuddar med örngott. Locktång. Dansskor. Nu till tävlingsmomentet. Kan du visa en bild på en större packning? OBS! Inga arrangerade kort och endast Ducar får delta. Första pris är medlemskap i Blyvinge klubben. Pristagaren kommer även att nomeneras av oss till SMC:s touringkomite. Alldeles för lite Ducati där.

### VAGRÄTT

- Trösk-tillv. i Italien.
- En metod att lära sig spela fiol.
- Slamrar "gött" på 900:orna.
- Hängde vi Skinnstället på i år.
- Österrikisk MC-tillv. baklänges.
- Blir man lätt när kompisarna gasar på.
- Finne med träskor och gips.
- Tog vi det med på Kinnekulle.
- Har SS på bakfälgen.
- Italiensk MC
- Vattenhål i öknen. (allmänbildning, ej MC-fråga)
- Skönt att ha full

### LODRÄTT

- Enda SANNA hjälten tillsammans med Dr. T.
- Snabb Engelsk farbror,
- Dansk trimning.
- Har en stuga på Isle of Man.
- Antik förgasare.
- Spansk MC.
- Så låter jappisar.
- Skönt att frossa i på sommar morgonarna.
- Trimmad moppe.
- Tratt för fegisar.
- Får man göra om man skall ha råd med Duce.
- Får man allt som oftast åka när man trimmat
- Legendomspunnen Mc-tillverkare



Lösningen på sid 59





**auto arkiv**

BOX 209 68600 SUNNE  
TEL. 0565/71080  
POSTGIRO 45957-8

Skänkte vinster till  
lotteriet på träffen

## SKVALLER · LJUG · SKVALLER

Flera av de svenska Ducati-sterna som var på Isle of Man lyckades plankas in i depån på träningen, och där stod den, Tony Rutters fabrikare. Vi kände försiktigt på den och stod helt förstummade. Den var förkrossande vacker. Efter en stund lyckades Jonas Dahl och jag att få en liten intervju med Tony. Jonas förde ordet och frågade:

- Wich bike are you going to ride in the Formula One class?
- A Suzuki !
- Why not a Ducati?
- You know, they are stupid, they wont give me one !

En mycket missnöjd Tony Rutter gav den här exklusiva intervjun för Ducatibladet. Han kom 2:a i F-1, men hans segertid på Ducatin i F-2 hade också räckt till en 2:ra plats i F-2.

Meklokal centralt i Göteborg!

Plats finnes! 1:a Lång-gatan. Vid "Mothers Harley shop" in genom porten till vänster. 'Savannens vilda hundar Racig DPT' står det på dörren. Hyra för en plats 935 kr/kvartal. Telefon finnes Tel 031-240719. Om intresserad -Ring Kent Jörnwall 031-287514, annars är alla välkomna att ljuga mig, Sven och Elenica fulla med hårresande historier när vi mekar. Ring gärna först.

Lyssnade du på radioprogrammet smultron och tång i somras? då kanske du satte morgonkaffet i halsen när följande lästes upp....

Ciao Smultron & Tång  
Jag heter Matsini Ljungkvist (Ericaramocello). Mio amore colazione, min älsklingsfrukost som sann Ducatist är una vero Italiano, en äkta italiensk superfrukost. Varje morgon. Si primo: Italiano pane, ett italienskt "fransk" bröd, hoptotat av Signore Enrico Assi på ett bageri i västerås. Två skivor stekes efter pensling med olja, i stekpanna, som rostbröd. Bred på Gorgonzola, lägg på Mortadella Cenetario. Ovanpå det purjolök (porro), skivade oliver och ett stekt ägg, una fritto novo mellan skivorna (brödskevorna). Innan du lägger ihop ett plus ett och får ett, skall ägget kryddas och saltas. Matsinis specialekrydda: Rosmarin, oregano, timjan, cayenne peppar och flarnad muskotnöt. Ät och njut.

Bon colazione Appetito

Conti rost

För er ute i landet som anser att sätta på hojen något annat än äkta Conti, är lika motbjudande som att ta på sig någons annans smutsiga kalsonger, kommer här ett tips.  
För att få ur vattnet som samlas i megafonerna (=rost), kan man borra små dräneringshål. Riktigt effektivt blir det om man borrar 2 små hål. Borra dessa 48 respektive 58 mm från framänden på undersidan på ljuddämparen.  
Sedan kan du med gott mod forsa fram i monsuner, våga tvätta cykeln sammt slippa ångest för dagg och kondens.  
Tipset kommer från Matsini, Eskilstuna, Svezia.

# LÄR DIG DYKA!

ENKELT OCH TREVLIKT  
GRUND- OCH FORTSÄTTNINGSKURSER ENLIGT PADI'S NORMER

VINTERTID HELGKURSER I GBG  
SOMMARTID VECKOKURSER I GOTTSKÄR

Välkommen  
Stefan, Roy, Tomas, Lars



AQUA SPORT  
Södra Vägen 24  
412 54 GÖTEBORG  
Tel. 031-18 09 01

AQUA SPORT  
Jens Krog / Gottskär  
439 00 ONSALA  
Tel. 0300-600 69



## SKVALLER · LJUG · SKVALLER

Cagiva har lovat att öka produktionen av F-1:an. Det innebär att priset sänks (får vi hoppas).

F-1:an skall nu börja säljas i USA. Problemet är bara USA:s hårda miljökrav (Duccen bullrar för mycket tycker man!). Vad gör man då? Jo, man plockar bort blinkers, lyse, signal å'annat småkrafts och säljer den "for racing use only".

Det är fortfarande oklart om Ducati namnet får leva vidare. I vissa tidningsintervjuer lovar bröderna Castiglione att namnet skall finnas kvar. I andra säger man att Ducati namnet kommer att försvinna om några år. Vi hoppas ju givetvis att namnet blir kvar på de rejsiga hojarna.

Tony Rutter, som hämtat sig skapligt från sin svåra krasch i Spanien, har blivit ordförande i "Ducati Owners Club" i England. Han kom f.ö. 2:a i årets F-2 VM.

Några busstider till alla som har ställt av:

MÅNDAG-FREDAG	LÖRDAG	SÖN- o HELGDAG
6 15 55	6 16	6 16
7 35	7 16	9 16
8 15 55	8 08 48	10 08 48
9 28	9 28	11 28
10 08 48	10 08 48	12 08 48
11 28	11 28	12 08 48
12 08 48	12 08 48	13 28
13 28	13 28	14 08 48
14 08 50	14 08 48	15 28
15 1	15 28	16 1
1 10 30 50	16 08 48	1 16
18 1	17 28	23 1
19 28	18 1	
20 08 48	1 16	
21 28	23 1	
22 1		

# LÖGNER • SKVALLER • NYHETER

Race on Kinnekulle ring!  
Ett helt C90-band fullt med Ducati-ljud. Sann musik. Conti, Simonini, NCR, Figaroli, Campelle, Marshall,.. allt, tutti. Ena oktaven över den andra, do, re, mi, so, la, si, si, SI! Tänk dig en morgon, du skall till jobbet. Koppla bandspelaren till klockradion. Vakna till grymt rytande Duc-atipipor. Slå 016-126902,01 132515 fråga efter Matsini. Han hjälper dig om du skickar in 35 kr på bankgiro nr: 71321005288 och talar om varför du satt in det, så får du den totala ersättningen för nyårskonserten av Winer-filharmonikerna materialiserad, basta. Så än är inte dundrens tid förbi.

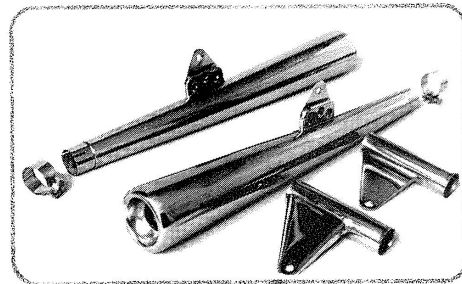
Att Tamiya:s NCR racer byggsats inte importeras till Sverige är för bedrövligt. Ring importören AB Beriko tel. 040-936970 och medela din åsikt.

Vaga rykten berättar att Peter Lindqvist (styrelsemedlem till råga på allt) funderar på att kränga Duccen och skaffa en Impala 62:a!(e inte de en sorts RAGGARBIL! Vad är detta? Bevis på att han har något på gång finns i tidningen "Wheels" nr 10 sid 8.

Hej Jonas Dahl

Hur man kör om en 900 Super Sport. På väg till Strömstad sommaren -84. Vi fick en liten röd hetsare framför oss. Snabbt beslöt vi oss att köra om. Vi lade i överväxeln och körde om. Jag tittade ner från bönpallen och såg en sammanbiten Ducatist.

Svart HONDA VF 750 C  
(med kromat oljefilter)



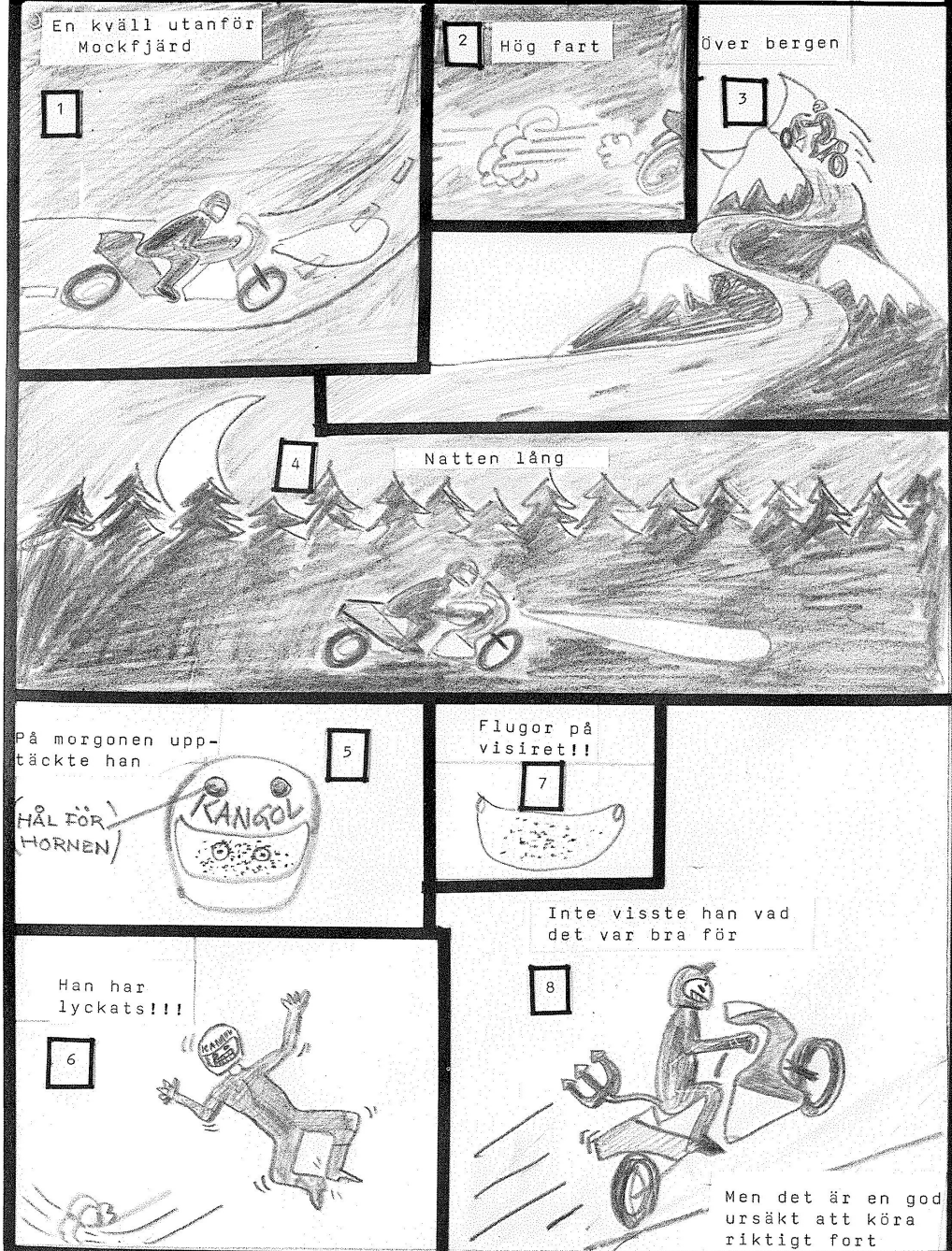
## ROSTFRITT CROBBA CROBBA

Varför rostfria "Conti"?

- Längre livslängd.
- 10 års garanti.
- Höjer cykelns värde, ekonomiskt även om man planerar att sälja cykeln om något år.

Allt enligt tillverkaren. Firman heter Kaihan Systems och är belägen i Worcestershire, England. De är specialiserade på att tillverka rostfria kopior av bl.a. Conti. 10 års garanti mot rost och tillverkningsfel får man. Skulle man inte vara nöjd när man får varorna så har man även 14 dagars ångertid. Priset för ett par "Conti replicor" var i mars -85 £92 + £17 för embalage och flygfrakt. Odd Resem har ett par monterade på sin S2:a. Han svarar säkert på eventuella frågor. På bilden syns även rostfria lykthållare typ Darmah. Adressen är:  
Kaihan Systems  
Unit 4 Dunlop road  
Hunt end  
Redditch  
Worcestershire B97 5XP  
England  
Tel. (0527) 46860

# DICK DESMO





# FOTOTÄVLING

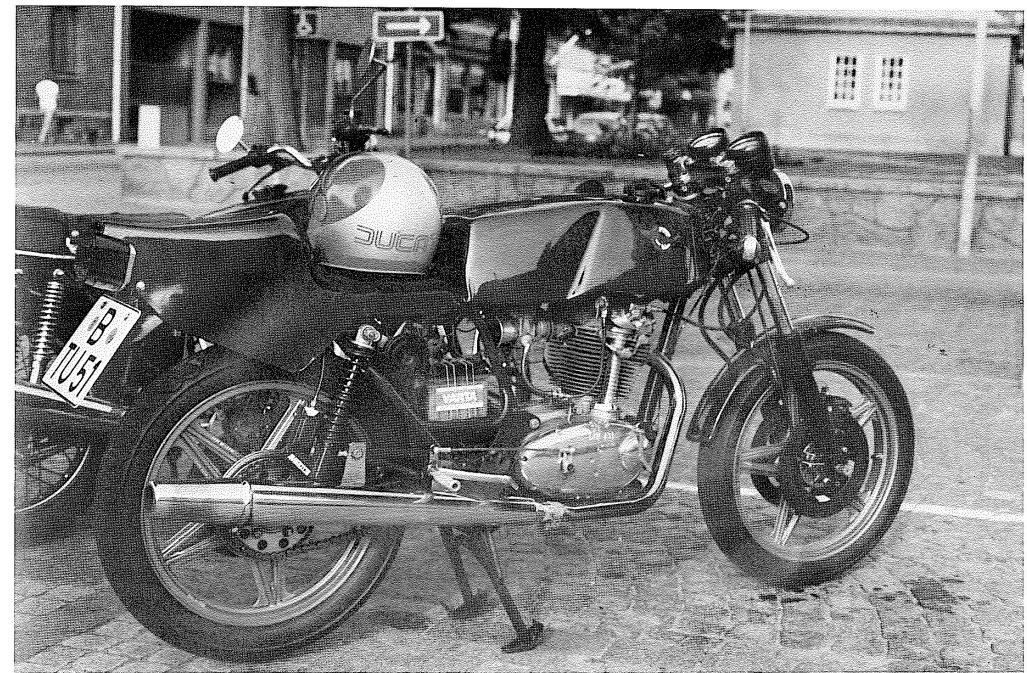
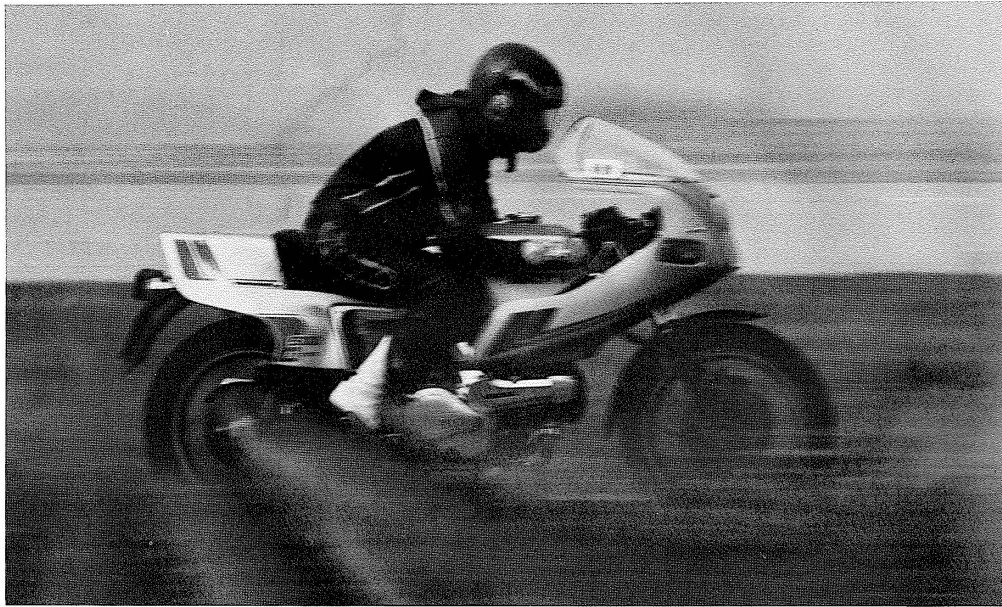
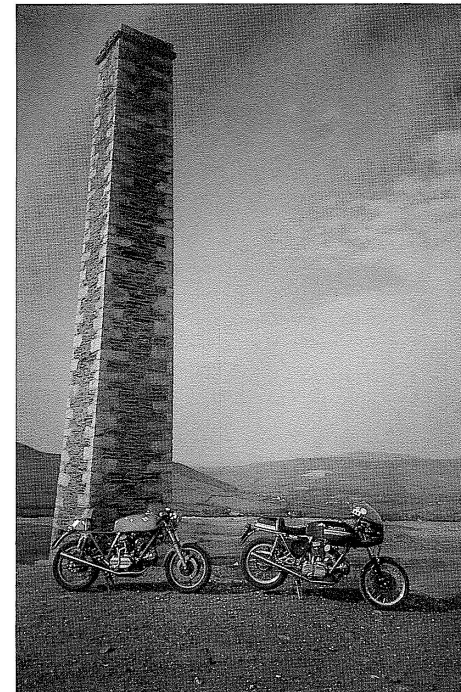


Foto  
Ronny Andersson  
(Pantah)

Lars Höjer  
(Mek bild)

Jonas Dahl  
(SS:ar)

Lennart Lempke  
(Enstånka)



# TRÄFFEN 85

1979 körde en tankbåt på Tjörnbron som rasade. Den 23-25 augusti 1985 välldede det en tät ström av Ducati-motorcyklar över den nya pampiga bron. Och den höll! Det första får väl ses som den största historiska händelsen för den gamla bron och det andra blir alltså den största händelsen i den nya brons historia

Den avgående styrelsen, som ordnade träffen, hade beställt fint väder från Bologna. Det var dock vissa leveranssvårigheter av det fina vädret. Fredagen var grå. Men den grå-daskiga nyansen utanför Tjörns scoutgård bröts snart av klara röda, silvriga, ja alla möjliga nyanser på de tillströmmande Ducati-hojarna. Och ovanför denna härlighet svajade den nyinköpta Italienska jätteflaggan.

Redan på fredagskvällen var det ca 20 Ducatister som samlats och man var snabbt igång med ljug om vad som hänt sedan förra träffen. Man diskuterade bl.a. Isle of Man, Charlies vevstakslager, Cagiva, Bimota DB-1 och under-teknads avtrampade kick. Och det ljögs ända fram på småtimmarna, men det var på lördagen saker och ting verkligen hände.

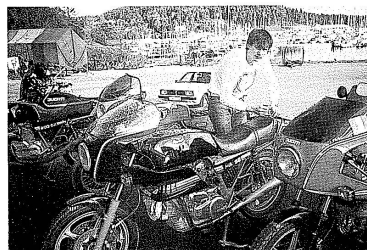


Det var fortfarande grått väder, men vad gjorde det när dessa färgklickar dök upp. Och ljudet! Det var Conti 2-2 & 2-1, NCR-system och även silentium. Dessa ljud blandades med det härliga mekaniska ljudet från kamskaften och det svaga vinandet från remmarna på Pantah hojarna. Den som lyssnade riktigt noga kunde urskilja ett kankedjeljud från en GTL 350.



De flesta av deltagarna passade på att åka i klunga på en sightseing runt Tjörn. Vädret var nu ännu gråare, men man kunde urskilja en mycket vacker natur.

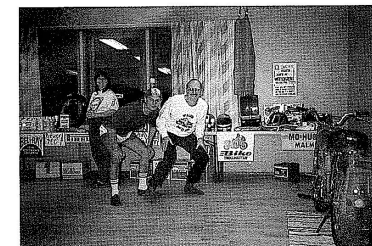
Lagom när vi återkom till scoutgården så kom regnet. Det vräkte ned, men det gjorde ingenting för nu var det dags för årsmöte. Tomas Tengros slog alla tidigare rekord i personlig utstyrsel med sitt röd-vit-gröna hår och schorts i samma färger. Tomas håll i mötet som gick smidigt och smärtfritt. Den gamla styrelsen avtackades med en stor applåd och den nya styrelsen valdes.



Efter mötet tog vi en titt på vad det fanns för motorcyklar utanför. Där fanns 11 st 900SS, 11 st Hallwood replicor, 11 st 600SL Pantah, 7 st Darmah, 5 st S-2, 2 st F-1

replica, 2 st 860 GTS, 1 860 GT, 1 Harris Ducati 600, 1 750 GT, 1 350 GTL och 1 100 Moutaineer (som faktiskt stod inne) D.v.s. 54 Ducar. 750 GT:n kom från norge liksom 2 S-2:or och en Norton (en engelsk MC). 750:n var en 74:ra och var därmed truffens orginelaste hoj. Den importerades aldrig till sverige. Vi fick också besök av ett tyskt par på en Hallwood, som av en händelse råkade campa på en camping i närheten.

Tyvärr så kom det ingen enstänka detta år heller. Kom igen nästa år alla enstänkägare!



Efter videovisning och lottförsäljning var det dags för välbehövlig mat. En liten pizza till förrätt, sallad och sedan lasagne. Alla kåkade sig proppmätta på den goda maten. Efter maten var det lottdragning.

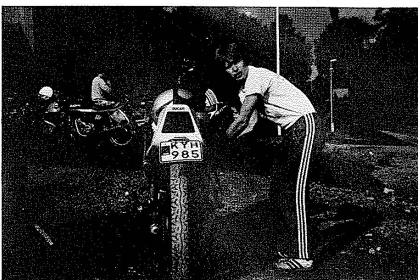
Tomas hade ringt runt till många firmor och tigt prylar och fått ihop grejor till ett värde av 17000 svenska lire. Imponerande! Det var många fina priser, t.ex hjälmar, däck, oljor, böcker, dykarkurs och allvädersställ. Men det populäraste priset var nog en toppbox. Ivriga talkörer ropade toppbox, toppbox... när någon gick fram för att välja på sin vinstlott. Jublet var bedövande när Kent Jörnevall valde toppboxen på sin 6:e vinstlott.



På kvällen grillades kött som sköljdes ned med Italienskt lantvin från Taglionis odlingar i Bologna. Plötsligt bröts den lugna stämningen och alla rusade ned mot vattnet. Några av Tomas styrelsekollegor slet ut honom ur duschen, när han tvättade bort den vackra hårfärgen, och släpade under starkt motstånd ner honom till vattnet och slängde i honom.

En grym avtackning av den gamla ordföranden tycker jag. Tomas, som är en van dykare, klarade dock situationen bra.

Följande morgon var det många som fick förmånen att vakna av Contiljud, när några morgonpigga långresenärer skulle ge sig iväg. Det fina vädret hade nu anlant, så det blev en fin avslutning på den lyckade träffen. Flera Duccar spottade ur förgasarna av protest mot



att ha stått ute under natten. När de spottat ut all oförbrännbar vätska så gick de som tvångsstyrde urverk igen.

Min hoj hade blivit besprutad av svart sot, som enligt uppgift kom från en ny F-1:a. Den kanske inte tyckte om min gamla hybrid. Eller också var det F-1:ans sätt att säga farväl till Duccen som stod närmast.

Hursomhelst så ser nog alla Ducatister fram emot nästa års träff, som skall bli i Bergslagen. Det blir den nordligaste träffen hittills. Den första Ducatiträffen ordnades på Öland 1982 av Robert Lave'r. Den andra ordnades i Linköping året efter av Lars Nilsson och Lars Ekeman. Förra året var den som alla vet i Höör. Nu har ni fått veta lite historia också.

Vi syns i Bergslagen nästa år (om inte förr), och då vill vi se enstånkor, sidvagns Duccar, 4-taktsmoppar och racers.

PS

Obekräftade rykten talar om att någon brummade som en race-ducce i sömnen på natten mellan lördagen och söndagen.

Borde ha bandats !

Micke Werkelin

## NYA BÖCKER

Det har kommit ut hela 2 st nya Ducatiböcker det snaste halvåret. Bökerna heter Ducati singles och Ducati twins och är författade av motorcykelförsäljaren, racefantasten, m m: Mick Walker (släkt med Jonny?). Dessa böcker är ett mycket bra komplement till Alan Cathcarts Ducatibok, eftersom de går lite djupare in på alla olika modeller. Ducati singles behandlar alla enstånkor, två och fyrtakt, från både Bologna fabriken och Mototrans fabriken. Ducati twins behandlar alla twins från dessa fabriker och de fyrcylindriga prototyperna finns också omnämnda. Längst bak i böckerna kan man hit-

ta tabeller med tekniska data, färgsättning, decaler, förgasarbestyckning, engelska priser, modelligenkänning och en tabell som visar under vilken period de olika modellerna tillverkats. Givetvis är inte dessa tabeller fullständiga. Men det kan man ju inte begära med Ducatis kompliserade modellutbud. Böckerna beskriver dock inte fabriken historia lika bra som Alan Cathcarts bok. De har inte heller lika mycket information om prototyper. Man skriver t.ex. att Taglionis v4 är vattenkyld, vilket är felaktigt. Att böckerna inte är lika bra i det här avseendet beror nog på att Cathcart har ett mycket gott förhållande till fabriken, och därför fått tillgång till dessa "inside" uppgifter. Böckerna är därför inget alternativ till Cathcarts bok, utan snarare ett komplement. En sann Ducatist skall ha alla tre!

## BULLERFONDEN

Buller och bång, nu är den på gång! Vad då? Bullerfonden naturligtvis! Försäkringsfonden som gör det möjligt för dig att använda ljuddämpare som Duccen är tänkt för, utan att man behöver lida ekonomiska bakslag vid eventuella åtgärder från den stora svart-vita myndighetens sida.

Det finns olika brott man kan bli fälld för om man kör med öppet avgassystem. Bullerfonden täcker endast böter man får p.g.a. motorcykelns konstruktion. (Detta är böter orsakade av öppet avgassystem och avsaknad av flamskydd på förgasartrattarna.) Fonden täcker alltså INTE böter orsakade av störand uppträdande med motorcykeln, t.ex. kraftig varmkörning, eller buskörning nattetid i bostadsområde.

Försäkringen täcker endast för klubbmedlem och dennes Ducatimaskiner. Man får alltså på inbetalningskortet ange reg.nr. på sin cykel(-ar).

Försäkringen gäller endast när försäkringstagaren är förare av försäkrad maskin.

Försäkringsbeloppet 30 kr baseras på att böterna för buller är 300 kr. En rimlig uppskattning är att ca 1 på 10 åke fast. Om fondens pengar tar slut så kan inte fler ersättningar betalas ut. Fonden ekonomi är HELT skild från Ducatiklubbens. Blir det pengar över förs dessa över till nästa år. Man försäkrar sig för ett år i taget.

En speciell decal kommer att tryckas upp med texten "Buller försäkrad-Svenska Ducatiklubben". Den kommer att skickas gratis till alla försäkringstagare.

Inbetalningskort kommer att skickas ut tillsammans med medlemsavgifts inbetalningskortet.

Har ni frågor om detta är ni välkomna att ringa mig, Sven Cullman, på tel 031-232221.

Ett stort tack till Tomas Kollin i Vimmerby, för hjälpen med utformningen av bullerfonden.

# FYNDSIDAN

Nu i vinter får du inte glömma att ta på dig en varm tröja, så du inte kyler ner kroppen och blir förkyld. Gör som mamma säger. Vad mamma inte säger är kanske att om du fryser om hjärtat så värmer en Ducatklubbs tröja bäst. Dessa exklusiva tröjor med 3 och 4-färgstryck är dessutom fina julklappar. Plastdecalerna är ren förbrukningsvara och bör inte saknas i något Ducce hem. Broderade tygmärken har vi inga för tillfället, och ni som har restade får fortsätta att vänta. Nya är på gång.

När du bestämt vad du vill ha sätter du in beloppet på PG 477 13 71 -4. Märk talongen noga med namn, storlek och dyl.

Skiss över vår underbart vackra World Champion tröja, i 100 procent bomull, amerikansk kvalitet. Denna dröm blir din för endast 120 spänn. Finnes i small, medium, large, x-large.



Plastdekalerna med måtten 90 x 40 mm, i dom italienska färgerna, till gåvo-priset 20 spänn för 4 st.



Trycket på denna t-shirt är i verkligheten mindre, 100 procent bomull. Small, medium, large, x-large finnes. Endast 50 spänn.



# ISLE OF MAN

## CHARLIE LINN

Otroligt nog lyckades jag försova mej på morgonen den stora dagen! Ändå var jag först på plats hos Cullmans, men snart hördes ljudet av en hel division bombplan närma sej. Det visade sej vara summa tre Ducatis! Så var då vårt resällskap komplett, nämligen: Elenica och Sven Cullman på sin Hailwood -84, Lars Höjer på 600 Pantah, vackert målad i rött och silver med sänkt kåpa, Jonas Dahl under inkörning på 900 SS helt utan kåpa eller andra kännetecken, bara härligt röd! Kaj Andersson från Ullared körde en oanständigt fin 900 SS med ekerhjul och allt, och själv hade jag min Hailwood -80 i, som jag trodde, toppskick.

Vi infann oss alltså i god tid vid färjan, vilket inte var helt väntat, och möttes av min kompanjon som jagat Micke Werkelin ombord på båten i tron att det var jag. Motivet var i vanlig ordning pengar! Medan Lars försökte övertala ett par ovilliga tullare att knuffa gång Pantahn (den är ju försedd med elstart!) tillstötte ännu en medlem, Hans Andersson från Alunda på en Darmah.

Väl ombord upptäckte vi att surrningen av cyklarna var upp till oss själva. För mej som hjälpligt klarar kärringknut var läget kritiskt, men med gemensamma krafter löstes det hela. Efter att vi installerat oss i våra hytter gick vi en runda på bildäck och konstaterade att Ducati är en dussinpoj, de var i klar majoritet.

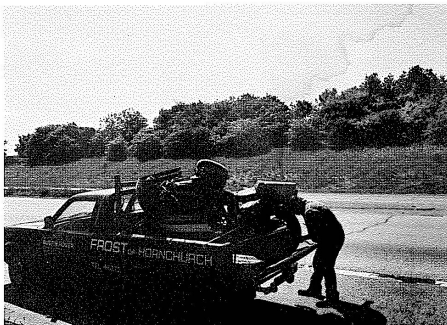
Efter en lugn överfart där cyklarna höll sej upprätt, (vilket inte alla gjorde!) anlände vi till Harwich i strålände solsken. Vilken början på semestern! Vi hade haft sällskap på överresan med ett gäng från Lidingö med Micke Werkelin i spetsen, men nu skildes våra vägar då vi skulle till Newton och inhandla ett kåpglas till mej. Jonas och Lars försökte omedelbart införa högertrafik. Detta orsakade en viss panik bland Engelsmännen, varför det hela bordlades. Nästa problem visade sej vara tankningen (av cyklarna alltså) då pumparna ser ut som amerikanska generaler. Vi bestämde oss för så många stjärnor som möjligt, och det fungerade bra.

Men säj den lycka som varar beständigt! Ett par mil före London började min cykel vingla så mycket att till och med mina vänner förstod att det var cykeln och inte mej det var fel på. Ett rasat bakhjuls-lager konstaterades, varför bärgare måste tillkallas. Jonas åtog sej hedersuppdraget då han ändå höll på att köra in sin 900. Efter en tre timmar lång väntan i solgasset, i och för sej inte oangenämt, anlände då äntligen bärgaren. Denna utgjordes av en minimal pick-up med minimalt kunnig chaufför. Efter stopp för omsurning anlände vi till Newton som var varskodd. Arbetet utfördes på rekordtid medan vi fikade. Dagens höjdpunkt var när Lars upptäckte att den mugg med mjölk och vattenånga upptoppad med kaffe som gjordes i ordning var avsedd för honom! Han övergick till te som vi andra.

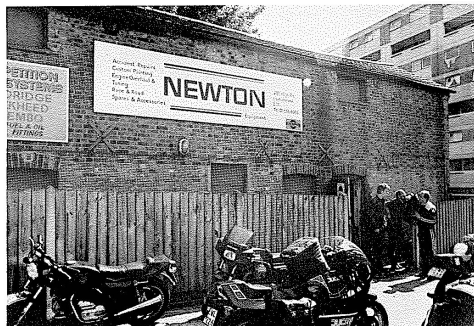




Skänkte vinster till  
lotteriet på träffen



Sånt är livet



Sedan vi försett oss med nödiga tillbehör som tanklock, tittfönster, kåp glas och framförallt dekaler, fortsatte vi resan mot Cambridge. Detta var ett lyckokast, trevligare stad är svårt att finna! Jonas fortsatte sin inkörnings och fixartur med att ordna rum för oss på YMCA samt anfalla ortens lokala Vespahandlare för att ersätta Lars avbrutna bensinrör.

Efter att ha dragit av oss skinnställen och tvättat bort resdammet, uppsökte vi närmaste Kebableverantör vilket dessvärre inte Lars känsliga mage uppskattade. Därav den klassiska repliken på morgonen: "Vem f-n har spytt i min säng!"

Nästa dag hade vi trettiofem mil att köra till färjan i Heysham, och vi upptäckte snart att det var en omöjlig uppgift om alla skulle tanka först när tanken var tom. Särskilt med hela gänget i omkörningsfil när det var dags! Samordning alltså innan vi blev åtalade för allmänfarlig vårdlöshet. Sedan flöt allt fint, och efter att ha fikar vid en Laverda(!) kafévagn anlände vi lyckligt till färjeläget i kvällningen. Maken till organisation har jag aldrig skådat! Efter att vi fått våra biljetter ogiltigförklarade, skickats till fel färjkö samt fått fel boardingcards, kom vi äntligen ombord på (givetvis) fel färja. Surrningen här sköttes av flinka besättningsmän som inte gjorde skillnad på motorcyklar och annat styckegods. Det packades i. De som varit med förr berättade med darr på rösten om gamla tider när cyklarna tömdes på bensin och kranades ombord i nät.

Båten, som ägdes av ISLE OF MAN STEAMPACKET, hade förmodligen upplevt två världskrig men hade trots sin ålder filmsalong ombord, där man visade film om skeppsbrott och annat trevligt! Jonas antastade ett par damer i bänkraden framför med hjälp av sina långa ben. Dessa (de unga damerna alltså, inte benen!) avvek utan att se filmen till slut.

Nåväl, eftersom båten avgått en halvtimme försenad, anlände vi helt följdriktigt till Douglas tre timmar för tidigt. Alltså klockan fyra på morgonen! Lossningen är ett intressant kapitel. Den tillgår så att alla först försöker lossa repen från sina egna cyklar, men då alla cyklar är surrade med samma rep uppstår snart en situation där man verkligen är ett med sin maskin! Därefter startar den som är nervösast sin motor, varpå alla gör likadant. Sedan följer en längre tids varmkörning med rinnande ögon. Just som man skall lägga sej ner och dö av syrebrist börjar ilandkörningen. Denna sker via en karusell vars radie är något mindre än vad en fullvuxen Ducati klarar. För att öka

spänningen utföres det hela på ett blött stålolv. Kanske ett lämpligt prov för det tunga MC-kortet? Därefter kör man rakt in i en kolsäck som visar sej vara Douglas nattetid. OBS! Denna beskrivning gäller ej Lars Höjer. Fråga honom någon gång hur han bar sej åt!

Då vi visste att vårt hotell låg vid PROMENADE hade vi inga större svårigheter att finna det. Vi fann det låst. Vår räddning blev SWISS CAFÉ strax intill som hade öppet dygnet runt. Matoset gjorde att vi föredrog uteserveringen trots den något kyliga nattluften. Kaj och Jonas gav sej ut till banan för att beskåda morgonträningen, medan vi andra såg ekipagen passera på väg till och från banan på PROMENADE!

Vid sjutiden hade någon vänlig själ låst upp hotellets ytterdörr så vi kunde komma in i baren och lägga oss. När personalen upptäckte oss blev vi ivägfösta till ett hotell av betydligt lägre klass, vars ägare tog emot oss iförd pyamas. Vårt enda intresse var sömn, så mycket och så länge som möjligt. Frukost intogs kl. 2 pm, då det uppdragades att Kaj, Sven och Elenica smugit sej ut och kört banan då vi andra sov. Vilket förräderi!

Kvällsträningen blev min första kontakt med den berömda banan. Jag har aldrig upplevt något liknande! Vi befann oss i ett chocktillstånd de första dagarna. Efter träningen tog vi oss in i maskindepån där vi snart trängdes runt Ducatis (eller Cagivas?) fabriksracer körd av Tony Rutter. Alla kladdade på cykeln, men mekanikerna tog inte illa upp utan ägnade sej åt att antasta Elenica. Särskilt den som vi identifierade som Franco Farne uppmuntrade vi livligt! Själv hade jag hjälpt Sports Motor Cykles folk att lasta, eller i alla fall kommit med uppmuntrande tillrop! Vi passade på att interjuva Tony Rutter och upptäckte att han fått ett märkligt problem med utrymmet på sin skåpbil. På sidorna står skrivet: TONY RUTTER WORLD CHAMPION FORMULA II 1981 1982 1983/84, och hur han skall få med 85 utan att måla om alltihop vet ingen!



Med flimrande ögon och susande öron  
la vi våra händer på fabrikkarn.



Raceman S Cullman Ballow Bridge

Nästa dag som var lördag gick vi upp i ottan för att köra banan före frukost. Vi visste att de flesta engelsmännen skulle komma till ön under dagen, så vi ville passa på innan. Montain Course, som banan heter, är över sex mil lång och varvrekordet knappt tjugo minuter. Vi hade nästan två timmar på oss, så det borde lyckas. Kaj och Sven ville bli fotograferade när de hoppade över Ballow Bridge, men värst var att min motor börjat låta riktigt illa och tillät inga utsvävningar i de högre varvregistren. Vi infann oss emellertid i tid för frukosten,

en delikat måltid, bestående av Cornflakes, toast, kaffe, korv, bacon och bönor, allt friterat!

Så var det dags för den första tävlingen som var Formel 1. Det var inte utan att man drömde sej tillbaka till 1978, Ducati och Mike Hailwood! Men åren går, och nu är det Joey Dunlop och Honda som gäller. Sports Motor Cykles hade visserligen ett par 750 med, men de var utan segerchans. Dunlop hade nästan drunknat veckan innan på väg från Irland med en fiskebåt. Detta smålldes upp stort i de engelska tidningarna. Det visade sej att cyklarna som följde med i djupet var privata, så det påverkade inte hans körning för Honda.

Han vann också överlägset, tvåa blev vännen Tony Rutter sedan Hondas Roger Marshall brutit. Då Ducati visat sej helt ointresserade av F 1, körde Rutter dessvärre en s.k. karatebänk (Suzuki). När vi kom tillbaka till depån efter tävlingen träffade vi på ett par 600 Duccar, egentligen F II-cyklar, som kört Formel 1 för nöjes skull! Jag undrar hur många varv förarna kör under de två veckorna!

Jonas hade den goda smaken att fylla år samma dag, varför vi marcherade i väg till Hotel Falcon Cliff. Här intogs ett antal hyfsat kalla öl i sommarvärmen med fantastisk utsikt över Douglas Bay och PROMENADE. Tillbaka på hotellet träffade vi på Bengt "Sotarn" Andersson från Alingsås, som hamnat på samma ställe. Vi hade hoppats på en snabb dusch före kvällens övningar, men det visade sej att sådan lyx saknades. Vi fick hålla till godo med karbad, varmt för förste man och kallt för de övriga. Det var ett gammalt hotell med omoderna rum där man baxat in så många sängar som möjligt. Fru hotellägare var en dam med skinn på näsan som skällde ut Sven för att han låg på sängen iförd "dirty jeans". Hon brukade komma in och städa rummet på mornarna medan hon berättade sitt livs historia.

På kvällen sökte vi med ljus och lykta efter en restaurant med o-friterad matsedel, vilket tog oss på en vandring längs hela PROMENADE och in i Douglas centrum. Efter mycket letande fann vi ett ställe där man serverade både Lasagne och spagetti Bolognese. Vilken lycka! Doften som slog emot oss när vi gick in verkade visserligen ganska flottig, men ändå... Vi beställde våra Lasagner och blev något förvånade när de serverades med flottiga chips! Med spänning iakttog vi en italiener som anlant strax efter oss och beställt spagetti. När tallriken med spagetti och chips ställdes framför honom, satt han först alldeles stilla, förmodligen svårt chockad. Efter ett par sekunder för han upp, jagade efter kyparen med tallriken i högsta hugg. Ett vilt tumult utbröt i köket, varpå italienaren lämnade stället ilsket svärande.

När vi kom ut från restauranten stötte vi hop med Jivenbergs från Alingsås som anlant samma dag. Dom kände till problemet med maten och rekommenderade ett tyskt ställe; JÜRGENS. Vi beslöt att gemensamt pröva nästa dag. Därefter gick vi runt i alla nattöppna affärer och försökte fynda.

Efter att ha intagit frukost (Cornflakes, toast, kaffe, korv, bacon och bönor, allt friterat!), begav vi oss till Waterfall, Glenn May. Här hade DUCATI OWNERS CLUB möte, och man kunde beskåda alla sorters Duccar, tvåtaktarna möjligtvis undantagna. Även Sports och Moto Veccias specialbyggen fanns på plats. Många av våra medlemmar hade hittat dit, och vi roade oss med att skriva upp medlemsnumren från aluminiumdekalerna, vår stolthet! Vi hittade:  
nr 3 Micke Werkelin, nr 4 Lars Höjer, nr 32 Jan Persson, nr 33 Ola Persson, nr 34 Charlie Linnaeus, nr 46 Jonas Dahl, nr 47 Dan Jivenberg,



Ducceträffen



Glada Svenskar på Ducceträffen

nr 69 Bo Göst, nr 78 Sven Cullman, nr 102 Kaj Andersson, nr 123 Hans Andersson, nr 135 Peter Ericsson (från Boden!) och nr 161 Bengt Andersson.

Efter att med en sejdell öl i handen ha studerat gottebitarna ett flertal gånger bröt vi upp. De med hela motorer gav sej ut på banan för att kunna skryta med att ha kört MAD SUNDAY, medan jag tog kortaste vägen hem med en allt mer slamrande 900 motor. Jag mötte ambulanser som gick i skytteltrafik hela tiden, så jag var inte särskilt avundsjuk! Jonas berättade att han wobblat uppför Hailwood Raise i 200 km/h! Han har numera mottot "Våga wobbla"!

Eftersom jag var först hemma passade jag på att ta ett varmbad för att lura dom andra på konfekten (varmvattnet). När alla samlats begav vi oss till JÜRGENS som överenkommit. Det visade sej vara en riktigt bra restaurant med bara en lätt doft av flottyr! Eftersom Lars passade på att fylla år dagen efter Jonas, fick han bjuda på pub. Han kom dock billigt undan, då pubarna stänger söndagar redan kl 22, förlåt, 10 pm för kyrkan! Pubägaren, helt charmad av Inger, lovade oss att sitta i hans trädgård och se tävlingarna, något som vi tyvärr aldrig utnyttjade.

Efter måndagens frukost (Cornflakes, toast, kaffe, korv, bacon och bönor) begav vi oss till Governors Bridge för att se dagens tävlingar. F II-tävlingen stod först på programmet och favorit var givetvis Tony Rutter på fabriksduccen. Han berättade att våghållningen var dålig, och att man inte kunnat åtgärda det. Fältet i övrigt bestod av en hop Yamaha 350, ett antal 600 Duccar samt några rena (japanska) standardcyklar. Efter ett varv hade Rutter ramlat ner till femte plats, så det såg ganska mörkt ut. Men allteftersom varven gick segade han sej upp igen, och ut på sista varvet ledda han före en Yamaha. Han fortsatte att dra ifrån till publikens (och vårt!) jubel, och gick i mål som ohotad segrare. Det kändes härligt att vara med!

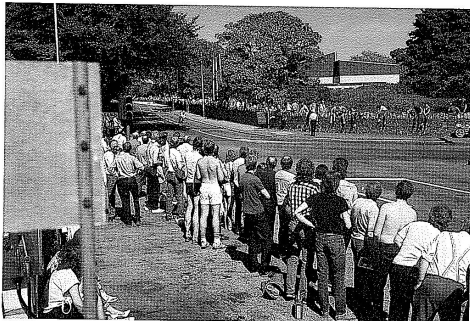
Efter att ha slötittat på sidvagnsracet begav vi oss på nytt till Falcon Cliff, då vi tyckte Lars kommit alldeles för billigt undan kvällen innan. På vägen dit träffade vi på Alan Cathcart körande en Mille Harris/Ducati från Sports. På kvällen var det dags för ITALIAN MEETING dit vi begav oss till fots, synnerligen hänsynsfullt mot mej. Här fann vi ett gäng franska Ducatiåkare som måste tömt NCRs lager fullständigt. Annars var de franska cyklarna nästan risigare än de engelska, d.v.s fruktansvärda! Alla firade Rutters seger över bambustaket, och det var en trevlig afton som avslutades hos JÜRGEN. Man hade inlett kvalificeringen för "Miss Wet TT-shirt" på Lido, vilket vi tyvärr missade.

## peters mc

Även tisdagen inleddes med frukost bestående av ni vet vad, men man överraskade med att byta ut bönorna mot (givetvis) friterad tomat! Vi bestämde oss för en ledig dag helt utan program. Som vanligt, alltså. Jonas och Kaj gav sej iväg för att utforska ön från norr till söder, Lars och Sven instiftade MAD TUESDAY och körde banan på varandras cyklar, och själv sökte jag rätt på Pat Slinn. Han var ju mekaniker för Hailwood då det begav sej och skruvar numera för Rutter. Jag hade hoppats att han skulle lägga en helande hand på motorn varpå den skulle gå i evighet. Han hummade och brummade länge, men något evigt liv kunde han inte lova, möjligen en vecka! Efter att ha tackat och framfört klubbens gratulationer både till honom och Tony Rutter, begav jag mej ut på stan för att söka tröst i form av böcker, skivor, foton och annat trevligt. Vi åt middag hos JÜRGEN, men missade "Miss Wet TT-shirt" igen!

Onsdagen var vikt för Junior Race och sidvagnar. Då vi inte var heltända på någotdera, beslöt vi att åka med spårvagnen till Ramsey samt se det berömda vattenhjulet i Laxey. Efter att ha studerat Juniorförarnas framfört över Parliament Square upptäckte vi piren! En flera hundra meter lång gammal trasig pir rätt ut i havet! Den hade inte använts på många år, och vi resonerade länge om att köpa in den till klubben. Vi la det på is tills vidare och fortsatte till Laxey. Lars och jag inköpte var sin stickad toppluva, vilket blev dagens höjdpunkt. Som omväxling åt vi en tidig middag på SWISS CAFÉ, bestående av friterad pizza samt Kippers, öns specialitet. Sedan festade vi på hotellrummet med Manx whiskey och Manx öl. Och missade "Miss Wet TT-shirt". Som väntat mådde jag inte jättebra på torsdagen. Visserligen var jag med på frukosten bestående av... och lyckades ta mej ut på stan för en sista shoppingtur tillsammans med Elenica och Lars, men sedan var det dags att inta sängläge. Jag kände mej ändå ganska nöjd, då jag hittat en grammofonskiva med radioinspelningen från 1978 års TT. Det ni! Vi besökte också Manx Leathers för att beställa skraddarsydd skinnstall. Kvällen innan hade vi sett en modell av 750S som varit trevlig att ha, men man får gå upp på morgonen om man ska hinna före Dan Jivenberg! Under tiden var Jonas och Kaj i Laxey och somlade upp kvarglömda persedlar.

Så var det den sista tävlingsdagen med Production i tre varv och sex varv Senior TT, vilket av många anses som veckans höjdpunkt. Efter att ha intagit frukost... checkade vi ut från hotellet, lastade cyklarna och gav oss av till Bray Hill. Peter Lindén hörde till favoriterna i Production vilket gjorde det extra spännande. Mest imponerade dock Joey Dunlop som startade på en 400 Honda i 750-klassen. Som uppvärmning för Senior! Även en Pantah deltog men hade svårt att hålla tempot. Lars trodde det berodde på dåligt vaxade remmar. En överraskning var att de mycket snabba Suzuki 750R wobblade fruktansvärt. Harry "Professorn" Lundberger var dock inte överraskad, utan höll ett anförande om vådan av att svetsa aluminium.



Svetsa aluminium... klanter... "Professorn" läxar upp Suzuki

Halvsövande på trottoaren övervakade vi sedan Senior Race som Dunlop givetvis vann överlägset. Efter att ha imponerats av en Norton Featherbedram med Hillman Impmotor, drog vi oss mot färjeläget och ställde oss först i kön. Det kändes som matdags så vi begav oss till fots till JÜRGEN för sista gången. Jonas lyckades få Jürgen själv att över-sätta matsedeln. Detta imponerade så på servitrisen att hon serverade Jonas en "King Size" Banana Split!

Tillbaka i färjeläget hade de svenska Hondaåkarna anlänt på sina Seniorcyklar. Inga transportproblem där inte! Nu vidtog det vanliga strulet med fel kö och rätt färja, eller tvärtom. Den färja vi stod i kö för skulle vi vid närmare eftertanke inte alls åka med, utan ut på gatan igen och iväg till en annan färja! Biljetterna hade vi lämnat ifrån oss till en man vid den första färjan. När Lars anlände som förste man anlände till spärren vid den andra färjan blev han stoppad av en "tjänsteman" som bad att få se biljetten! Det samtal som sedan utspann sej lämpar sej inte för tryck, men vi kom i alla fall med samma färja. När vi såg Isle of Man försvinna i fjärran konstaterade vi att vi missat "Miss Wet TT-shirt" för sista gången!

Efter en lugn överfart med ett prämliknande fartyg från ISLE OF MAN STEAMPACKET anlände vi till Heysham sent på kvällen. Vi tog oss snabbt vidare till Morecombe och det trevliga hotell där vi bokat rum veckan innan. Besättningsmannen som surrade cyklarna ombord hade "tap-pat" min nylackade Replica två gånger, så jag var på miserabelt humör. Emellertid öppnade hotellägaren baren när vi kom, och snart var allt missnöje som bortblåst! Som alla engelsmän hade han haft ett antal motorcyklar i sin ungdom, och före honom hans far och så vidare. Samtidigt fick vi en demonstration av möjligheterna att blanda engelskt öl på alla upptänkliga sätt. Det blev en sen afton!

Lördag morgon, strålande sol och start mot Newcastle och färjan hem. Min motor lät värre än någonsin, så vi beslöt att ta närmaste och rakaste vägen. De andra lät mej köra först, och höll sej på behörigt avstånd för att slippa höra eländet. Trots det vackra vädret var det en kall morgon, och vid ett av de usla motorvägsfiken träffade vi Jan och Ola Persson som också stannat för att värma sej med en kopp dåligt kaffe.

Så hände det som måste hända. Två mil före Newcastle skar motorn. Med bara en timme till färjans avgång var goda råd dyra! Efter ett misslyckat försök med bogsering fick vi stopp på en polisbil innehållande en styck vänligt sinnad polisman. Medan han försökte få tag i en bärgare gav sej de övriga iväg för att om möjligt hinna med färjan. Efter en tjugo minuters väntan i polisbilen, vi resonerade om svensk alkohollagstiftning, dök så en Range Rover med potatissläp upp. Detta visade sej vara bärgaren. Han kunde sitt jobb, lastade och surrade rekordsnabbt med cykeln stadigt i matjorden, och snart passerade vi Newcastle på låg höjd. Fem minuter före avgång sladdade vi in på planen framför terminalen. Efter ett rånliknande besök på växlingskontoret fick bärgaren sina £40 och medan jag stod på släpet och lossade repen, passerade vi tull och passkontroll ivrigt framvinkade. När jag springande ombord med cykeln kom på att jag glömt hjälmen i Range Rovern var det för sent. Landgången var redan på väg upp!

Det blev ett glatt återseende när de övriga fann att jag hunnit med! Det visade sej att de haft stora bekymmer att hitta färjeläget och hade därför hängt på en Triumph-chopper som läckte ut en halv liter olja vid varje rödljus. Triumphåkaren hittade lika dåligt, varför de kommit ombord minuterna före mej!

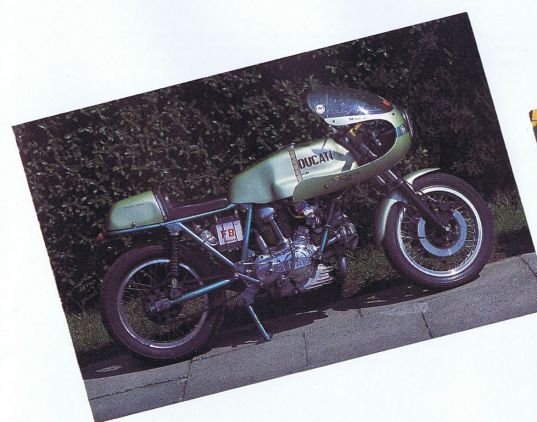
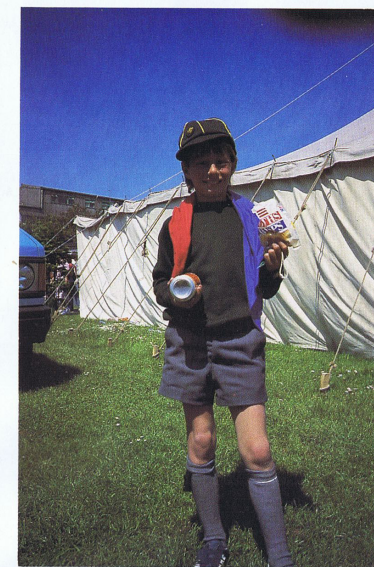
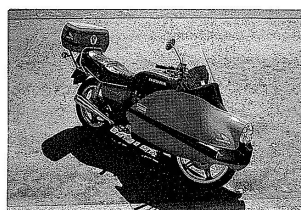
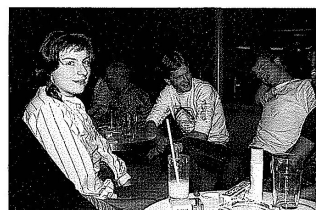


# wettergrens

Skänkte vinster till  
lotteriet på träffen

Båten vi embarkerat visade sej vara norsk, inhyrd av det danska rederiet, seglade på Sverige, men personalen, den var spansk! De språksvårigheter som uppstod skulle behöva ett eget kapitel, men tyvärr.. Så mycket kan nämnas att alla beställningar var en chansning, alltid lika spännande! Ju längre resan led (och vi med den!), desto mer uppskattade vi resan till England! High Jackers spelade vackert för oss av och till under kvällen, och alla satt så länge som möjligt i baren. Vi hade nämligen plats i flygplansfotöljer. Alla som försökt sova i en sådan vet vad det innebär! De flesta föredrog golvet, där festprissarna snubblade kring natten igenom.

Efter en rekordlång resa (27 tim!) anlände vi så äntligen Göteborg. Svetteig, flåsande och utmattad passerade jag tullen först av alla under pöbelns (hemmavarande styrelsemedlemmar) jubel, knuffande 200 kg Ducati. Familjen stod och väntade med släpet kopplat och mungiporna i öronhöjd. Det var en något snöplig avslutning på resan, men jag var ändå helt överens med de övriga att maken till upplevelse får man leta efter, och det var definitivt mitt livs semester!





# MAT

Frånsett de MC-relaterade minnena från Isle of Man är det främst tre saker man minns: Hur fattig ön är. Steampacket, rederiet som trafikerar ön (måste upplevas). Maten. Inget för oss som blivit uppfödda av morsan på köttbullar och rotmos. Om ni skall dit, börja i god tid att vänja magen vid den nya kosten! Använd då nedanstående meny.

## MENY ISLE OF MAN TT WEEK

Måndag	Rostat får i mintsås med chips
Tisdag	Stekt hare i vaniljsås med chips
Onsdag	Rökt fisk i chokladsås med chips
Torsdag	Kokt höna i karamellsås med chips
Fredag	Grillat lamm i hallonsås med chips
Lördag	Friterad Manx keippers (makrill) i kolasås med chips
Söndag	Stekt spagetti jordgubbssylt med chips

Till samtliga rätter serveras friterat bröd och sallad bestående av friterad tomat. Som bordsdryck serveras endast Pepsi och Fanta. Kyparen blandar dessa om man så önskar.

# TACK

En av höjdpunkterna på träffen var lotteriet. Ett ovanligt lotteri så tillvida att vinsternas värde vida översteg lotternas. Här har andra lotterier mycket att lära. Vinsterna var skänkta av 18 olika firmor i landet. Vi vill passa på att tacka dessa firmor. Firmorna som skänkte är: MC-Huset, Biscaya, Eddes,

Rickmanagenten, Maskin och Gummi (Pirelli), Peters MC, Aqua Sport, Bike Trollhättan, tidningen Bike, MC nytt, Delta racing, Nostalghia moto, Auto Arkiv, Castrol, MC center (Bel Rav), Aldens, Rydals och Wettergrens (byggsatser).

# MC-HUSET

## MARKUS-PLATSEN

### Säljes

Ducati 350 Mk3 D -72. Strålände skick. Helt original. Silver färgad. Nostalghia moto, Box 7037, 220 07 Lund. Tel 046-113723, 97006

### Köpes

Kopplingskåpa till SS passande 79:ans motor. Insugningsrör till ss. Imolakammar. Kent 031-287514

### Säljes

Avgassystem 2-1 till 900. Dell orto 32:or (vem f\*n vill ha såna?) Johan 031-149009

### Köpes

2-sitsdyna till 900 SS Jonas 0303-11942

### Köpes

NCR 2-1 system + SS-kåpa till 900. Lars Rapp 0521-12715 (kvällstid)

### Bytes

BMW K 100 RS -84 bytes mot Ducati. Magnus 0380-75455 0380-91323

### Säljes

Ducati Mille -85. Förstärkt ram. Annat batteri. Ev. byte mot Laverda 750.

Lennart 0340-14123

### Säljes

2st Marzocchi 38 komp. Org SS-ram. Svingarm kompl. 900 SS -82 motor. 4st fälgar: FPS, Speedline, Campagnolo. 4st Dell'orto 40mm. 2st Öhlinare 345. 2st Marzocchi org bak. SS kröksyst. Blinkers bak. Veglias allt möjligt. 2st sadel SS -82. Brembo allt möjligt. 2st sidokåpor SS silver. 2st bakljus. 2st bak och framdrev (16 resp 36). 2st gashandtag, Verlicchi och Tomaselli. 4st clip-on, Verlicchi och Tomaselli. 500 SD -78 allt möjligt och omöjligt. Trimmkammar Venolia smidda, fräst hus och foder 618 kubik. Ram sänkt, sadelbrygga med mera.... 4st SS kammar, ventiler, vippor, kolvar 86mm, med mera. Stålomspunna teflonbromsslängor, komplett till 900 med oken fram. Nya och beg däck. Matsini 016-126902, 01 132515

### Säljes

500 SD -77 nyrenoverad. Perfekt skick. Laverda 3CL 1000 cc -77 Nylackad röd. Charlie 031-830930, 0322-50372

### Säljes

500 S -78 Nylackad. Bytes mot 10000 kr. Jan 08-7776569, 08-7339460





T Rutter, Governors Bridge. Foto Kaj Andersson. Tengros, Tjörn. Foto Peter Lindkvist.